

Den siste redetermineringsprosessen 1995–98

Håkon Laviks opplevelse av det som foregikk

Det som foregår i en redetermineringsprosess er et spill om posisjoner og om makt. Bak dette er det også selvfølgelig prestisje og penger. Det enkelte selskap inntar posisjon etter hvor de tror de har mest å hente. Dessuten er det meget viktig for det enkelte selskap ikke å vise for mye av kortene de har fordi prosessen kan få ulike utfall. Det som foreskrives i Unitiseringsavtalen er at fra data cut-off så skal operatøren, Statoil, legge fram sin vurdering av fordelingen mellom de to land innen tre måneder. Det fastslås at dette arbeid skal alle partnere delta i, og det opprettes en egen komité, med faglige underkomiteer som avholder en rekke arbeidsmøter. Men det sier seg selv at når en gruppering, i dette tilfelle de tre britiske eierselskapene, ønsket en økning av britisk andel og de norske eierne ikke ønsket å gi fra seg andeler, så var det vanskelig å få til noe godt samarbeide. Parallelt med det offisielle, arbeidet begge grupperinger uoffisielt med underlag og argumentasjon for det de ønsket å oppnå, en endring i egen favør.

Unitisering

Den 28. april 1995 fremmet Chevron UK Ltd. krav om ny eierfordeling på Statfjord-feltet. Bakgrunnen var at da Statfjord-feltet ble påvist i 1974 ble det fort klarlagt at feltet ligger både på norsk og britisk sokkel, gjennomskåret av delelinjen mellom de to land. Distribusjonen av reservene mellom de to land er avgjørende for hvor stor del av produksjonen som tilhører det enkelte land og hvor stor del hver enkelt rettighetshaver vil få. Statfjord-feltet er blant de største oljefelt til havs i verden, og bare små endringer i distribusjonen av reserver hadde enorme økonomiske konsekvenser.

Etter at feltet ble kartlagt, ble Statfjord unitisert i 1976. Unitisering betyr at man bestemte seg for å utvikle og produsere reservene i de to land i fellesskap. En ny gruppering ble opprettet, der de norske og britiske rettighetshaverne slo seg sammen og ble enige om å produsere feltet sammen. Grupperingen, Statfjord Unit, besto av de norske og britiske rettighetshaverne, som fikk sin opprinnelige lisensandel ganget ut med fordelingsprosentene av reservene på norsk og britisk side, og fikk en omforent eierandel i feltet. I 1976 ble den norske andel av feltet satt til 88,88 prosent og britisk andel til 11,12 prosent.



Statfjord A under oppbygging. Fotograf: Odd Noreger.

Redeterminering

Å fastsette en slik fordeling mellom de to land er ingen enkel sak. Reservene ligger i reservoarene, 2500 til 2900 meter under havbunnen. Hvordan reservoarene er og hvor oljen og gassen fordeler seg i reservoarene blir nøye vurdert, men ingen vet det eksakte svaret. Reservoarvurderingene er i beste fall avansert gjetning, og det er mulig å komme fram til svært ulike resultater. Det kommer an på øynene som ser, og hvilket resultat man ønsker å komme fram til. Den foreløpige eierfordeling på 88,88 prosent norsk andel fra 1976 visste man ville bli endret, og i den inngåtte avtale om felles produksjon av Statfjord er det nøye beskrevet hvordan man skal gå fram med redeterminering, altså en ny vurdering av hvordan reservene fordeler seg. I 1976 ble det fastsatt at den første slike redeterminering skulle finne sted før produksjonsstart på Statfjord og at den senere skulle skje ved visse angitt tidspunkter.

Hvorfor er det så viktig å få fordelt volumene? Poenget er at alle investeringer i plattformer og utstyr blir fordelt i henhold til eierandel, og alle inntekter fra produksjon av olje og gass blir også fordelt etter eierprosent. Dess større norsk andel i feltet, dess større blir inntektene til de norske eierne og til den norske stat, som skattlegger fortjenesten. Omvendt betyr en økt britisk andel at det er de britiske eierne og den britiske stat som får økte inntekter. Siden det er umulig å få et matematisk "riktig" og entydig svar, så er det sterk tautrekking i alle slike eierfordelinger. Det har til tider blitt vist stor kreativitet fra de ulike eierne om hvordan de definerer reservoarene og reservoarenes egenskaper, i forsøk på å oppnå den eierfordeling de ønsker.

For å forstå hvilke verdier det dreier seg om, bør man vite at 1 prosents endring i eierfordeling utgjorde en verdi på 3,5 milliarder kroner målt ut fra oljepris og dollarkurs i 1995. Da betydde også tallene bak komma ganske mye. De britiske eierne antydte en endring av deres eierandel fra ca 14,5 prosent til ca. 17 prosent. Det tilsvarte en forskyvning i verdi på 9 milliarder NOK (95) av Statfjords nåverdi i britisk favør. Det er også viktig å vite at dersom det ble en endring så ble alle investeringer og inntekter justert tilbake til dag 0, slik at eierselskapene skulle få "riktige" utgifter og inntekter, i forhold til eierandel.

Redusert norsk Statfjord-andel i 1979



Mye data å holde greie på på Statfjord. Fotograf: Odd Noreger

I forkant av produksjonsstart på Statfjord i 1979 ble det endring i eierfordelingen. Etter en lengre diskusjon ble norsk andel av Statfjord satt til 84,09 prosent, med 15,91 prosent på britisk side. Dette er en dramatisk endring i forhold til den opprinnelige fordeling, og det er vanskelig å forklare hvorfor det ble en slik reduksjon i norsk andel i 1979. Samtidig som eierfordelingen ble endret, ble også både de produserbare reserver og de totale tilstedeværende reserver i feltet redusert, da forholdsvis mest på norsk side. I ettertid har det vist seg at dette var feil. Det har vært spekulert en del

på hvilke beveggrunner som førte til at de norske eierne aksepterte en slik endring i britisk favør. Det er vanskelig å se den faglige årsak til en slik reduksjon. Sannheten ligger trolig på to plan. Det var en forutsetning for å kunne starte produksjonen at man var enige om eierfordelingen. Det ble hevdet fra britisk side at i fordelingen fra 1976 var rubbel og bit av potensialet tatt med. En del av disse reservene, i øst og i nord, ble tatt ut av beregningsgrunnlaget, fordi de på daværende tidspunkt formelt ikke var påvist ved boring. Alle disse reservene var på norsk side.

Det er også all grunn til å tro at den reservoarmodell som Mobil utviklet videre i 1977–79 var meget konservativt anlagt. Det medførte at toppen av reservoarene ble trukket vestover, altså i britisk favør. I forvisning om at det ville bli redetermineringer uansett, gikk Mobil inn for at man skulle akseptere en betydelig lavere norsk eierandel.

Jeg kan huske at det i Statoil ble skumlet om at Mobil som operatør gikk med på dette for å tekkes britiske myndigheter. Mobil hadde i Storbritannia da nettopp gått inn en arbeidsgruppe som skulle utrede samlerør for gass fra Øst-Shetland-området til St Fergus i Skottland. Her var Statfjord en viktig brikke. I 1979 var Mobils anseelse i Norge temmelig frynset i sammenheng med forsinkelser og kostnadsstigninger på Statfjord A og Statfjord B. Statoil tvilte sterkt på Mobils lojalitet overfor norske interesser, men Statoil hadde ingen faglig grunn til å underkjenne den eierfordeling som ble foreslått. Det som skjedde med eierfordelingen i 1979 gjorde Statoils ledelse enda mer oppsatt på å overta operatøransvaret så fort som mulig.

Nå skjedde det ikke endringer i eierfordelingen på Statfjord før i 1991, men mye dramatikk hadde utspunnet seg i mellomtiden. I de faglige reservoarvurderinger, som pågikk de første to-tre årene med produksjon på Statfjord, hadde man mistanker om at eierfordelingen kunne være feil, men det var om å gjøre å få Statfjord B og Statfjord C i produksjon og få mer produksjonsdata fra hele feltet før man hadde en redeterminering. Det var holdningen hos de norske eierne. Men allerede i 1985 krevde de britiske eierne av Statfjord en redeterminering. De mente at britisk andel skulle økes.

Deretter utspant det seg en selsom historie, så selsom at man må konkludere med at virkeligheten i noen tilfeller langt overgår diktningen.

Trenering av redeterminering 1985–89

I det arbeid som ble gjort i starten av redetermineringen i 1985 ble det fort klart for de norske eierne at de lå an til en økning av norsk andel i stedet for økning av britisk andel. Britene kunne ikke akseptere dette. Da operatøren framla sine vurderinger på ettersommeren 1985, var forslaget at norsk andel skulle økes til omtrent 88 prosent. Dette medførte en proteststorm fra de britiske partnerne. Klager og kommentarer ble avfyrt i form av telekser til alle impliserte, hvor det ble krevd nye møter og nye diskusjoner. Dette var første gangen man hadde en konflikt i partnerskapet om en redeterminering, og usikkerheten om hvordan man skulle forholde seg var stor. Regelverket for redetermineringer i Unitiseringsavtalen ble ikke fulgt, avtalen ble lagt på hyllen mens man kranglet så busta føyk om detaljer og de mest fantastiske problemstillinger. Det kom stadig argumenter fra britisk side at det trengtes mer tid, flere data og nye vurderinger måtte gjøres. Alle timeplaner gikk fløyten. De norske eierne på sin side forsøkte å trenere alle britiske ønsker etter beste evne. Det ble en veritabel nervekrig, hvor beskyldninger om fusk og fanteri hørte med til dagens orden. Klage fra britisk side gikk ofte på at de ikke fikk den informasjon de krevde, underforstått at informasjon som kunne øke britisk andel av feltet ble tilbakeholdt av operatøren. Noen av disse beskyldningene var muligens også berettiget.

Den beste historien er om en del brønnlogger som var blitt oversendt sterkt forsinket. Forklaringen på denne forsinkelsen ble gitt som følger: Brønnlogger er nå en gang av et spesielt format, slik at Statoil hadde bestilt spesialemballasje (kartonger tilpasset loggenes format). Så viste det seg dessverre at kartongprodusenten hadde brukt feil mål opprinnelig, slik at når kartongene kom, så passet ikke disse til loggenes format, og dermed kunne ikke kartongene brukes. I stedet for å ødelegge loggene, måtte Statoil derfor bestille nye kartonger. Dette hadde dessverre tatt ekstra tid, noe som var beklagelig. Da man endelig hadde fått emballasje av riktig format og alt var klart til utsendelse, skjedde det et uhell under innlasting, ved at en palle med kartonger hadde falt ned fra lasteplanet på en trailer. Dermed var en rekke kartonger blitt skadet og det var også kommet vann til noen av dokumentene. Loggene som var i disse eskene var derfor i en slik forfatning at de ikke kunne sendes.



Oljeboring på Statfjord A. Fotograf: Odd Noreger.

Siden alle hadde krav på samme informasjon samtidig, måtte man igjen vente til man hadde fått erstattet den skadde del av forsendelsen, med nye kopier. Slikt tok dessverre tid. Men alt var gjort så godt og så raskt som mulig slik at partnerne fikk tilsendt data av den kvalitet de trengte... Selv om noen partnere kanskje hadde mistanker, var det vanskelig å motbevise påstandene, slik at man motvillig måtte godta at slikt kunne skje.

Hele veien var det en hektisk aktivitet hos Statfjord-partnerne. I perioden våren 1985 til tidlig på nyåret 1989 (februar), ble det avholdt 60 møter med totalt 150 møtedager. Møtereferat etter møtereferat viser at britene stadig krevde mer og mer detaljer, og på den måten trenerte å ta stilling til det norske kravet om økt norsk andel. Fra norsk side trenerte man så godt man kunne oversendelse av det britene ba om. Det sier seg selv at i en slik situasjon blir ikke samarbeidsklimaet spesielt godt. Resultatet ble også at man var like langt fra enighet i begynnelsen av 1989 som man hadde vært våren 1985. I alle møter i SUOC i denne perioden, fire ganger i året, ble det rapportert at man arbeidet med saken, at man trengte lengre tid, at man snart var klar til å trekke konklusjoner osv. Hvorom allting er, ble det aldri noen avklaring. Tidlig på våren 1989 kom man til et kryssingspunkt, nesten fire år var gått. Spørsmålet var om man da skulle kreve at saken ble avgjort ved bruk av ekspert,

slik Unitiseringsavtalen foreskriver. Krangelen som da utspant seg var om det hadde noen hensikt å sende saken til ekspert, såpass mye hadde skjedd i mellomtiden, og det var kanskje like godt å glemme hele prosessen.

Siden fire år var gått kunne man kreve en ny redeterminering, fristen for dette var 30. april 1989. Tiden for drastiske virkemidler var kommet. Kanskje et politisk initiativ var tingen? Saken ble tatt opp i det britiske Underhus av energiministeren i Storbritannia, Peter Morrison, som anklaget Norge og spesielt Statoil for å ha trenert hele saken og sabotert avklaringen om eierfordeling!

Det var en meget interessant påstand, i og med at de britiske partnerne i fire år hadde bedt om mer tid for å kunne få den løsning de ønsket, og at de hadde brukt alle midler for å hindre at den norske siden skulle nå fram med sine argumenter, i frykt for at britene skulle miste eierandel. Morrison hevdet også at diskusjonen om eierfordelingen skulle tas ut av fagmiljøene og helst skulle avgjøres på politisk plan mellom de to land. Nå var det tid for avgjørelse, og den burde regjeringene ordne opp i selv! Anklagen om trenering og sabotering fra Statoils side og fra norske myndigheter falt fort på sin egen urimelighet. Det fantes møtereferater fra alle de 60 møtene og det fantes møtereferater fra alle SUOC-møtene. Disse referatene hadde partnerne godkjent. Det kunne fort dokumenteres at det var britene som hadde trenert saken. Dermed døde initiativet i Underhuset fort hen.

Det som var langt mer oppsiktsvekkende var at en britisk energiminister i Underhuset krevde en løsning på saken ved en prosess som var/og er i direkte strid med traktaten mellom Norge og Storbritannia om Statfjord fra 16. oktober 1979 og godkjent i begge lands nasjonalforsamlinger i 1981. Denne traktaten er folkerettslig bindende for de to land. Da skal de to lands regjeringer følge traktatens bestemmelser. Men slike bagateller hadde ikke Morrison sans for. Fikk man det ikke slik man ønsket innenfor regelverket, så burde man heve seg langt over reglene, mente han.

I fireårsperioden fra 1985 til 1989 ble det gjort en rekke vurderinger om hvordan man skulle få bevegelse i saken, slik at redetermineringen kunne bli avgjort. Siden den britiske siden trenerte saken, siden de så et utfall de fryktet, var det spørsmål om hvordan man fra norsk side kunne få løst saken i norsk favør. Alle forordninger i Unitiseringsavtalen var fulgt, bortsett fra timeplanen, uten noe resultat. Slik avtalen er utformet, kan man imidlertid enstemmig bli enige om hvor mye tid man vil bruke. Man var også enige om ikke å sende saken til en ekspert, fordi det ville forsinke avgjørelsen ytterligere. Diskusjonen om mulig ekspertavgjørelse kom ikke før ved årsskiftet 1988/89, mens den skulle ha kommet i oktober-november 1985. Eksperttoget var da gått.

Norske myndigheter vurderte om de skulle bruke tvistebestemmelsene i traktaten, men man vegret seg. Bestemmelsen i traktaten om hvordan tvister mellom de to land skal løses er såpass dramatiske at det ikke er noen lett beslutning å ta. Det betyr at man må erklære at partnerskapet ikke har klart å bli enige, at andre måter å løse saken på ikke har vunnet fram, at myndighetene ikke ser noen løsning for sin del heller, og at man på statsplan derfor ønsket å bruke det traktatfestede voldgiftsinstitutt for å få saken avklart. Det er ikke snakk om bruk av internasjonale meglingsinstitusjoner eller rettsinstanser, men å oppnevne en egen voldgiftsdomstol som skulle høre partene og avsi kjennelse. For Norge å kreve at den britiske stat skulle gå med på å få saken avgjort ved voldgift, etter at man har mislyktes i bestrebelsen om å bli enige, ville kreve både mot og beslutsomhet. Storbritannia er tross alt en Nato-alliert og presumptivt et vennligsinnet land, det er en viktig handelspartner og britisk sokkel er viktig for norsk service-industri til oljebransjen. Konsekvensene av en voldgift

kunne fort bli mangslungne. Derfor vegret norske myndigheter seg for å gå til et så drastisk skritt.

Ekspertavgjørelse

Etter hvert utkrystalliserte det seg en forståelse for at det kanskje var like greit å begrave hele 1985-prosessen i stillhet uten noen form for konklusjon og gå videre. I slutten av april 1989 krevde britene derfor at en ny redetermineringsprosess skulle startes, i tråd med bestemmelsen om at et slikt krav kunne fremmes hvert fjerde år.

Forklaringen på hvorfor dette skjedde var at mens tiden gikk, så ble det datagrunnlag en redeterminering fra 1985 eventuelt skulle avgjøres på foreldet og dermed irrelevant. Ved å kreve en ny prosess startet, ville også nye, såvel som oppdaterte data i mellomtiden bli grunnlaget for den nye vurderingen man dermed tok fatt på. Statoils lærdom av de fire årene man hadde vært i gjennom, som hadde skapt motsetninger og strid i partnerskapet og gjort samarbeidsforholdene heller utrivelige, var at neste gang skulle man følge avtalens bestemmelser til punkt og prikke og ikke la det bli en langdryg affære.

Selve vurderingen i 1989 gikk greit, men resulterte i at de norske eierne igjen krevde en økning av norsk andel, noe selvfølgelig de britiske eierne protesterte i mot. Dermed var det ikke mulig å bli enige, og det ble denne gang framsatt krav om ekspertavgjørelse. En ekspert ble utpekt i henhold til de foreskrevne prosedyrer, og navnet forelagt den norske og britiske regjering til godkjenning. Igjen tok det tid, og det var sogar tvil om den utpekte ekspert ville bli godkjent. Men i mars 1990 ble det klart at eksperten ville bli godkjent, og samme måned ble det amerikanske firmaet DeGolyer and MacNaughton gitt oppdraget. Et slikt oppdrag skal etter reglene i Unitiseringsavtalen gjøres på tre måneder. For Statfjordeierne var det åpenbart at dette var alt for kort tid, og alle gikk med på å gi eksperten lengre tid. Men på denne måten ble konfliktene løftet ut av partnerskapet og det kunne bli mulig med mer "normale" relasjoner i styringen av Statfjord.

1990 gikk inn i historien og 1991 overtok. Den 9. april 1991 var DeGolyer and MacNaughton klar til å framlegge det som heter den foreløpige vurdering. Den tilsa en økning av norsk andel på ca. 0,25 prosent. Når eksperten har lagt fram sin foreløpige eierfordeling, har den enkelte eier anledning til å kommentere, eller protestere på den foreslåtte vurdering. Slike kommentarer skal alle partene gjøres kjent med, og man har også anledning til å kommentere på alle kommentarene de andre partnerne har kommet med. Ved gjennomgang av ekspertens vurderinger, så flere av selskapene at det var gjort en feil. Det innså eksperten også. Da denne feilen ble rettet opp, ble der en økning av norsk andel på 1,115 prosent, ikke 0,25 prosent. Denne avgjørelsen kom fra eksperten 6. august 1991 og ble gjort gjeldende fra 1. september 1991.

Avgjørelsen kom som et sjokk på britene og spesielt på Department of Trade and Industry (DTI) hvor man var blitt forespeilet en økt britisk andel og så ble det reduksjon i stedet. For å skjønne hvor dramatisk dette egentlig var for den britiske regjeringen, skal man være klar over at på dette tidspunkt gjorde den britiske eierandel på ca. 15 prosent at Statfjord var fjerde største oljeproducent på britisk sokkel. At eierandelen ble redusert, og at man i to år framover skulle ha betydelig reduksjon av britisk andel av produksjonen på Statfjord for å betale tilbake de oljemengder de hadde fått for mye siden 1979, ville også redusere de britiske skatteinntektene betraktelig. Energiministeren i DTI, som da het Tim Eggar, hadde et oppvaskmøte med de britiske Statfjord-eierne, hvor situasjonen ble diskutert. Det vil si, de britiske Statfjord-eierne måtte omtrent stå skolerett for ministeren for å forklare hva som hadde gått galt. Konklusjonen etter møtet høsten 1991 var at de tre britiske eierne mente de

var blitt fratatt andeler ved en feil, men at dette skulle man ta igjen ved neste korsvei. Det var nemlig mulighet for å kalle inn til en redeterminering i 1993. Enden ble at både den norske og den britiske regjering godkjente den nye eierfordelingen i juni 1992.

Allerede i september 1991 hadde justeringsoppgjøret startet, de historiske investeringer ble omfordelt, ved at de norske eierne, som nå hadde økt sin eierandel, betalte til de britiske eierne et engangsbeløp som omfordelte investeringene i henhold til de nye eierandelene. Fra 1. september 1991 ble det satt opp en plan som i løpet av to år skulle omfordele den historiske oljeproduksjonen, slik at man 31. august 1993 var i balanse. I denne toårsperioden var britenes andel av totalproduksjonen på Statfjord ca. 11,9 prosent, mens eierandelen deres var 14,76 prosent.

