

Ankerlineteorien forlatt av Aftenbladet

Jeg er veldig glad for at redaksjonen i «Stavanger Aftenblad» later til å ha forlatt teorien om at feil ved forankringen var årsak til ALK-ulykken.

Det er ikke grunnlag for denne teorien i ALK-kommisjonens rapport, eller andre steder.

Det var ikke noe som helst grunnlag for kjempeoppslagene i «Aftenposten», «Bergens Tidende», «Stavanger Aftenblad» og «Fædrelandsvennen» 29. oktober 2016 om at det var feil ved forankringen som var årsak til den største arbeidsulykke i norsk historie, med 123 omkomne, og at en fransk undersøkelseskomisjon skulle ha konkludert med dette. Teorien er overhodet ikke nevnt i hoved-journalistens bok om ALK-ulykken i år 2019.

Jeg føler at jeg har kjempet en lang kamp for å få Aftenbladet til å erkjenne at feil ved forankringen av ALK ikke var årsak til ulykken 27. februar 1980, og at denne kamp er vunnet gjennom Aftenbladets utmerkede artikler 28. og 30. september 2020, som ikke nevner feil ved forankringen i det hele tatt.

Men, hoven er fortsatt synlig under redaktørkappen, gjennom en kronikk av Kian Reme 30. september 2020. Det påstås her at de franske rettsoppnevnte sakkyndige i rettssaken i Paris, viste til feil med driften av ALK som årsak til ulykken.

Det er kanskje ikke lett for en avis å rette på feil i innlegg fra en så meningssterk person som Kian Reme. Men avisen har god grunn til å be om dokumentasjon av påstander som den vet er bestridt i en så alvorlig sak!

Det faktiske forhold er at de rettsoppnevnte eksperter ved Cour Civil i Paris nøye drøfter påstanden om at feil ved driften kunne ha forårsaket ulykken. På s. 331, sier de (i en uautorisert oversettelse til engelsk): «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.»

Disse 4 eksperter på professornivå i Frankrike, i likhet med eksperter på professornivå i Norge (2) og Sverige (1), og den norske ALK-kommisjonen, avviser at forankringsmåten har noe å gjøre med årsaken til ALK-ulykken. De eneste som så vidt jeg vet har påstått noe onnet er Kian Reme, leder i Kielland-nettverket, og en sambygding som alt i leserbrev i Aftenbladet 28. april 1981 viste til 7 års yrkeserfaring på Pentagon-plattformer. Her presenterte han ankerlineteorien - at ulykken skyldte at ALK var forankret med 8 og ikke 10 ankere - men legger til at han er forberedt på at «de lærde som har både en

mengde teoretiske kunnskaper og i tillegg har datateknologien som hjelpemiddel vil smile av teorien min». Av senere uttalelser i «Stavanger Aftenblad» fremgår at han ikke selv anser seg kompetent til å foreta beregninger av de krefter ALK var utsatt for på Ekofisk - det må myndighetene innhente fra ingeniørfirma med kompetanse for det.

En journalist i «Stavanger Aftenblad» har gjentatte ganger titulert den dette gjelder som sivilingeniør. Det er en rettsbeskyttet tittel i medhold av en forskrift fra 2005. Da jeg i 2020 tok opp angjeldende ingeniørs rett til å bruke sivilingeniørtittel, sendte han med en attest fra 1969 som ga ham rett til å kalle seg sivilingeniør. Den er etter min mening helt irrelevant.

Min skepsis til ingeniørens faglige kunnskaper gjelder ikke hvilke titler han har. Den skyldes at han i en meningsutveksling for noen år siden i Kielland-nettverket ikke ville akseptere at en driftsmanual for ALK fra byggeverftet som krevet 10 ankere ved bruk av ALK ved oljeboring, ikke nødvendigvis fastsatte et krav om 10 ankere ved bruk som boligplattform, når forankringen var godkjent av spesialfirma for dette, Det norske Veritas og Sjøfartsdirektoratet.

Man trenger ikke en ny kommisjon for å fastslå at både mannskapet og de som overnattet på ALK var utrolig lite oppmerksomme på farene ved situasjonen om bord på ALK, med utvendige dører som ikke var lukket (og til dels ikke kunne lukkes), livbåter og redningsflåter som ikke lot seg løsne, fullstendig mangel på redningsøvelser, osv.). Om det er naturlig for en forening av overlevende og etterlatte å be om gransking av dette i en ny kommisjon, er en annen sak! Jeg ville tro at de beste, ikke minst for de overlevende og etterlatte, ville være at denne siden av saken blir lagt død.

At det fortsatt er sider ved driften av ALK som bør etterforskes videre, eventuelt av politiet, har jeg hevdet gjentatte ganger siden 1986, og i mitt bokmanuskript fra 1986, som i siste utgave av 16. april 1987 er inntatt i min blogg. Dessverre var ikke manuskriptet supplert med det som skjedde i 1986, som ellers fremgår av bloggen.

Jeg fikk halvhjertet støtte fra Kian Reme og ALK-nettverket 28. februar 2020 til gjennomføring av de vitneutspørringer jeg siden 1986 har anbefalt politiet om å gjennomføre mens vitnene ennå lever. Hva han og nettverket mener etter at jeg 25. august 2020 ble bedt om å melde meg ut av foreningen, får fremtiden vise.

Kielland-nettverket har hele tiden holdt på eksplosjonsteorien - at ALK ble ødelagt av en eksplosjon om bord, kanskje som utslag av sabotasje - og at en ny ALK-kommisjon bør bli oppnevnt for å gjennomgå alle sider av saken.

Jeg er for at Riksrevisjonen tetter de mest åpenbare hull i ALK-kommisjonens arbeid, gjennom å sikre politiforklaring fra sentrale vitner som aldri har vært avhørt, og eventuell supplering av tidligere og nye vitner der dette er mulig (les:

hvis de fortsatt lever). Det må være tilstrekkelig at Riksrevisjonen utpeker et politidistrikt, som ikke bør være i Rogaland, til å gjennomføre de avhør som anses ønskelige, gjerne etter de regler som gjelder for sjøforklaringer, med full offentlighet.

Randaberg, 1. oktober 2020

A handwritten signature in black ink, reading "Pål Mitrøm". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

H.r.advokat og konsul emeritus, statsautorisert translator