

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted

STAVANGER: Seks måneder for norgeshistoriske verste industrilykke skal operatørselskapet Phillips Petroleum ha nektet plattformsjefen på «Alexander L. Kielland» å foreta inspeksjon av stagene under vann. Dette kommer fram i et vitneavhør og i en klage til Riksadvokaten i 1986.



Tor Gunnar Tøllaker (Aftenbladet)

– Kaptein Torstein Sævi tok tilbake igjen til «Alexander L. Kielland» og så at han hadde fått beskjed av den amerikanske selskapet Phillips Petroleum Company Norway på Edda om at Phillips Petroleum Company Norway ikke gikk med på at man tok gangvægen og så at han hadde fått beskjed av den amerikanske selskapet Phillips Petroleum Company Norway på Edda om at Phillips Petroleum Company Norway ikke gikk med på at man tok gangvægen og så at han hadde fått beskjed av den amerikanske selskapet Phillips Petroleum Company Norway på Edda om at Phillips Petroleum Company Norway ikke gikk med på at man tok gangvægen...

tidligere plattformsjefen på «Kielland» skal ha vært redd for en ulykke, og jeg har heller aldri hørt før at operatørselskapet Phillips Petroleum ha nektet plattformsjefen på «Alexander L. Kielland» å foreta inspeksjon av stagene under vann. Dette kommer fram i et vitneavhør og i en klage til Riksadvokaten i 1986.

– Jeg mener at det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det var Phillips som motsatte seg det fortløp i det medfartede en del problemer. De måtte jo ta gangvægen, og så tok det mange timer å ta opp riggen, deballerte

– Det var Phillips som motsatte seg det fortløp i det medfartede en del problemer. De måtte jo ta gangvægen, og så tok det mange timer å ta opp riggen, deballerte

«Alexander L. Kielland»-ulykken

- **27. mars 1986:** Boreriggen «Alexander L. Kielland», som ble brukt som belgrig, tipset rundt i Nordsjøen mens den lå ved Edda-felet. 123 mennesker døde, 89 ble reddet i det som er noregshistoriens verste industrilykke.
- **Edda:** Stavanger Drilling endte riggen, mens Phillips Petroleum Norge, i dag en del av ConocoPhillips, lånte riggen fram som bølgeplattform.
- **Årsaken:** Den offentlige oppnevnte granskingskommisjonen slo i 1981 fast at årsaken var en sprekk i DQ-staget på plattformen. Sprekken hadde utviklet seg over tid og oppsto som følge av sveiseløst. Årsaken lå dermed all skyld på verftet CTEM i Frankrike som hadde bygget plattformen. De franske interessene tilbaleviste denne en-faktorforklaringen og så ulykkesårsaken som mer sammensatt.
- **Rikerevisjonen:** Fredag 24. mai 2019 ble det klart at Rikerevisjonen skal gi gjentatt «Kielland»-ulykken. Rent formelt ble dette vedlagt av Stortinget. Dette skjedt etter krav fra pårørende, etterlatte og overlevende. De siste årene er det også kommet fram nye opplysninger om «Kielland»-ulykken i kraft av arbeidet som Utvinteret i Stavanger har gjort og omfattende artikkelser i Stavanger Aftenblad.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Maskinsjefen til motmæle

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Ny Kielland-sak?

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Hverdagen er ikke som i en bilreklame

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.



Den avrenne D-leggen ble taust inn til Amøyfjorden etter «Kielland»-ulykken 27. mars 1986.



24. mars, tre dager før ulykken, meddelte Det Norske Veritas Sjøfartsdirektoratet at 4-årskontrollen kunne utsettes til utgangen av juli 1985.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.



Niro Plug-in Hybrid Active inkl. vinterhjul og met. lakk Spar 33.240,-

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.



Pensjonert advokat Pål Mjøssem mener det er alvorlig at verken politiet eller granskingskommisjonen tok tak i sentrale vitneavhør som kunne belyse andre sider av «Kielland»-ulykken.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Utvalgt om ansvar

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Utvalgt om ansvar

– Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted. Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

STAVANGER: Seks måneder før norgeshistorien verste industriulykke skal operatørselskapet Phillips Petroleum ha nektet plattformsjefen på «Alexander L. Kielland» å foreta inspeksjon av stagene under vann. Dette kommer fram i et vitneavhør og i en klage til Riksadvokaten i 1986.