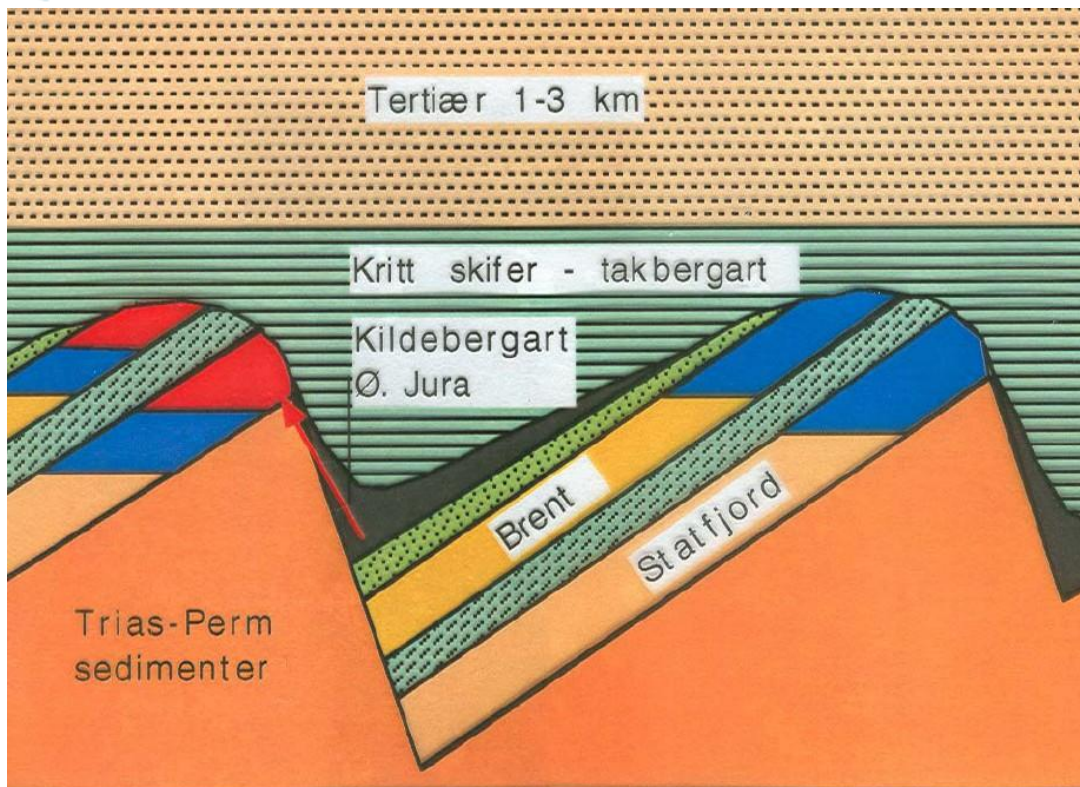
Forberedelser til ny omgang

I 1993 var det igjen mulig å kreve en ny prosess. Forberedelsene til en ny omgang startet høsten 1992, men ut over våren 1993 ble det mer og mer klart at de smertefulle og til dels meget krevende prosesser som hadde foregått uten opphold helt fra 1985, var så friskt i minnet hos det fleste at det ikke var særlig stemning for en runde til. Det var for kort tid fra avslutningen av forrige i 1991/92. I tillegg hadde det i 1991 og tidlig i 1992 blitt samlet inn ny tredimensjonal seismikk for Statfjord-området for å forbedre datagrunnlaget for kartlegging av hvor den resterende olje og gass i feltet virkelig befant seg. Tolkningen av denne seismikken og sammensmeltningen av ny informasjon og historisk informasjon var tidkrevende og partnerne ville ikke ha konklusjoner klare tidnok til å møte fristen for en ny redetermineringsprosess i 1993.

Et annet moment kom også inn i bildet. Selv om Unitiseringsavtalen foreskrev mulighet for en redetermineringsprosess hvert fjerde år helt fram til produksjonen fra feltet tok slutt, begynte man å nærme seg det tidspunkt i feltets levetid at dersom det ville komme vesentlige endringer i norsk favør, så ville ikke britene ha tilstrekkelige reserver igjen i bakken til å kunne betale tilbake det de da hadde fått for mye. Derfor ble det framlagt forslag til et dobbelt vedtak: Neste redetermineringsprosess ble utsatt i to år til 1995, og den skulle være den siste for Statfjords vedkommende. Dette ble enstemmig godkjent i partnerskapet 29. april 1993 og Unitiseringsavtalen ble endret i tråd med dette. Myndig-hetene i Storbritannia og Norge godkjente faktisk ikke denne beslutningen før 15. mars 1995, uten at det fikk noen praktisk betydning. Effekten ble at man utsatte neste prosess i to år.

Noe av årsaken til at det trakk ut med godkjennelse av disse endringene var at bestemmelsen i Unitiseringsavtalen om redeterminering også var kopiert i Statfjord-traktaten. Dermed måtte også den bilaterale traktaten endres, og dette var ingen enkel sak. I utgangspunktet trodde både norske og britiske myndigheter at det ville føre til at saken måtte til begge lands parlamenter for godkjenning. Etter hvert ble det enighet om at dette ikke var nødvendig. Endringene kunne reflekteres i en såkalt noteutveksling, som det heter på diplomatspråket.

I mars 1995 var denne prosess fullført og alle formalia var i orden. Dermed skulle redeterminerings-prosessen som kunne starte i 1995 ved sin konklusjon også fryse fordelingen av reservene mellom Norge og Storbritannia for all framtid. Det ville da ikke bli nye og opprivende stridigheter om eierfordelingen på Statfjord.



Figur 1: Dunlin ligger mellom Statfjord og Brent formasjonen. Statfjord geologi fra presentasjon av Knut Bjørlykke.

Men før man kunne gå inn en ny redeterminering skjedde noe annet. Allerede ved unitiseringen i 1976 var man klar over at Statfjord i realiteten består av tre reservoarer, Brent-formasjonen, Dunlin-formasjonen og Statfjord-formasjonen. De to viktige er Brent og Statfjord, og det var disse produksjonen startet ifra. Dunlin var beskrevet allerede i 1976, og det var tatt inn bestemmelser i Unitiseringsavtalen den gang om hvordan Dunlin-formasjonen skulle bli en del av reservegrunnlaget for Statfjordfeltet. I etterkant av redetermineringen i 1991 var det klart at skulle man få en fornuftig utvinning av reservene i Dunlin-formasjonen innen rimelig tid og utvinne disse reservene mens det ennå var god lønnsomhet i Statfjordfeltet, så måtte planleggingen starte snarest. Derfor ble det forhandlet fram en avtale mellom de britiske og norske eierne om at dersom det ble startet produksjon fra Dunlin, skulle reservene inkluderes i reservegrunnlaget fra 1. juli 1994. Nå er ikke Dunlin-formasjonen noe spesielt godt reservoar i Statfjord-området, slik at det ikke ville gi noen store endringer i eierfordelingen. Det var også klart at de produserbare reservene i Dunlin-formasjonen nesten i sin helhet var på norsk side. Dermed ble det enighet om at den norske andelen av Statfjord skulle øke med 0,23 prosent fra 1. juni 1994 fra 85,23869 prosent til 85,46869 prosent. Selv om det var en liten endring, medførte det et toårig oppgjør av olje, fram til 30. juni 1996. Britene skyldte de norske eierne 1,1 million kubikkmeter olje. Oppgjøret ble avsluttet på dette tidspunkt.

Dermed hadde alle prosesser omkring eierfordelingen på Statfjord fra 1985 til 1994 ikke gått i briterens favør, slik at de hadde mye å ta igjen for, ut i fra deres tankegang. De britiske eierne hadde lovet å ta igjen det tapte, og de hadde helt siden 1991 forberedt seg på dette. Fra våren 1992 hadde de jevnlig møter med DTI hvor de rapporterte om sitt arbeid og bygget opp forventninger hos britiske myndigheter om at britisk eierandel skulle økes igjen.

Chevron utfordrer

Det var på dette grunnlaget at Chevron 28. april 1995 på vegne av de britiske eierne krevde en økning av britisk andel av Statfjord. De framsatte ikke noe eksakt krav om ny prosentfordeling, men antydte at de godt kunne tenke seg en britisk andel på bortimot 17 prosent i stedet for 14,53 prosent.

De startet forøvrig med en ny vri denne gangen. 14 dager før redeterminering kunne kreves (30. april 1995) tok Chevron kontakt med Statoil. Under henvisning til at det ville bli en dyr og tidkrevende prosess å få en endret eierfordelingen, kunne de tenke seg å forhandle med de norske eierne i forkant av tidsfristen for å kunne kreve redeterminering. Hvis man da ble enige om en økning av britisk andel av Statfjord, kunne man avblåse en kostbar og opprivende prosess før den kom i gang.

Statoil innkalte de norske eierne umiddelbart. Siden mulighetene for en redetermineringsprosess måtte vurderes, hadde de norske eierne, tillike med de britiske, hatt fagfolk i sving i lengre tid for å vurdere hvilken vei en slik prosess kunne gå. På norsk side hadde man siden sommeren 1994 hatt et team på ca. 30 personer i sving. De foreløpige vurderinger i april 1995 viste at det ikke lå an til en økning av britisk andel i Statfjord. Flere av de norske eierne var opprørt over utspillet fra Chevron, og siden de norske mente det ikke lå an til noen økning av britisk andel avviste de dette som et utidig krav.



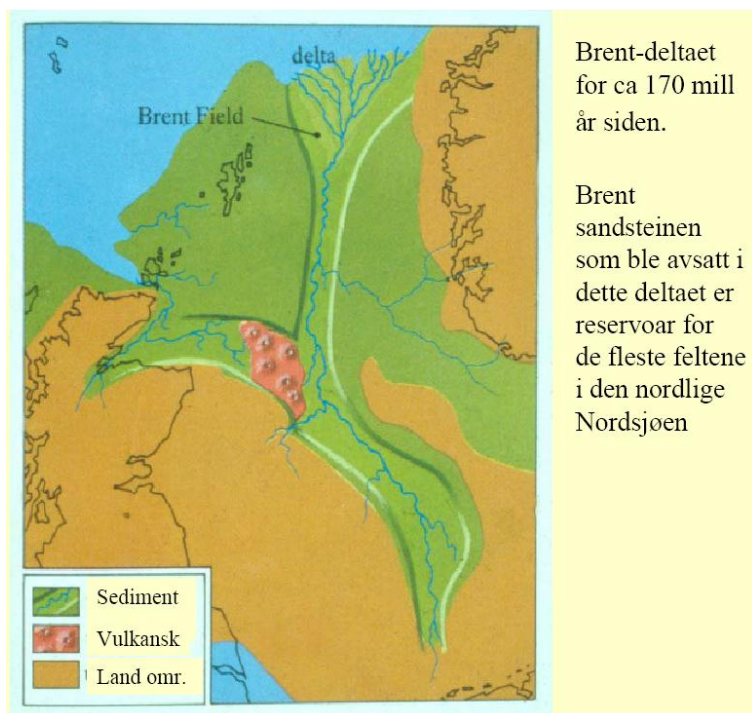
Chevron hadde tidligere gjort det klart at dersom man ikke fikk enighet om økt britisk andel innen utgangen av april 1995, så ville Chevron likevel med avtalen i hånd kunne kreve en fullstendig redetermineringsprosess. De norske eierne så på Chevrons utspill som trusler, og så ikke noen grunn til å forhandle under press. Det manglet ikke på følelser i diskusjonen om Chevrons utspill.

Så da Chevron formelt på vegne av de britiske eierne krevde prosessen startet den 28. april 1995 var begge sider godt forberedt. Likevel var det usikkert til det siste om de britiske eierne ville kreve en ny prosess. Mange på norsk side mente at siden det kunne ligge an til økning av

norsk andel, ville britene ikke risikere å tape en gang til. Ut fra en faglig vurdering kunne dette være en riktig tanke. Men vurdert ut fra også de politiske overtoner saken hadde, var det nesten umulig for de britiske eierne å la være. Så kan man spørre om noen av de norske eierne ville ha krevd en slik prosess igangsatt. I og med at Chevron allerede i midten av april kom med sitt første utspill, kom man på norsk side aldri så langt at der ble trukket en konklusjon. Derfor er det i ettertid en del sprik i synspunktene hos de enkelte norske eierne, hvor flere hevder at de ville ha startet prosessen om ikke britene hadde gjort det. Det siste er imidlertid tvilsomt. Statoil var i alle tilfelle innstilt på ikke å få noen prosess, og ingen av de andre norske eierne ga i de siste dagene før 28. april noen indikasjoner på at de var klar til å initiere prosessen. En slik diskusjon i ettertid er i alle tilfelle akademisk.

En redeterminering innebærer en gjennomgang av all tilgjengelig informasjon i løpet av tre måneder. Det er ikke bare en formidabel balansekunst, hvor linen er slakk og fallhøyden til

tider stor for operatøren. Faglig sett er det en utrolig utfordrende oppgave. I dette arbeidet skal operatøren være objektiv og ivareta de samlede interesser. Det er ikke lett. I og med at operatøren er den største eieren på norsk side, vil alt han foretar seg bli vurdert ut i fra dette faktum. Per definisjon er derfor operatøren partisk i norsk favør, sett fra britisk side. Fra norsk side vil operatøren bli kritisert for ikke å være aggressiv nok, de norske partnerne vil kritisere ham for å ta for lite hensyn til norske interesser. I dette krysspress skal operatøren forsøke å gjøre et vitenskapelig arbeid, som er veldokumentert og uangripelig, slik at når et eventuelt nytt delingstall framlegges, så vil det kunne motstå angrep.



Figur 2: Pedagogisk fremstilling av nordsjøgeologi.

For å skjønne hvilke datamengder det er snakk om, så dreier det seg om 17 års produksjonshistorie, data fra rundt 140 brønner, reservoartolkninger for tre ulike reservoarer, tusenvis av kilometer med seismikk og så videre. Før data-maskinens tidsalder var dette datamengder som det ville ta flere hundre personer år å bearbeide, samt at alt man kommer fram til kan tolkes videre og vil bli tolket av de øynene som ser, i den favør disse øynene ønsker det skal gå. Selv med de mest avanserte dataanlegg, er det et omfattende arbeid.

Det er også et spill hvor ingen stoler særlig på hverandre. Det var f. eks. Chevron som ledet arbeidet på vegne av de britiske interessene, selv om det er Conoco UK som er operatør for den britiske lisensen. Men Norske Conoco er tredje største eier på norsk side, og derfor stoler de britiske eierne ikke på at Conoco UK ivaretar britiske interesser fullt ut. Conoco UK får imidlertid lov til å delta i arbeidet på britisk side, med den konsekvens at Conoco Norge ikke får være med på norsk side. De to selskapene har tross alt samme morselskapet, og personell flyttes hyppig mellom Storbritannia og Norge. På norsk side er det noen selskaper som har små eierandeler. De deltar ikke i prosessen. De har gitt fullmakt til operatøren til å opptre på deres vegne.

Nå er det ikke småselskaper som krangler heller. Jeg har hele tiden sagt norsk og britisk side, som om det var norske og britiske selskaper som var uenige. Det er langt fra tilfelle. De "norske" eierne er: Statoil (norsk), Mobil (amerikansk), Conoco (amerikansk), Shell (britisk/nederlandsk) Esso (amerikansk), Saga (norsk), Amerada (amerikansk) og Enterprise (britisk). De britiske eierne er: Conoco (amerikansk), Chevron (amerikansk) og BP (britisk). Når vi snakker om norske og britiske interesser og selskaper, er det ut i fra i hvilket land de sitter som konsesjonspartner. Poenget er nemlig at deltakerselskapenes lojalitet er der de sitter med eierinteresse. Da betyr det ingen ting om Enterprise er britisk som norsk eier, eller at Chevron er amerikansk som britisk eier.

Shell, Esso og Mobil er "tilfeldigvis" de tre største oljeselskapene i verden og tre av de såkalte "syv søstre", de syv selskapene som tradisjonelt bestemte i oljeverdenen en gang i tiden. På britisk side er Chevron og BP to av de "syv søstre" samt Conoco. Chevron var egentlig ikke medeier i Statfjord, men ble det gjennom sitt oppkjøp av Gulf i 1980-årene, hvorefter Chevron og Gulf ble slått sammen på verdensbasis. Gulf var også opprinnelig en av "de syv", slik at hvis man ser på hvem som egentlig er involvert så er det seks av "syv søstre". Den eneste av de syv søstre som mangler er Texaco, uten at det betyr noe i denne sammenheng. Det som man skal være klar over er at Shell, Esso, Mobil, Chevron, BP og duPont (som eier Conoco både i UK og Norge) alle befinner seg blant de ti første på listen over verdens største selskaper. Det er derfor ikke ubetydelige ressurser disse selskapene hadde til rådighet, i tillegg til de Statoil måtte ha, for å kunne krangle om fordeling av eierandeler på Statfjord.

Som om ikke det er nok, så har som kjent Statoil og BP en allianse internasjonalt, hvor de to selskapene samarbeider. Men i redeterminerings-sammenheng er de to selskapene på hver sin side og har stort sett vært meget uenige om det meste. Man glemmer ofte at de selskaper som står bak eierne på Statfjord er meget internasjonale, og at Statfjord er en meget internasjonal og til tider broket operasjon.

Siste redetermineringsprosess starter

Unitiseringsavtalen for Statfjord sier at dersom prosessen starter 1. mai, skal operatøren basere sitt arbeid på basis av de data som er tilgjengelige 31. mai, og at all informasjon som kommer etter denne dato er irrelevant og ikke skal ha betydning for vurdering av fordeling av reservene. Så har operatøren tre måneder på seg til å komme med sitt forslag. Da blir fristen 31. august.

Aktivitetene sommeren 1995 ble derfor meget forutsigbare. Uansett hva operatøren gjorde eller foreslo, var der stor skepsis i partnerskapet. Dersom operatøren så spurte hva partnerne ville foreslå i stedet, var der ingen som hadde alternative ideer, ingen ville røpe sine posisjoner. I arbeidet som operatøren utførte på vegne av hele partnerskapet var noen av de norske partnerne med i arbeidet, blant annet fordi de hadde vært med i den arbeidsgruppen som hadde vurdert om de norske eierne skulle kreve redeterminering, men også for å få en bredere faglig dekning av de fleste arbeidsområder. Parallelt var flere av de norske eierne i gang med en selvstendig vurdering av hvilke krav de skulle fremme om økning av norsk andel. Flere av de ressurspersoner som arbeidet i Statoils gruppe utlånt fra Mobil, Shell og Esso jobbet samtidig med alternative modeller. Dette skapte til tider litt vanskelige arbeidsforhold. Det er ikke lett alltid å vite hvem man skal være lojal overfor, men det gikk stort sett greit.

Da Statoil i slutten av august la fram sine vurderinger, så man for seg en økning av norsk andel fra 85,47 prosent til 86,98 prosent. Dette kom neppe som et sjokk på britene, men det lå nok i ytterkant av det de hadde vurdert som mulig. De gav umiddelbart uttrykk for stor skuffelse og tok avstand fra operatørens vurderinger. Heller ikke nå kom britene med noe konkret tall, men hevdet fortsatt at de så for seg en betydelig økning av britisk andel.

Etter at Statoil hadde framlagt sin vurdering, hadde partnerne anledning til å ta avstand i fra, gi sin tilslutning til eller kommentere på det arbeide som var blitt gjort. De tre britiske eierne tok avstand stort sett i fra det meste, mens norsk side tok avstand i fra Statoils vurderinger og protesterte på at man plasserte så mye olje på britisk side av grenselinjen som der var blitt gjort. De tre norske eierne Mobil, Shell og Esso kritiserte Statoil for å ha tolket

datagrunnlaget for negativt på norsk side, og at det burde vært foreslått en enda høyere norsk andel.

Nå foreskriver Unitiseringsavtalen at det etter en viss kommentartid, skal partene forhandle og eventuelt bli enige om en fordeling. Med det utgangspunktet som var, så det ganske håpløst ut å få enighet i partnerskapet. Britene sto fast på sitt synspunkt at fikk de bare en betydelig økning av sin andel, så var de fornøyd. Statoil sto på sitt standpunkt, men samtidig så man klart at det minste som kunne bli akseptert fra norsk side var ingen endring av den fordeling som gjaldt. Selv om de andre norske eierne gav uttrykk for at de ønsket en vesentlig økning av norsk andel, så var det flere som i ytterste konsekvens kunne akseptere status quo. Men så lenge britene ikke kunne gå inn på en null-løsning var der ikke håp om enighet. For å gi en forestilling om hvilke verdier det dreide seg om hadde 0,1 prosents endring i eierfordeling en nåverdi på 350 mill NOK (95). Gapet i forventninger var således rundt 17 milliarder NOK (95).

Forhandlingstiden er i Unitiseringsavtalen satt til 30 dager. Er man ikke enige da, kan enhver partner kreve at eierfordelingen blir avgjort av en uavhengig "ekspert". Dermed kan ikke forhandlingene trekkes ut, eventuelt som et ledd i en uthalingstaktikk.

Statoil foreslår status quo

Det ble fort klart for Statoil at det ikke hadde noen hensikt å føre forhandlinger med sikte på å få til en enighet. Når det er et gap i forventninger på de to sider på 4-5 prosent, er det vanskelig å få bygget bro over gapet. Etter først å ha avholdt en gjennomgang med alle partnerne om hvor uheldig det ville være for partnerskapet å havne i en konflikt, foreslo Statoil som et neste skritt at partnerskapet skrinla hele prosessen og gikk inn for at eierfordelingen forble uendret. Statoil manet også til samhold i partnerskapet og påpekte at en konflikt om eierfordeling ikke bare ødela relasjoner, men i tillegg var kostbart og at den ikke økte verdiskapingen i partnerskapet på noen måte. Statoil oppfordret partnere heller til å bruke sine ressurser til å samarbeide om økt utvinning av olje og dermed større inntekter til alle eierne.

Statoil ba så hver enkelt partner om å tenke grundig igjennom konsekvensene for Statfjord av en konflikt. Etter å ha gitt dem en frist på noen dager, ba Statoil om at det ble votert over om man kunne akseptere status quo. Et slikt vedtak måtte være enstemmig. Statoil var langt fra trygg på at det ville bli et samstemmig ja til et slikt forslag. Sannsynligheten var størst for at noen av partnerne uansett ville si nei. Derfor ble det internt i Statoil startet en diskusjon om hvordan en slik avstemming skulle gjennomføres. Siden redetermineringsprosessen ville fortsette dersom ikke alle aksepterte uendret eierfordeling, var det viktig at partnerne ikke kjente til hvem som hadde stemt hva. Men for å ha en avstemming må man enten avgi muntlig eller skriftlig stemme. En muntlig avstemming ble fort forlatt, da ville alle partnere vite alle andres posisjon. Men med en skriftlig avstemming må der et tellekorps til. Selv om partnerne i fellesskap kunne bli enige om hvem de stolte på i et tellekorps, og utpeke dette, så ville deltakerne i tellekorpset vite stemmefordelingen, dvs. antall stemmer for eller imot. Det var mulig å trekke mange slutninger ut i fra en slik viten.

Statoil så det for særdeles viktig at tellekorpset ikke skulle komme fra operatøren slik man i ettertid kunne bli anklaget for å vite hva som hadde foregått. Dessuten måtte spørsmålet man ba partnerne ta stilling til være så klart at det ikke var tvil om hva som eventuelt ble besluttet.

Spørsmålet ble formulert så enkelt som mulig: Kunne partnerne akseptere at det ikke ble noen endring i eierfordelingen mellom Norge og Storbritannia på Statfjord-feltet?



Foran møtet ba Statoil alle partnerne være forberedt til å avgi skriftlig svar i lukket, nøytral konvolutt, og svarsedlene skulle telles opp av en utenforstående person, som så meddelte partnerne om man hadde 100 prosents tilslutning eller ikke. Nøyaktig like konvolutter og identiske, blanke stemmesedler ble skaffet til veie.

For at avstemmingen skulle skje i riktige former, og verifisert av en "uhildet" instans, som også var tellekorps, slik at ingen av partnerne deltok i opptellingen, ble Stavanger Byfogdembete bedt om å stille med en person som kunne telle opp sedlene og makulere dem i ettertid. Byfogdembetet hadde aldri tidligere blitt bedt om å påta seg et slikt oppdrag, men etter å ha blitt forklart sammenhengen, sa de seg villig til å stille som nøytral instans.

