

(Brev 1. november 2016 til samtlige stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer)

## Schibstedsgruppens makt - og maktmisbruk

Man skal sikkert ikke undervurdere Schibstedgruppens makt og evne til å omskrive historien!

Det siste eksemplet er helt nye påstander om årsaken til den største arbeidsulykke i norsk historie, Alexander L. Kielland-ulykken 27. mars 1980, som kostet 123 oljearbeidere livet.

Det ble oppnevnt en undersøkelseskomisjon, som avga en innstilling på 365 sider i mars 1981. Konklusjonen var at ulykken var forårsaket av feil som var gjort ved byggingen av plattformen frem til levering 5. juli 1976. Det er ingen som kan bestride de faktiske opplysninger om de feil som ble avdekket, som er dokumentert gjennom nitidige undersøkelser av Kielland-kommisjonens tekniske konsulent, Det Norske Veritas.

Dessverre inneholder rapporten veldig lite om det inspeksjonsprogrammet som ble laget av verftet og godkjent av rederiet og Det Norske Veritas. Det står således ingenting om den krangelen mellom operatørselskapet og rederiet sommeren 1979 om oljeselskapene skulle fortsette å betale dagrate mens den undersøkelse som ifølge inspeksjonsprogrammet skulle foretas sommeren 1979 pågikk. Rederiet fikk beskjed fra operatørselskapet om at dagraten ville bli kuttet den dagen og de timer som undersøkelsen ville ta, da Alexander L. Kielland plattformen måtte forhales fra Edda-plattformen. Det ville ikke rederiet godta. Kapteinen og maskinsjefen insisterte på at undersøkelsen skulle foretas, men ble ikke hørt av rederiet, som innhentet tillatelse fra Det Norske Veritas til å utsette inspeksjonen.

Det er ingen grunn til å tvile på at feilene som var gjort ved byggingen - sveisesprekker på opptil 70 mm - ville vært oppdaget dersom undersøkelsen hadde skjedd i samsvar med det program som var satt opp og godkjent av alle! Det har ingen aktverdige forklaringer at ALK-rapporten i NOU 1981:11 ikke inneholder noe om dette!

Etter kontakt med Gyldendal Forlag skrev jeg et bokmanuskript om dette med tittelen «Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken». Når det kom til stykket ville ikke/turte ikke Gyldendal Forlag utgi boken. Manuskriptet ble senere sendt til journalister i bl.a. «Aftenposten», «Stavanger Aftenblad» og «Bergens Tidende», men ingen tok hansken opp. Manuskriptet ble deponert i Norsk Oljemuseum, og kan i dag leses av alle som måtte være interessert i [www.mitsem-blogg.com](http://www.mitsem-blogg.com) (der også dette brev er inntatt).

Så var det rolig om saken i et tredvetalls år. Roen ble brutt av Schibsted-gruppen lørdag 29. oktober 2016 med et oppslag over 55 sider i «Stavanger Aftenblad», 4 sider i «Bergens Tidende» (inklusive nesten hele forsiden), 4 sider i «Fædrelandsvennen» og 2 sider i «Aftenposten». Senere har NRK Rogaland og NRK kveldsnytt hevet seg på!

Her presenteres en helt ny årsak til ulykken. Årsaken hverken feil ved byggingen eller manglende inspeksjon etter at plattformen var tatt i bruk. Årsaken påstås å være at operatørselskap og rederi brukte plattformen på feil måte. Den var bare ankret opp med 8 ankere, og ikke 10, slik det var forutsatt fra konstruktørens side. Dessuten hadde mannskapet dårlig kontroll med kreftene på ankrene under forhaling.

Min erfaring fra oljeindustrien og maritime grunnkunnskaper (kystskippereksamen), og inngående kjennskap til Alexander L. Kielland-ulykken gjør at jeg kan karakterisere artiklene i Schibstedpressen som sludder og tøv. De viser da heller ikke til fagpersoner, men baserer seg på løst snakk og teorier som har ridd enkelte av mannskapene i alle år etter ulykken.

