

# BILAG 1

BEEDIGET ERKLÆRING AV MASKINSJEF LEIF BARKVED 7. MARS 1986 S. 1

## BEEDIGET ERKLÆRING

Jeg, Leif Barkved, f. 13. september 1934, Barkvedkrossen, 4100 JØRPELAND, Norge, som med dette sverger på at at det jeg forklarer er den fulle og hele sannhet, og at jeg ikke legger skjul på noe i tilknytning til det jeg forklarer som jeg forstår kan være av betydning, og som er klar over at erklæringen kan bli benyttet som bevis ved domstoler i Norge og utlandet, erklærer:

at jeg i tiden januar 1976 til slutten av 1981 var ansatt i Stavanger Drilling i Stavanger som teknisk sjef (maskinsjef);

at jeg fortsatt er teknisk sjef (maskinsjef) på en boreplattform i Nordsjøen, og at jeg går vanlige skift på denne, når jeg ikke er hjemme på Jørpeland, der jeg har bodd med min familie i hele min levetid;

at jeg i perioden 1976 til september 1979 hadde mitt arbeide på "Alexander L. Kielland", der jeg gikk skift med 16 dager på og 24 dager av, og der jeg bl.a. hadde kaptein Torstein Sød som plattformsjef (kaptein) på "Alexander L. Kielland";

at vi på "Alexander L. Kielland" hadde et planlagt inspeksjons- og vedlikeholdsopplegg for alle deler av plattformen. Utenfor lugaren der kaptein og maskinsjef bodde var det et kontor, og på dette kontoret hang det en stor tavle der det ble markert med nåler som ble flyttet når de enkelte skrogdeler ble inspisert. Vi inspiserte de enkelte skråstag og de enkelte tanker på en slik måte at vi tok noen skråstag og tanker én måned, og andre skråstag og tanker en annen måned, til vi var kommet rundt hele plattformen. Vi tok oss inn i de enkelte skrogdeler gjennom mannhull, og var spesielt oppatt av knutepunkt, osv. Det vi så etter var sprekker og andre skader, og dersom vi oppdaget sprekker ville vi selvfølgelig ta skritt til utbedring;

at vi sommeren 1979, formodentlig engang mellom 1. august 1979 da "Alexander L. Kielland" ble slept til Egda og 9. september 1979 da jeg ble overført til søsterriggen "Henrik Ibsen", var kommet så langt at det var på tide å inspisere de nedre horisontale stag - tverrbracinger. Disse lå vanligvis under vann, men når været var gunstig, og det var det på dette tidspunkt, kunne vi heve riggen tilstrekkelig til at vi kunne komme til

tverrbracingene med robåt. Vi kunne også komme inn i tverrbracingene og gå innvendig i disse, enten ved at vi tok oss inn gjennom avlastningshullene, eller ved at vi gikk inn fra pontongene. Dette ville både kaptein Torstein Sød og jeg gjøre, og vi var enige om at det var på tide å gjøre dette;

at kaptein Torstein Sød gikk over til Edda-plattformen for å informere Phillips Petroleum Company Norway om det som skulle gjøres. For å gjennomføre inspeksjonen måtte vi ta gangwayen til Edda, og så tok det flere timer mens riggen ble deballasted, omtrent en arbeidsdag for kontrollen, og et par timer for nedsenkningen igjen. Imens måtte man bruke helikopter til shuttling til og fra "Alexander L. Kielland". Da vi foretok en tilsvarende kontroll av nedre stag i Tananger i 1977 brukte vi ca. 15 timer på kontrollen;

at kaptein Torstein Sød 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 inspeksjon som var planlagt. Han var nokså oppgitt og nedslått. Jeg overhørte ikke selv samtalen han hadde hatt på Edda, men jeg er helt sikker i min sak om at kaptein Torstein Sød fikk beskjed fra den amerikanske sjefen på Eddaplattformen, som var representanten for Phillips Petroleum Company Norway, om at Phillips Petroleum Company Norway ikke gikk med på at undersøkelsen ble foretatt, men nektet kaptein Torstein Sød å foreta undersøkelsen. Dette fortalte kaptein Torstein Sød til meg, og det var heller ingen andre grunner til at kaptein Torstein Sød skulle ha endret mening om den inspeksjon som han og jeg hadde avtalt, og som kaptein Torstein Sød gikk over til Edda for å informere om;

at selv om kaptein Torstein Sød var kaptein på "Alexander L. Kielland", var det ikke alltid så meget han og andre kapteiner hadde å si overfor operatøren. Det var mest i navnet, og ikke i gavnet, at man var kaptein på en plattform. I alle fall var det slik på Ekofisk at kapteinene måtte ha godkjennelse fra de amerikanske sjefer for Phillips Petroleum Company Norway for å gjøre endel ting, særlig når det hadde å gjøre med tilkomst over gangway mellom "Alexander L. Kielland" og de faste installasjoner;



SEEDIGET ERKLÆRING AV MASKINSJEP LEIF BARKVED 7. MARS 1986 S. 3

at jeg har avgitt denne erklæring av egen fri vilje, og at jeg ikke har blitt tilsagt noen fordeler eller vært utsatt for noe press. Når h.r.advokat Pål Mitsen ringte meg 4. mars 1986 besvarte jeg hans spørsmål som jeg ville ha besvart de samme spørsmålene om andre hadde spurt meg. Dersom jeg var blitt spurt tidligere om disse forhold ville jeg ha svart på samme måte.

STAVANGER, 7. mars 1986

*Leif Barkved*

Leif Barkved

Undertegnede Notarius Publicus i Stavanger bekrefter at Leif Barkved, hvis identitet jeg har kontrollert, har fremstått for meg idag og undertegnet og avlagt ed på ovenstående erklæring i mitt nærver.



STAVANGER NOTARIALEMBETE 07 11 1986

*Turid B. Nilssen*  
TURID B. NILSEN  
Demmerfullmektig