Avstemningsmøtet ble avholdt 12. oktober 1995. Ingen hadde innvendinger mot avstemmings-proseduren: Etter en innledning fra Kåre Røsandhaug, sjef for Statoil Statfjorddivisjon og formann i styringskomiteen for Statfjord Unit, hvor han formante partnerne om å vise ansvar og tenke på Statfjord-feltets beste, ble stemmesedler og stemmekonvolutter delt ut. Partnerne fikk i tur og orden adgang til et tomt rom ved siden av møterommet, hvor de kunne skrive ned sitt standpunkt på stemmeseddelen, legge den i angitte konvolutt og så overlevere den til assisterende byfogd. Da alle stemmer var avgitt, forlot han møtet, talte opp stemmene og makulerte dem. Han kom så tilbake til møtet og måtte med beklagelse meddele at der ikke ble enstemmighet om ingen endring i eierandelen. Assisterende byfogd var blitt nøye instruert om ikke å opplyse noe om hvor mange som eventuelt hadde stemt for eller imot forslaget, bare meddele om der var enstemmighet eller ikke. Konsekvensen ble at forslaget om status quo var falt. Redetermineringsprosessen kunne ikke stanses. Den ville gå videre. Dermed var man like langt.

Det skjedde imidlertid noe mer på møtet. Det vil si, det som skjedde var at de britiske partnerne, i stedet for å ta avstemmingen så veldig alvorlig, så på det Statoil hadde foreslått som et steg i prosessen, og trodde at de på avstemningsmøtet kunne komme med andre forslag eller synspunkter. BP ba derfor om ordet og sa at de ville presentere noen synspunkter om bakgrunnen for de britiske argumenter for å øke britisk andel av Statfjord. De norske partnerne reagerte unisont negativt. De ville ikke høre på noen presentasjon fra BP. Møtet var blitt innkalt for å få avgjort om det var mulig å få avsluttet hele redetermineringen med tilslutning til at der ikke ble noen endring av den eksisterende fordeling. Siden der ikke var 100 prosents tilslutning til Statoils forslag, var man ikke innstilt på å få framlagt andre synspunkter eller argumenter. Dette var ikke noe forhandlingsmøte. BP måtte dermed pakke sammen sine papirer og fikk ikke lov til å framlegge sine synspunkter eller begrunnelser for hvorfor de ikke kunne akseptere status quo.

Chevron foreslår symbolsk økning av britisk andel

Etter at avstemningsmøtet ble avholdt 12. oktober 1995 var det ennå noen dagers galgenfrist, før forhandlingstiden var utløpt. Det var muligens tid for litt uoffisielle sonderinger. Underhåndskontakter mellom Statoil og Chevron avslørte at der kunne være muligheter for kompromiss. Chevrons forutsetning var at det måtte ligge an til at de norske

eierne kunne innrømme en "symbolsk" økning av britisk andel. For å ha ryggdekning tok Statoil kontakt med sitt forhandlingsteam, Mobil, Shell og Esso, samt søkte å få klarering fra Statoils egen ledelse. Statoils ledelse kunne akseptere noen tidels prosent økning av britisk andel. Etter mye fram og tilbake kom de norske eierne til at det kunne være verd et forsøk. Et "hemmelig" møte i Aberdeen ble avtalt. Det kunne bli snakk om kanskje å gi en innrømmelse på 0,1-0,2 prosent.

Grunnen til at møtet var såkalt hemmelig var at dersom forsøket ikke førte fram, så hadde møtet ikke funnet sted. Det ble fort klarlagt i dette møtet at selv med en vilje fra norsk side om en slik mindre økning, så var dette for lite for de britiske eierne. De hadde nok forventet minst 0,5 prosent. Det var også litt uklart hvor langt de norske eierne var villige til å gå, både Mobil og Esso hadde problemer med å strekke seg til en økning av britisk andel i det hele tatt, men Statoil fant at dersom saken kunne løses, så ville de nok akseptere et forslag fra Statoil om en slik mindre økning. Gapet var likevel for stort, britene kunne ikke akseptere 0,2 prosent økning av sin andel som et godt nok symbol. Dermed ble møtet resultatløst.

Parallelt med prosessen i partnerskapet og de uoffisielle sonderingene hadde Statoil på egen hånd vurdert hvilke opsjoner som kunne iverksettes. Det så ut til at partnerskapet ikke ville nå fram til løsning. En mulighet var å ta saken til topps i Statoil, og at Statoil og BP via sin allianse eventuelt på høyeste hold foreslo en løsning som de to selskapene sto for, og så presse resten av partnerne til å godta dette. Det ble imidlertid ikke ansett for å være riktig tidspunkt for dette ennå.

Hemmelig møte

En annen løsning som ble vurdert var det såkalte Whisky-møtet. Det ville være at f. eks. ledelsen i Statoil og Chevron møttes over et glass whisky og kom til at det var så lite som skilte partnerne at man med en skål fant et kompromiss som begge kunne godta og at man før et slikt møte hadde ryggdekning hos de andre partnerne om en salomonisk avgjørelse. Men det var heller ikke tid for whisky-møte foreløpig.

Men i lys av Statoils utspill om avstemning om status quo, så hadde man blitt enige om en ting, nemlig at ingen av partene skulle starte neste fase av prosessen før 20. oktober. Etter det mislykkede "hemmelige" møtet, hadde Statoil kontakt med BP underhånden for å sondere hvor de tre britiske partners posisjoner var. Det kom da fram at både BP og Conoco UK kunne tenke seg å akseptere en løsning som var mindre enn 0,5 prosent økning av britisk andel. Chevrons posisjon var mer usikker. På den basis besluttet Statoil alene om å ha et nytt "ikke"- møte i Aberdeen. Møtet fant sted i baren på hotel Marriott, hvor Steve Wilson fra Chevron og Ray Hall fra BP møtte Kåre Røsandhaug. Møtestedet var valgt ut i fra at det ikke skulle bli registrert noe sted. Statoil foreslo da at man fra norsk side skulle akseptere en økning i UK andel med 0,25 prosent, under forutsetning av at dette ble godtatt av de britiske eierne før 20. oktober 1995. Selv om Statoil ikke hadde klarert dette med sine norske partnere var selskapet sikker på at de skulle få aksept for dette hos dem. I dette "ikke møtet" ble det brakt på det rene at britene muligens kunne akseptere 0,4 prosent. Man sto da igjen med et gap på 0,15 prosent for å få enighet. Statoil måtte da konstatere at det var et for stort gap til å kunne få aksept fra de norske eierne. Så kan man da spørre: Et så lite gap burde det være mulig å nå over? Vel, svaret er at 0,15 prosent utgjorde i 1995 en nåverdi på 450 mill. kroner, og det er et stort tall. For stort til at man ville bevege seg over gapet.



Hotell Marriott Aberdeen der de hemmelige forhandlingene foregikk.

Grunnen til at disse møtene også var hemmelige var at myndighetene og da spesielt DTI i London ikke burde vite om at de hadde funnet sted. Men i disse hemmelige prosessene brøt de norske en barriere, de kunne godta en symbolsk økning av britisk andel av Statfjord. Årsaken var selvfølgelig at det var usikkert hva som ville

skje videre, saken kunne trekke i langdrag og ende hos en ekspert som de norske var redd kunne gi britene favører. For britenes del var det nok at deres forventninger fortsatt var for større endring i deres favør og at de heller ville ta sjansen på ekspertløpet. Det var riktignok en kalkulert risiko, men de vurderte det nok til at deres muligheter var større enn 0,25 prosent. Forhandlingene mislykkes derfor fordi ikke alle andre muligheter for partnerskapet var oppbrukt, og det var tro om at ekspertmuligheten kunne være bedre enn å akseptere 0,25 prosent. I de siste dagene før 20. oktober satt derfor Statoil i ro, med datostemplet tilbud til britene om det hemmelige tilbudet. Datostemplingen ville gå ut på det tidspunkt noen av partnerne krevde ekspert. Konklusjonen i Statoil at enten ble det aksept for 0,25 eller så var det bare var å begi seg inn i neste fase.

Vurdering av eksperter

Neste fase er utvelgelse av ekspert. Hele prosedyren for hvordan en ekspert utpekes, er nedfelt i Unitiseringsavtalen og i traktaten mellom Norge og Storbritannia. Men prosedyrene sier ikke noe om hvem som er kvalifisert ekspert. Parallelt med selve redetermineringsarbeidet hadde det derfor på begge sider pågått en kartlegging av mulige eksperter, og en kvalifisering av de aktuelle firma. Det finnes faktisk en lang rekke firma som tildels lever av å løse slike konflikter, eller som har det som et tillegg til sin ordinære virksomhet. Selv om Statfjord er litt spesielt, ved at feltet ligger i to land, så hender det ofte at et felt er delt mellom to eller flere lisenser i ett land, med den samme problemstillingen om hvor mye som befinner seg i hver lisens og om dette skal utvinnes som en enhet.

Unitisering har sin opprinnelse i oljesammenheng i USA. I USA er det nemlig slik at den som eier en jordlapp, i prinsippet eier alt som måtte befinne seg på jordlappen og under jordlappen, helt inn til jordens kjerne. I gamle dager var det slik at fant man olje et sted, så skaffet man seg eiendomsrett for det tilgrensende landområde eller fikk tillatelse av eieren til å bore, og så konkurrere med naboen om å produsere funnet forttest mulig. Flere av de store oljefeltene som ble funnet i tidligere tider, ble på denne måten ødelagt, og mye olje ble liggende igjen nede i bergartene ved at reservoarene ble ødelagt fordi olje ble produsert for raskt.

Etter en grunnleggende diskusjon på 1920-tallet i USA, kom man til at dersom man fikk samordnet interessene for hele funnet og planla produksjonen, med brønnplasseringer optimalt for feltet, ville man få ut betydelig større mengder olje enn man ellers ville få til. De

første avtaler om samordnet utvinning, unitisering, ble gjort tidlig på 1930-tallet i Texas. Som et resultat av dette igjen, ble der etter som omfanget av slik virksomhet vokste, etablert en rekke firmaer med geofaglig ekspertise, for å kunne enten delta i samordning av felt eller avgjøre uenighet om reservefordeling etc. Selv om mange slike firmaer ikke nødvendigvis lever så lenge, eller blir fusjonert etc. så finnes det tre-fire dusin mulige eksperter verden over. Selv om en del av ekspertene kunne elimineres tidlig, hovedsakelig fordi de var for små til å kunne ta en så stor oppgave som Statfjord, så var det mange nok igjen.

Tidlig på høsten 1995 var vurderingen av de mulige eksperter kommet så langt at man kunne sette opp liste over kandidatene. Det som var antatt å være kandidater, for både den britiske og norske siden, ble oppsøkt og intervjuet. Det var også interessant å se om de som de norske snakket med hadde hatt besøk av britene, eller om det hadde vært kontakt. Unitiseringsavtalen foreskriver i prosedyrene at en ekspert ikke skal ha noen interessekonflikt, dersom han ønsker å påta seg oppdraget som uavhengig ekspert. Mulige interessekonflikter ble vurdert.

I denne vurderingen var det viktig også å gjøre et forsøk på å definere hva en interessekonflikt egentlig kunne være. Begrepet er ikke nødvendigvis entydig. I et forsøk, som Mobil gjorde utspillet til, men som de norske partnerne kunne stille seg bak, så gikk man midt i forhandlingsfasen ut med en melding til alle partnerne i Statfjord at ble det aktuelt å foreslå ekspert for Statfjords redeterminering, så burde man unngå kandidater som kunne ansees å ha interessekonflikt. Derfor burde man avstå fra å nominere britiske eller norske (der finnes opp til flere norske firma som kunne ha gjort jobben) firma som kandidater.

Det lå to hensikter bak Mobils utspill. For det første var man klar over at de britiske eierne ville være tilbøyelige til å nominere britiske firma, for det andre ville man unngå et der ble nominert kandidater som kunne virke provoserende på motparten, og dermed ha liten sjanse for å bli godtatt av motparten. Men bare det å ta opp en slik diskusjon var provoserende. De britiske partnerne svarte meget spisst at de ikke godtok diskriminering av kandidater med basis i nasjonal opprinnelse av en ekspert. Dette var uhørt, man måtte stå fritt til å nominere de beste eksperter, uavhengig av nasjonalitet.

Selv om den norske holdningen ble gjentatt muntlig på styringskomitemøtet som ble avholdt like etterpå, sto de britiske eierne på sitt. Da meddelte de norske at hvis britene insisterte på dette, så sto de norske fritt til å nominere norske selskaper. Det provoserte de britiske eierne enda mer.

Spill om nominering av ekspert

Der sto så ekspertsaken da forhandlingsfristen utløp 20. oktober 1995. Prosedyren for å kreve av ekspert er enkel. Den sier at den som krever ekspertavgjørelse skal samtidig nominere en kandidat til jobben. Det var Chevron som skriftlig den 20. oktober krevde ekspert. De nominerte samtidig det britiske firmaet Scott Pickford Group som de britiske eierne foreslo til ekspert.

Om de norske eierne ikke hadde følt seg provosert før, så ble de det da. Hele diskusjonen om å utelate britiske og norske kandidater hadde blitt initiert nettopp for å eliminere selskaper som Scott Pickford, og det var de britiske eierne blitt gjort oppmerksom på. Årsaken fra norsk side var igjen åpenbar: De viktigste kundene til den type selskaper som kan påta seg slike oppdrag, er selvfølgelig oljeselskapene. Geografisk nærhet gjør at de blir brukt av de datterselskaper de internasjonale oljeselskapene har i vedkommende land. Det britiske Scott Pickford blir brukt av dem om opererer i UK mens tilsvarende norske selskap

bruker norske konsulenter. Dessuten var de norske klar over at Scott Pickford hadde en del faste oppdrag for BP, som var Statfjord-partner på britisk side. Her var en klar interessekonflikt.

Det var derfor ikke aktuelt en gang å forholde seg til forslaget. Prosedyrene for valg av ekspert har forutsett at man ikke nødvendigvis ville bli enige gjennom en slik nominering. Derfor foreskriver prosedyrene at man skal komme fram til en utpekt ekspert i partnerskapet, uansett hva som skjer. Når det første forslag er forkastet, skal de to sider (de norske og britiske partnerne) nominere en liste på tre eksperter i vektlagt rekkefølge, med ett vekttall for den første på listen, ett vekttall for den andre og ett vekttall for den tredje. Vekttallene er lagt slik at dersom en kandidat står på begge lister, er det mulighet for at vedkommende firma ble valgt ut fra den poengsum som vekttallene sammenlagt vil gi. Der er imidlertid matematisk mulighet for poenglikhet selv om kandidaten står på begge lister.

Å utarbeide en slik liste er ingen enkel prosess. Her skal mange ting tas hensyn til, for eventuelt å sikre et ønsket utfall. Taktikk, vurdering av hva motparten vil prioritere, og samtidig hindre at en uønsket kandidat ved et uhell skulle få mest poeng og dermed bli valgt er elementer som må legges inn i ligningen. Det enkleste ville være å kikke motparten i kortene, men siden motparten ikke vil vise så mye av sine kort at det er mulig å se hvordan de vil spille sine kort, er det til slutt hva man antar som kan bli avgjørende. Samtidig skal åtte selskaper på norsk side bli enige om en liste, og de tre på britisk side om sin liste. På norsk side gikk diskusjonen mer på hva motparten muligens kom til å gjøre, enn å konsentrere seg om sin egen liste. Det var to grunner til dette, den første var å gi den norske førstekandidaten best mulig sjanse til å bli valgt, og samtidig hindre at man nominerte en kandidat fra norsk side som om han også sto på den britiske listen, ville få flere poeng enn den norske førstekandidaten. Det ble sågar diskutert ikke å sette norsk førstekandidat øverst på listen, i tilfelle denne likevel sto på den britiske listen og dermed kunne få flest poeng, uansett. Man kan til slutt utmanøvrere seg selv i en slik diskusjon.

Der var nok et annet element i den norske gruppen også, det var en viss beslutningsvegring. Utfallet av en slik nominering kunne bli at man kom fram til en ekspert som kunne redusere norsk eierandel i Statfjord, og de hadde de norske eierne tapt kampen. Med de verdier som sto på spill, var der enkelte som ikke hadde lyst til å stå til ansvar for en slik liste, det var bedre om andre så og si tok beslutningen ut av deres hender.

Nå var der ingen stor spekulasjon om briternes førstekandidat, siden Scott Pickford var nominert en gang og britene hadde demonstrert at de ikke ville ta hensyn til mulige interessekonflikter, så ville de sette dem på første plass denne gang og. Diskusjonen gikk på hvem som ville stå på andre og tredje plass, for dem måtte man unngå. Det var heller ikke så vanskelig for britene å tenke seg hvem som ville stå på norsk førsteplass. Det amerikanske selskapet DeGolyer and MacNaughton hadde hatt oppdraget i 1990–91, og gjort en god jobb, sett med norske øyne. Ved alle tidligere krysningspunkter der ekspert hadde vært drøftet, hadde de norske hatt DeGolyer and MacNaughton som sin første kandidat. At utfallet forrige gang hadde vært en god økning i norsk favør, skadet heller ikke, samt at de var ansett for å være verdens beste på området.

Nå var situasjonen den at de norske helst ikke ville ha noen andre en DeGolyer and MacNaughton som ekspert. Dermed startet en litt bisarr diskusjon, nemlig om man på andre og tredje plass skulle sette så usannsynlige kandidater at ingen hadde hørt om dem. Dette ble kalt Timbuktu-diskusjonen, basert på kandidater med mulig adresse Timbuktu eller andre eksotiske steder. Det neste trinn var om man fra norsk side skulle bryte med de moralsk

høyverdige prinsipper om ikke å nominere noen med potensiell interessekonflikt, altså norske. Diskusjonen gikk på at når britene hadde brutt disse prinsippene, så sto man fritt, og da kunne man like gjerne benytte seg av anledningen. Både Esso og Shell hadde moralske skrupler, mens Mobil og Statoil mente at i denne krigen var alt tillatt. Men det holdt på å skjære seg, fordi det så ut til at ingen ville gi seg. Da tok Mobil med seg Shell på gangen, og de kom fort tilbake og meddelte at de kunne akseptere at norske selskaper ble nominert. Esso ble da stående alene. Da hadde de plutselig ingen skrupler, det var greit også for dem. De forklarte dette med at de trygt kunne rapportere hjem at de hadde forsøkt, men blitt stående alene, og da hadde flertallet tatt beslutningen for dem. Det var en lettere forklaring enn å måtte ta belastningen med å forhindre enstemmighet. Veien var åpnet for at de norske eierne kunne nominere norske selskaper, på samme måten som britene hadde signalisert at ville stå fritt til å nominere britiske. Det neste trinn var å sette opp en liste fra norsk side med følgende utgangspunkt:

DeGolyer and MacNaughton skulle stå først, så skulle man ha to kandidater til, som det var lite sannsynlig at britene ville ha på sin liste. Dersom britene tilfeldigvis eller uheldigvis skulle ha klart å nominere ett av de samme, så måtte dette selskapet være i stand til å gjøre en god jobb. Derfor måtte det selskapet stå på andre plass, for eventuelt å få høyere vektall totalt enn man tilfeldigvis på begge sider hadde samme navn på tredje plass. De norske eierne anså det for utenkelig at de britiske eierne ville nominere DeGolyer and MacNaughton på sin liste i det hele tatt. Det ble derfor en diskusjon om DeGolyer and MacNaughton skulle stå på første plass på den norske listen. Statoil argumenterte sterkt for dette, fordi det ville bli navnet på første plass som ville havne i en eventuell loddtrekning, dersom listene inneholdt seks ulike navn. Etter mye prat, vant dette synet fram. Dermed ble den norske listen klar: DeGolyer and MacNaughton først, dernest PGS-ERC (norskeid) og Geomatic (norsk).

På den angitte dag (5. november) møttes så alle eierne i et offisielt møte og de to lister ble lagt fram. Britene hadde nominert Scott Pickford først, så Netherlands, Sewell and Associates (amerikansk), men også med interessekonflikt og Franlab-Beicip (som de norske anså for en risikabel kandidat siden franskmennene er uforutsigbare og tidligere hadde demonstrert at de kunne være partiske). Dermed hadde man klart det kunststykke å nominere seks ulike kandidater. Ingen av de britiske kandidatene var ukjente for de norske eierne og i diskusjonen omkring listene hadde man i den norske gruppen startet et veddemål om hvilke tre navn som ville stå på den britiske listen. To personer hadde gjettet alle de tre navnene og stakk av med gevinsten. Det viste seg også senere at det hadde vært veddemål på britisk side også.

Med seks ulike navn, hadde man ingen kandidat med flertall, man hadde et uavgjort resultat. Der er regler for denne mulighet også. Da trekker man lodd mellom de to på førsteplass fra hver side. Men det må gå noen dager mellom nominering og loddtrekning, for å åpne for den mulighet at man i mellomtiden kunne bli enige om kandidat. Det ble man ikke.

Derfor måtte alle partnerne møtet til et høytidelig offisielt møte, hvor eneste hensikt er å trekke lodd mellom de to kandidatene på første plass. Dette møtet var på Forus Vest 15. november. Som operatør sto Statoil for regien. To helt identiske konvolutter presumptivt med navnet på de to selskapene på første plass inni, ble presentert. Så ba man ett selskap, i dette tilfelle BP, trekke den ene konvolutten og lese opp navnet på det valgte selskap. Utfallet av loddtrekningen var at DeGolyer and MacNaughton ble trukket ut. Statfjord Unit hadde nominert en ekspert.

Skuffelsen over at DeGolyer and MacNaughton ble trukket ut som ekspert, sto å lese i ansiktsuttrykkene til representantene for de britiske eierne. Gleden var derimot stor blant de norske eierne. De hadde fått sin kandidat.

DeGolyer and MacNaughton utpekes som ekspert

En ekspert utpekt ved loddtrekning i Statfjord Unit er å anse som enstemmig valgt i partnerskapet. Likevel er det ikke bare å sette i gang med ekspertarbeid etter at partnerskapet har utpekt ekspert. Det står klart i Unitiseringsavtalen at eksperten må godkjennes av myndighetene både i Norge og i Storbritannia. Det betyr i praksis at det først er når godkjenning foreligger fra begge land at eksperten er utpekt og kan starte arbeidet. I traktaten mellom de to landene er det egentlig foreskrevet at dersom man ikke hører noe innen 45 dager, er de saker som fremlegges for godkjenning, godkjent. Men siden det ikke står eksplisitt i traktaten at 45 dagers fristen gjelder for godkjenning av ekspert/redetermineringer så har det flere ganger blitt bestridt at noen slik godkjenningsfrist gjelder. Den 15. november ble det derfor sendt likelydende brev til begge regjeringer, hvor man meddelte at DeGolyer and MacNaughton var utpekt som ekspert og at man ba om godkjenning for dette.

