

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: søndag 12. januar 2020 17.35
Til: 'bolstad@snl.no'
Kopi:
Emne: ALEXANDER L. KIELLAND-ULYKKEN

Gode folk i Store Norske Leksikon,

Marie Smith-Solbakken, som jeg har stor respekt for og som jeg jevnlig har hatt kontakt med, har vært så gentil å gjøre meg oppmerksom SNL's dekning av «Alexander L. Kielland»-ulykken.

Da er det to samleverk på nettet som forsøker å bidra med forklaringer på den største industriulykke i Norge, Alexander L. Kielland-ulykken, 27. mars 1980.

Det ene SNL sier i hovedartikkelen om «Ulykker i Petroleumsbransjen» om «Alexander L. Kielland»-ulykken at en offentlig ulykkeskommisjon kom til at ulykken ble forårsaket av en sveisefeil i et tverrstag.»

Personlig ville jeg ha skrevet «Ulykker i oljeindustrien», og at «Den regjeringsoppnevnte ALK-kommisjonen konkluderte med at ulykken skyldtes feil ved kilsveisen til en hydrofonholder i det tverrstag som brast».

Det andre er (selvfølgelig) Wikipedia,

«[https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_\(plattform\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_(plattform))». Den omtaler flere ulykkesårsaker, og avviser alle, med unntak av sveisefeilen.

SNL skriver i hovedavsnittet om ALK-ulykken: «I dag sees årsaken til ulykken som sammensatte». Det er feil! Det er utvilsomt at ulykken ble mer alvorlig enn den burde ha blitt på grunn av en rekke uheldige omstendigheter, som mangler ved rømningsveier, livbåter, osv., Det er utmerket at det blir beskrevet, og godt beskrevet, men **årsak** til ulykken kan det aldri bli.

Artikkelen om ALK-ulykken i SNL, virker som et ekko fra en polemikk som jeg trodde var tilbakelagt. Schibstedpressen utpekte i store oppslag 29. oktober 2016 feil ved forankringen som årsak til ALK-ulykken, jfr. <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>, dokument «20161029 Oppslag i Schibsted-aviser.pdf». Det var journalister i «Stavanger Aftenblad» som beskrev forankringsfeil som årsak til ulykken i «Aftenposten» og andre Schibsted-aviser. Til tross for gjentatte krav fra min side har det aldri blitt beriktiget i de aviser som hadde store oppslag om forankringsfeil som årsak til ALK-ulykken. «Stavanger Aftenblad» har senere kommet på andre tanker, jfr. dokument «20190824 SA ALK-ulykken kunne vært unngått.pdf», og andre artikler i avisen. Særlig viser jeg til dokumentene «20190930 ALK-ulykken.pdf», som viser til at hovedmannen bak ankringsfeil-teorien i Schibsted-pressen ikke gjentar den som hovedårsak i sin nye bok om ALK-ulykken, dokumentene «20190930 ALK-ulykken.pdf».

Jeg beklager derfor å måtte si at Wikipedia synes å ligge flere skritt foran SNL i omtalen av ALK-saken. Wikipedia viser også til selvstendige undersøkelser, og skriver bl.a.:

«I sine kommentarer til den norske granskingen hevdet det franske verkstedet (CFEM) i 1981 at plattformen ikke var bygget feil, men at den var brukt feil. De viste blant annet til at plattformen skulle brukes med ti ankerliner, og ikke åtte slik det ble gjort da ulykken skjedde. De mente at en da fikk for store laster inn i området som røk, og at det var årsaken til bruddet.^[22] De framla ikke noen begrunnelse for at det skulle være slik, eller noen analyser. Torgeir Moan anførte at de hadde gjort analyser som viste at lastene fra forankringssystemet uavhengig av bruken, var for små til at det kunne ha ført til bruddet.^{[23] [24] [25]}

Forklaringen har ikke vunnet allmenn tilslutning.»

Det er kritikkverdig, og helt galt, at SNL nå synes å påstå at det var feil ved forankringen som var årsak til ulykken, uten å gi noen faglig begrunnelse for at det er slik.

Det er ikke nevnt, så vidt jeg kan se, at det ved undersøkelse av vrakdeler av ALK etter ulykken ble konstatert sprekker på opptil 70 mm med innvendige malingrester etter overflatemalingen som ble påført da ALK ble bygget i Dunkerque. Det var inne i en slik sprekk at tapet av D-leggen ble initiert.

Nesten innledningsvis vises det til at riggen var bygget for 10 anker-festepunkter. Det er korrekt nok, og var viktig siden plattformen var bygget som en boreplattform - hvilket også sies i SNL. Når man borer etter olje fra en plattform som flyter i sjøen, må man ha stålkontroll med beliggenheten, og derfor minst 10 ankere. Hvis man støter på olje og gass under høyt trykk, kan en liten bevegelse i plattformen forårsake en katastrofe - en «blow out». Derfor må man ha 10 ankere eller fler.

