



Som kjent arbeider Kielland etterbeholdt for en ny offentlig granskning av ulykken. Bildet viser fra de tre tidligere SD-lederne illustrer at det også er behov for en ny profesjonell etterforskning i regi av politiet og påtalemyndighetene.

AV KJETIL SPRENGSTAD

Stavanger Drillings forsvar etter Kielland-havariet ikke troverdig

HAVARIET: Tidligere ledere i kommandittselskapet Stavanger Drilling (SD) har 9. oktober i Aftenbladet/E24 gått inn i debatten om havariet i mars 1980. Det er bra – vi trenger debatten. Dessverre henfaller de til et reit forsvar for SD uten å åpne en millimeter for dokumenterte fakta.

Kjetil Sprengstad
Leder av Kielland-nettverket

Holger Boge (tidligere plattformief), Christen Magne Jensen (tidligere teknisk sjef) og Bernt Jonassen (tidligere innkjøpsief) trekker fram fire punkter i forsvaret av sitt tidligere selskap. Jeg finner grunn til å kommentere alle fire.

Var sprøheten kjent?

De tre hevder at sprøheten ikke var kjent av selskapet før ulykken. Dette menes av en rekke vitner, først og fremst av tidligere ansatte i SD, beredte to kontrollromoperatører. Til overmålt finnes det flere jurtslige avtaler, herunder en teknisk sjef, som bekrefter at plattformjef Torestein Sand hadde funnet en alvorlig sprøhet og hadde meldt dette inn til SDs ledelse flere ganger. Uken rapportene fra plattformsjefene ble jevnlig sendt til land med helikopter. I trestusen i Paris krevde etter noen flere ganger at SD måtte utlevere rapportene. Dette ble imidlertid ikke gjort. SD har så langt jeg kan finne undersøkt ukenrapportene. Kan årsaken være at vi her ville fremme ytterligere bevis på at selskapet var kjent med en eller flere skader som var sikkerhetskritiske for riggen?

Eksplosjonsteorien

De tre tidligere SD-lederne avviser ek-

splosjon i stag D4. De hevder at kommisjonen vurderte dette, noe som slett ikke stemmer. I kommisjonsrapporten side 11 sier de uttrykkelig at eksplosjonsulykke ikke har vært vurdert! Da fann ble gjort om bord etter sanning kommenterte og avviste kommisjonen de første muntlige framsettene etter befaringene – og nesten seg selv.

Senere hevder kommisjonens tidligere tekniske leder Torger Moan at eksplosjon ville ha forårsaket søt og bobler i mullingen. Aftenposten dokumenterte begge deler gjennom bilder av D4-stusset som ble fjernet fra riggen av de franske granskerne. I tillegg påviste Fysisk Institutt ved UNO funn av brennstoff og 'villinger' i stålstrukturen ved bruddstedet, som oppstår ved eksplosjonsartet deformasjon. Ingen andre stålprover fra øvrige stag påviste noen slike materialstrukturer.

Både Aftenposten og NRE kontaktet spøringselskapene høsten 1983, med bakgrunn fra Kripas og Forsvaret. Deres vurdering var at ny granskning måtte foretas. Jeg kan ikke se at det er noe faktisk grunnlag for påstanden om sabotasje. Men det er altså en rekke dokumenterte funn som bekrefter eksplosjonen i stag D4.

Ankerfesteorien

Det er flere som mener at bruken av åtte ankere i stedet for 11, sammen med stadige forhallinger inn og ut fra faste installasjoner, har vært medvirkende til sammenbruddet av D-søylen. Igjen henvises det til Torger Moan og hans vurderinger. Kommisjonsrapporten avviser at dette hadde betydning, uten å anggi nærmere hvilke konkrete undersøkelser som er gjort.

Når det gjelder punktet sanning av vraket, skriver de tre SD-lederne: «Hensikten med å sone riggen var tvedelt. Finne omkomne og ytterligere årsaks-

granskning. Det var ikke på noe tidspunkt planer å sone riggen for å reparere den og sette den i drift igjen, slik det hevdes av Aslak Sira Myhre...». En gjennomgang av forskningsprosjekt og redens mange uttalelser viser og sommeren 1980 viser klart at eiernes primære motiv for å sone riggen, var å reparere og sette den i drift igjen. De økonomiske motivene ble gjenstøtt og gjenstøtt. For etterlatte og overlevende – og for regjeringen – var hensikten å finne omkomne og årsaksgranskning. Eternes stadige terping på økonomisk 'lønnsomhet' var det som utløste mitt initiativ til å samle etterlatte bak en felles ervervsmotig uttalelse allerede i juni 1980.

Det hemmelige forliket

Dersom de tre SD-lederne hadde hatt rett i sine påstander hadde dette selvsagt gitt et motsatt resultat i rettshandlingene i Paris. De norske partene krevde 700 milliløst av franskmennene og bygde på det norske kommisjonens rapport. Forliket endte som kjent i et to-talt norsk tap – et nytt havari...

Som kjent arbeider Kielland-nettverket for en ny offentlig granskning av ulykken. Forandene fra de tre tidligere SD-lederne illustrer at det også er behov for en ny profesjonell etterforskning i regi av politiet og påtalemyndighetene. Kielland-havariet fikk aldri en slik profesjonell etterforskning. I praksis ble årsaksgranskning overført til en ad hoc-kommisjon etterforskningskompetanse. Kommisjonen fulgte i hovedsak et enkelt spor. Politiet ble satt på et sidespor. Når redere og operatører stuslet å framlegge ukenrapportene fra plattformsjefene – hvorfor førte ikke dette til beslag og påtale? Dette er bare ett av flere eksempler på forhold som fortsatt trenger en profesjonell etterforskning.