Unitiseringsavtalen sier også at når ekspert er utpekt (det ble definert til å være når begge land hadde godkjent eksperten), så skal det forhandles en kontrakt med eksperten om det arbeid som skal gjøres, hvor eksperten påtar seg oppdraget. Selv om det ikke står eksplisitt i avtalen, har det vært operatøren som har forhandlet kontrakten med eksperten.

Som en understrekning av mistenksomheten i partnerskapet tok Chevron allerede 5. november opp spørsmålet om hvordan kontrakten med eksperten skulle forhandles, hvor det ble forlangt at de britiske partnerne ønsket å være til stede i slike forhandlinger. Dette ble avvist av Statoil, som sa at dette var operatørens ansvar.

Etter loddtrekningen tok Chevron opp igjen dette spørsmålet, denne gang i brevs form, hvor de forlangte at minst en av de britiske eierne skulle være bisitter i kontraktsforhandlingene med eksperten. Årsaken til kravet, etter det som var mulig å finne ut var følgende: De britiske eierne var livredde for at Statoil i kontraktsforhandlingene skulle legge premisser for ekspertens arbeid som kunne gi føringer for utfallet, da underforstått i norsk favør. Statoil avviste dette igjen på prinsipielt grunnlag, og understreket av eksperten var å anse som enstemmig utpekt av alle eierne i Statfjord Unit, og at Statoil her opptrådte som operatør på vegne av alle eierne i forhandlingene med eksperten for å sikre alle den avtale som skulle til. Men for å unngå mer kringling om dette sa Statoil seg villig til å ha en referansegruppe til kontraktsforhandlingene, hvor alle vesentlige spørsmål kunne sjekkes ut, slik at der ikke ble problemer med kontrakten i etterkant. Dermed stanset denne debatten opp.

Det gjensto så å få myndighetsgodkjenning for eksperten. Selv om flere av de britiske partnerne og DTI sa at de ikke trodde at det var noen 45 dagers svarfrist, ble dette helt akademisk da DTI 15. desember 1995 meddelte pr. brev til Statoil at de kom til å trenge mer tid. 29. desember meddelte norske myndigheter også at de trengte mer tid. Det siste var etter ønske fra de norske Statfjord-eierne, fordi man da på norsk side kunne styre tidspunktet for eventuell godkjenning. Dette var mer praktisk enn taktisk, fordi det var viktig fra de norske eiernes side å ha ferdig nødvendig dokumentasjon som underlag for ekspertens arbeide, før myndighetsgodkjenning forelå.

På norsk side så de for seg at dokumentasjonen skulle være klar i midten av januar 1996.

Grunnen til det praktiske her er at den dagen eksperten er godkjent begynner visse tidsfrister for kontraktsskriving med eksperten og frister for innsending av dokumentasjon til eksperten å løpe.

Norske myndigheter hadde naturlig nok kontakt med de britiske myndigheter i DTI om saken. Gjennom årene har det utviklet seg en praksis at i saker som krever godkjenning, så er der konsultasjoner på embedsmannsplan i departementet, slik at man kan få samordnet godkjenninger, gjerne da en felles godkjenning, med samtidige brev. Departementet i Oslo hadde oppfattet det slik at DTIs brev like før jul 1995 var at en eventuell frist var i romjulen og at DTI ville komme tilbake tidlig på nyåret 1996. Nærings- og energidepartementet mente å forstå at også DTI så for seg et samordnet svar fra begge regjeringer, da som en godkjenning av eksperten. Faktisk var det motstrebende at departementet i Oslo i det hele ville skrive brev om at de også trengte mere tid, fordi de ikke ville bli sett på som dem som trakk ut tiden. For syns skyld satte de også Oljedirektoratet i gang med en liten undersøkelse av DeGolyer and MacNaughton for å få verifisert at de var et kapabelt firma, for at NOE skulle ha ren samvittighet. ODs rapport bekreftet at DeGolyer and MacNaughton var skikket til arbeidet.

Britiske myndigheter underkjenner ekspert

Men da dagene gikk ut over i 1996 uten at noe skjedde fra britisk side, ble departementene i Oslo utålmodige. Etter nye, uformelle kontakter, hvor de fortsatt fikk inntrykk av at DTI ville godkjenne eksperten, fikk de vite at saken nå lå på energiministerens bord, for signering. Med dette slo man seg til ro i hele februar. I begynnelsen av mars fikk Oslo vite at et svar var nær forestående. Overraskelsen var derfor stor da DTI, uten noen form for forhåndskontakt med Oslo, sendte brev (via faks) til Statoil, som operatør for Statfjord, og meddelte at de ikke godkjente DeGolyer and MacNaughton som ekspert. DTI anså at det var flere bedre kvalifiserte eksperter tilgjengelig. De ba så operatøren gi råd om hva Statoil aktet å gjøre videre.

Muligheten for at eksperten skulle bli underkjent er alltid til stede, siden det hele tiden har vært forståelsen hos alle at bestemmelsen i Unitiseringsavtalen betyr at myndighetene kan la være å godkjenne. Likevel var brevet fra DTI et lite sjokk. Det var ingen forhåndsindikasjoner på et negativt svar. Departementet i Oslo var i utgangspunktet nokså målløse og siden ble de forbannet. Et slikt brev, uten forvarsel eller konsultasjoner, som tross alt traktaten mellom Norge og Storbritannia foreskriver, så de nesten som en uvennlig handling av et alliert land. Alle stilte seg selvfølgelig spørsmålet om hvorfor de britiske myndigheter plutselig sa nei.

Siden regjeringer ikke behøver å begrunne sine vedtak, er det ikke mulig å gi noen god forklaring. Man kan vel gjette på at vurderingen i DTI (og på ministerplan) var at siden DeGolyer and MacNaughton hadde vært ekspert forrige gang og det endte med reduksjon av britiske eierandeler, så var risikoen for et lignende utfall denne gang fortsatt stor. Ut fra reaksjonsmønster og analyser i ettertid, kan det se ut som at man underkjente DeGolyer and MacNaughton for å få en annen ekspert. Det kan ikke ha ligget faglige vurderinger til grunn. Alle analyser konkluderer med at DeGolyer and MacNaughton er vel kvalifisert til jobben, kanskje den best kvalifiserte.

De tre britiske Statfjordeierne har etter at brevet fra DTI kom 8. mars 1996, insistert på at når den nominerte ekspert ble underkjent, så skal operatøren be myndighetene om godkjenning av den neste på listen, som de kalte det. Det er imidlertid ikke så enkelt. Man

skal huske på at det sett av regelverk som omgir et unitisert felt som Statfjord er skrevet for at ting skal gå for seg på en korrekt og rettferdig måte.

Etter at man kom seg over sjokket av et britisk nei, så måtte man fra norsk side vurdere mottiltak. Departementet i Oslo ville først sende svar til DTI, men tenkte seg om, og ville senere ikke sende svar. I en slik konfliktsituasjon skal man være forsiktig med hva man setter på papiret, det kan bli brukt imot en ved en senere anledning. Statoil så straks at nå kom jussen på banen. Avtaler kan tolkes på flere måter, etter som man ønsker av utfall. I tillegg til interne vurderinger, ble man fort enige om å innhente en ekstern juridisk vurdering av hvordan bestemmelsene i avtalen skulle tolkes.

Statoils eksterne jurist, Anders Kvale i Kvale & Co. ble bedt om å se på bestemmelsene både i Unitiseringsavtalen og i traktaten. Statoil var også i kontakt med departementets jurister i Oslo.

Samtidig var der flere diskusjoner mellom de norske partnerne om avtalen og tolkningsmulighetene. På norsk side kom man fort til enighet om at så lenge den utpekte eksperten ikke var godkjent av begge lands myndigheter, så hadde man ingen ekspert. Skulle man foreta seg noe, ville det da være å ha en ny nominasjonsrunde med mulige eksperter, se om noen fikk mest poeng, eller ved poenglikhet å trekke lodd på nytt. Dette var også departementets jurister og Statoils eksterne jurist enige i.

Den bestemmelse som de tre britiske partnerne viste til, om nestemann på listen, er bestemmelsen i Unitiseringsavtalen om bytte av ekspert. Det finnes nemlig en slik klausul. Men slik den er skrevet, kan den først valgte, godkjente eksperten kun byttes ut dersom han ikke vil, kan eller ikke er i stand til å gjøre jobben, og da må byttet skje ved enstemmighet i Statfjord Unit. Siden DeGolyer and MacNaughton ikke ble godkjent, hadde de aldri fått noe oppdrag og heller aldri sagt seg uvillig.

Noen av de norske partnerne ønsket også å markere sterkt at dersom DeGolyer and MacNaughton ikke ble godkjent, så ville de ikke ha noen annen ekspert, eller en ekspertprosess i det hele tatt. Det var i hvert fall ikke aktuelt å diskutere en mulig godkjenning av Scott Pickford, som beviselig også var i en interessekonflikt. Unitiseringsavtalen foreskriver at interessekonflikt ikke må foreligge.

Hva er neste skritt?

Nå var situasjonen at DTI hadde underkjent den utpekte ekspert. Det ble da viktig, ut fra de juridiske tolkninger også, å få Nærings- og energidepartementets godkjenning av eksperten. Med en godkjenning og en underkjenning er man i ukjent terreng, der er nemlig ikke forskrifter for hva som da skjer, det finnes ingen regler i avtaleverket å forholde seg til. Konsekvensen av det er at prosessen stanser. Etter en rekke konsultasjoner omkring mulige tolkning av avtale og traktat, ble det holdt en gjennomgang mellom Statoil og departementet 29. mars. Der fikk Statoil departementets svar med godkjenning av DeGolyer and MacNaughton. Statoil hadde nemlig også et annet hensyn å ivareta. DeGolyer and MacNaughton hadde blitt meddelt at de var utpekt som ekspert allerede samme dag som loddtrekningen ble foretatt. At det trakk ut med godkjenning bekymret dem, og de hadde flere ganger purret på svar. Det var viktig å få gitt dem beskjed om at prosessen var stanset. Statoil og de andre norske eierne så det som viktig at en norsk godkjenning forelå før DeGolyer and MacNaughton fikk beskjed om det som var skjedd.

Umiddelbart etter at departementets brev forelå, ble DeGolyer and MacNaughton informert. I faksen til DeGolyer and MacNaughton ble det også opplyst om hvilken regjering som hadde

sagt nei. Reaksjonen tilbake fra DeGolyer and MacNaughton var skuffelse og forbauselse. De kunne ikke forstå hvorfor de var blitt underkjent. Reaksjonen var forståelig. Et oppdrag om å avgjøre eierfordelingen på Statfjord er et prestisjefyllt, og samtidig et meget lukrativt oppdrag. Å stå i fare for å miste det ved at de var blitt underkjent som ekspert gikk på prestisjen løs.

Men denne reaksjonen var ingen ting mot den kritikk Statoil fikk fra de britiske partnerne. BP var først ute, og de kom med grov kjeft for at man hadde fortalt DeGolyer and MacNaughton hvem som ikke hadde godkjent eksperten. Det at en potensiell ekspert visste dette, diskvalifiserte ham for alvor, hevdet BP, for da var ikke eksperten lengre uhildet. Statoil burde derfor meddele DeGolyer and MacNaughton at de var ute av bildet og sende Scott Pickfords navn til myndighetene for godkjenning.

Statoil svarte tilbake at den utpekte eksperts navn var sendt til myndighetene for godkjenning og en regjering ikke godkjente, så var dette en sak mellom de to regjeringene og at man regnet med at det ville bli kontakt om saken på regjeringsplan. Da fikk Statoil kritikk tilbake fra de norske partnerne fordi svaret til BP var sendt før de hadde fått tid til å kommentere det før det ble sendt.

Den neste reaksjonen kom fra Chevron, som beklaget at Statoil stilte seg negativ til BPs krav. Chevron støttet BP og ba om at operatøren nå gjorde det de britiske partnerne ønsket. Samtidig sa de at Statoil ved sin holdning ikke aksepterte DTIs avgjørelse, og dette så de meget alvorlig på.

Så kom Conoco UK på banen. De støttet BPs krav om at DeGolyer and MacNaughton var ute, i hvert fall etter at Statoil hadde opplyst om hvem som sa nei. Samtidig kritiserte de Statoil for måten Statoil hadde kommunisert med DeGolyer and MacNaughton på, fordi Chevron allerede i oktober 1995 hadde krevd at all kommunikasjon med eksperten kun skulle skje etter at alle partnerne på Statfjord hadde forhåndsgodkjent det som skulle kommuniseres. Statoil og de norske partnerne hadde umiddelbart avvist et slikt krav, særlig fordi det ville være brudd på bestemmelsene i Unitiseringsavtalen. Nå viste Conoco til dette kravet, og forlangte at dersom de ikke fikk forhåndssensurere alt som ble sendt til eksperten, så ville de måtte vurdere sin posisjon, og eventuelt kommunisere med DeGolyer and MacNaughton på egenhånd for å beskytte sine interesser. De forsøkte også å nedlegge forbud om videre kontakt med DeGolyer and MacNaughton fra Statoils side.

Etter diskusjoner med de norske partnerne svarte Statoil Chevron og Conoco UK kort med at Unitiseringsavtalens bestemmelser for utpeking av ekspert var oppfylt til punkt og prikke, og at det faktum at en regjering hadde underkjent eksperten, var å anse som en myndighetssak, og at man avventet myndighetenes reaksjon. Midt opp i alt dette kom en ny henvendelse fra DeGolyer and MacNaughton hvor de ba om å få et møte med regjeringene, slik at de kunne på dokumentere at de var vel kvalifisert til oppdraget.

Dette kompliserte bildet noe, fordi eierne på Statfjord hadde utpekt ekspert, men fått den underkjent. Statoil hadde heller ikke noen mulighet til å arrangere et slikt møte, fordi det ville kreve at begge departementer sa seg villige til å avholde et slikt møte. DTI ønsket ikke noe slikt møte. Men departementet i Oslo likte brevet fra DeGolyer and MacNaughton, fordi de anså dette for å legge mer press på DTI. At Statoil (og de norske partnerne) så sterkt også indikerte at dette var en myndighetssak, var Nærings- og energidepartementet vel tilfreds med, ballen var hos britiske myndigheter, og de kunne nå lett havne med Svarteper.

Vanskelig å komme videre

I mens gikk tiden, og ingen ting skjedde. Grunnen til det var at når man var utenfor det opptrukne regelverk og det ikke fantes retningslinjer, så var det vanskelig å komme videre.

Statoil hevdet at hele saken nå var en myndighetskonflikt og at man avventet myndighetenes videre skritt. Etter en masse sonderinger og diskusjoner, hvor det kom fram at DTI nok ønsket et møte departementene imellom for å komme videre. Men DTI ville ikke ta noe initiativ til et møte med NOE for å få avklaring om mulige videre skritt framover. DTI mente at det var under deres verdighet å måtte be om et slikt møte. Statoil fikk via omveier høre mye kritikk om uforsonlig holdning i saken og at det var Statoils plikt å sørge for at andre navn på ekspert ble sendt til godkjenning hos myndighetene. Statoils handlemåte førte til at britiske myndigheter måtte gå til det ydmykende skritt å be norske myndigheter om et møte. Statoil kontante svar var at når britiske myndigheter hadde underkjent DeGolyer and MacNaughton og dermed stanset hele prosessen, så lå ikke ansvaret hos operatøren for å få prosessen i gang igjen, da var det DTI som hadde nøkkelen. Saken var da tatt ut av operatørens (Statoils) hender. Dette var en myndighetssak.

Etter mye om og men og masse sjelegransking, ba derfor DTI til sist om et møte. Norske myndigheter insisterte på at da fikk de komme til Oslo. Møtet ble avholdt 6. august 1996. Der kom DTI med et forslag til ny prosedyre om hvordan man skulle få utpekt en ny ekspert. DTI ba om at DeGolyer and MacNaughton skulle strykes fra listen med eksperter. Samtidig sa DTI seg villig til å akseptere at både britiske og norske selskaper ikke skulle kunne nomineres. De la også opp til en prosess som hadde som konsekvens at før eller siden ville en "ekspert" bli utpekt. DTI indikerte at dersom det etter en slik prosedyre framkom et felles navn, så ville britiske myndigheter godkjenne denne eksperten, uansett.

NOE var i utgangspunktet veldig skeptiske til det britiske forslaget. De sonderte litt uoffisielt med de norske partnerne og fikk et meget klart svar tilbake: De norske partnerne var ikke interessert i å diskutere noen nye prosedyrer, partnerskapet hadde fulgt gjeldende regler til punkt og prikke og fått utpekt en ekspert. Britiske myndigheter hadde så underkjent dette firmaet. Hvorfor skulle de norske da ønske seg en annen ekspert, en ekspert eventuelt utpekt på premisser ensidig foreslått av DTI? Fra norsk side anså man seg ferdig med ekspertfasen når britiske myndigheter hadde blokkert DeGolyer and MacNaughton. For de norske var det nå DeGolyer and MacNaughton som ekspert eller ingen. Å endre på regelverket krevde også enstemmighet i Statfjord Unit, med påfølgende endring av både Unitiseringsavtale og traktat, og dette kunne ikke gjøres over natten. De norske var mer enn fornøyde med DeGolyer and MacNaughton.

Det ble gitt klart uttrykk for at det britiske utspillet var utidig. Her hadde man etter fotballspråket spilt en redelig kamp, etter gjeldende regler. Det hadde endt i at britene hadde stanset kampen helt på slutten av andre omgang, og så kom de nå og sa at for resten av kampen og i mulige ekstraomgangene ville de ha helt nye regler. Hvorfor var det ønskelig? Bare av en grunn, britene ønsket å endre reglene i sin favør, slik at de trolig kunne ligge an til å vinne kampen, sett fra deres ståsted. De norske eierne sa blankt nei.

Den norske siden gav likevel en liten åpning: dersom britene ønsket en avklaring kunne de to lands regjeringer i fellesskap, slik også traktaten og Unitiseringavtalen gir rom for, sende saken tilbake til partnerskapet og be partnerne om å "finne" en løsning, altså et kompromiss. Fra norsk side var kompromisset det samme som året før, status quo. Selv om det hadde mislyktes i oktober 1995, var der ingen grunn til å prøve på nytt. I oktober 1995 visste alle at de hadde en sikkerhetsventil i ekspertprosessen, i august 1996 var muligens

ekspertprosessen blokkert, og da var der var ingen sikkerhetsventil. Ville man ha løsning, måtte der kompromisser til.

Siden sonderingene etter møtet i Oslo i august ikke ga noe utvikling og partnerne forholdt seg i ro, ble det behov for et nytt møte mellom de to departementene. Dette møtet ble holdt i London 2. oktober 1996. Hensikten fra norsk side var å gi signaler om at dersom Statoil av begge lands regjeringer ble bedt om å se på mulighet for forhandlinger mellom Statfjord-eierne, så var Statoil beredt til det.

Møtet i London var resultatløst. Selv om også DTI synes forhandlinger kunne være en interessant løsning, var DTI fortsatt mest opptatt av å få avklaring om mulige nye prosedyrer for hva som kunne skje, dersom en slik runde ikke førte til enighet partene imellom. NOE lovet å tenke på dette en gang til, siden britene ikke var i stemning for at de to regjeringer i fellesskap ba om at partene forhandlet.

NOE konsulterte med Statoil og Statoil snakket med forhandlingsteamet for Statoil, Mobil, Esso og Shell (MESS), hvor konklusjonene ble de samme som før: Ville britene forhandle var de velkomne, men de norske eierne var ikke beredt til å forhandle på basis av "signaler", men ut i fra at i den foreliggende situasjon så ønsket britene å finne en løsning.

BPs uoffisielle utspill

Det neste som skjedde var litt underlig. Den 9. oktober var Ray Hall, BPs SUOC-representant i Stavanger og ba om en fortrolig diskusjon med undertegnede. Den beskjeden han ønsket å overbringe var:

DTI var skuffet over at møtet 2.10 ikke hadde gitt noen bevegelse. DTI ønsket sterkt at partnerne på begge sider forhandlet og kom til enighet. DTI hadde inntrykk fra møtet 2.10 at også de norske myndigheter innså at en mulig forhandlet løsning ville resultere i økt britisk andel på Statfjord.

DTI ville aldri offisielt be om at det ble forhandlet fram et kompromiss, men så helst at partnerne ble enige seg i mellom, uten noen henstilling fra myndighetene. De britiske Statfjord-eierne ønsket derfor at Statoil kom med et utspill overfor dem, eller aller helst med et tilbud om en prosentfordeling (underforstått, som gav økt britisk andel).

Jeg måtte da si at dette hørtes merkelig ut. Hele hensikten med å få bevegelse var at de to departementer, med utgangspunkt i den folkerettslig bindende traktaten om Statfjord, og da i henhold til artikkel 21.1 i traktaten, i fellesskap sendte saken tilbake til partnerne, noe denne artikkel ga anledning til. Hensikten med møtet 2.10 hadde vært nettopp dette. At BP noen få dager etterpå kom med klare henstillinger om at dette skjedde på uoffisielt vis, og at DTI bare ønsket å sende signaler om forhandlinger ad omveier, var høyst uvanlig. Hensikten fra norsk side hadde nettopp vært at for at den prosessen som britiske myndigheter hadde stoppet, skulle komme i gang igjen, så måtte man forholde seg til gjeldende avtaler og prosedyrer, ikke be om uoffisielle sonderinger som i ettertid ikke kunne revideres. Det var heller ikke Statfjord Units inntrykk at norske myndigheter mente at en forhandlingsløsning skulle resultere i økt britisk andel, tvert imot.

BP svarte at noen offisiell henstilling om forhandlingsløsning fra DTI aldri ville komme, og at de signaler BP hadde med seg var klarert på høyeste hold, og at dette var å betrakte som det mest offisielle man kunne forvente å få.

Beskjeden videre var at DTI var bekymret over saken og at den trakk ut, og at DTI helst så at saken ble tatt av den politiske dagsorden. DTI ville se positivt på om Statoil medvirket til en løsning.

Jeg måtte da si at dette virkelig var utenom alle regler, og at det ikke var for Statoil å ta noen initiativer alene, men at vi måtte snakket med de norske partnerne. Skulle det ha noen hensikt å forhandle, måtte det være på basis av at begge sider var innstilt å få nå fram til et resultat som begge sider kunne akseptere. Ellers sa jeg at man fra norsk side hele tiden hadde holdt seg til avtalene og avtaleverket og fulgt prosedyrene. Fra norsk side så man ingen grunn til å vurdere andre prosesser enn dem avtalene foreskrev, og det var ikke norsk side som hadde stanset prosessen, de norske eierne var beredt til å ta opp igjen ekspertprosessen på basis av at den utvalgte ekspert var å anse som Statfjord-gruppens utpekte ekspert. Selv om dette hadde skjedd med loddtrekning, var DeGolyer and MacNaughton å anse som enstemmig valgt av Statfjord-eierne, det var hele hensikten med prosedyren i avtalen.

