

## „Alexander Kielland” - najveća nesreća platformi za iskorištavanje podmorja

U vrijeme sve češćih i sve većih pomorskih nezgoda na moru, pažnju svjetske javnosti prošlih godina zaokupilo je u više navrata nekoliko nezgoda platformi za iskorištavanje podmorja.

Treba podsjetiti na neke najveće: »Ros Khartoum« — nasukanje sjeverno od Aberdeen-a nakon velikog nevremena 19. 12. 1980., »Topper I.« prevrnuća se i potonula nakon »blow-out-a« u Meksičkom zaljevu 5. 2. 1980, »SEDCO 135 C« — izgorila u požaru nakon »blow-out-a« u obalnom moru Nigerije 19. 1. 1980. i »Dan Prince«, kidanje teglja na relaciji Aljaska — Obala Slonovače 16. 10. 1980, prevrnuće — potapanje 22. 10. 1980.

Jedna u toj crnoj seriji bilo je prevrnuće platforme »Alexander Kielland«, kombinirane platforme za bušenje i stanovanje. Ovo je najteža nesreća koja je zadesila naftnu industriju u Sjevernom moru i najveći gubitak u povijesti Norveškog osiguranja.

Platforma je sagrađena u brodogradilištu u Dunkerque i isporučena norveškom vlasniku Stavenger Drilling 1976. godine. Zahvaljujući padu potražnje za bušecim platformama ona je već prije isporuke djelomično preadaptirana u platformu za stanovanje radnika koji rade na naftonosnim poljima Sjevernog mora. Njezin kapacitete bio je za prihvat 200 ljudi na hotelski smještaj, tako da nije nikad ni bila upotrebljavana kao platforma za iskorištavanje podmorja.

Platforma je tipa »semi — submersible« (polu uronjena), Pentagon konstrukcije, građena uz nadzor i po pravilima klasifikacijskog zavoda Norske Veritas.

Sam događaj, s tragičnim gubitkom 123 života i još 36 nestalih za koje se pretpostavlja da se još nalaze u platformi, otvorilo je niz kompliciranih pitanja, a posebno u pogledu odgovornosti.

Nesreća se dogodila 27. ožujka 1980. dok je platforma boravila na polju Ekofiks, angažirana kao plutajući hotel od strane Phillips Petroleumoa.

Vremenske prilike u tom području bile su vrlo loše. Puhao je vjetar orkanske jačine, uz olujne valove. U 18,29 sati začuo se lom u potpalublju gigantske platforme. Pukla je jedna od dvije poprečne spojnice pete noge na kojoj je platforma počivala. Druga spojnica nije izdržala pa se u trenu platforma nagnula, a nešto kasnije se i prevrnuća, tako da su četiri preostale noge bile jedino što se vidjelo iznad površine uzburkanog mora.

Pretpostavlja se da je do loma poprečne spojnice došlo zbog zamora materijala. Kako nije bilo dijagonalne spojnice koja bi davala rezervnu čvrstinu dogodilo se da se peta noga odlomila. Preostale, četiri, sa svojim balastom i plovnošću nisu bile dovoljne da podnesu svu težinu cijele konstrukcije.

Naftonosno polje Ekofisk, nalazi se u Sjevernom moru negdje na pola puta između obale Velike Britanije i Norveške. To područje je pod norveškom jurisdikcijom pa su tako norveške vlasti odmah zatražile da se podržina platforme ukloni jer je predstavljala opasnost za ostale platforme na istom polju.

Prema norveškom pravu za to je odgovoran poduzetnik radova, u ovom slučaju Phillips Petroleum. Odmah su poduzeti koraci u tom smislu pa je odlučeno da se u položaju u kojem se platforma našla ona otegli ka norveškoj obali.

Tegljenje je izvršeno od strane većeg broja tegljača i ona je usidrena u dubokom i zaštićenom fjordu Gandsfjord blizu grada Stavenger.