Tor Gunnar Tollaksen

- Det er sannsynlig at «Kielland-ulykken» kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted

- Kaptein Torstein Sæd kom tilbake igjen til «Alexander L. Kielland» og sa at han hadde fått beskjed av den amerikanske sjefen for Phillips Petroleum Company Norway på Edda om at Phillips Petroleum Company Norway ikke gikk med på at man tok gangwayen og foretok den inspeksjonen som var planlagt. Han var nokså oppgitt og nedslått, heter det i et godkjent vitnemål fra Leif Barkved, en av «Kiellands» maskinsjefer.

Vitnemålet ble nedtegnet og godkjent 7. mars 1986 da den tidligere maskinsjefen var i kontakt med advokat Pål Mitsem i forbindelse med en erstatningssak i Stavanger Byrett. Vitnemålet som Leif Barkved skrev under på og avla ed på ble erklært overfor notarius publicus ved Stavanger notaralembete.

Den signerte forklaringen ble brukt i forbindelse med en klage om manglende etterforskning som Pål Mitsem sendte til Riksadvokaten 31. mai 1986. Klagen ble ikke arkivert av Mitsem selv, men fantes i et privat arkiv til journalist Terje Johansen som «Kielland»-forskere på Universitetet i Stavanger nå har overtatt.

Hevdet Mitsem gikk for langt

Aftenbladet skrev 15. mai 1986 at statsadvokat Åsmund Norheim i Stavanger ikke så bort fra at deler av «Kielland»-ulykken måtte granskes på nytt som følge av de nye opplysningene til maskinsjefen. Dagen etter, 16. mai 1986, sa maskinsjefen til Aftenbladet at Pål Mitsem hadde trukket uttalelsene lengre enn det var grunnlag for. Han avviste blant annet at han hadde vært redd om bord på «Kielland».

«... Jeg kjenner ikke til at den tidligere plattformsjefen på «Kielland» skal ha vært redd for en ulykke, og jeg har heller aldri hørt før at oljeselskapet Phillips nektet til å medvirke til at «Kielland» ble undersøkt. Her er ting tillagt meg som jeg aldri har sagt, uttalte maskinsjefen.

I vitnemålet til maskinsjefen kommer det ikke fram at han var redd på «Kielland». Men det kommer fram at Phillips ikke tillot inspeksjon på det aktuelle tidspunkt som plattformsjefen ønsket.

Maskinsjef Barkved trakk ikke vitnemålet sitt, og deler av klagen som ble sendt til Riksadvokaten i 31. mai 1986 bygger på Barkveds opplysninger.

Ved en inspeksjon av stagene under vann, måtte gangbroen over til Edda-plattformen heises opp, og riggen måtte heves over vann ved deballastering. Et arbeid som erfaringsmessig kunne vært utført på en halv dag.

Måtte heve plattformen

Ifølge vitneforklaringen til maskinsjefen ble plattformstagene over vann inspisert hver andre eller tredje måned, mens inspeksjon under vann foregikk en gang hvert år. Inspeksjonen som Phillips motsatte seg i august/september 1979, ifølge vitneutsagnet, ble ikke foretatt senere.

Maskinsjef Leif Barkved fortalte videre:

- Det var Phillips som motsatte seg det fordi at det medførte en del problemer. De måtte jo ta gangveien, og så tok det mange timer å ta opp riggen, debellaste riggen, og så tok det mange timer å gjøre denne jobben og gå inn (i stagene red. anm.), og så tok det en del timer å gå ned igjen, fortalte den nå avdøde maskinsjefen.

Gammel rust og pålegg

I juni skrev Aftenbladet om tidligere nordsjødykkere som observerte gammel rust på avrevne plattformstag og på bruddpunkter på plattformen. De mener at dette indikerte tretthetsbrudd. Observasjonene som dykkerne refererte ble gjort uavhengig av hverandre. I tillegg har Aftenbladet omtalt at DNV i februar 1980 bekreftet overfor Sjøfartsdirektoratet at det var i orden at fireårsklassingen av «Alexander L. Kielland» ble utsatt til utgangen av juli 1981. Dette til tross for at «Kielland» hadde pålegg for sprekker og skader i stag. Det Norske Veritas gjorde sin siste årlige undersøkelse av plattformen i slutten av november 1979.

I tillegg ble riggen inspisert 21. februar 1980. Ingen av gangene ble riggen løftet opp. I juni påpekte «Kielland»-forsker Marie Smith-Solbakken til Aftenbladet at ingen av «Kielland»-dykkerne noensinne ble avhørt av den offisielle granskingskommisjonen.