BP meddelte da at DTI aldri ville godkjenne DeGolyer and MacNaughton, men modererte seg litt etter hvert til å si at sannsynligheten for en slik godkjenning var omtrent lik null. Egentlig ønsket DTI saken dit pepperen grodde.

Jeg kunne ikke dy meg, men sa at det ønsket vi også, men det var vanskelig når DTI hadde grepet inn og stanset prosessen. BP sa at DTI var skuffet over måten Statoil hadde respondert på i april og DTI hadde trodd at operatøren var nødt til å foreslå alternativer til den utpekte ekspert når denne var underkjent. Derfor var DTI skuffet over at Statoil hadde nektet å gjøre noe og initiativet i august og nå i oktober var for å få utvikling i saken. Vi måtte til slutt konstatere at her var det ulike syn hos de britiske og norske Statfjord-eiere. Ray og jeg ble imidlertid enige om holde dialogen gående. Ray ba om at jeg snakket med Kåre Røsandhaug om utspillet og ga en reaksjon tilbake.

Det ga jeg om fredagen, 11. oktober, på telefon. Svaret var fortsatt at Statoil ikke aktet å foreta seg noe. Et utspill fra Statoil ville bli oppfattet av britene som et utspill fra de norske eierne, og da ville de også tro at dette bandt alle de norske. Dersom Statoil kom med et utspill langs de linjer som britene ønsket, ville ikke Statoil ha støtte fra norsk side, siden dette innebar økt britisk andel. Dersom vi kom med et utspill som de norske kunne stille seg bak, for eksempel ingen endring i eierfordeling, ville det bli avvist av britene. Hvorfor skulle da Statoil ta noe initiativ? Jeg spurte om det ikke var bedre om de britiske eierne nå kom med et utspill og sa hvor de sto og om der var prutningsmonn.

Etter en lang diskusjon, var konklusjonen mellom Ray og meg at de tre britiske eierne fortsatt sto på en økt britisk andel, men at holdningene fra høsten 1995 var myknet. Chevron kunne nok akseptere en løsning som lå nærmere null enn ett år tidligere og både BP og Conoco UK kunne gå langt ned mot null, men der måtte være en økning på britisk hånd, om enn bare symbolsk.

Jeg sa at det nå ikke var noen mulighet for å få de norske eierne til å akseptere en løsning som ga økt UK andel, det beste man kunne håpe på var ingen endring.

Deretter skjedde det ingen ting i saken før 24. oktober. Da var der møte mellom Statoil og Nærings- og energidepartementet. Dette var forøvrig dagen før regjeringen Jagland tiltrådte og Nærings- og energidepartementet endret navn til Olje- og energidepartementet igjen. Statoil sa at der var null ønske fra norsk side med nye prosedyrer, og at dette var uaktuelt å

diskutere. I lys av utviklingen var det ikke lenger sikkert at de norske partnerne ville forhandle en gang.

Ny brønn på Statfjord

På Statfjord var der kommet inn et nytt element høsten 1996 - boring av brønn G03H i nordenden av Statfjord. Denne brønnen hadde vært under planlegging i lengre tid, men var blitt utsatt av Statoil i påvente av en avklaring om eierfordelingen. For å forstå sammenhengen må vi gå tilbake i tid.

I forbindelse med planlegging av hvordan Statfjord-feltet skulle produseres midt i 1970-årene, kom man fort til at det trengtes tre plattformer. Men den nordligste del av feltet, nordflanken, kunne man ikke nå med produksjonsbrønner boret fra Statfjord C, som er den nordligste av de tre plattformene. Det ble allerede i 1975–76 pekt på at nordflanken ville bli utviklet senere, muligens ved hjelp av undervannsteknologi, uten at dette ble spesifisert nærmere. Midt på 70-tallet hadde man ikke boreteknologi som gjorde det mulig å kunne bore så lange produksjonsbrønner fra Statfjord C som nordflanken ville trenge; brønner på 10-14 kilometer var fantasi den gang.

Deretter ble nordflanken lagt til side, arbeidet konsentrerte om å bygge ut Statfjord og få produksjonen på platå. Deretter ble det sett på andre tilknytninger, slik som Snorre og Statfjords egne satellitter. Da satellittene, Statfjord Øst og Statfjord Nord var kommet i produksjon, midt i 1990-årene, ble det mer aktuelt igjen å se på nordflanken. I mellomtiden hadde boreteknologien også utviklet seg så mye at det kunne være mulig å nå områdene med langtrekkende horisontalboringer fra Statfjord C.

Problemet var at i mellomtiden så hadde nordflanken i eierfordelingssammenheng blitt en kasterball. Den var kartlagt, men ikke boret, og det var sådd tvil om det virkelig fantes olje som kunne produseres så langt ut i utkanten av feltet. Interne vurderinger i Statoil var klare: Det var produserbar olje også der. All seismikk tilsa dette. I forbindelse med avklaringen på redetermineringen i 1989-91, kom også eksperten, DeGolyer and MacNaughton, til det samme resultat, og tok med reserver i dette området i sin avgjørelse, som bidro til økning av norsk andel den gang.

Våren 1996 var Statoil kommet så langt i sine vurderinger at de måtte treffe en avgjørelse. En klarlegging av nordflanken og når den skulle eventuelt fases inn for produksjon måtte snart komme. Dersom oljen skulle produseres, måtte den settes i produksjon senest rundt 1999. For å kunne ha et godt planleggingsgrunnlag for en slik utvikling, kom Statoil til at det trengtes en boring i nordflanken, for å være sikker på at de antatte reserver eksisterte i virkeligheten. Det ville være uansvarlig å sette i gang et utbyggingsprosjekt, og så oppdage at reservene på langt nær var så store som man trodde.

Statoil så derfor et behov for å bore en brønn i nordområdene tidlig i 1997. Selv om de eierfordelingen var uavklart, kom Statoil til det standpunkt at det var bedre å få brønnen boret enn å avvente en avklaring på eierfordelingen, fordi det kunne ta tid. Samtidig var det letefaglige miljøet i Statoil kommet fram til at selv om det over store deler av Statfjord fantes muligheter for påvisning av hydrokarboner i Tertiær, så var muligheten for å påvise interessante mengder størst i nordlige deler av Statfjord-området. Derfor kom de med et ønske om å kombinere boringen, slik at det skulle bli teknisk mulig å påvise olje både i Tertiær og i hovedmålet: Brent-formasjonen.

Da denne muligheten ble luftet for alle Statfjord-partnerne i begynnelsen av september 1996, kom de britiske partnerne med innsigelser. Den egentlige grunnen til at de ikke ville ha boret brønnen var selvfølgelig at dersom det ble påvist olje i Brent-formasjonen oppe i nord, så rev det bort noe av grunnlaget for deres tolkning om økning av britisk andel av feltet. Men det kunne de ikke si offisielt. Derfor kastet de seg over Tertiær-delen av boringen. De kom med alle slags relevante og tildels irrelevante innsigelser for hvorfor Tertiær ikke burde bores.

For å forstå noe av det mer absurde i argumentasjonen, så skal man være klar over at i inndelingen av jordens geologi, så ligger Tertiær grunnere enn Jura, hvor Statfjord er påvist, slik at ved boring fra havbunnen og ned, så må man bore gjennom Tertiær for å nå Jura. Men for å få en optimal mulighet for plassering av produksjonsbrønner på havbunnen og samtidig kunne påvise olje både i Tertiær og Jura, ble det designet en brønnbane hvor man boret seg fra havbunnen bort og nedover til Tertiær for å så gjøre en sving som traff Brent-formasjonen i Jura riktig i forhold til de prognoser som var gjort på forhånd. De britiske eierne av Statfjord-gjorde da et stort nummer av det anså som en stor teknologisk risiko med en slik brønn og at de derfor ikke ville være med å betale brønnen.

Midt oppe i denne diskusjonen kom der et nytt element: Statoil kunne skaffe rigg allerede i november 1996 og ikke ut i første kvartal 1997. Derfor hastet det med godkjenning av boreprogrammet.

De britiske eierne motsatte seg fortsatt boring. Da sa de norske eierne: Greit, den delen av boringen som er i Tertiær og dermed pr. definisjon nå ikke er en formell del av Statfjord-feltet vil bli bekostet av de norske eierne alene, siden boringen foregår på norsk sokkel. Dette har man mulighet til i henhold til Unitiseringsavtalen. De britiske eierne kunne ikke motsette seg en boring til hovedfeltet med henblikk på å kartlegge reserver i Brent, så de aksepterte motvillig at brønnen skulle bores. Det vil si, Chevron forsøke seg på enda en vri: De så ingen grunn til å bore brønnen nå og kunne ikke skjønne Statoils hastverk.

Ved å ikke bidra til betaling av Tertiær-delen, frasa de britiske eierne i utgangspunktet også alle eierrettigheter til det som måtte bli funnet, siden de ikke bidro noe økonomisk til kartleggingen.

Hadde de bidradd økonomisk ville de kunne ha hevdet eierrettigheter til det som senere måtte bli produsert fra Tertiær, men dette var ikke så viktig for dem som å forsøke å stoppe påvisning av olje i Brent i nordflanken, hvor de hadde definert bort at det fantes olje, siden den offisielt ikke var påvist allerede. Men boringen var sikret tilstrekkelig flertall blant eierne til at den ville bli gjennomført. Planen var da å starte boringen i nordflanken i november 1996.

Fortsatte sonderinger

Før man kom så langt var der et nytt møte mellom Statoil og Olje- og energidepartementet. DTI hadde ikke gitt opp å få den norske siden med på etablering av nye prosedyrer som skulle sikre dem at det ble en annen ekspert enn DeGolyer and MacNaughton som skulle vurdere eierfordelingen for Statfjord-feltet. Statoil gjorde det klart at de norske eierne ikke hadde noen intensjoner eller noen ønsker om å endre inngåtte avtaler eller de regler avtalen ga. Det kom ikke på tale å vurdere andre eksperter eller metoder for å kunne unngå den ekspert Statfjord-eierne, riktignok ved loddtrekning, hadde utpekt. Prosessen som var gjennomført fulgte regelverket til punkt og prikke, og det var det!

Departementet aksepterte dette og sa de ville meddele dette syn til britiske myndigheter.

Den 20. og 21. november 1996 var det offisielle styringskomitemøtet for Statfjord, hvor blant annet budsjett for neste år skulle behandles. Møtet var etter invitasjon fra de britiske eierne, lagt til Ackergill Castle nær Wick helt nord i Skottland. Disse møtene holdes helt uavhengig av om det er konflikter eller ikke i partnerskapet, fordi det er en rekke beslutninger som partnerne må treffe, uansett, for driften av feltet.

Eierfordelingen mellom Storbritannia og Norge sto ikke engang på sakskartet, fordi Statoil ikke så noen grunn til å ha noen diskusjon om saken. Men når man er sammen i nesten to dager er det rart med de muligheter som finnes til å snakke om saken likevel. I samtaler i pauser og etter middager og lunsjer var det mange som snakket om eierfordeling. Tildels kom der noen nye toner fra de britiske eierne: Man ønsket å få saken avklart. DTI i London ønsket at saken skulle "forsvinne", eller få en tilfredsstillende løsning. Selv om de var noe ulike tolkninger, ble det gjort klart at det de britiske eierne nå ønsket, var å få til en ordning som om ikke annet ga en "symbolsk" økning av britisk andel, uten at dette "symbolske" ble definert nærmere. Argumentet var at britene hadde startet prosessen fordi de mente at de skulle ha en betydelig økning av sin andel, men i lys av den tid som var gått osv. kunne de nøye seg med en mindre endring i deres favør. De mente også å kunne tolke ut av kontakter mellom de norske og britiske departementer så hadde man fra norsk side gitt uttrykk for at det nok kunne ligge an til en bagatellmessig økning av britisk andel.

Det siste var overraskende, særlig fordi det norske departementet, som var til stede i Wick, umiddelbart avkreftet at noe slikt hadde vært diskutert departementene imellom.

Svaret de fikk fra norsk side var at det var britene som hadde startet prosessen, det var de som hadde blokkert eksperten og dermed stanset arbeidet. De norske så ingen grunn til å påskynde noen løsning, man hadde god tid. Sonderingene ble konkludert i en samtale mot slutten av andre dag mellom Ray Hall og meg selv: De norske så ingen grunn til å gjøre noe, vi hadde god tid, og vi så fram til resultatet av boringen i nordflanken og til at det snart var valg i UK. Statoil så ingen grunn til å ta noe initiativ, slik BP hadde ønsket seg. Problemet for Statoil var at dersom man framsatte et forslag som de britiske kunne godta, så ville de norske partnerne stanse dette. Dersom Statoil kom med et forslag som de norske kunne godta, ville det bli avvist av de britiske eierne som uakseptabelt. Derfor ville ikke Statoil gjøre noe.

BP mente dette var synd, men forsto at vi ville vente, og at de ikke kunne regne med noe utspill med det første. De avsluttet med at løsningen kanskje bare lå en telefonsamtale unna, og det ville være synd om kommunikasjonene ble brutt.

Oljefunn i Tertiær og nordflanken

Boringen av 33/9-G03H begynte ikke før andre uke av desember 1996. Lille julaften 1996 kom den første positive meldingen: Det var påtruffet olje i Tertiær, i Paleocen, nesten som forutsagt. Tidlig i januar ble det klart at det kanskje ikke var fullt så bra som forventet, men like fullt var dette et pluss i eierfordelingssaken. Dette var det britene minst av alt ønsket, men helt i tråd med det de norske eierne hadde håpet på. Boringen til Brent-formasjonen påviste, som forutsagt av Statoil, at det fantes olje i hovedformasjonene i reservoaret også så langt nord. Det var et kort i norsk favør for eierfordelingsvurderingen.

Etter at boringen var avsluttet i tredje uke av januar 1997, var det stadig uformelle kontakter, og det gikk rykter om både hva vi hadde funnet i Tertiær og i Brent. Dermed var den effekt vi hadde håpet på oppnådd: Oljen i nordflanken var påvist. Håper var å gjøre de britiske

Statfjordeierne usikre, slik at de eventuelt kunne blir noe mer tilsnakkenes når det gjaldt å løse eierfordelingssaken.



Nye oljefunn i statfjordområdet skapte nye utfordringer i redetermineringsprosessen.

Funnet i Tertiær skapte en noe annen effekt. Slik Statfjords Unitiseringsavtale er utformet, så er funn utenfor de unitiserte reservoarer ikke en del av Statfjord. Tertiær var så klart ikke unitisert. Slik den opprinnelige avtale var utformet, er det mulig, gitt påvisning av nytt funn, som ligger innenfor det geografiske område som utgjør Statfjord Unit, å kreve en vurdering om det nye funnet skal inkluderes i

Statfjord eller ikke. Blir det enighet om at det skal inkluderes, så skal det gjøres gjennom en ny redeterminering, hvor alle relevante data skal legges til grunn.

Da begynner saken å bli interessant. Funnet i Tertiær kunne derfor medføre at det ble krav om at eierfordelingen skulle justeres, igjen. For den pågående krangel om eierfordelingen, med basis i kravet fra 1995, så var bare data som var tilgjengelige før utgangen av 31. mai 1995 relevante. Data som kom til etter dette tidspunkt skulle i realiteten ikke ha noen betydning. Dette er selvsagt en illusjon, men samtidig en viktig prinsipiell sak. Derfor kunne det argumenteres med at alle informasjonen fra boringen av G03H med påvisning av olje i Brent-formasjonen ikke skulle ha noen betydning for vurdering av eierfordelingen.

Men med Tertiær var det annerledes. Her var det påvist olje i en ikke unitisert formasjon. Dersom man med Unitiseringsavtalen i hånd kunne kreve at dette var grunnlag for å gjennomføre en ny redeterminering, så var ikke det noen sluttdato for inkludering av data i 1995, men da ville alle data fram til siste hele måned før ny eierfordeling med basis i nytt funn krevd. Hvis det var januar 1997 så var alle data, f. eks fra alle brønner som var boret fra 1995 til januar 1997 noe som kunne inkluderes.

Britene var meget redde for at resultatene for G03H skulle friste de norske eierne til å fremme et slikt krav. For de norske eierne var det helt OK at britene fryktet dette. Da ville det være mulig at de ble mer medgjørige når det gjaldt å få avsluttet konflikten om eierfordelingen.

I hele desember 1996 og januar 1997 forholdt Statoil seg helt rolig. I begynnelsen a februar begynte ting å skje. Via Olje- og energidepartementet i Oslo fikk vi høre at DTI i London ønsket å ta et initiativ. DTI ønsket å sende hele eierfordelingen tilbake til partnerne!

Dette var ikke uventet. Likevel var det overraskende. Vi hadde lenge ventet på at DTI skulle føle det ukomfortabelt å være den som hadde stanset eierfordelingsprosessen og at de skulle føle ubehag ved at presset ble satt på dem. Signalene fra de britiske partnerne var at de også ønsket av hele saken skulle bli avsluttet, men at de ikke så noen klar vei ut av uføret

man var havnet i. Med all manøvreringen i forbindelse med G03H hadde nettopp hensikten vært at de skulle føle at det ble litt varmt og ubehagelig å være dem som forårsaket problemene.

Saken går tilbake til partnerne

Nå kan det høres litt rart ut at man ville sende saken tilbake til partnerne. Det hadde myndighetene full anledning til, så lenge dette skjedde i full forståelse mellom de to land. Det OED spurte oss om, var om vi hadde noen problemer med eller innvendinger i mot å motta brev som sendte saken tilbake til partnerne. Etter å ha vurdert utkastet til DTI hadde vi ingen problemer med innholdet. Det var imidlertid foreslått en frist for partnerne til å avklare om man kunne enes. DTI foreslo 1. mai 1997 som frist. Statoil foreslo at denne fristen ble satt til 15. mai, 1997. Nå kan man spørre om 14 dager fra eller til hadde noen betydning. Men slik den politiske situasjon i Storbritannia var, ble der valg våren 1997. Alle tips gikk ut på at valget vill bli avholdt 1. mai. Selv om eierfordelingen på Statfjord neppe ble noe tema i valgkampen, var det ikke ønskelig å være i en slutfase av forhandlingene på valgdagen. Valgutfallet i Storbritannia var neppe likegyldig for villighet fra britisk side til å inngå kompromisser. Derfor burde forhandlingene ha en frist som lå i etterkant av valget.

Slik ble det også. 10. februar 1997 mottok Statoil brevet fra DTI og den 11. februar mottok vi likelydende brev fra OED. Det interessante var jo at utspillet fra DTI medførte at det Statoil hadde bedt om og ønsket seg sommeren 1996, nå var blitt en realitet. Nå var det opp til partnerne selv!

DTIs utflukter om nye prosedyrer eller nye regler for utvelgelse av ekspert hadde bare utsatt framdriften med 8-9 måneder, hvor ingen ting konstruktivt hadde skjedd, sett fra britisk side, mens vi på norsk samtidig hadde fått G03H på plass og dermed styrket vår posisjon.

Det neste skritt var å diskutere med de norske partnerne hvordan de stilte seg til ønsket fra myndighetene om forhandlinger. Det viste seg fort at det var en del usikkerhet blant de norske partnerne. Dels fordi noen personer var nye og dermed ukjente med det som hadde foregått før, dels fordi de hadde problemer med å se hva myndighetenes ønsker gikk ut på. Derfor trengte de litt tid til å nærme seg problemstillingene igjen. Det var et klart ønske å vise styrke, ved at utviklingen tilsynelatende hadde gått i norsk favør, og for å presse de britiske eierne til å gjøre innrømmelser. De var også usikre på hva myndighetene mente med fristen den 15. mai; om dette var en dato hvor de ønsket å få eierfordelingen avklart eller om de ønsket å få svar på om det var mulig å få den avklart. Overfor Statoil gav de også uttrykk for at de var frustrerte over at det ikke var noen nytt i saken, og at det ikke var noen utvikling. Det virket nesten som de hadde håpet at Statoil skulle framlegge en ferdig strategi for videre arbeid. Statoil på sin side påpekte at det var riktig at intet hadde skjedd, og at Statoil ønsket å få en dialog med partnerne om de hadde tanker eller ideer som kunne vurderes. Møtet var for å få diskusjonen i gang, ikke for å gi noen ferdig strategi. De norske partnerne fikk derfor beskjed om å tenke seg om, og komme med ideer.

Nå kom der ikke så mange ideer fra PL 037. Det hadde vi for så vidt ikke forventet heller. Partnerne er ofte flinke til å kritisere, men det er sjelden de er konstruktive. På den annen side tvinger kritikk ofte fram handling fra operatøren.

For å komme videre, fant Statoil ut at det formelt var viktig å få registrert i Statfjords partnerskap at man var bedt om å forhandle, fra begge lands regjeringer. Derfor ble SUOC innkalt til møte 28. februar. Det ble på mange måter et noe selsomt møte. Her satt da de to grupperingene, de norske og de britiske eierne overfor hverandre, samt de selskapene som

var utenfor forhandlingsteamene, slik som Norske Conoco, Saga, Amerada og Enterprise. I tillegg var representanter for DTI, OD og OED til stede. Det ble derfor mye skyggeboksing og forblommende uttalelser som kom i et slikt plenums møte. Det var viktig ikke å si for mye, men samtidig uttrykke vilje til å finne løsninger. Ellers ble det avklart at Statoil ville lede forhandlingene fra norsk side og Chevron lede det britiske teamet. Kort oppsummert sa begge sider, både de norske og britiske eierne at de var innstilt på å forhandle, på de premisser regjeringene hadde lagt.

Derfor ble møtet meget kort, og det ble avsluttet med at de to forhandlingsteamene ble enige om å diskutere en del praktiske problemstillinger knyttet de forestående forhandlinger i et eget møte, bare mellom teamene, etter en kort lunsj. Under lunsjen kom der en litt spesiell henvendelse fra britisk side. De spurte på vegne at DTI om ikke DTIs representant i SUOC-møtet kunne være til stede på møtet mellom forhandlingsteamene. Årsaken til at dette var pussig, er at når de to lands regjeringer i fellesskap, på fritt grunnlag; hadde bedt eierne forhandle, så kunne ikke godt det ene departementet være til stede der forhandlingsteamene diskuterte opplegget for forhandlingene. Da ville det neppe kunne kalles forhandlinger uten innblanding! Statoil sa derfor nei til forespørselen. De britiske eierne tok dette pent, og hadde vel innerst inne samme mening som Statoil, men de hadde vel følt seg presset av DTI til å spørre.

I dette møtet sto forhandlingsteamene overfor hverandre for første gang. Det var Statoil, Mobil, Esso og Shell (MESS) for de norske, og alle tre britiske, Chevron, BP og Conoco UK.

Det ble først en praktisk diskusjon, som avslørte at de britiske partnerne ikke var forberedt på å starte diskusjoner umiddelbart, men at de trengte noe tid. Ut i fra fristen på 15. mai foreslo britene at man skulle begynne selve forhandlingene umiddelbart etter påsken 1997. Det ble lagt opp til møter minst en dag hver uke fram til 15. mai. Det ble også enighet om at møtene skulle holdes vekselvis i Stavanger og Aberdeen.

