

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: lørdag 8. desember 2018 15.16
Til: 'postmottak@smk.dep.no'
Kopi: 'siv.jensen@fin.dep.no'; 'postmottak@kud.dep.no'; 'postmottak@kd.dep.no';
'postmottak@sd.dep.no'; 'postmottak@kud.dep.no'; 'postmottak@kmd.dep.no';
'postmottak@hod.dep.no'; 'utenriksminister@mfa.no';
'postmottak@nfd.dep.no'; 'postmottak@asd.dep.no'; 'postmottak@bld.dep.no';
'postmottak@fd.dep.no'; 'postmottak@kld.dep.no';
'utviklingsminister@mfa.dep.no'; 'postmottak@kd.dep.no';
'postmottak@jd.dep.no'; 'postmottak@nfd.dep.no'; 'postmottak@oed.dep.no';
'postmottak@lmd.dep.no'; 'postmottak@kud.dep.no';
'postmottak@kud.dep.no'; 'postmottak@kud.dep.no';
'postmottak@kud.dep.no'; 'postmottak@kud.dep.no';
'postmottak@kud.dep.no'
Emne: PFU - OG USANNHETER OM DEN STØRSTE INDUSTRIULYKKE I NORGE

Gode statsminister Erna Solberg
og hennes statsråder

29. oktober 2016 kunne «Aftenposten», «Bergens Tidende», «Stavanger Aftenblad» og «Fædrelandsvennen» meddele i store oppslag på fremtredende plass at Norges mest alvorlige industriulykke, med tap av 123 menneskeliv, slett ikke var forårsaket av sveisefeil ved byggingen. Kantringen av «Alexander L. Kielland»-plattformen 27. mars 1980 skyldtes feil ved forankringen! Det var derfor ikke en sveisefeil ved veftet CFEM i Dunkerque før leveringen i 1976, som var ulykkens årsak, slik den norske granskningskommisjonen hadde påstått. Avisene, som alle er eid av Schibsted, påsto at plattformen var revet i stykker på grunn av feil ved forankringen i Norge.

Som opplyst av bl.a. Wikipedia var dette en forklaring som ble gitt av bygge-verkstedet CFEM i 1981 i tilsvaret til søksmålet som Phillips-gruppen hadde reist i Paris. «Forklaringen har ikke vunnet allmenn tilslutning», konstaterer Wikipedia, sist oppdatert 8. november 2018. Wikipedia viser også til at professor Torgeir Moan ved NTNU, som var eksperten i den norske ALK-kommisjonen, har gjort analyser som viste at «lastene fra forankringssystemet, uavhengig av bruken, var for små til at det kunne ha ført til bruddet».

Jeg har, på eget initiativ, innhentet en uttalelse fra professor Lars Bergdahl ved Chalmers Universitet i Gøteborg. Han sier (4. juli 2018):

«Det

hävdas att det faktum att man vid uppankningen av Alexander L Kjelland intill Edda 2/7C använt endast 8 förankringslinor av 10 skull ha gjort att krafterna i de använda linorna skulle blivit för stora och på så sätt belastat plattformen över dess strukturkapacitet. Det är osannolikt», mitsem-blogg.com/ALK-ulykken.»

Likevel har 4 aviser i Schibsted-gruppen påstått dette både 29. oktober 2016 (og i Google-referatene fra den tid, som fortsatt lever på nettet), og gjentatt i «Stavanger Aftenblad» (og kanskje andre aviser) så sent som 20. november og 1. desember 2018 at fortøyningsfeil var årsak til ulykken. De har også hevdet at det var konklusjonen til en ekspertgruppe på professornivå oppnevnt av domstolen i Paris. Det siste er usant, og skyldes kanskje at journalisten (i «Stavanger Aftenblad») har sett på en fransk tekst som han ikke forsto, eller at han overså at det var påstandene til CFEM han så på, og ikke ekspertenes konklusjon. Den var nemlig, i oversettelse til engelsk (tilgjengelig i mitsem-blogg.com/ALK-ulykken), på s. 331: «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». Med andre ord: akkurat det same som professorene Torgeir Moan og Lars Bergdahl har konkludert med.

For sikkerhets skyld har «Stavanger Aftenblad» 1. desember 2018 en artikkel der det står: «**Årsak** Offisiell forklaring fra den norske granskningskommisjon er at ulykken skjedde på grunn av et utmattingsbrudd på grunn av en sveisefeil og en sprekk i et stag. D-leggen knakk av. Den franske granskingskommisjonen slo fast at det ikke var sveisefeil som forårsaket ulykken.»

Det ble også påstått i oppslagene til de 4 Schibsted-aviser 29. oktober 2016, og er gjengitt i artiklene på nettet. Også det er usant. Ekspertene oppnevnt av den franske domstol, avga en rapport på 559 sider, der sveisefeilen som forårsaket ulykken er gjennomgått i detalj. Det blir umulig å ta med alt her. På s. 205 konstaterer de franske eksperter at ulykken **startet ved hydrofon-sveisen**, og sier videre: «It is obvious that the inspection of the hydrophone weld could have been more thorough». Når dette leses i sammenheng med den grundige og detaljerte diskusjon om sveisefeilen, over flere hundre sider, er det ikke mulig å se vesentlige forskjeller mellom konklusjonene til de rettsoppnevnte franske eksperter og den norske ALK-kommisjonen med hensyn til årsaken til ulykken.