Mangel på etterforskning og avhør av dykkere var noe Pål Mitsem allerede påpekte i 1986:

- Politiet har riktignok ringt til underordnet funksjonær i Phillips Petroleum Company og spurt om man hadde dykket ved «Alexander L. Kielland». Man fikk telefon tilbake med negativt svar, og la følgelig til grunn at dykking ikke hadde funnet sted, skrev Mitsem til Riksadvokaten.

Bekymret kaptein Sæd

Mitsem la til at dersom inspeksjonsdykking hadde forekommet på «Kielland», ville det naturligvis ikke nødvendigvis vært registrert av Phillips, men av Stavanger Drilling.

- Det er skremmende å konstatere at en kommisjon som har arbeidet med en alvorlig ulykke som denne mangler fullstendig forståelse for det miljø som fremhersket. Dykking ved «Alexander L. Kielland» ville vært like påfallende, og påkalle like stor oppmerksomhet, som bading på en offentlig badestrand. Det foregikk dykking rundt «Alexander L. Kielland» hele tiden, skrev Mitsem videre.

I brevet til Riksadvokaten refererte Mitsem videre til plattformkaptein Torstein Sæd som var bekymret for riggens tilstand som han hadde tatt opp med rederiet Stavanger Drilling. Sæd skal også ha vært bekymret før siste tur. Disse påstandene var bevitnet av henholdsvis Sæds kone, svoger, søster, samt en lokal logoped som kaptein Sæd hadde uttrykt sine bekymringer til.

Sæds bekymringer er også tatt opp av hans datter og stedatter i den nylig utgitte fem binds minnesamlingen som Universitetet i Stavanger har utgitt om «Kielland»-ulykken.

Det er for øvrig opplysninger Aftenbladet tok opp i 2016 i forbindelse med en større Magasin-artikkel om «Kielland»-ulykken og som kom fram i boka «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, og hemmelighetene*. Sæds bekymringer ble bekreftet av kapteinens kone i et vitnemål i forbindelse med en erstatningssak i Stavanger byrett i 1986.

- Om bekymringen var konkret underbygget av at man med dykkere hadde oppdaget den sprekk som førte til katastrofen, eller om den mer generelt baserte seg på at han følte det var utrygt å fortsette uten en skikkelig undersøkelse under vann, er det eneste som står for meg uklart, skrev Mitsem i klagen hvor han også understreket alvoret ved at inspeksjonen ble utsatt:

- Det er sannsynlig at ulykken, som kostet 123 mennesker livet, kunne vært unngått om inspeksjonen hadde funnet sted.

Mitsem mener at det er alvorlig at verken politiet eller granskingskommisjonen avhørte dykkere for å få avklart hva disse observerte under vann.

Mangelfulle inspeksjoner er for øvrig noe som også Bjørn Lian, som ledet de materialtekniske undersøkelsene for granskingskommisjonen, påpekte til Aftenbladet i mai i år som en av årsakene til at det kunne gå så galt.

- Svært alvorlig

I dag understreker Mitsem at Barkved ikke trakk det offisielle vitnemålet, selv om maskinsjefen altså gikk ut i Aftenbladet i forbindelse med erstatningssaken. Når vitneerklæringen sto fast, ble den sendt inn som vedlegg i klagen til Riksadvokaten 31. mai 1986.

Forholdene som Mitsem refererer til i brevet sitt til Riksadvokaten, har ikke blitt behandlet av offentligheten. Til tross for Mitsems varslinger og brevskrivning, var dette ikke noe politi eller påtalemyndigheten tok videre fatt i før «Kielland»-saken gikk inn i sin offentlige svanesang på 1980-tallet. Det tok rundt 30 år før saken igjen blusset opp i offentlighetens lys.

- Jeg kan ikke skjønne annet enn at det er svært aktuelt også i dag å få klarhet i disse forholdene, sier Pål Mitsem til Aftenbladet.

Han setter sin lit til at Riksrevisjonens gjennomgang nå endelig kan komme til bunns i hva som skjedde av inspeksjoner på «Kielland» og bringe klarhet i både Phillips Petroleum og Det Norske Veritas sine roller i denne sammenheng.

- Jeg synes det var forferdelig dumt at dette ikke ble fulgt opp den gang med politiavhør av vitnene. Men det er helt klart at dersom dette hadde kommet fram og blitt fulgt opp skikkelig, kunne det satt både Phillips Petroleum og Det Norske Veritas i et dårlig lys, sier Mitsem.