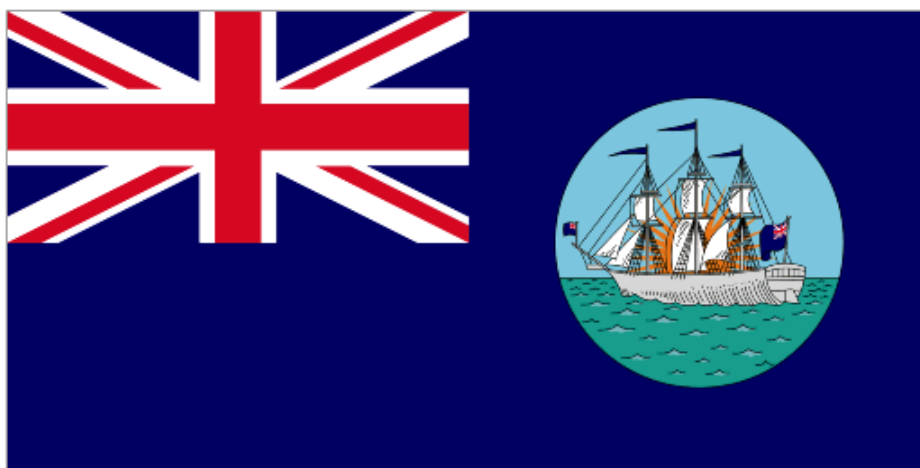
Mot slutten av møtet ble der så en diskusjon om hva brevene fra departementene egentlig betydde, og hva man så skulle forhandle om. Slik brevene var formulert, var man bedt om å avklare om det var mulig for eierne å kunne finne grunnlag for å få til en løsning. Dette er jo en ullen formulering og her var det rom for tolkninger. Det ble helt klart at de to sidene ikke hadde helt samme forståelse av hva departementene ba om. Man ble imidlertid enig om at man i forhandlingene fikk bli enige om hva man skulle forhandle om. Første forhandlingsmøte ble så avtalt til onsdag 2. april i Stavanger.

Vridning i strategien

Det kan knyttes et par kommentarer til brevene. De britiske myndighetene hadde i utgangspunktet ingen særlig tro på at forhandlinger mellom partene ville føre fram, i alle fall ikke dersom det skulle forhandles uten forhåndsbetingelser. DTIs oppførsel helt fra våren 1995 tilsa at de mente at britisk eierandel av feltet skulle økes. Statoil hadde også kommet under vær med at de britiske eierne helt fra 1993 hadde hatt regelmessige møter med DTI hvor forberedelsene til den forestående runde om redetermininger ble diskutert og hvor grunnlaget hele tiden hadde vært hvor mye britisk andel av Statfjord skulle øke med. Det var fortsatt et vedvarende forventningsnivå hos britiske myndigheter om økt britisk andel. Blant de britiske eierne var det nok noe annerledes, deres forventningsnivå var endret, og de trodde ikke lengre på særlig økt UK andel, selv om de fortsatt trodde det skulle være mulig å få økt UK andel. Derfor hadde DTI helt siden 1995 ønsket at det skulle være visse forutsetninger om økt UK-andel for at de kunne godta en løsning.

Statoil hadde nødvendigvis både interne overlegninger om hvilken strategi som skulle velges, samt en rekke diskusjoner med sin forhandlingsgruppe. I tillegg var der et par møter med OED i Oslo, for å klargjøre hvordan man fra norsk side ville legge opp forhandlingsstrategien. I Statoils interne diskusjoner, bl. a. også med ledelsen og spesielt med Geir Pettersen, som var sjef for drift, i DRO, ble vi enige om et mandat for oss selv. Det gikk ut på å avslutte saken og at målet var at eierfordelingen skulle forbli uendret.

Ut i fra dette, etter forslag fra Statoil ble den norske forhandlingsgruppen (MESS) fort enige om at man ville satse på gjeldende eierfordeling. Stemningen var snudd en del fra 1995. Den gang hadde man fra norsk side, i et forsøk på å unngå ekspertløpet, kunne tenke seg å diskutere en minimal, eller symbolsk økning av britenes andel, for å unngå en langdryg konflikt. Men siden nå konflikten hadde dradd ut og siden DTI hadde underkjent DeGolyer and MacNaughton som ekspert, samt påvisning av olje i G03H, så var der nå ingen stemning for å gi britene noe som helst. Det ble sågar diskutert om man fra norsk side skulle stå hardt på en økning av norsk andel. Statoil måtte da innkalle noen sentrale personer som hadde arbeidet med det faglige grunnlag for redetermineringen sommeren 1995 for å klarlegge usikkerheten i beregningene og det statistiske utfallsrom dersom man saklig vurdere alle argumenter for både norsk økning av eierandel og britiske argumenter for økning av deres andel. Da kom man til at det fortsatt var en liten, men målbar sannsynlighet for økt britisk andel. Strategien var klar.



Department of Trade and Industry's flagg

I mars 1997 var der en rekke uformelle underhåndskontakter mellom Statoil og spesielt BP, men også i en viss grad Chevron. Det var derfor klart at det første møte ville bli benyttet for begge sider til å forklare sine posisjoner og synspunkter, og så og si legge ned markører av hvor uenigheten var. Dessuten lovet britene at de for første gang skulle begrunne noe mer presist enn det som tidligere hadde vært gjort, hvorfor de hadde startet prosessen, og bakgrunnen for at de mente det lå an til en økning av UK-andelen av Statfjord.

I forberedelsene til møtet ble det også fra de norske eierne, og da spesielt Mobil, uttrykt bekymring for hvor sterk ryggdekning man hadde fra norske myndigheter, og at man ikke måtte komme i den situasjon at myndighetene kunne stikke kjepper i hjulene for forhandlingsteamet. Mobil var også meget opptatt av at man fra norsk side, som hadde vunnet trekningen om ekspert, måtte bruke denne fordelen i forhandlingene for å legge press på britene. Underforstått så de det slik at dersom forhandlingene skulle slå feil, så var DeGolyer and MacNaughton fortsatt eneste mulige ekspert, og at man fra norsk side så fram til at eksperten kunne komme i arbeid. Det er jo også mulig at de ikke var helt trygge på

hvor sterkt Statoil ville stå imot britisk press i forhandlingene. Det er nå engang slik at Statoil hadde et internasjonalt samarbeid med BP.....

Forpostfektninger

I mine samtaler med Ray Hall i BP foran forhandlingene kom han med en interessant kommentar: I lys av det mønster som nå avtegnet seg, burde de britiske eierne ha akseptert Statoils tilbud i oktober 1995 om en økning av britisk andel på 0,25 prosent. Jeg måtte da replisere at det tilbudet hadde vært der den dagen, og at på det tidspunkt de britiske eierne hadde krevd ekspertavgjørelse, som de gjorde 20. oktober 1995, så var tilbudet historie. Til det svarte Ray at det da kanskje var en mulighet for de britiske eierne å starte forhandlingene der man hadde avsluttet den uoffisielle delen av sonderingene i oktober 1995. Min kommentar var at de uoffisielle sonderingene pr. definisjon aldri hadde funnet sted.....

Foran det første forhandlingsmøtet 2. april, var det også avklart at de britiske eierne, som hadde startet hele prosessen, skulle presentere sine synspunkter først, og så skulle de norske presentere sine.

Før jeg går inn på selve forhandlingene, bør man være klar over at de som satt som forhandlere på begge sider kjenner hverandre relativt godt fra før. Det var nemlig de ulike selskapenes representanter i styringskomiteen for Statfjord som deltok. Dette er mennesker som i partnerskapet møtes relativt hyppig for å diskutere og beslutte hvordan Statfjord skal drives til beste for alle eiere. Det var således ingen forhandling mellom to grupper personer som var ukjente med hverandre. Det var også en situasjon hvor det var relativt enkelt å tolke kroppsspråk og reaksjoner ellers. Atmosfæren i forhandlingene blir da noe annerledes enn det som er vanlig ellers. Man gikk også inn for å opptre sivilisert og vennskapelig. Samtidig var det så store verdier som sto på spill at det var viktig å beskytte egne interesser. Ellers var det avklart at man til de enkelte møter kunne ta med seg "ekspertise" på begge sider, i den grad det var nødvendig for å presentere synspunkter eller utredninger. Likevel ble det stort sett at det var forhandlingsteamene som møttes og at diskusjonene ble holdt innenfor dette kollegium.

Det første møtet 2. april ble som forutsagt en forpostfektning, hvor man trakk opp en del linjer i sanden, og de ellers følte seg fram overfor hverandre. Siden man uoffisielt hadde blitt enige om å liste opp prinsipper og områder som kunne være av felles interesse, begynte BP på vegne av britene med å si at de hadde som forutsetning for forhandlinger forutsatt at den britiske andel skulle økes. Ellers var de interessert i å diskutere samarbeid i forbindelse med produksjon av satellittene Statfjord Nord og Statfjord Øst, om å se på mulighetene for økt utvinning på Statfjord osv.

De hadde med seg en reservoarekspert fra Chevron som presenterte hvorfor de britiske eierne mente at den norske modellen for fordeling av reserver i Statfjord var gal, og at Statoil hadde tatt feil i sine tolkninger av reservoarene. Denne ble høflig lyttet til og stort sett ikke kommentert fra norsk side.

BP sa så at de var klar til å presentere hvor de sto i sin vurdering av hva eierfordelingen etter deres mening burde være. På dette tidspunkt brøt man fra norsk side inn og sa at man neppe var interessert i å høre hva som var britenes standpunkt. Derfor ble dette ikke presentert. (I ettertid var dette muligens en fordel, siden de britiske eierne var forberedt på å si at selv om de i utgangspunktet hadde hatt forventninger om en økning fra 14,5 til ca 17 prosent av Statfjord, kunne de nå nøye seg med ca. 15,5 prosent. Hadde dette kommet inn i

forhandlingene på dette tidspunkt kunne det nok ha ført til skyttergravskrig en tid, hvor posisjoner ble viktigere enn framdrift i forhandlingene.)

Etter dette ble det en prinsippdebatt om britenes utspill om økt britisk andel. Fra norsk side ble det sagt at dette ikke var i tråd med myndighetenes ønske om forhandlinger på fritt grunnlag, og hvis økt britisk andel var en forutsetning fra britisk side i forhandlingene så kunne man bare avslutte forhandlingene der og da. Etter hvert ble britenes standpunkt moderert til at det var deres ambisjon å kunne oppnå en økning av britisk andel. På den basis ble det besluttet å gå videre med møteserien.

Statoil presenterte forøvrig en liste med saker som man mente kunne være av felles interesse, og forespeilet at dersom man ønsket å bli enige skulle man fokusere på disse, og ikke på equity split. Da kunne der muligens utarbeides en pakkeløsning som alle kunne akseptere.

Det var bedre å finne saker der man hadde felles interesser og kunne samarbeide og så fikk man se til slutt om dette var nok til at man kunne enes om equity også. Men ble enige om å tenke igjennom opsjoner og møtes igjen om en uke.

En serie møter

Før neste møte, i Aberdeen 8. april, diskuterte de norske eierne strategi og hvordan man skulle få overbrakt beskjeden om at man ikke så for seg noen mulighet fra norsk side til å forhandle med forhåndsbetingelser og at man ikke så muligheten for at britisk andel skulle øke.

Møtet i Aberdeen begynte med at de norske listet opp de områdene begge grupper hadde nevnt i forrige møte som var av felles interesse. Det var ting som tilbakebetalingen av banken i forbindelse med at britene hadde overløftet olje som en del av underløftsavtalen for satellittene, det var mekanisme for produksjonsfordeling for satellittene etter 1. januar 1998. Det var bruk av UK gas offtake på Statfjord B, mulighet for å bringe nye tredjeparts reserver til Statfjord, økt utvinning fra reservoarene osv.

Britene svarte med å minne om at de fortsatt hadde som ønske å øke britisk andel av Statfjord, men at de godt også kunne diskutere de andre elementene.

Da fant de norske tiden inne til å sette foten ned. De erklærte at de ikke så for seg noen mulighet for en løsning som innebar økt britisk andel i Statfjord. Det var mulig å diskutere en rekke andre ting som kunne være en del av total pakke, men i lys av gjeldende situasjon hadde de norske eierne ingen planer om en gang å diskutere økt britisk andel. Det ble påpekt at det norske kravet hadde vært økt norsk andel, men at man anså dette alternativ for å være umulig for de britiske eierne å akseptere. Derfor hadde man gjort opp status og var villig til å møtes på det eneste sted de norske og de britiske eierne kunne møtes, nemlig status quo på eierfordelingsprosenten.

Man måtte gå et par oppklaringsrunder i møtet før det sank såpass inn hos de tre britiske eierne at det forsto at de norske mente alvor. De tre britiske ga da uttrykk for stor skuffelse og sa at dette forandret deres muligheter radikalt. Det var slett ikke sikkert de en gang ville fortsette forhandlingene hvis dette var det norske standpunktet. Møtet ble derfor avsluttet uten at man var enige om å møtes igjen. De tre britiske eierne måtte først vurdere sin posisjon og taktikk før det eventuelt ble snakk om noe nytt møte. Man ble enig om at de to forhandlingslederne fikk holde kontakten pr. telefon og så se om det ble flere møter.

Et par dager etter ble det berammede møte 15. april i Stavanger avlyst, etter kontakter mellom Statoil og Chevron. Nå kunne det se stygt ut for mulighetene til enighet i forhandlingene. Statoil benyttet tiden man her fikk til å sondere litt om posisjonene for de tre eierselskapene. Vi hadde lagt merke til at Conocos representant i forhandlingene, Ian Sweetman, som hadde vært meget aktiv i redetermineringsarbeidet sommeren og høsten 1995, stort sett forholdt seg rolig og ikke viste standpunkt i det hele tatt. Gjennom kontakter i Norske Conoco ble det brakt på det rene at Conoco som konsern nå ønsket å få saken avklart og bli ferdig med den. Conoco UK var derfor ikke særlig aktiv i møtene og spilte mer en observatørrolle. I slike forhandlinger det særlig viktig å vite hvordan motparten står og om der er splittelse eller uenighet internt hos dem. Ved at Conoco som konsern ønsket å få saken avklart og legge den bak seg visste vi at der ikke var noen enhetlig front som sto bak kravet om økt britisk andel, og det ble dermed lettere å legge strategier for det man ønsket å oppnå på norsk side.

Det er også helt klart at både BP og Chevron hadde ønsket å kunne ende med et resultat nær det som hadde vært det hemmelige tilbudet fra Statoil i oktober 1995. Selv om de var klar over at dette tilbudet hadde datostempling og at det ikke hadde noen gyldighet lengre, så husket man jo hva som hadde ligget i det. Sett i lys av dette er BPs og Chevrons skuffelse over den norske holdningen 8. april forståelig. Men det er nå en gang slik at man ikke kan skru klokken tilbake.

Etter enda noen dager kom et nytt signal fra britisk side. De ønsket at det planlagte møtet den 22. april skulle avholdes. Det ble en diskusjon om man skulle be britene komme til Stavanger, siden det avlyste møtet den 15. egentlig skulle vært holdt her. Men siden britene ønsket å fortsette forhandlingene vitende at man fra norsk side ikke var villige til å diskutere økt britisk andel i det hele tatt, så fant de norske at man kunne møte dem i Aberdeen. Det var ikke nødvendig å ydmyke dem med å forlange at hvis de ønsket å fortsette så fikk de komme til Stavanger. Slike ting kan muligens høres banale ut, men i sensitive forhandlinger har slike ting symbolsk betydning.

Da møtet i Aberdeen åpnet, brukte britene lang tid på å forklare at de var skuffet over den norske holdningen, men at de etter en total vurdering ville fortsette samtalen. De bemerket at de under visse forutsetninger kunne tenke seg å akseptere en løsning som innebar at gjeldende eierfordeling ikke ble forandret. Som en kompensasjon for en slik aksept ønsket de at de norske eierne skulle avskrive de volumer britene hadde overløftet som en del avtalen for satellittene.

Det er ikke godt å si om de trodde det ville være mulig å få en slik innrømmelse, men det er klart at det ville ha vært en meget dyr pris å betale. Ved utgangen av 1997 var det beregnet at det volum olje britene skyldte de norske eierne ville være mellom 13 og 14 millioner fat. Med en oljepris våren 1997 på ca. 125 kroner pr. fat, ville da verdien av denne banken, som den ble kalt, være ca. 1,5 milliarder kroner. Det var således et relativt ublutt krav britene framsatte. Begrunnelsen var at å akseptere at eierfordelingen ikke ble endret var en meget stor innrømmelse fra de britiske eiernes side.

Kravet om at banken skulle avskrives ble blankt avvist fra norsk side. Årsaken var enkel. Beregninger om hvilken nåverdi f. eks. 0,1 prosent av Statfjord Unit hadde, så var dette ansett å være ca. 330 mill. NOK. I stedet for å foreslå ca. 0,5 prosents endring i eierfordelingen hadde de bedt om å få ettergitt en forpliktelse som tilsvarte samme verdi.

Fra norsk side reagerte spesielt Mobil men også Esso sterkt. De påpekte at underløftsavtalen var en ordning som britene hadde hatt store fordeler av, og at hensikten med avtalen var at de volumer som britene hadde fått ut over det de hadde rett på, skulle tilbakebetales, slik at regnskapet på ett gitt tidspunkt igjen var i balanse. Det norsk side hadde tilbudt var å se på hvordan denne tilbakebetalingen kunne tilpasses, slik at det ble mindre byrdefullt for de britiske eierne, ikke å avskrive den. Mobil sa meget klart at det ikke kom på tale for de norske eierne, som i kraft av lisenshavere i PL 037 var de rettmessige eiere av denne oljen, å gi fra deg disse ressursene. Ressursregnskapet skulle til slutt balanseres. Det måtte også være slik at dette oppgjøret kunne revideres og at kontoen var nullstilt i god tid før produksjonen på Statfjord opphørte.

Fra norsk side presenterte man i tillegg listen over andre saker som var av felles interesse. Britene sa at bortsett fra tilbakebetalingen av banken var de foreslåtte tingene av liten eller ingen verdi. Der var riktignok noen muligheter som kunne resultere i verdiskaping en gang i framtiden, men dette var på ingen måte sikkert.

Neste møte var i Stavanger 29. april. Her kom de norske med tilbud om at starttidspunkt for tilbakebetaling av banken, de 14 mill. fatene, kunne forskyves noe ut i tid, kanskje så mye som ett år. Britene kunne akseptere prinsippet om en tilbakebetaling, men da etter helt andre kriterier enn det som lå i avtaleverket. De viste til at man var i ferd med å oppgradere de utvinnbare reserver på Statfjord, og at produksjonsutviklingen var slik at man lå over prognosene. Derfor kunne britene være villige til å betale tilbake disse fatene av den del av produksjonen på Statfjord som lå over de vedtatte profiler.

Selv om dette var nye signaler, ble det fra norsk side fokusert på at dette var å introdusere et usikkerhetselement. Banken ville da bli nedbetalt kun hvis produksjonen på Statfjord overskred forventningene. Britene var enige, men sa at dette ga et incitament til å få produsert mest mulig fra Statfjord tidligst mulig, da ville banken bli nedbetalt raskt. De ønsket derfor at den produksjonsprofil som skulle legges til grunn ikke var den som man nå var i ferd med å vedta, men den profilen som var satt som mål for prosjektet for økt utvinning, nemlig 680 mill. kubikkmeter, og at det var produksjon ut over denne profil som skulle gi tilbakebetaling av banken.

Dette møtet gikk stort sett med til å diskutere profiler og tilbakebetaling, og det ble slått fast at prinsippet om tilbakebetaling var grunnleggende, men at det tilbud britene var kommet med hadde et risikonivå for at man ikke ville få full tilbakebetaling som lå langt utenfor de norske kunne akseptere. Det ble likevel ansett at møtet var et framskritt, og at man begynte å se konturene av en mulig pakkelsøsning. Før neste møte brukte de norske tiden til å regne risikobilder og vurdere sannsynlighet for å kunne oppnå de produksjonsprofiler langtidsprognosen tilsa. Dette arbeidet viste at dersom man la gjeldende reserveprofiler på 620 mill. Sm³ til grunn, ville der være liten eller ingen risiko knyttet til å gå inn for britenes forslag. Med den foreslåtte økning av reservene til 650 mill. Sm³ var der en noe større risiko for ikke å få tilbakebetalt hele banken. Med en profil på 680 mill. Sm³ (inkludert økt utvinning) var det meget store muligheter for at banken ikke ville bli nedbetalt i sin helhet basert på britenes tilbud. Følelsen var likevel at det ble gjort framgang og at man begynte å se konturene for et kompromiss.

Neste møte var i Aberdeen 6. mai. På dette møtet oppsummerte man fra norsk side stillingen i forhandlingene. Basis var at eksisterende eierfordeling ikke skulle endres. Det andre var at for Statfjord-satellittene skulle produksjonstaket for resten av 1997 løftes til 28 000 Sm³/dag, fra 25 000. Fra 01.01.1998 skulle operatøren kunne optimalisere

produksjonen over Statfjord C slik at den totalt gav mest mulig inntekt til alle, også UK-partnerne.

Videre skulle man studere økt bruk av gassledningen fra Statfjord B til UK, et eget team ledet av Statoil skulle se på dette. Banken skulle tilbakebetales i sin helhet, men oppstart av tilbakebetaling kunne forskyves. Her ba de norske om innspill fra de britiske om tidspunkt.

Det utspant seg deretter en lang diskusjon om tilbakebetaling og om profiler. Britene ønsket fortsatt at banken skulle betales tilbake på produksjon over forventet nivå, da regnet ut fra høyest mulig basisprofil. Det ble sagt klart fra at for britene var det viktig at det var usikkerhet om hele bankvolumet ville bli tilbakebetalt. "Usikkerhet om det var nøkkelen til " hva britene kunne akseptere på andre områder. Etter mye om og men kom man fram til at det kun så ut til å være ett punkt man var uenige om, men at punktene avhang av hverandre slik at man enten var enige om alle eller ingen.

De norske eierne sa at det var uaktuelt for dem å ende opp med en avtale om tilbakebetaling av banken som ikke garanterte at den ble nullstilt, før eller siden, men i alle tilfelle før lisensperioden for Statfjord på norsk sokkel utløp.

