

Ulykken vi ikke ble ferdig med

Debatt

Marie Smith-Solbakken,
professor i historie



Den 27. mars 1980 kantret boligplattformen Alexander L. Kielland på Ekofiskfeltet i Nordsjøen. Det var kaldt, høye bølger, sterk vind og dårlig sikt. Det var 212 mann om bord. Av dem overlevde 89 og 123 omkom. Ulykken utløste den største redningsaksjonen som har vært i Nordsjøen.

Det ble for ulykkestidspunktet hadde plattformen hatt gangbro over til produksjonsplattformen Edda. På grunn av været ble den heist opp, og Kielland forfalt bort fra Edda. Like etter fikk plattformen slagside. Et støttestag under vannlinjen brakk, og en av de fem plattformleggene ble revet av. Vann trengte inn gjennom åpne dører og luker, pumper sluttet å virke, og løse gjenstander såled ukontrollert. Etter 20 minutter gikk plattformen rundt.

Plattformen som ikke kunne klatre
Norge var en ung oljesjøsjon. Oljeprisen var på topp, utbyggingsprosjektene sto i kø, arbeidskraft fra hele verden kom til Nordsjøen, investeringsviljen var stor, kostnadene var enorme og det var forventningene om store inntekter. En rask selvsaker hadde fått oppdrag på plattformene.

Alexander L. Kielland var plattformen som ikke kunne klatre. Plattformen var en pentagonkonstruksjon som hvilte på fem legger som sto på pongstonger. Den skulle kunne miste en legg uten å velte. Etter konstruksjonen ble havariet sammenlignet med Titanic-forliset. Kielland ble regnet som en sikker konstruksjon, den representerte det ypperste innenfor offshore-teknologi. Da den kantret, brast illusjonen om den ufeilbarlige teknologien.

Sprikende forklaringer

Dagen etter ulykken nedsatte regjeringen en granskningskomisjon. Den konkluderte med at årsaken var en svessfeil gjort ved det franske verftet som hadde bygget plattformen. Feilen resulterte i et trettihetsbrudd, slik at et støttestag knakk. Belastningen på resten av konstruksjonen medførte at et ben løst fra plattformen. Plattformen la seg over på siden og velte.

En fransk rapport om ulykken godtok sveisefeilen, men påpekte også feil i bruk

ifriske diskusjoner mente man at belastningen av store bølger var undervurdert. I en diskusjon ved Massachusetts Institute of Technology (MIT) i USA ble det påpekt at varminnretning og mangelfull sjøsikring medvirket til at ulykken skjedde så raskt. Det var i tråd med en norsk ekspertutredning om stabilitet som granskningskomisjonen hadde innhentet fra professor Emil Aall Dahle fra NTH.

Svikt i flere ledd

Det ble avdekket manglende kvalitetskontroll på verftet, mangelfulle rutiner på plattformen, svikt og mangler i sikkerhetsutstyr, svikt i inspeksjoner, konstruksjonsmessige svakheter og mangelfull redningsberedskap. Klaseselskapet Veritas, verftet, selskapet som eide plattformen, operatøren, offentlige tilsynsorganer og myndigheter hadde sviktet.

I Norge påpekte flere fagfolk og de som var med på ulykken, at det kunne være andre årsaker. Det var teorier om en eksplosjon, om at plattformen ble slått fra hverandre ved feil oppankring og forhalinger, overbelastning og et for høyt tyngdepunkt på grunn av påbygningene, mangelfull sjøsikring og mangelfulle og usansne inspeksjoner.

«Follow the money»

Etter ulykken ble det utbetalt erstatninger til plattformseieren, til dem som hadde overlevd og til de omkomnes familier. Utbetalingen kom fra en norsk forsikringspool som var reforsikret internasjonalt. Basert på den norske granskningsrapporten, reiste forsikringspoolen krav om erstatning fra det franske verftet.

Eter en langvarig prosess endte det med et forlik som vi nå vet innebar at saksakerne, operatøren Phillips og den norske forsikringspoolen måtte dekke nesten hele det økonomiske tapet.

Forliket er hemmeligstemplet, men i 2016 avdekket historiker og Stavanger Aftenblad-journalist Ellen Kongsnes at operatøren og eierne av plattformen (norske interesser) tapte saken. Verftet betalte en symbolisk sum, antagelig for å slippe ytterligere saksonkostninger. Rettsprosessen hadde vart i 10 år.

Publiseringen av forskning, pressedekkningen og debatten som fulgte etter gjennomgang av ulykkeskomisjonens arkiver, markerer et sceneskifte i den offentlige debatten om Kielland-ulykken. Fra å kramle om årsaken, bidro kjennskapen til den franske rapporten, det fransk-norske for-



Fokus på den utløsende årsaken førte til at de sammen-satte årsakene til ulykken ble underkommunisert



liket og innholdet i de norske arkivene til en erkjennelse av at årsaksforholdet var sammensatt. I 2019 ba Stortinget Riksrevisjonen om å foreta en ny gjennomgang.