Det er i spørsmålet om skipsverftets ansvar for ulykken - kjernen i saken i Paris - at det er vesentlig forskjell på konklusjonene til de franske rettsoppnevnte eksperter, som mener at sveisen var så god som man kunne vente å på den tiden. De franske rettsoppnevnte eksperter gir egentlig Det norske Veritas ansvar for ulykken, som de påstår ikke hadde skjedd med et classeselskap med større erfaring med denne riggtypen, som f.eks. Lloyds. De rettsoppnevnte franske eksperter sier helt klart at ulykken ikke ville ha skjedd hvis inspeksjonen ved byggingen og i driftsperioden hadde vært mer grundig, slik at sveisefeilen hadde blitt oppdaget. De franske eksperter stiller også spørsmål om hvorfor rederiet, operatøren og classeselskapet aldri benyttet sin soleklare rett (og plikt?) til inspeksjon av de deler av riggen som vanligvis var under vann, hvilket lett og hurtig kunne gjennomføres i perioder med godt vær. Det var utstyr på riggen, som ledere og gelendere som var montert og hvis eneste hensikt var å gjøre det mulig og kurant å foreta inspeksjon av de deler av plattformen som vanligvis var under vann med riggen i overflatestilling.

Både de franske eksperter og den norske undersøkelseskommissjonen blir merkelig vage i omtalen kravene til kontroll av riggen mellom klasseinspeksjonen hvert 4de år. Det er vel fortsatt personer som husker plakaten på plattformsjefens kontor som viste hva som til enhver tid skulle kontrolleres og hva som gjensto. Kanskje de kan få anledning til å forklare seg til en ny kommisjon, mens de ennå lever?

Jeg anser det som en skandale at disse problemstillinger aldri ble tatt opp av den norske undersøkelseskommissjonen, og at den brukte DnV som konsulent.

Den bitre sannhet, som det bør fokuseres på nå, er at en krangel mellom operatørselskap (som etter norsk lov har hovedansvar for sikkerheten av arbeid på deres installasjoner) og rederiet om småpenger (betaling for den tid en undersøkelse av de nedre plattformdeler ville ta, i realiteten forårsaket den verste industriulykke i norsk historie. Operatørselskapet krevde at riggen skulle gå av rate (miste betaling) hvis en kontroll sommeren 1979 skulle gjennomføres, slik både kapteinen og maskinsjefen forlangte. Maskinsjefen krevde seg flyttet til en annen rigg. Kapteinen tegnet livsforsikring, hvilke han aldri hadde hatt, og ikke diskuterte med sin kone. Han hadde ikke tid nok til å vente med forsikringen til han kom til land! De siste detaljer ble avtalt pr. åpen radiotelefon timer før ulykken, som kostet kapteinen livet. Rederiet økte også sin forsikringsdekning kort tid før ulykken.

At de franske rettsoppnevnte eksperter kom til at byggeverkstedet hadde gjort det som kunne ventes av en sveis på denne tiden, og at ulykken ikke ville ha skjedd dersom Det norske Veritas hadde vært like grundige som Lloyds Register of Shipping, kan gi sterk støtte til gjenopptagelse av granskningen av den mest alvorlige arbeidsulykke i Norge. Det initiativet er mer eller mindre korrumpert av at flere som støtter dette også viser til usannhetene i Schibsted-pressen.

Det kan ødelegge en ellers god sak.

* * *

Jeg har gjentatte ganger oppfordret Schibsted-pressen til å korrigere de usanne påstander, helt fra de først kom på trykk, og mange ganger senere, også i tallrike leserbrev. Med unntak av et leserbrev som ble inntatt i «Stavanger Aftenblad» i 2016, har mine initiativ blitt ignorert.

Jeg snakker fransk relativt flytende, er statsautorisert translatør i engelsk, og har med kystskippereksamen visse basiske maritime kunnskaper. Jeg har gjentatte ganger tilbudt meg å sette meg ned med de berørte journalister og redaksjoner for sakte og rolig gjennomgang av de spørsmål som har blitt tatt opp, og rette feil.

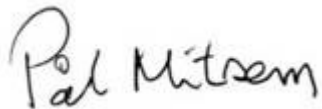
Jeg har vært skeptisk til å ta saken opp med Pressens Faglige Utvalg, hensett til den posisjon som Schibsted-gruppen har. Min tanke var at om offentligheten kunne få beskjed om de faktiske forhold, ville de tale for seg selv.

Da «Aftenposten» hadde en panegyriske leder 13. november 2018, under titelen «Misvisende innlegg bør beklages», med innledningen «Ord og bilder er mektige våpen - misbruk dem ikke».

Lederartikkelen viste direkte til Pressens vær varsom-plakat som en garanti for etikken i det offentlige ordskifte, tenkte jeg at jeg fikk prøve likevel, og smelte av gårde en klage. Den, og den senere korrespondanse, som endte med at PFU ikke vil behandle klagen, er inntatt i mitsem-blogg.com/PFU (for de som måtte være interessert). Usannheter og direkte løgn om Norges største industriulykke gjennom tidene, vil man ikke behandle, heter det i anonyme tilbakemeldinger fra PFU. Det er patetisk, men jeg får vel ta konsekvensen av det! Jeg har gjort min jobb i saken.

Det er vel folk på Stortinget og i Regjeringen som er interessert i faktiske og korrekte opplysninger om den største industriulykke i norsk historie, og det forhold at PFU ikke anser at løgn og usannheter i pressen er «deres bord». Jeg sørger derfor for at de blir informert, og synker rolig tilbake i godstolen.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink that reads "Pål Mitsem". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Pål Mitsem

H.r.advokat em, statsautorisert translatør, kystskippereksamen kl. II