

D
V
Z
H
D
A
R
G

Det var ingenting i veien med sveisene til «Alexander L. Kjeland», konkluderte den rettsoppnevnte franske granskningsgruppen og ville lete etter svaret i dekkrapporter. Men en kjennelse fra 1986 avslører at det norske rederiet som eide plattformen, holdt denne informasjonen tilbake i årevis. Helt bevisst, mente granskerne. Og hvem var det kranfører Roger Marcussen så på dekk like før beinet brakk av?

Tommas Torgersen Skretting
tommas.torgersen@aftenbladet.no



PARIS/OSLO/STAVANGER

Rundt halvannen time etter at plattformen kranret, blir Roger Marcussen fra Statoil avskåret over til en annen flyttertigg på Ekofisk. Han er der i et døgn før han blir plukket opp av et helikopter og flyet til land. Der blir overlevende fra «Alexander L. Kjeland» tatt inn mot minibusser og transferert på KNA-hotellet, hvor de får oppfølging og nye uttrekk, som de selv velger ut fra en konfeksjonsforretning.

Marcussen er ansatt i Phillips og kranfører på naboplattformen «Lidda». Han taster ubemerket ut av helikopteret, uten siko og penger, bare flere i

skjorte og bukse. Han setter seg i en taxi og ber om å bli kjørt til noen barndomsvenner som bor på Tjøtta. Etter at han er kommet fram til dem, og vennene har gjort opp for deisjen og tatt vare på ham, forvinner alt det han har opplevd. Alt det han har vært vitne til. Det er som å synke ned i et svart hull. Han har ingen minner fra de to påfølgende dagene.

Ekspertgruppe får omfattende mandat

123 personer mistet livet «Alexander L. Kjeland»-ulykken, 89 overlevde. Av de 123 som omkom, ble 30 aldri funnet. Plattformen mistet ett av fem bein, tok inn vann, og i løpet av ganske kort tid gikk den rundt. Den var eid av Stavanger Drilling II, et kommanditselskap der bakfødene var en rekke kjente, norske redere. Kjeland var ledt ut til Phillips Petroleum Company Norway som dermed hadde det øverste ansvaret. Den var konstruert som boreplattform, men siden markedet var løst for slike da den sto ferdig, ble den kort

tid etterpå bygget om til boligplattform ved at man monterte en rekke containerlignende boligmoduler på dekk. Kapasiteten ble økt fra opprinnelig 80 til 348 boyer, og Kjeland kunne på den måten betjene store deler av Ekofisk-feltet. Foruten det faste mannskapet på om lag 20, var de aller fleste som var om bord til enhver tid som hotellgjester å regne; de var der for å spise og sove. De ante ingenting om hvordan plattformen ble drevet.

Høsten 2016 gjennomgikk Aftenbladet en mengde dokumenter og presenterte sentrale, norske kilder som for første gang fortalte om Kjeland-ulykken. Denne gang har vi først og fremst undersøkt hvordan frankmennene behandlet ulykken.

Det var ikke før i begynnelsen av året 1982 at Tribunal de Commerce de Paris oppnevnte en fransk granskningskommisjon. Den norske undersøkelseskommissjonen hadde et halvt år tidligere levert sin rapport og konkludert med at ulykkesårsaken var et trettetbein i stag D-6, som skyldes dårlig sveisearbeid ved det franske verftet. På bakgrunn av denne rapporten gikk Phillips Petroleum Company Norway med underselskaper og Norsk Oljeforsikringspool, en samling forsikringselskaper med Storebrand i spissen, til saksmål mot verftet Compagnie Française d'Entreprise Metalliques (CFEM) og Forem Neptune, som hadde henholdsvis bygget og konstruert pentagonplattformen «Alexander L. Kjeland».

Erstatningskravet for det de mente var en skjult mangel, var på rundt 700 millioner kroner. Saksområdet kom ikke uventet på noen fordi Phillips kom til Paris med en «god rapport i hånda». Det var en stor sak også i Frankrike, den første tiden brakte avisene omtrent daglig siste nytt. Belegget var enormt stort, og sånn skulle komme til å bli skjelettende i liveene til de mange frankmennene som ble trukket inn i den og som i lang tid kom til å ligge