Selv om man nå begynte å nærme seg 15. mai, var det følelsen at det ennå ikke var nok press på forhandlingsteamene, og at det derfor ennå var for tidlig til at kompromisser kunne komme på plass. I oppsummeringen av møtet ble det bekreftet at dersom man ble enig på punktet om tilbakebetaling av banken, så var man enige om alle punktene som var listet opp. Med dette som basis startet forberedelsene til møtet 13. mai. Britene hadde fått beskjed om at de måtte se på sin holdning til tilbakebetaling av banken, det måtte finnes en mekanisme som sikret at banken ble nullstilt. For de norske var det klart at et tidspunkt for når tilbakebetaling burde starte måtte avklares samt hvilken profil, om noen, som var akseptabel for de norske til å basere tilbakebetaling på.

Avslutningsvis på møtet 6.mai hadde det blitt diskutert hvordan man skulle forholde seg til myndighetenes frist 15. mai. Begge grupper var enige om at dersom man kunne rapportere framskritt så ville det være mulig å få utsatt fristen.

Den 13. mai startet smådramatisk med at Chevrans forhandlingsdelegat og leder av britene team, Linda Cross ikke kunne komme til Stavanger på grunn av sykdom. Men BP og Conoco UK stilte med mandat til å fortsette diskusjonene. Siden alle ikke kunne møte, fikk også selve møtet et litt annet preg. Linda Cross var imidlertid tilgjengelig via telefon, om nødvendig.

De norske hadde bestemt seg for å spille et nytt kort inn i forhandlingene, som en siste gest for å kunne nå enighet. Påvisningen av olje i Tertiær (Paleocen) i brønn G03H på Statfjord nordflanke i januar 1997 var i en formasjon som ikke var unitisert som den del av Statfjord. Selv om funnet geografisk lå innenfor unitisert område, var det ikke en del av Statfjord.

Etter å ha oppsummert posisjonene, la Statoil derfor fram et tilleggssforslag om at som en gest for å oppnå enighet så ville norsk side tilby at de reserver som var i Paleocen innenfor unitisert område skulle inkorporeres i STOOIP for Statfjord og regnes som en del av de unitiserte reservoarer.

Britenes kommentar til det var at det var såpass mye usikkerhet i hva verdien av dette ville være at de ikke kunne tilskrive det noen verdi. Til det svarte den norske siden at britene

hadde introdusert usikkerhetsbegrepet ved at de ønsket å skape usikkerhet omkring om banken ville bli tilbakebetalt. Derfor burde de kunne forholde seg til usikkerhet. Ellers falt forslaget om inkludering av Paleocen stort sett på stengrunn. Det var liten interesse.

Britene hadde også med forslag, det gikk i korthet ut på at de kunne akseptere at en del av de volumer de skyldte de norske eierne skulle tilbakebetales etter en bestemt tidsplan, mens resten av tilbakebetalingen skulle som før komme bare dersom Statfjord-feltet produserte mer enn forventet. Dette kalte de en skrå tilbakebetalingsprofil. De hevdet også at dette var omtrent så langt som de kunne være villige til å strekke seg, det var ikke noe mer å gå på.

Fra norsk side hadde man brukt mye tid på å diskutere hva kostnaden ville være med de ulike løsninger og hvilket nivå man var villig til å akseptere for verdi av utsatte inntekter ved å forsinke starten av tilbakebetaling av banken. Ved å utsette starten av tilbakebetaling kunne de norske nok tenke seg å akseptere en kostnad på 150–170 mill. NOK dersom resten av pakken ble akseptert.

Bakgrunnen for dette var at man fort var klar over at dersom de britiske eierne skulle svelge en pakke der det var null endring av eierfordelingen, måtte de ha noe igjen som symbolsk kunne framlegges av dem som at de hadde fått noe annet i stedet. For de norske eierne var det om å gjøre å begrense denne kostnaden mest mulig. Statoils vurdering var at dersom man var villig til å strekke seg så langt som til 300 mill. NOK så var der muligheter for kompromiss.

Mot slutten av møtet 13. mai var der en diskusjon om hva som måtte gjøres overfor myndighetene siden det var åpenbart at man ikke kunne bli enige om alle punkter før 15. mai. Det ble besluttet å be om en utsettelse av fristen på noen uker. I tillegg ble der en diskusjon om hva en slik henvendelse skulle inneholde og hvem som skulle skrive den. Statoil hevet at siden det var operatøren som hadde fått henvendelsen og dermed var pålagt å få til forhandlinger, så måtte det være operatøren som også kommuniserte tilbake til myndighetene. Det ble etter hvert aksept for det, men da startet diskusjonen om hva et slikt brev skulle inneholde. Statoil skisserte kort hva de mente skulle stå der og når også de britiske eierne ble klar over at det kun var ett brev som sa at man trengte noe mer tid for å avslutte forhandlingene, men at framgang hadde blitt oppnådd, så sa de seg tilfreds med at de fikk tilsendt kopi. Statoil fikk dermed fullmakt til å sende brev til myndighetene både i Norge og Storbritannia for å be om mer tid.

Det ble også en diskusjon om når neste møte eventuelt skulle holdes. Etter en del om og men ble man enige om at man fikk forholde seg til saken som om myndighetene forlenget fristen og nytt møte ble avtalt 20. mai, som var tredje pinsedag. Fordi det var helligdag i Norge dagen før, ble det til at møtet skulle holdes i Stavanger.

Utsettelse av tilbakebetaling - et avgjørende punkt

Dette møtet ble nesten i sin helhet viet til diskusjon om tilbakebetalingsprofiler, risiko og prinsipper omkring tilbakebetaling. Det var en lang og uttøret diskusjon. Langt om lenge kom der en viktig innrømmelse av britene. Selv om de fortsatt ønsket eventuelt å ha en delt tilbakebetalingsprofil for bankvolumene, så kunne de akseptere prinsippet om at banken til sist skulle nullstilles. Det man ikke klarte å bli enige om var starttidspunkt for når tilbakebetaling skulle skje, eller etter hvilke prinsipper som tilbakebetalingen skulle foregå.

Det kan muligens synes merkelig med denne fokuseringen bare på ett punkt. Men for å forstå hvorfor dette var viktig skal man være klar over at de analyser som var blitt foretatt viste at spesielt for Chevron og Conoco men også for BP var en tidlig tilbakebetaling av

overløftede volumer en belastning. I perioden 1997-99 var de inne i tunge investeringer på britisk sokkel, de to første selskapene i fellesskap i Britannia-feltet mens BP var sterkt engasjert vest av Shetland. Å miste en god del av Statfjord-inntektene i denne perioden kunne bli en belastning. Derfor var det maktpåliggende for britene å redusere denne belastningen og eventuelt utsette den så lenge som mulig. Siden dette var verdier som britene skyldte de norske, var det ikke fra norsk side aktuelt å ettergi verdiene. Men samtidig hadde ingen av de norske budsjettet med ekstra inntekter som en følge av tilbakebetalingen, fordi den først kunne starte i 1998 og for det andre fordi man først ved utgangen av 1997 ville være i stand til eksakt å beregne verdien. Å utsette tilbakebetalingen var derfor ikke det største problemet.

For britene kunne det være opportunt å selge en utsettelse av tilbakebetalingen som en økning i nåverdi for dem og som en kompensasjon for at de aksepterte null endring av eierfordelingen. For de norske var det viktig å selge dette som at man ikke hadde gitt noe på eierfordeling, men i stedet utsatte tilbakebetalingen for til gjengjeld å få frie hender til å produsere Statfjord-satellittene optimalt også etter 1. januar 1998, da underløftsavtalen ville opphøre. Uten en slik forståelse ville nemlig prioritetsreglene på Statfjord C gå tilbake til de opprinnelige bestemmelser, hvor Statfjord Unit hadde prioritet foran satellittene. Det underløftsavtalen hadde sikret, var endret prioritet hvor satellittene hadde hatt første prioritet siden 1994. Men underløftsavtalen var ansett å være såpass dyr for PL 037 at de ikke ønsket å forlenge den. Derfor var det viktig å få inn i pakken at der ikke ville bli restriksjoner for satellittene. Dette var også et punkt som OED hadde vært sterkt opptatt av, og ønsket at man fikk avklart, slik at man eventuelt slapp å måtte intervenere for å sikre at Statfjord Nord og Statfjord Øst ble produsert som ønsket fra norsk side.

Den 20. mai hadde man ennå ikke fått noe svar fra myndighetene om utsatt frist, og det var usikkert om når det ville komme. Dessuten var der egentlig liten framdrift i det gjenstående spørsmål, slik at det var meget uklart om det var mulig å kunne enes. Det ble derfor overlatt til de to forhandlingslederne, Kåre Røsandhaug og Linda Cross å avklare når neste møte ville bli. Et par dager senere kom signalet fra de to departementene at de ville forlenge forhandlingsfristen med omlag en måned, til 18. juni.

Det neste utspillet kom ikke via forhandlingsdelegasjonene men til Statoil til Geir Pettersen, leder for Drift Olje, som Statfjord rapporterer til. Sjefen for Chevron UK tok kontakt med ham i helgen 24.-25. mai for å meddele at Chevron hadde gått gjennom alle sider av saken og var forberedt på å føre den fram til en konklusjon. I lys av at Chevron så muligheter for å få saken i havn, ble det avtalt et møte mellom Linda Cross og Kåre Røsandhaug i Stavanger 27. mai, hvor ingen andre var til stede og hvor hele saken og forhandlingsutviklingen og hvor man nå sto ble diskutert. Det ble også diskutert på hvilke områder de norske eierne hadde problemer med å akseptere briteres standpunkt og omvendt, slik at man var klar over hvilke minefelter man skulle unngå. Chevron lovet å bearbeide sine partnere, BP og Conoco UK, for å være klar til den avsluttende runden. Statoil lovet tilsvarende fra norsk side.

Det siste forhandlingsmøtet ble holdt i Aberdeen den 11. juni på Marcliffe at Pitfodels Hotel, og ikke som vanlig hos Conoco UK. Å ha møter utenfor kontorene har fordeler og ulemper. Fordelen er at man kan konsentrere seg om oppgaven, ulempen er at man ikke har sine ressurser tilgjengelig og lett kan få tak i personer eller opplysninger som trengs. I forkant av møtet hadde man fra norsk side regnet på hva en utsettelse av tilbakebetalingsoppstart ville koste i forhold opprinnelig timeplan. De var regnet på 1.1.1999, 1.1. 2000, 1.1.2001 osv. Problemet var bare at man ikke hadde PC tilgjengelig i møtet, i tilfelle man måtte ha behov for å få gjort beregninger.

forhandlingsteam med relativt høyt kvalifiserte personer som strevde med å finne funksjonstaster på en ukjent lap-top PC, hvor det ble prøvet og feilet en god del. Men for å kunne beregne effekten og gi en reaksjon tilbake måtte man få beregnet tilbakebetalingsprofiler for de britiske eierne og hva dette betydde i olje og penger for de norske. Etter hvert gikk det så bra at teamet fikk nok tillit til PC-en til å gå videre. Jeg lurer forøvrig på hva de britiske eierne trodde foregikk hos det norske, siden det tok lang tid og det stadig var springing fram og tilbake til hotellresepsjonen.

Etter hvert ble det utarbeidet et mottilbud fra norsk side som sa at man ville basere tilbakebetaling på 50 prosent av britenes andel av produksjonen på Statfjord-feltet med start 01.01.1999. Etter en del diskusjon svarte britene med at de kunne tenke seg å starte tilbakebetalingen 01.01.2002 basert på 30 prosent av deres andel av Statfjords produksjon. Etter en videre diskusjon kom man til enighet om at tilbakebetalingen fra dag en, når den eventuelt startet skulle være basert på 40 prosent av britenes andel av Statfjords produksjon. Dermed var ett prinsipp på plass. Britene kom også med antydning til at de kunne være noe mer fleksible med oppstartstidspunkt. De norske slo da til med at de også kunne bevege seg på tidspunkt. Britene foreslo da start 01.01. 2001, mens de norske foreslo start 01.01.2000. Da skulle man jo tro at det ikke var langt igjen til enighet. Men på dette tidspunkt stanset den britiske siden møtet, med henvisning til at de ikke ville sitte og prute på datoer, de hadde strukket seg lengre enn de hadde mandat til allerede. Til det svarte den norske siden at det hadde de også. Derfor ble møtet avsluttet uten endelig konklusjon.

Man ble enige om at et nytt møte skulle holdes om nødvendig, men at forhandlingslederne fikk holde kontakten og eventuelt beramme et nytt møte. Etter møtet diskuterte Statoil med sin delegasjon hvor langt de var villige til å gå, fordi det var gitt uttrykk for at 01.01.2000 var absolutt grensen for oppstart av tilbakebetaling. I denne oppsummeringen, som ble holdt på flyplassen i Aberdeen, oppdaget Statoil til sin forbauselse at både Esso, Shell og Mobil kunne strekke seg lengre enn til 01.01. 2000 med start av tilbakebetaling, dersom dette var nødvendig for å få til en avtale. En time tidligere hadde Statoil fått høre fra de samme partnerne at man ikke hadde mer å gi på tidspunkt. På flyet hjem uttrykte Kåre Røsandhaug ergrelse over at man hadde vært så nær, og at partnerne ikke hadde signalisert at der var mer å gå på likevel.

Når er det ikke sikkert at enighet ville ha blitt oppnådd om man fra norsk side hadde gått litt lengre i forhandlingsmøtet. De britiske eierne hadde klart sagt at deres siste innrømmelse var et forsøk på å bygge bro over gjenværende gap, og det er lite trolig at nye utspill der og da ville ha lyktes. I ettertid er det klart for meg at så ikke ville ha vært tilfelle. Derfor var det kanskje best at avslutningen på møtet ble som den ble.

Statoil besluttet å vente noen dager, slik at britene også fikk tenkt seg om. Dette var for å berede grunnen for det siste kompromiss og samtidig nærme seg rapporteringsfristen som var 18. juni. Det er nå engang slik at beslutninger ikke blir tatt før de må tas. Siden det var så lite som skilte, lå nok løsningen i at man delte det gjenværende gap på midten. Tirsdag 17. juni tok Statoil ved Kåre Røsandhaug telefonisk kontakt med Linda Cross og foreslo et kompromiss om at man skulle starte tilbakebetalingen av banken 01.07. 2000 etter de prinsipper som det var enighet om. Dette gikk Chevron med på umiddelbart, og etter en ringerunde ble der gikk tilsagn fra alle i den britiske forhandlingsgruppen. En tilsvarende ringerunde til medlemmene i det norske forhandlingsteamet avklarte at dette var greit.

Enighet om avtale

Det var enighet om avtale som skulle avslutte redetermineringsprosessen som hadde startet tidlig på våren i 1995. Pakken besto av følgende deler:

- Ingen endring i eierfordelingen på Statfjord, 85,47 prosent og 14,53 prosent.
- Satellittene kunne produsere opp til 28 000 Sm³/dag resten av 1997.
- Fra 01.01.1998 kan operatøren optimalisere oljegjennomstrømming på Statfjord C for å maksimere inntekt for alle parter.
- En gruppe bestående av Statoil, Shell, BP og Conoco skal se på mulighetene for mer optimal bruk av UK gas offtake på Statfjord B og rapportere om forretningsmuligheter etc. innen utgangen av 1998.
- Tilbakebetalingen av bankvolumene starter 01.07. 2000 med 40 prosent av britenes andel av produksjonen på hele Statfjord-feltet som basis.
- Redetermineringsprosessen som avsluttes på Statfjord er den siste.

På basis av enigheten skrev Statoil likelydende brev til Olje- og energidepartementet og Department of Trade and Industry i London, hvor melding om forhandlingsløsning ble meddelt. Brevet er datert 19. juni og sendt både på telefaks og pr. post. Det sto ikke noe i brevet om hva enigheten i detalj gikk ut på. I brevet ble det også meddelt at Statoil ville orientere alle partnerne i Statfjord i det planlagte møte i styringskomiteen på Statfjord den 26. juni om resultatet av forhandlingene.

Britisk etikette

Den 20. juni fikk jeg en telefon fra Linda Cross i Chevron. Hennes beskjed var at det brevet vi hadde sendt DTI ikke var i overensstemmelse med det hun og Kåre Røsandhaug hadde diskutert, og at DTI egentlig ønsket å motta et annet brev. Dette førte til en hektisk diskusjon. For det første ble det spørsmål om hva som var galt, og om de britiske eierne ikke sto ved det man var blitt enige om. Det gjorde de. Hvorfor var da brevet Statoil hadde sendt til DTI så forferdelig? Etter et par runder, inkludert en kontakt til Ray Hall i BP kom det fram følgende:

I brevet Statoil hadde sendt sto det at partnerskapet hadde kommet fram til enighet, og at man aktet å gi detaljer om enigheten på møtet 26. juni. DTI reagerte på dette, fordi de mente at det medførte at avtalen ville bli offentlig kjent, og dermed sette DTI i en penibel situasjon, siden dette ville skje før DTI hadde fått vurdert avtalen. DTI ønsket ikke å komme i en slik press-situasjon. De ville stå fritt til å si noe til den enighet som var oppnådd og eventuelt vurdere om de skulle underkjenne enigheten.

Derfor var det et ønske om at det brev som var avsendt burde trekkes tilbake. Statoil sa at å trekke tilbake et brev som var sendt til to lands departementer og til samtlige Statfjord-partnere ikke kunne trekkes tilbake. Brevet var sendt fra operatøren for å meddele resultatet av en prosess de to departementer hadde bedt partnere forsøke å finne en løsning på. All offisiell korrespondanse i denne sammenhengen hadde vært mellom operatør og departementet eller omvendt. Brevet var en rapportering i forhold til fristen myndighetene hadde satt, og det var operatørens plikt å avgi en slik rapport. Det man kort rapporterte i brevet var at enighet var oppnådd. Det sto ikke noe om innholdet i den avtale man var kommet fram til.

Når det så kom et ønske om at det ble sendt et nytt brev skapte dette et problem for Statoil. Jeg sa meg likevel villig til å se på og vurdere et nytt brev, dersom de britiske eierne mente dette var nødvendig. Britene mente det var det. Etter ny kontakt med Linda Cross pr. telefon, hvor vi sa oss villige til å vurdere å sende et nytt brev, basert på de formuleringer de britiske eierne mente var "riktige". Utkastet ankom pr. telefaks et par timer senere. De britiske eierne sa at dette utkastet var mer i tråd med det som var akseptabelt for DTI. Min første reaksjon på utkastet til brev som de britiske partnerne ville ha oversendt DTI var at det var så kryptende og servilt at Statoil ikke ville innta for et slikt innhold, og dermed heller ikke ville sende et slikt brev. Det ble nærmest bedt om unnskyldning for at operatøren kunne tenke seg å fortelle til noen om resultatet av de forhandlinger som var gjennomført og at DTI selvsagt sto helt fritt til å underkjenne enigheten.

Kåre Røsandhaug var bortreist 20. juni, han var på Statfjord A, men var tilgjengelig på telefon. Dagen før, samme dag som brev til myndighetene ble sendt, hadde Statoil møte med OED i Oslo om morgenen for å gå gjennom saken og rapportere om framdrift i forhold til tidsfristen 18. juni. Dette møtet var avtalt i god tid før 18. juni. Det ble allmenn glede i OED da vi kunne meddele at enighet var oppnådd. OED ble også orientert om innholdet i de seks punktene i avtalen og sa at de likte det de så. De så ingen problemer sett fra OED, men var mer bekymret over hva DTI ville si.

OED mente at DTI nok ikke ville like at der ikke ble endring i eierfordeling i britisk favør, og at en godkjenning ville sitte langt inne. Vi på vår side ga uttrykk for at DTI neppe hadde noe alternativ. OEDs kommentarer viste at de kjente bedre til DTIs reaksjonsmønster enn Statoil gjorde.



Det britiske parlamentet ved Themsen i London.

Da jeg den 20. juni snakket med Kåre Røsandhaug på Statfjord A, ble han både forundret og forbannet over reaksjonen fra DTI og mente at vi som operatør hadde plikt til å meddele resultatet. Han ble meget skuffet over reaksjonen og også om påstanden fra Chevron om at det brev som var sendt ikke var i tråd med det som var avtalt. Etter hans mening var brevet helt i tråd med det som var avtalt og med resultatet i forhandlingene. Da jeg leste opp forslaget til nytt brev, slik britene ønsket, ble han meget betenkt. Han likte slett ikke innholdet i dette forslaget. Han ba meg imidlertid kontakte Geir Pettersen, direktør for Drift Olje i

Statoil. Da Pettersen fikk se forslaget til tekst fra britene føk han i taket og sa at et slikt brev ville han aldri akseptere, og Statoil kunne ikke signere et slikt brev.

I samtalene med Geir Pettersen og Kåre Røsandhaug kom vi i tillegg til at det ble problematisk å gi en presentasjon på SUOC 26. juni, med begge departementer til stede, men at vi fikk avklare dette i forkant av møtet.

Enden på visa ble at jeg laget et nytt brev hvor vi presiserte at brev nummer en var en meddelelse om forhandlingsresultatet og at det på ingen måte prekluderte at DTI innenfor vanlige regler skulle godkjenne avtalen før den ble implementert. Samtidig ble det presisert at forutsetningen også var at norske myndigheter godtok avtalen. Det nye brevet ble sendt pr. telefaks mot slutten av dagen fredag 20. juni.

Alle deltakerne i forhandlingene fikk kopi av brevet. Samtidig ga jeg beskjed til Linda Cross at dette var det lengste Statoil kunne strekke seg og dersom DTI ikke var fornøyd, så var ikke mer vi kunne gjøre. Linda Cross repliserte at hun innså at Statoil ikke ville strekke seg lengre, og at det var uklart om dette var nok til å roe ned DTI.

Jeg diskuterte så muntlig med Linda Cross at siden det åpenbart var et problem for DTI hvis vi meddelte detaljene i hva vi var enige om til SUOC i møtet 26. juni, så skulle vi selvfølgelig si minst mulig om innholdet i avtalen på dette møtet. Motstrebende godtok Chevron at dette var greit for dem.

I de nærmeste dagene skjedde det ikke så mye, men via OED fikk vi høre at uoffisielle kontakter mellom de to departementer indikerte at DTI ikke likte avtalen og at muligens ikke hadde lyst å godkjenne den.

I den sammenheng hadde det blitt nevnt fra DTI's side at hvis den foreliggende avtale ble utfallet, nemlig at det ikke ble endring av eierandel i britisk favør, kunne DTI sågar tenke seg å godkjenne DeGolyer and MacNaughton som ekspert! Dette var ikke mindre enn oppsiktsvekkende. DTI hadde i mars 1996 underkjent DeGolyer and MacNaughton som ekspert fordi de mente det fantes mer kvalifiserte eksperter. Men siden de hadde møtt veggen i bestrebelsene på å få en annen ekspert, så hadde de motstrebende gått med på at partene skulle forhandle. Åpenbart hadde de regnet med at det ikke ville bli enighet, og at saken ville komme tilbake til dem. Hvis så skjedde ville en ekspertavklaring fortsatt være en mulighet. Nå når partene hadde blitt enige, var pakken det var enighet om av en slik karakter at de ikke likte resultatet og ønsket å få et annet resultat!