HAVARIET: Tidligere ledere i kommandittselskapet Stavanger Drilling (SD) har 9. oktober i Aftenbladet/E24 gått inn i debatten om havariet i mars 1980. Det er bra - vi trenger debatten. Dessverre henfaller de til et reint forsvar for SD uten å åpne en millimeter for dokumenterte fakta.

Kian Reme

Holger Boge (tidligere plattformsjef), Christen Magne Jensen (tidligere teknisk sjef) og Bente Jonassen Linkjendal (tidligere innkjøpssjef) trekker fram fire punkter i forsvaret av sitt tidligere selskap. Jeg finner grunn til å kommentere alle fire.

Var sprekken kjent?

De tre hevder at sprekken ikke var kjent av selskapet før ulykken. Dette motsies av en rekke vitner, først og fremst av tidligere ansatte i SD, herunder to kontrollromoperatører. Til overmål finnes det flere rettslige avhør, herunder en teknisk sjef, som bekrefter at plattformsjef Torstein Sæd hadde funnet en alvorlig sprekke og hadde meldt dette inn til SDs ledelse flere ganger. Ukesrapportene fra plattformsjefene ble jevnlig sendt til land med helikopter. I rettssaken i Paris krevde retten flere ganger at SD måtte utlevere rapportene. Dette ble imidlertid ikke gjort. SD har så langt jeg kan forstå underslått ukesrapportene. Kan årsaken være at vi her ville finne ytterligere bevis på at selskapet var kjent med en eller flere skader som var sikkerhetskritiske for riggen?

Ekspllosjonsteorien

De tre tidligere SD-lederne avviser eksplosjon i stag D4. De hevder at kommisjonen vurderte dette, noe som slett ikke stemmer. I kommisjonsrapporten side 11 sier de uttrykkelig at eksplosjonsulykke ikke har vært vurdert! Da funn ble gjort om bord etter snuing kommenterte og avviste kommisjonen de første muntlige framleggene etter befaringene - og nedla seg selv.

Senere hevdet kommisjonens tidligere tekniske leder Torgeir Moan at eksplosjon ville ha forårsaket sot og bobler i malingen. Aftenposten dokumenterte begge deler gjennom bilder av D4-stussen som ble fjernet fra riggen av de franske granskerne. I tillegg påviste Fysisk Institutt ved UiO funn av bainitt og 'tvillinger' i stålstrukturen ved bruddstedet, som oppstår ved eksplosjonsartet deformasjon. Ingen andre stålprøver fra øvrige stag påviste noen slike materialstrukturer.

Både Aftenposten og NRK kontaktet sprengningsekspertene høsten 1983, med bakgrunn fra Kripos og Forsvaret. Deres vurdering var at ny granskning måtte foretas. Jeg kan ikke se at det er noe faktisk grunnlag for påstanden om sabotasje. Men det er altså en rekke dokumenterte funn som bekrefter eksplosjon i stag D4.

Ankerlineteorien

Det er flere som mener at bruken av åtte ankere i stedet for ti, sammen med stadige forhalingene inn og ut fra faste installasjoner, har vært medvirkende til sammenbruddet av D-søylen. Igjen henvises det til Torgeir Moan og hans vurderinger.

Kommisjonsrapporten avviser at dette hadde betydning, uten å angi nærmere hvilke konkrete undersøkelser som er gjort.

Når det gjelder punktet snuing av vraket, skriver de tre SD-lederne: «Hensikten med å snu riggen var todelt: Finne omkomne og ytterligere årsaksgranskning. Det var ikke på noe tidspunkt planer å snu riggen for å reparere den og sette den i drift igjen, slik det hevdes av Aslak Sira Myhre...». En gjennomgang av forsikringspoolens og rederiets mange uttalelser våren og sommeren 1980 viser klart at eiernes primære motiv for å snu riggen, var å reparere og sette den i drift igjen. De økonomiske motivene ble gjentatt og gjentatt. For etterlatte og overlevende - og for regjeringen - var hensikten å finne

omkomne og årsaksgranskning. Eiernes stadige terping på økonomisk 'lønnsomhet' var det som utløste mitt initiativ til å samle etterlatte bak en felles enstemmig uttalelse allerede i juni 1980.

Det hemmelige forliket

Dersom de tre SD-lederne hadde hatt rett i sine påstander hadde dette selvsagt gitt et motsatt resultat i rettsforhandlingene i Paris. De norske partene krevde 700 millioner av franskmennene og bygde på den norske kommisjonens rapport. Forliket endte som kjent i et totalt norsk tap - et nytt havari ...

Som kjent arbeider Kielland-nettverket for en ny offentlig granskning av ulykken. Påstandene fra de tre tidligere SD-lederne illustrerer at det også er behov for en ny profesjonell etterforskning i regi av politi og påtalemyndigheter. Kielland-havariet fikk aldri en slik profesjonell etterforskning. I praksis ble årsaksgranskning overlatt til en ad-hoc-kommisjon uten etterforskningskompetanse. Kommisjonen fulgte i hovedsak ett eneste spor. Politiet ble satt på et sidespor. Når reder og operatør unnlot å framlegge ukesrapportene fra plattformsjefene - hvorfor førte ikke dette til beslag og påtale? Dette er bare ett av flere eksempler på forhold som fortsatt trenger en profesjonell etterforskning.