

SA 20190401 Spørsmålene som Kielland-overlevende vil ha svar på

20 MANDAG 1. APRIL 2019
STAVANGER AFTENBLAD

NYHETER !



Overlevende fra «Alexander L. Kielland»-ulykken er klar på å få avdekket de faktiske forholdene rundt ulykken. Fra venstre: Per Mangseth, Harry Vike, Kåre Magne Kvåle og Anders Helliksen.
PÅL CHRISTENSEN

Her er spørsmålene «Kielland»-overlevende vil ha svar på

STAVANGER: Førte hastverk for å gjøre «Alexander L. Kielland» klar til boreoppdrag for Shell til at det ble utført reparasjonsarbeid om bord?

Tor Gunnar Tollaksen
tor.gunnar.tollaksen@aftenbladet.no

Hvem godkjente reparasjonsarbeidet i et av stagenene på «Alexander L. Kielland» og hvorfor ble fireårskontrollen av plattformen utsatt bare tre dager før ulykken?

Dette og flere andre spørsmål ble tatt opp under lørdagens årsmøte og seminar i «Kielland-nettverket» i Stavanger.

Hvem bestilte sveiserne?

– Det foregikk mye arbeid på riggen, noe det hadde gjort lenge. Mannører sto åpne og det var slanger på dekk, sier «Kielland»-overlevende Per Mangseth til Aftenbladet.

Mangseth jobbet for Teknisk Isolering. Sammen med radiooperatør Harry Vike og Kåre Magne Kvåle som jobbet for rederiet Stavanger Drilling og Anders Helliksen, som jobbet for Nymo OIC, var han på «Kielland»-nettverkets årsmøte lørdag.

Ingen av de fire var underrettet om arbeidet som foregikk på «Kielland», men beskjeden som Anders Helliksen fikk om å «pak-

ke skipssekken for i morgen skal vi flytte», viser at rederiet kan ha hatt hastverk med å overholde oppstart av borekontrakten med Shell – et arbeid som skulle starte på britisk sektor i midten av april.

Sent om kvelden 26. mars 1980 steg nemlig to sveisere om bord i Alexander L. Kielland-plattformen i Nordsjøen. Svenske Tommy Andersson og irske Robbie Morrison kom fra selskapet Nicoverken og skulle utføre reparasjonsarbeid i et av stagenene på «Alexander L. Kielland».

I den åpne, tilgjengelige informasjonen finnes det ikke noe svar på hvem som hyrte inn reparasjonsarbeidet, hvem som ga tillatelse til at reparasjonene kunne foregå i åpen sjø og hva de egentlig skulle reparere.

Spørsmålet er bare ett av mange som ble diskutert på «Kielland-nettverkets» årsmøte lørdag, hvor det ble gjort opp status om hvor vi står i dag – og hvilke sentrale spørsmål som fortsatt er ubesvart.

Skulle «Kielland» videre?

Den norske granskingskommissjonen forholdt seg ikke til dette reparasjonsarbeidet i det hele tatt. Men på «Kielland»-plattformen sto det 36 flasker med oksygen og acetylen i umiddelbar nærhet til stedet hvor to av de seks stagenene for D-søylen var festet til plattformdekket, peker professor Marie Smith-Solbakken på i en nylig publisert forskningsartikkel.

Allerede dagen etter ulykken lanserte Stavanger Drilling selv muligheten for en eksplosjon overfor Aftenbladet. Direktør Alf Kaasen i Stavanger Drilling og de to plattformsefene Kjetil Hauge og Odd Halvorsen uttalte følgende: «Ivis det virkelig har skjedd en eksplosjon, har de to stagenene som stiver av D-søylen røket tvers over, dermed har søylen vridd seg og gått i stykker», uttalte de tre.

24. mars 1980, bare tre dager før ulykken, fikk «Kielland» også utsatt fireårskontrollen til juli 1981. Egentlig var det planlagt at plattformen skulle til land, men en forsinkelse av hotellplattformen «Henrik Ibsen», som skulle erstatte «Kielland», gjorde sitt til at «Kielland» ble værende lenger enn planlagt på Ekofisk-feltet. «Kielland»-nettverket lurer på

om disse forholdene bidro til at Stavanger Drilling i stedet for å ta riggen til land, ville sende den direkte til britisk sektor for å rekke oppstart av Shell-kontrakten.

Vitneutsagn om at riggen var i ferd med å bli klargjort for boreoppdrag, boreutstyret som ble lastet om bord og at riggarbeidere ble flydd ut til plattformen, er forhold «Kielland»-nettverket støtter seg på når det mener at dette er spørsmål som må bringes på det rene i en ny granskning.

Overlevende Kåre Magne Kvåle, som også fulgte med under arbeidet med byggeprosessen av «Kielland» i Frankrike, lurer på hvor dokumentasjonen er blitt av for reparasjonsarbeidet, mens de andre overlevende peker blant annet på hvorfor Det Norske Veritas ga tillatelse til å utsette klas-

singen. Selv sier overlevende Per Mangseth at han fikk beskjed om å si opp jobben i Teknisk Isolering for å starte som borearbeider i Stavanger Drilling på sin neste tur.

Teknisk ekspert på pentagon-rigger, Nils Gunnar Gundersen uttalte under diskusjonen at sveising i strukturen ikke under noen omstendigheter er forsvarlig i åpen sjø og sa at ingen ville godkjent dette.

Hva med DNV?

Tidligere høyesterettsadvokat Pål Mitsem, som selv gransker «Kielland»-saken på eget initiativ, mener det må komme en nøye gjennomgang av Det Norske Veritas, DNV, sin rolle i «Kielland»-saken. Han minner om at de franske rettsoppnevnte ekspertene var kritiske til DNVs arbeid på «Kielland».

Roy Erling Furre i «Kielland»-nettverket sier at det nå skal jobbe videre med punktene og tankene som kom fram. Han noterer seg at det er bevegelse i saken, men er klar på at Industri Energi må med på laget for at døren inn til LO og Arbeiderpartiet skal kunne åpnes for alvor når det gjelder ny granskning.

– Vi ser at mange av de som var likegyldige eller avmalt tidligere til en ny granskning, nå har snudd. Etter hvert som ny kunnskap og info om saken kommer fram, blir flere og flere tilhengere av ny granskning, sier Furre.

! Ubesvarte «Kielland»-spørsmål

Her er noen av spørsmålene «Kielland»-nettverket mener må besvares:

- Hva ligger i det det franske forliket som ble inngått i 1991. Hvorfor er det hemmeligstemplet i 60 år?
- Hvorfor krevde oljeforsikringspoolen og Phillips 700 millioner, men godtok et forlik på 6 millioner i 1992?
- Hvem var ansvarlig for å følge opp vedlikeholdsrutinene?
- Hvem var ansvarlige for å følge opp tilsynsrutinene?
- Hvorfor ble forsikringssummen økt like før ulykken?
- Hvorfor ble forsikringssummen utbetalt i sin helhet?
- Hvorfor ble fireårskontrollen utsatt?
- Hva gjorde reparatørene og hvem sendte de til «Kielland»?
- Bestemte Stavanger Drilling seg for å ta riggen direkte til britisk sektor uten å ta den til land?