Riksrevisjonen skal undersøke hvordan myndighetene ivaretok sitt ansvar når det gjaldt årsaks- og ansvarforhold, iverksettning av tiltak for å forebygge nye ulykker og hvordan overlevelse og de etterlatte var blitt behandlet.

Norske interesser

Den norske ulykkeskomisjonens konklusjon og fokus sammenfaller med interessene til norske myndigheter og næringsinteresser. I ettertid kan man reise spørsmål om hvorfor den norske forsikringspoolen gikk til sak. Det var åpenbart at de visste at saken sto svakt. Blant annet var stabilitetsrapporten til Dahle kjent.

Svaret er antagelig at uten å reise sak, kunne den norske forsikringspoolen risikert at selskapene de var reforsikret hos, hadde reist krav om avkortninger i utbetalingene til selskaper i Norge på grunn av brukerfeil.

Farlig kompromis

Konsekvensen av å ikke bli undersøkt og internasjonalt og internasjonalt en kritisk, informasjonsbetydningen av styringsmodellene. Fokus på strukturelle kulturelle faktorene og måten og ledet på.

Granskningskomisjonen hadde mange mangler i sikkerhetsutstyret. Det har blitt. Men, underkonstruksjonen, mangelfulle sjøsikring midt hold som med oversett.

En vanlig årsak nettopp vannet svikt. I Canada krasj. Ranger i 1982. Blant faktorene trengte, mang-

Marie Smith-Solbakken professor i historie

Den 27. mars 1980 kantret boligplattformen Alexander L. Kielland på Ekofiskfeltet i Nordsjøen. Det var kaldt, høye bølger, sterk vind og dårlig sikt. Det var 212 mann om

bord. Av dem overlevde 89 og 123 omkom. Ulykken utløste den største redningsaksjonen som har vært i Nordsjøen.

Rett før ulykkestidspunktet hadde plattformen hatt gangbro over til produksjonsplattformen Edda. På grunn av været ble den heist opp, og Kielland forfalt bort fra Edda. Like etter fikk plattformen slagside. Et støttestag under vannlinjen brakk, og en av de fem plattformleggene ble revet av. Vann trengte inn gjennom åpne dører og luker, pumper sluttet å virke, og løse gjenstander skled ukontrollert. Etter 20 minutter gikk plattformen rundt.

Plattformen som ikke kunne kantre

Norge var en ung oljenasjon. Oljeprisen var på topp, utbyggingsprosjektene sto i kø, arbeidskraft fra hele verden kom til Nordsjøen, investeringsviljen var stor, kostnadene var enorme og det var forventningene om store inntekter. En rekke selskaper hadde fått oppdrag på plattformene.

Alexander L. Kielland var plattformen som ikke kunne kantre. Plattformen var en pentagonkonstruksjon som hvilte på fem legger som sto på pongtonger. Den skulle kunne miste en legg uten å velte. Etter kantringen ble havariet sammenlignet med Titanic-forliset. Kielland ble regnet som en sikker konstruksjon, den representerte det ypperste innenfor offshoreteknologi. Da den kantret, brast illusjonen om den ufeilbarlige teknologien.

Sprikende forklaringer

Dagen etter ulykken nedsatte regjeringen en granskningskommisjon. Den konkluderte med at årsaken var en sveisefeil gjort ved det franske verftet som hadde bygget plattformen. Feilen resulterte i et tretthetsbrudd, slik at et støttestag knakk.

Belastningen på resten av konstruksjonen medførte at et ben løsnet fra plattformen. Plattformen la seg over på siden og veltet.

En fransk rapport om ulykken godtok sveisefeilen, men påpekte også feil i bruk. I britiske diskusjoner mente man at belastningen av store bølger var undervurdert. I en diskusjon ved Massachusetts Institute of Technology (MIT) i USA ble det påpekt at vanninntrenging og mangelfull sjøsikring medvirket til at ulykken skjedde så raskt. Det var i tråd med en norsk ekspertutredning om stabilitet som granskingskommisjonen hadde innhentet fra professor Emil Aall Dahle fra NTH.

Svikt i flere ledd

Det ble avdekket manglende kvalitetskontroll på verftet, mangelfulle rutiner på plattformen, svikt og mangler i sikkerhetsutstyr, svikt i inspeksjoner, konstruksjonsmessige svakheter og mangelfull redningsberedskap. Klaseselskapet Veritas, verftet, selskapet som eide plattformen, operatøren, offentlige tilsynsorganer og myndigheter hadde sviktet.