Når en plattform brukes som en boligplattform, må fortøyningen sikre at plattformen ikke støter bort i andre plattformer, faste eller flytende. Hvis fortøyningen sikrer det, er 8 anker helt greit. I prinsippet kan en boligplattform ligge på svai - med ett anker - hvis man bare er sikker på at ankerfestet holder og at plattformen ikke støter bort i andre plattformer eller installasjoner! Det er selvsagt helt upraktisk og umulig å ha bare ett anker for en plattform som tidvis skal ha en gangvei over til en fast plattform. Derfor må fortøyningsmåten for en boligplattform som skal ha gangvei til en fast installasjon, som Edda D-plattformen, beregnes og godkjennes for hver liggeplass. Det var også det som skjedde med ALK-plattformen, så langt jeg kjenner saken.

Jeg tror det er direkte feil når SNL påstår, uten dokumentasjon, at ankringen ved Edda-plattformen ikke var godkjent. Det har aldri blitt dokumentert at noe manglet i forhold til dette, og det er litt for lettvinnt at SNL omtaler det som et faktum og mer enn antyder at årsaken til ulykken kan søkes her/ved feil i fortøyningen.

Problemstillingen er ikke direkte berørt i ALK-rapporten. Et sakkyndig medlem av komitéen, Torgeir Moan, har gjort beregninger som viser at fortøyningen ikke kan være ulykkesårsak, jfr. sitatet fra Wikipedia ovenfor.

I forbindelse med søksmålet ved Handelsretten i Paris, ble 4 eksperter innenfor ingeniørvitenskap og sjøfart oppnevnt av handelsretten. Av uforklarlige grunner foreligger ikke rapporten allment tilgjengelig, hverken i original eller autorisert oversettelse. Det foreligger en ikke-autorisert oversettelse til engelsk. Linken til denne ligger i min blogg, <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> (der også andre ALK-dokumenter det blir henvist til ligger).

Det kan trygt legges til grunn at de rettsoppnevnte franske sakkyndige ikke ville overse en mulig ulykkesårsak som kunne frikjenne de franske saksøkte. Forholdet er likevel at de franske rettsoppnevnte sakkyndige uttrykkelig tar opp fortøyningsmåten, og avviser den som årsak til ulykken. Etter drøftelse av fortøyningsmåten som mulig ulykkes årsak, sier de på s. 331 i sin sakkyndige erklæring (oversettelsen til engelsk), <https://filer.arkivverket.no/65f78a8f-225d-45b5-8de8-1457a687f707>: «Conclusion: The actual anchoring and winching conditions of the platform caused additional stresses, but these were far too weak to constitute the cause of the accident».

Det samme fremgår forutsetningsvis av ALK-rapporten og direkte av Torgeir Moans bekreftelse til Wikipedia (sitert ovenfor).

Jeg har også innhentet en sakkyndig uttalelse med samme konklusjon fra en nestor i faget, professor Lars Bergdahl ved Chalmers Tekniska Universitet i Gøteborg. Han gir en god forklaring på problemstillingen, og gir en krystallklar konklusjon: «Det er osannolikt att det faktum att man ved oppankringen av (ALK) inntil Edda 2/7C använt endast 8 förankringalinor av 10 skulle ha gjort att krafterna i de använda linorna skulle blivit för stora och på så sätt belastat plattformen över dess strukturkapacitet.pdf», dokument «20200112 Professor Lars Bergdahl, Chalmers.pdf».

Det er da skuffende at artikkelen i SNL synes å vise til feil ved fortøyningen som årsak til ulykken!

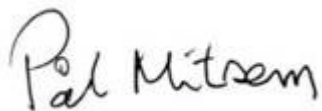
Jeg forutsetter at SNL skriver om sær-avsnittet om ALK-ulykken slik at henvisningen til påstått feil ved forankringen blir eliminert.

Det må også være grunn til at SNL tar opp «elefanten i rommet». De franske rettsoppnevnte eksperter går meget langt i å gi Det norske Veritas et hovedansvar for ulykken, jfr. dokument «20190208 Sentrale punkter med oversettelse til norsk.pdf». Det er på tide at noen, også i Norge, viser til denne problemstilling. Det er ikke unnskyldelig at DnV påtar seg kontrolloppdrag uten å etablere rutiner for tilfredsstillende kontroll av alle deler av plattformen blir kontrollert så ofte som nødvendig for å hindre at en dødsulykke som ALK-ulykken kan skje.

Jeg registrerer, med en viss forbauselse, men særlig beklagelse, at SNL tvert imot later til å berømme DnV for «jevnlige inspeksjoner og gjennomganger», osv. Det samme gjelder et skudd i luften om at plattformbenet som brast kan ha blitt skadet ved sammenstøt med en supply-båt.

Det er også en skandale at ALK-kommisjonen ikke har gjort noe forsøk på å avdekke de åpenbart pernisiøse sider ved samarbeidet mellom oljeselskap og rederi, som medførte at rederiet gikk med på at det måtte «gå av rate» for å gjennomføre den kontroll av de nedre plattformdeler som kapteinen og maskinsjefen ville foreta i henhold til bygge-verkstedets driftsmanual et halvt år før ulykken, jfr.dokument «19870416 Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken.PDF».

Randaberg, 20200112



Pål Mitsem

H.r.advokat em, statsautorisert translatør