Pošto je platforma bila osigurana kod Norveškog »Poola za osiguranje naftnih rizika«, osiguravatelji su tako dobili priliku da procijene postojeću situaciju. Izvršeno je niz mjerenja i testova, te inspekcije uz pomoć ronilaca. Sve je ukazivalo da je platforma neoštećena, osim loma već spomenute noge i štete od prodora vode, pa je odlučeno da se pristupi spašavanju. Najprihvatljivije ponude dale su jedna švedska i jedna engleska kompanija, pa je potpisan ugovor (Joint venture), kombinacija poduzetničkog ugovora i ugovora o spašavanju. Način spašavanja zamišljen je uz korištenje uzgona same platforme kao i dodavanjem kesona napravljenih od vreća od poliesterske smole pod samu palubu.

Kompresorskim ubrizgavanjem zraka i vode u preostale četiri noge željelo se postići da se time omogući okretanje platforme oko njene gravitacione osi.

Čitava operacija rađena je i kontrolirana s najmodernijim kompjuterskim uređajima. Spašavanje je započeto 28. 10. 1981. godine. Sve se odvijalo onako kako je planirano, pa je operacija spašavanja — ispravljanja platforme u njezin prirodni položaj tekla bez većih poteškoća.

Sudbonosni trenutak očekivao se u momentu dovođenja platforme pod kut od 90°. U momentu kada je ona dovedena u položaj od 82° operacija spašavanja je zastala zbog

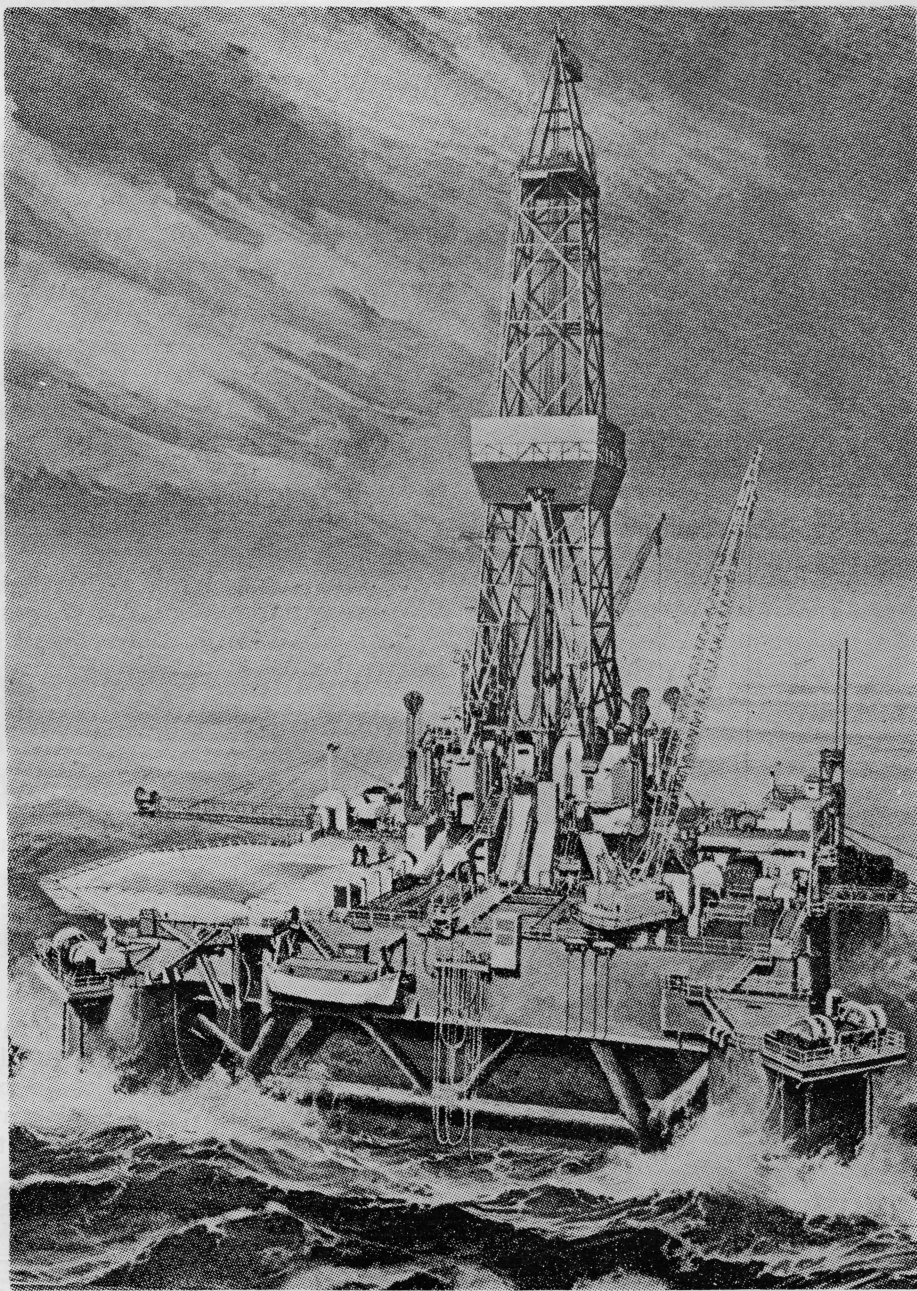
nepredviđene poteškoće. Utvrđeno je da je nadgrađa teže nego se računalo, sam uzgon platforme zbog morske vode koja se nalazila u svim dijelovima nagrađa nije bio dovoljan, a i stoga što su neke od poliesterskih vreća pukle i počele puštati zrak.