I Norge påpekte flere fagfolk og de som var med på ulykken, at det kunne være andre årsaker. Det var teorier om en eksplosjon, om at plattformen ble slitt fra hverandre ved feil oppankring og forhalinger, overbelastning og et for høyt tyngdepunkt på grunn av påbygningene, mangelfull sjøsikring og mangelfulle og utsatte inspeksjoner.

«Follow the money»

Etter ulykken ble det utbetalt erstatninger til plattformeieren, til dem som hadde overlevd og til de omkomnes familier. Utbetalingen kom fra en norsk forsikringspool som var reforsikret internasjonalt. Basert på den norske granskningsrapporten, reiste forsikringspoolen krav om erstatning fra det franske verftet.

Etter en langvarig prosess endte det med et forlik som vi nå vet innebar at saksøkerne, operatøren Phillips og den norske forsikringspoolen måtte dekke nesten hele det økonomiske tapet.

Forliket er hemmeligstemplet, men i 2016 avdekket historiker og Stavanger Aftenblad-journalist Ellen Kongsnes at operatøren og eierne av plattformen (norske interesser) tapte saken. Verftet betalte en symbolsk sum, antagelig for å slippe ytterligere saksomkostninger. Rettsprosessen hadde vart i 10 år.

Publiseringen av forskning, pressedekningen og debatten som fulgte etter gjennomgang av ulykkeskommisjonens arkiver, markerer et sceneskifte i den offentlige debatten om Kielland-ulykken. Fra å krangle om årsaken, bidro kjennskapen til den franske rapporten, det fransk-norske forliket og innholdet i de norske arkivene til en erkjennelse av at årsaksforholdet var sammensatt. I 2019 ba Stortinget Riksrevisjonen om å foreta en ny gjennomgang.

Riksrevisjonen skal undersøke hvordan myndighetene ivaretok sitt ansvar når det gjaldt årsaks- og ansvarsforhold, iverksetting av tiltak for å forebygge nye ulykker og hvordan overlevende og de etterlatte var blitt behandlet.

Norske interesser

Den norske ulykkeskommisjonens konklusjon og fokus sammenfalt med interessene til norske myndigheter og næringsinteresser. I ettertid kan man reise spørsmål om hvorfor den norske forsikringspoolen gikk til sak. Det var åpenbart at de visste at saken sto svakt. Blant annet var stabilitetsrapporten til Dahle kjent.

Svaret er antagelig at uten å reise sak, kunne den norske forsikringspoolen risikert at selskapene de var reforsikret hos, hadde reist krav om avkortninger i utbetalingene til selskaper i Norge på grunn av brukerfeil.

Farlig kompromiss

Konsekvensen av at de sammensatte årsakene ble underkommunisert både nasjonalt og internasjonalt, var at vi ikke fikk en kritisk, informert offentlig debatt om betydningen av arbeidskultur og ledelse, styringsmodeller og bruken av plattformen. Fokuset ble rettet mot plattformens strukturelle kollaps, ikke de menneskelige faktorene og måten virksomheten ble styrt og ledet på.

Granskingskommisjonen påpekte en rekke mangler og anbefalte forbedringer i sikkerhetsutstyr, rutiner og konstruksjoner. Det har bidratt til bedret sikkerhet. Men, underkommuniseringen av brukerfeil, mangelfulle inspeksjoner og manglende sjøsikring medførte at vesentlige forhold som medvirket til katastrofen, ble oversett. En vanlig årsak til plattformhavariet var nettopp vanninntrenging og stabilitetssvikt. I Canada kantret plattformen Ocean Ranger i 1982. Alle de 84 om bord omkom. Blant faktorene bak ulykken var vanninntrenging, mangelfull sjøsikring, mangler i redningsutstyr og mangelfull opplæring av mannskapet. De samme faktorene var også medvirkende til Kielland-ulykken.

Oljeindustrien er en global næring som opererer i et teknologisk grenseland. Som maritim næring trekker den veksler på lange erfaringer. Fokus på den utløsende årsaken førte til at de sammensatte årsakene til ulykken ble underkommunisert. Det er alvorlig, fordi overføringen av kunnskap fra vår nasjonale ulykke til det internasjonale samfunn ble mangelfull. Hensynet til nasjonale og økonomiske interesser bør alltid underordnes hensynet til åpenhet og kritisk gransking av ulykker innen en global næring.

Historieprofessor Marie Smith-Solbakken har forsket på Kielland-ulykken i en årrekke og var redaktør for boken «Alexander L. Kielland-ulykken. Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene (2016). Sammen med professor Hans-Jørgen W. Weihe skrev hun artikkelen «Alexander L. Kielland-ulykken 1980. Fortielsen og forbitrelsen» (Arbeiderhistorie, 2019).