OED uttrykte at de var bekymret for hva DTI kunne finne på. Vi ble likevel enige om at vi fikk forholde oss til en enighet som var oppnådd og stå på denne, og så avvente behandling i DTI. Statoil og OED ble enige om at det ikke måtte gis inntrykk av at pakken kunne åpnes opp igjen for videre forhandlinger. Det var også viktig at man fastholdt at de prosedyrer som var nedfelt i traktater og avtaler, og ikke tillot at DTI igjen skulle gjøre nye unnvikelsesmanøvrer.

Internt i Statoil kom vi fort til at siden vi ikke kunne si så mye i SUOC om enigheten, fikk vi som operatør for PL 037 innkalle PL 037 Policy Committee (alle de norske eierne, siden fem av åtte hadde vært med i forhandlingene) til et møte tidlig på morgenen den 26. juni, i forkant av SUOC-møtet, hvor de norske eierne av Statfjord ble orientert om innholdet i avtalen. PL037 var forundret over hvorfor vi ikke kunne si noe om avtalen i SUOC, men aksepterte at detaljene ikke skulle meddeles der. De norske eierne uttrykte stor forundring over DTI's

krumspring. Til det sa Statoil at det var Statoil også, men slik var nå engang verden og resultatet måtte godkjennes av DTI.

På SUOC-møtet 26. juni ble der derfor ikke gjort annet enn å referere fra operatøren at enighet var oppnådd og at man nå avventet behandling og godkjenning av departementene. Ingen ba om ordet eller kommenterte saken ut over dette.

Department of Trade and Industry's behandling av avtalen

I løpet av de nærmeste dagene etter møtet 26. juni ble det klart var at DTI hadde vært livredd for at det skulle bli offentlig kjent at der var enighet, og at saken hadde en løsning. De følte at det ville bli vanskelig å håndtere det presset som ville komme dersom det ble offentlig kjent at dere var enighet i partnerskapet. Beskjeden var DTI aktet å ta seg god til for å vurdere avtalen. I løpet av juli var der to oppklaringsmøter mellom de britiske partnerne og DTI hvor de britiske partnerne ble "grillet". Underhånden fikk vi vite at DTI hadde gått nøye inn på hele forhandlingsprosessen og hvordan posisjonene hadde blitt flyttet og hva som hadde skjedd totalt sett. Vi fikk også vite at etter disse to møtene hadde DTI sagt seg tilfreds med den informasjon man hadde, og at de ikke trengte ytterligere opplysninger i saken. Det viste seg senere at det var behov for en rekke nye kontakter og møter.

Statoil hadde ny kontakt med OED i månedsskiftet juli-august. Det var to grunner til dette. Den ene var at dersom britene aktet å overholde den generelle 45 dagers svarfristen i traktaten, så utløp den 5. august. Det andre var når OED eventuelt skulle ta kontakt med DTI for å forhøre seg om når det kunne komme svar. Vi kom i fellesskap fram til at der var ingen sannsynlighet for at DTI ville svare før 5. august. Siden august er feriemåneden i UK, så kunne ingen reaksjon påregnes i løpet av denne måneden. Dermed ble det mest praktisk å se på en kontakt i begynnelsen av september. OED ba også om at Statoil utarbeidet en oversikt over forhandlingsutviklingen, slik at de også hadde oversikt over utviklingen, siden DTI åpenbart hadde interessert seg for forhandlingsprosessen. OED fikk denne oversikten som avtalt og sa seg fornøyd med den.

I begynnelsen av september hadde Statoil igjen uoffisiell kontakt med de britiske eierne for å høre hva situasjonen var. Beskjeden tilbake var at de var like bekymret som oss over manglende svar og at de ville ta kontakt for å avklare når svar ville komme. Rådet til oss var at det ville virke negativt om man fra norsk side la press på DTI, de ba oss også om å si til OED at de fikk avvente. Dette ble gjort.

I september var det flere kontakter mellom Statoil og de britiske eierne. Spørsmålet var egentlig hva som ville skje dersom DTI ikke godkjente den avtale man hadde kommet fram til i juni. Situasjonen her var minst like bekymringsfull for de britiske Statfjordeierne som for de norske.

Dersom avtalen ikke ville bli godkjent før utgangen av 1997, måtte man forholde seg til gjeldende avtaler, og konsekvensen av det ville bli at tilbakebetalingen av bankvolumene ville starte 1. januar 1998. Da ville de britiske eierne kunne bli uten produksjonsinntekter fra Statfjord C fra dette tidspunkt. Problemet for britene var da også hva de skulle budsjettere med eller planlegge for i det kommende år. Når man kommer til september er hele industrien midt inne i budsjettprosessen og det er vanskelig å forklare at man ikke vet hvordan situasjonen blir. Derfor ville de britiske eierne presse på for at DTI skulle komme med avklaring.

Men hele høsten 1997 gikk uten at det skjedde noe særlig. Ut over i oktober og november uttrykte de britiske eierne stadig større bekymring over at godkjenning ikke forelå og mot slutten av november kom det første spørsmål om hva Statoil aktet å gjøre 1. januar 1998.

I den sammenheng skjedde det en utvikling på britisk side, hvor Conoco UK igjen begynte å påta seg en mer aktiv rolle, ettersom det var Chevron som var det ledende selskap i forbindelse med eierfordeling. Conoco UK hadde et par uoffisielle kontakter direkte med Statoil, som resulterte i at Conoco sa at de ville startet et arbeide for å få DTI til å godkjenne avtalen. Samtidig ble det åpnet en kanal via Norske Conoco, som Statoil kunne bruke. Denne kanalen hadde vært brukt også under forhandlingsperioden på våren, for at Statoil kunne få vurdert hvilken posisjon og standpunkter de britiske eierne måtte ha. Nå ble kanalen brukt for å gi de britiske eierne argumenter overfor DTI om hvorfor det var viktig å få godkjent avtalen.

Bakgrunnen for å kunne bruke Conoco-selskapene som mellomledd var at de hadde eierinteresser på begge sider og at Conoco-konsernet så hvor ødeleggende hele eierfordelingskonflikten var for samarbeidet i Statfjord Unit. Conoco-konsernet hadde allerede høsten 1996 bestemt seg for at de ville arbeide for å få konflikten avsluttet. Det hadde vært meget greit for Statoil å ha en slik mulighet til å kikke de andre i kortene. Dette måtte selvfølgelig foregå på en slik måte at det var umulig i ettertid å kunne bevise hva som hadde foregått.

Tidlig i november 1997 diskuterte så jeg med Conoco UK hvordan det var mulig å øve litt mer press på DTI, slik at det ble fortgang. Vi ble enige om at Statoil burde skrive et brev til Conoco UK, hvor vi skisserte hva som kunne bli utfallet ved årsskiftet 1997/98, dersom godkjenning av avtalene ikke forelå. Dette ble gjort. Statoil sa at på spørsmål om ikke avtalen var godkjent ved årsslutt, måtte vi forholde oss til de avtaler som var gjeldende. Det ville medføre at de norske eierne krevde tilbakebetaling av bankvolumene fra 1. januar 1998. Samtidig ville prioritetsreglene gå tilbake til hva de var opprinnelig. Da ville de britiske eierne (om det ønsket det) kunne kreve reduksjon i produksjonen fra Statfjord Øst og Statfjord Nord, selv om de selv i det lange løp ville tape på det.

Brevet var skrevet med henblikk at Conoco skulle bruke det overfor DTI, hvilket de også gjorde. Samtidig var det klart for begge sider at man ikke ønsket en konflikt fra 1. januar 1998. På et mer folkelig språk kom jeg og Mike Henson fra Conoco til at egentlig satt de norske og britiske eierne med et godt tak på hverandre, og ble det problemer, kunne begge sider godt tenkes å klemme hardt til dersom det ble en konflikt. Den videre diskusjon gikk derfor på hvordan dette skulle unngås.

Den 20. november var det styringskomitemøtet i Statfjord. Etter dette møtet hadde Kåre Røsandhaug og jeg en kort samtale med Mike Henson fra Conoco UK og Ray Hall fra BP om situasjonen. De forklarte at det sannsynligvis lå an til at DTI ikke kom med noen avklaring før årsslutt. På den annen side var signalene slik at de mente at DTI på embedsmannsplan var innstilt på å godkjenne enigheten fra juni 1997.

Flere ulike muligheter ble diskutert, og det ble fort klart for oss at de britiske eierne var minst like innstilt som oss på å få avtalen godkjent. Ulike pressmidler eller andre virkemidler ble diskutert. Det gikk så langt at Ray Hall halvt i spøk foreslo at de britiske eierne kanskje kunne kansellere kravet fra 28. april 1995 om redeterminering og dermed kansellere alt som hadde fulgt etter! Selv om ideen kunne virke besnærende, så kom vi til at det muligens ble vanskelig å kansellere 1995, 1996 og 1997! Men det understreket at alle partnere nå ønsket

å legge hele konflikten bak seg og bli ferdig med den og at man heller skulle bruke krefter på å utvikle Statfjord videre.

Vi ble enige om at de britiske eierne fikk utvirke at DTI gjorde seg ferdig med sin prosess og godkjente avtalen, så skulle vi på vår side hjelpe dem så godt vi kunne og samtidig holde de norske myndighetene orientert.

Den 2. desember hadde Statoil et møte med OED om saken, Dagen før hadde vi fra de britiske partnerne fått vite at nå forelå det en innstilling i DTI om å godkjenne avtalen, men at det var høyst usikkert når det ville bli tatt en politisk beslutning, saken skulle nå fremmes for ministeren. I møtet med OED ble vi enige om at tiden nå var inne til at OED burde ta kontakt med DTI og uttrykke bekymring om manglende godkjenning. OED sa de ville gjøre dette.

De neste par ukene gikk med til å diskutere hvordan man skulle forholde seg til 1. januar 1998. En rekke løsninger ble diskutert. Allerede i mai 1997 hadde jeg utarbeidet et utkast til en interimsavtale som vi aktet å inngå når enighet var oppnådd. Den hadde jeg sendt til Linda Cross i Chevron 18. juni. En del av reaksjonen fra DTI om enigheten i juni hadde vært at de britiske eierne ikke måtte undertegne noe som helst dokument før DTI hadde fått vurdert enigheten og konsekvensen av den. Derfor hadde utkastet til interimsavtalen blitt liggende, uten noen hadde gjort noe mer med det. Conoco UK tok nå opp spørsmålet om vi ikke burde gjennomgå dette utkastet, bearbeide det og eventuelt signere en omforent versjon, slik at vi hadde en skriftlig enighet. På den annen side var det vanskelig å signere noe som helst før det var klart at DTI ville godkjenne enigheten.

I lys av at det ikke var noen britisk myndighetsgodkjenning hadde alle parter allerede i september-oktober kommet til at vi alle fikk budsjettere som om godkjenning forelå. Det Conoco ønsket å oppnå var en forsikring om at de norske partnerne ville forholde seg til enigheten, selv om myndighetsgodkjenning ikke forelå 1. januar.

Situasjonen begynte da å bli litt uvanlig. Noen av de punktene som der var enighet om skulle riktignok implementeres 1. januar, men hvis man fra norsk side da undertegnet en interimsavtale hvor man eventuelt implementerte det man var blitt enige om, så ville trykket på britiske myndigheter til å godkjenne avtalen bli fjernet. De britiske eierne var imidlertid livredde for at man fra norsk side skulle kreve start av tilbakebetaling av bankvolumene 1. januar, og samtidig ignorere at prioritetsreglene var endret, ved å opprettholde maksimal produksjon fra satellittene. De ville de tape på begge sider. Selv om britene kunne kreve at unit-olje hadde første prioritet på Statfjord C, så ville de tape på å skape vanskeligheter.

Derfor hadde ikke Statoil noen lyst til å få signert noen interimsavtale og dermed lette trykket på britiske myndigheter om godkjenning. På ett eller annet tidspunkt måtte godkjenning foreligge for å få prosessen overstått, og da var det best om det kom jo før jo heller.

Etter mye om og men samlet Statoil seg om et forslag om at operatøren sendte ut et brev til partnerne, med kopi til departementene, hvor det ble erklært at man ville leve etter prinsippene i avtalen fra juni 1997 også for en periode inn i 1998, men at man ville ta situasjonen opp til vurdering igjen ved utgangen av januar. Den norske forhandlingsgruppen, Shell, Mobil og Esso ble innkalt til et strategimøte like før jul 1997 for å diskutere dette forslaget, og de ga sin tilslutning.

Midt oppe i diskusjonsperioden ble det holdt et møte mellom OED og DTI i London den 16. desember. OED hadde ønsket dette møtet for å understreke at tålmodigheten på norsk side

nå nærmest var slutt, og at man imøteså en avklaring. Dette var i tråd med Statoil hadde diskutert med OED 2. desember. OED så det også som viktig å plassere ansvaret for trenering av godkjenningen hos DTI og at det var de britiske myndigheter som hadde skapt eventuelle problemer ved ikke å svare.

I møtet bekreftet DTI at de nå hadde en innstilling klar om å godkjenne prinsippene, men at innstillingen var hos ministeren for endelig klarering. Det de imidlertid ikke kunne garantere, var når den formelle avklaringen kom. DTI hadde da et noe overraskende tilleggsønske: I og med at godkjenning nå var nær forestående, så håpet de at OED kunne medvirke til at Statoil som operatør eller de norske eierne foretok seg noe fra 1. januar 1998 som ville skape problemer! OED, som var orientert om hva Statoil aktet å gjøre, sa at de ville ta dette ønsket opp med Statoil.

Siden det Statoil aktet å gjøre var i tråd med det også de britiske partnerne ønsket seg, utspant det seg en diskusjon om det eventuelt burde komme et svar fra dem på det tidspunkt Statoil sendte sitt brev, hvor de enten ga sin tilslutning eller ga positiv tilbakemelding. Etter litt vurdering kom Statoil til at det kunne skape forviklinger og ba dem avstå fra noe slikt.

En finurlig godkjenningssprosess

I dagene før jul brukte jeg så tiden til å ringe rundt til alle Statfjord-partnerne og fortelle dem at det ville komme et brev fra Statoil, og at når det kom, så måtte ingen av dem svare eller kommentere, men forholde seg helt rolig. På den måten ville det bli markert at alle eierne, både de norske og de britiske indirekte ga sin støtte til Statoils utspill. Rent formelt kalles dette godkjenning uten svar, det vil si at dersom man ikke innen en viss tid har protestert, så er manglende svar en godkjenning. Rent juridisk kunne dette bli viktig dersom det senere skulle være behov for å etterprøve hva som virkelig skjedde.

Så var det viktig å se om DTI kom med noe svar før jul. DTI var blitt informert om at svar måtte foreligge senest 21. desember, fordi da skulle produksjonsplanen for den enkelte plattform for kommende måned bli sendt ut. Tross alt trenger personellet på plattformene noen dager for å kunne forholde seg til de planer som skal gjennomføres fra 1. januar. Ingen godkjenning fra DTI kom før denne dato. Statoil sendte ut sitt brev 29. desember, hvor prinsippene for hva man ville gjøre fra 1. januar ble slått fast. Brevet ble møtt med øredøvende taushet, og 1. januar forløp uten noen problemer.

Mandag ettermiddag 5. januar 1998 fikk jeg en uformell telefonhenvendelse fra Mike Henson i Conoco UK. Spørsmålsstillingen var som følger: DTI var nå egentlig klar til å godkjenne avtalen som var inngått 17. juni 1997, men det hadde et formelt problem. Hva skulle de egentlig godkjenne? DTI hadde aldri fått oversendt avtalen formelt fra operatøren!

Jeg ble nesten stum. Min første kommentar var at ironien begynte å bli fullkommen. DTI hadde aldri fått oversendt avtalen fordi de i juni 1997 hadde bedt oss om ikke å foreta oss noe før de hadde vurdert om de kunne godkjenne avtalen. Det første brevet Statoil hadde sendt til myndighetene i begge land i juni, hadde nettopp vært generelt, fordi man skulle presentere resultatet for alle eierne og myndighetene den 26. juni. En slik presentasjon hadde DTI nedlagt forbud mot.

Statoil som operatør hadde lojalt fulgt den beskjed som var gitt og derfor ikke oversendt noe. Det var heller ikke på noe tidspunkt bedt om en formell oversendelse.

Mike sa at hans reaksjon hadde vært nesten identisk, og at Peter Kershaw i DTI nærmest hadde bedt om unnskyldning for henvendelsen, fordi han var klar over forhistorien. Men problemet for embetsverket i DTI var at de ønsket å ha en formell referanse å vise til når de sendte sin godkjenning.

Etter litt diskusjon kom Statoil og Conoco fram til at der var to muligheter. Det ene var å få samlet alle eierne som i fellesskap da formelt signerte på en interimsavtale hvor alle punktene fra juni og så oversendte denne til de to departementer. Dette ville jo også være litt spesielt sett i forhold til hva som hadde skjedd i juni 1997.

Skulle normale varslingsrutiner og møteinnkallinger følges og at man måtte sirkulere en tekst på forhånd og at alle hadde nødvendige fullmakter, så kunne dette ta fra 14 dager til to måneder, avhengig av hvor mye press som kunne utøves for en rask saksbehandling. Siden Statoil i sitt brev av 29. desember hadde sagt at situasjonen ville bli vurdert på nytt ved utgangen av januar 1998, så var dette en risikabel vei, siden den kunne ta tid. Det man ønsket var å få en rask godkjenning fra DTI.

Det andre alternativet var å foreslå at Statoil som operatør for Statfjord skrev et brev til de to departementer hvor punktene i avtalen fra juni ble listet opp og forklart. Siden den formelle kommunikasjon i alle sammenhenger i denne saken, også i henhold til Unitiseringsavtalen, hadde vært mellom operatør og de to lands myndigheter, kunne denne mulighet benyttes. Jeg understreket imidlertid at før jeg foreslo noe som helst så måtte jeg ha en uformell kontakt til OED i Oslo for å høre hvordan de stilte seg. Mike Henson og jeg ble derfor enige om å snakkes neste morgen.

Jeg tok umiddelbart kontakt med OED, med deres observatør i Statfjord Unit. Hans første reaksjon var vantro, og siden at OED bare ventet på signal fra DTI om av de ville godkjenne avtalen. Da ville OED sørge for at de godkjente samtidig. OED hadde imidlertid et problem. Ekspedisjonssjef Gunnar Gjerde var på kurs i utlandet og ville ikke være tilbake før 12. januar. Siden Gjerde var ansvarlig for oljesakene og dermed også denne saken, måtte han konsulteres før OED kunne gi et svar på hva de syns. Det ville da foreligge 12. januar.

Med dette som bakgrunn tok jeg kontakt med Mike Henson neste formiddag. Jeg ba han formidle til DTI at vårt forslag ville være at Statoil skrev et brev til departementene med avtalens innhold, siden alle partnere allerede i juni 1997 hadde gitt sitt tilsagn. Hvis et slikt brev var hva DTI ville trenge kunne det foreligge i begynnelsen av uke 3, når vi hadde fått uformell tilslutning av OED.

Etter noen timer ringte Mike tilbake og sa at Peter Kershaw i DTI mente at dette ville løse floken for dem. Jeg ba da Mike si at et slikt brev ville komme om ca. en uke.

Etter en kort kontakt med OED 12. januar sa de at dette var greit, men de skjønnte ikke helt hvorfor et slikt brev måtte skrives, siden DTI allerede i juni 1997 hadde fått innholdet i avtalen, på samme måte som OED. Jeg påpekte at dette var vi helt enige i, men hvis dette var det som skulle til for å få den forløsende godkjenning, var det greit nok for oss.

Etter en del meget uformell diskusjon, også med de tre andre selskapene i den norske forhandlingsgruppen, Mobil, Esso og Shell, ble brevet avsendt til de to departementer 15. januar. Alle Statfjord-partnerne fikk kopi av brevet.

Det kom neste umiddelbar melding tilbake fra Conoco UK at DTI var meget fornøyd og at de nå ville utarbeide et forslag til svar og at et slikt svar ville bli koordinert med OED i Oslo. Mandag 19. januar fikk Statoil oversendt et utkast til brev fra OED med spørsmål om dette så greit ut. Bortsett fra noen bagatellmessige kommentarer, meddelte vi OED at dette så greit ut og at vi svært gjerne ville motta et slikt brev. OED sa de ville gi beskjed tilbake til DTI og avtale tidspunkt for oversendelse, slik at vi fikk brev fra begge departementer samtidig.

I tilbakemeldingen fra Conoco UK dukket det også opp et annet spørsmål: DTI hadde spurt om hva Statoil aktet å gjøre med en mulig offentliggjøring av en slik godkjenning. Jeg svarte da at vi ikke hadde noen planer om å offentliggjøre noe som helst og at jeg antok at ingen av partnerne hadde noen spesielle ønsker om å si så mye utad, bortsett at de var fornøyd med at saken endelig ble avklart. I tillegg sa jeg at en myndighetsgodkjenning var en sak mellom de to departementer og dersom de ønsket å si noe, så var det opp til dem. Dersom det var snakk om å sende ut pressemelding burde den komme fra departementene.

Jeg hadde også kontakt med OED om det samme, og de sa at de heller ikke hadde noen ønsker om offentlighet, men at de godt kunne være med på en felles pressemelding, dersom DTI ønsket det.

På Conoco UK forsto jeg at en offentliggjøring opptok DTI, og fikk etter hvert høre at de var redd for hva vi i Statoil kom til å si. Jeg fikk inntrykk av at DTI var lettet over at Statoil ikke ville foreta seg noe. Min kommentar til det var følgende: Vi skal leve med DTI også heretter og har ingen grunn til å gjøre noe som de vil bli støtt over.

I tillegg sa jeg til Kåre Røsandhaug at hele redermineringssaken var av en slik karakter at man måtte ha usedvanlig god innsikt for å forstå og evt. kunne formidle betydningen av at DTI hadde sagt ja til at hele prosessen nå var avsluttet uten endring i eierfordelingen mellom de to land. Det var neppe en sak som media ville interessere seg for. Det var neppe i Statoils interesse å gå til media med en vinkling om at her hadde britene og i særdeleshet de britiske myndigheter måttet gjøre en større retrett i forhold til de krav de opprinnelig hadde framsatt om økt britisk andel. Røsandhaug var enig.

Den 29. januar kom det to likelydende brev fra de to departementer om at avtalen fra juni 1997 var prinsippgodkjent, under forutsetning av at det ble foretatt nødvendige endringer i de formelle skriftlige avtaler som ble berørt, og at slike endringer ble myndighetsgodkjent i neste omgang.

Forslaget til nødvendige endringer i Unitisersingavtalen ble godkjent av partnerne våren 1998, og den formelle avtaleendring underskrevet i styringskomitémøtet 18. juni 1998. I begynnelsen av august 1998 kom det bekreftelse på at både det norske og britiske departement hadde godkjent endringene i avtalen.

Den siste redetermineringsprosessen på Statfjord var over.