Odlučeno je da se upotrijebe dvije teške dizalice koje bi dale dodatnu potpornu snagu.

Prirodno je da je cijeli slučaj, kako same nesreće tako i operacije spašavanja, izazvao pažnju javnosti u svijetu, a posebno u Norveškoj zbog rodbine onih čija su tijela ostala u unutrašnjosti platforme. Stoga je ovom događaju dat poseban publicitet preko glasila javnog informiranja, a on je dobio i političku notu.

Tim više što je gore u opisanoj fazi operacije spašavanja intervenirala norveška vlada, izdajući zabranu nastavka bilo kakvih operacija spašavanja, a da nije izvršila konzultacije s osiguravateljima i vlasnicima platforme. Nikakav valjani razlog za takav potez nije dat osim da operacija spašavanja traje predugo i da može dovesti, zbog nepredviđenih teškoća prilikom spašavanja, do nove nesreće u fjordu Gandsfjord. Čini se da je potez vlade bio više političke nego tehničke naravi.

Platforma je vraćena u prvobitni položaj i osiguravatelji su započeli pregovore s vlastima. Osiguravatelji su, istina, razmišljali o pokretanju sudskog postupka protiv vlade, međutim odlučili su da je prihvatljivije i ko-



risnije postići sporazum o novom pokušaju spašavanja. Razmišljalo se o predaji platforme u rezalište što ne bi bilo u redu zbog tijela unesrećenih. Stoga je postignut načelan sporazum između vlade i osiguravatelja o novom pokušaju spašavanja.

Početak radova operacije spašavanja očekuje se u toku ove godine.

Osiguraniku je isplaćena osiguranina na bazi potpunog gubitka u siječnju 1981., u iz-

nosu od 82 milijuna američkih dolara.

Ova nezgoda je poslužila kao dobra pouka svim onima koji su involvirani u projektiranju, eksploataciji, gradnji i održavanju ovakvih i sličnih objekata. Tako su zahtjevi klasifikacionih zavoda u pogledu uvjeta koji moraju biti zadovoljeni za dobivanje svjedodžbe o plovnosti i sigurnosti za plovidbu poštreni u smislu nekih zahtjeva za povećanje stabiliteta i čvrstoće.



# *Castrol*

## MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply  
and technical service



Please contact:  
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH  
Castrol Marine Division  
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36  
Phone: 04035941  
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:  
Transjug Rijeka  
Trščanska 8  
RIJEKA  
Phone: 311 11  
Telex: 24115