Ønsker ikke å kommentere

Selv ønsker ikke ConocoPhillips å kommentere vitneavhørene og kan heller ikke svare på spørsmål om inspeksjonsdykking på «Alexander L. Kielland». Fra kommunikasjonsdirektør Stig S. Kvendseth får Aftenbladet oversendt følgende standardsvar i «Kielland»-sakens anledning:

«Det er en omfattende og tidkrevende oppgave å hente inn vårt fjernarkiv og gjennomgå dette for eventuelt å kunne finne svar på spørsmålene. Det kan vi ikke se noen hensikt i å gjøre nå. Vi minner for øvrig om at det ble gjennomført en omfattende gransking etter ulykken av en offentlig oppnevnt granskingskommisjon».

DNV GL påpeker også overfor Aftenbladet at de ikke ønsker å kommentere påstandene i vitneavhørene. Som tidligere uttalt i Aftenbladet, gjentar DNV GL at alle kommentarene deres må være forankret i nødvendig dokumentasjon, noe de ikke har enkel tilgang til i dag.

Når det gjelder utsettingen av fireårsklassingen som ble gitt 24. mars 1980, bare tre dager før «Kielland» havarerte, sier DNV GL at dette en utsettelse som formelt bare Sjøfartsdirektoratet kunne gi.

- Første hovedbesiktigelse varplanlagt innen juli 1980. Riggen kantret i mars 1980. Vår vurdering er at en forlengelse fra fire til fem år for hovedbesiktigelse var det Sjøfartsdirektoratet som kunne innvilge, etter søknad fra riggeier, sier pressekontakt Per Wiggo Richardsen i DNV GL.

DNV GL viser til Sjøfartsdirektoratets regler fra 1983 for kontrollordninger og besiktigelser av flytende plattformer.

Før en plattform tas i bruk i et aktuelt område skal rettighetshaveren innhente skriftlig samtykke fra Sjøfartsdirektoratet for bruk av plattformen.

Samtykke gis av Sjøfartsdirektoratet for en periode av fire år etter kontroll og avsluttet besiktigelse.

Etter spesiell søknad og basert på en ettårig mellombesiktigelse kan Sjøfartsdirektoratet samtykke i at hovedbesiktigelse utvides med inntil ett år.

Uklart om ansvar

Det er ikke klart om reglene som DNV GL viser til fra 1983 var annerledes i 1980. Sjøfartsdirektoratet klarer i dag ikke å finne svar på hvem som var endelig ansvarlige for utsettelsen, om classeselskapet Det Norske Veritas handlet på vegne av Sjøfartsdirektoratet eller om utsettelse krevde en egen vurdering fra Sjøfartsdirektoratets side.

Kommunikasjonsdirektør Dag Inge Aarhus sier at en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arkiver som ligger i Riksarkivet vil kunne gi svar, men dette er ikke et arbeid som direktoratet har mulighet til å prioritere i dag, men en henvendelse fra Riksrevisjonen vil selvsagt bli prioritert.

Tidligere har direktør i Petroleumstilsynet Magne Ognedal uttalt til Aftenbladet at alt som hadde med inspeksjon var overlatt fra Sjøfartsdirektoratet til classeselskapet - i denne forbindelse Det Norske Veritas.

Riksrevisjons gjennomgang av «Kielland»-saken kan endelig avklare disse ansvarsforholdene.

«Alexander L. Kielland»-ulykken

27. mars 1980: Boreriggen «Alexander L. Kielland», som ble brukt som boligrigg, tippet rundt i Nordsjøen mens den lå ved Edda-feltet. 123 mennesker døde, 89 ble reddet i det som er norgeshistoriens verste industriulykke.

Eiere: Stavanger Drilling eide riggen, mens Phillips Petroleum Norway, i dag en del av ConocoPhillips, lånte riggen inn som boligplattform.

Årsaker: Den offentlig oppnevnte granskingskommisjonen slo i 1981 fast at årsaken var en sprekk i D6-staget på plattformen. Sprekken hadde utviklet seg over tid og oppsto som følge av sveisefeil. Årsaken la dermed all skyld på verftet CFEM i Frankrike som hadde bygget plattformen. De franske interessene tilbakeviste denne en-faktorforklaringen og så ulykkesårsaken som mer sammensatt.

Riksrevisjonen: Fredag 24. mai 2019 ble det klart at Riksrevisjonen skal gå gjennom «Kielland»-ulykken. Rent formelt ble dette vedtatt av Stortinget Dette skjer etter krav fra pårørende, etterlatte og overlevende. De siste årene er det også kommet fram nye opplysninger om «Kielland»-ulykken i kraft av arbeidet som Universitetet i Stavanger har gjort og i omfattende artikkelserier i Stavanger Aftenblad.