At en boreplattform må forankres med 10 ankere skyldes kravet om at den må holdes veldig godt på plass under oljeboring, for å unngå ukontrollert utblåsning. Som boligplattform er det nok med ett anker - en boligplattform kan i prinsippet ligge på svai!

En båt kan bli trukket rundt av for store spenninger på ankerwiren, jfr. ulykken med MS «Bourbon Dolphin» i 2007. Ingen krefter i verden klarer å trekke en flytende plattform rundt. Men hvis man har store nok sprekker i stagene mellom flyteelementene, er en vanlig bølge nok til å få et flyteelement til å bli revet løs. Det var også det som skjedde med «Alexander L. Kielland» i 1980. Den hadde en sprekke rundt  $\frac{3}{4}$  av omkretsen til staget som brast. Jeg tviler ikke på at spenninger i ankerwirene kan ha medvirket; påstanden om at slike spenninger i seg selv kan ha ødelagt plattformen er imidlertid en monumental overdrivelse, som avslører manglende kunnskaper og erfaring.

Hvis man klarer å bygge plattformen uten sprekker i stålet, er det ingen bølger og/eller spenninger i ankerwirene som kan få et stag - i form av en stålsylinder - til å ryke, eller få et flyteelement til å løsne! «Alexander L. Kielland» ble bygget som et gigantisk Mekano-sett, med deler fra et stort antall leverandører over hele Frankrike, og sammensetning på en sandstrand i Dunkerque. Med denne byggemetode har man ingen garanti mot sprekker. Tvert imot, man kan garantere at riggen har sprekker ved leveringen. Derfor blir inspeksjonsprogrammet av største viktighet. Ingen del av dette må utsettes, i alle fall ikke for å spare småpenger.

Det er, ikke uten grunn, sådd tvil om kapteinen virkelig observert en sprekk i staget som brast, slik enkelte vitner har hevdet at han har fortalt. Hans påstand til disse vitner om at han hadde tatt initiativ til en dykkerundersøkelse, ble etterforsket på den måten at en politietterforsker tok en telefon til operatørselskapet, og mottok en telefonisk tilbakemelding om at man der ikke kunne se at noen slik undersøkelse var foretatt. Samtidig var forholdet at en mann i dykkerdrakt på Ekofisk ville vekke like stor oppsikt som en hvilken som helst fotgjenger på Karl Johan.

Hva skal en borger gjøre når han ser at Norges største aviser går sammen om å spre uriktige opplysninger, og nekter å ta inn korrigeringer? Jeg tillater meg i alle fall å blåse i fløyten i dette brevet til samtlige på Stortinget og i regjeringen. Et tilsvarende brev for en måneds tid siden om kommunesammenslutning resulterte i tilbakemeldinger fra 23 stortingsrepresentanter og 3 statsråder - det var over all forventning.

Jeg har selvsagt forsøkt å komme til orde i «Aftenposten», uten hell. Etter å ha fått beskjed fra «Aftenposten» to ganger om at «man har forsøkt å få plass til ditt innlegg, men dessverre forgjeves», bestemte jeg meg for å underrette deg og de andre som får dette brev, med kopi til avisene, om at pressefrihet for Schibsted-gruppen synes å bety frihet til å skrive hva som helst av tøv og tull i en alvorlig sak uten å gi rom for tilbakevisning fra personer som gjennom studier og utredninger kjenner saken ganske godt.

Også Bergens Tidende har unnlatt å trykke brev fra meg om saken. Et hederlig unntak er «Stavanger Aftenblad» som har lovet å innta et leserbrev over 2 sider i morgen. De er ikke uten skyld i at det har blitt en sak. Likevel: Bra!!

«Stavanger Aftenblad» skriver i dag at Kielland-ulykken må utredes på nytt. Kiellandfondets leder, Kian Reme, har fått vid dekning i NRK Rogaland og NRK Dagsrevyen for dette krav. Sjefsetterforskeren i politiet sier til avisen at det ikke har noen hensikt å etterforske ytterligere, for årsaken til ulykken er fullstendig avklart. Det har han rett i. Men grunnene til at feilene ved byggingen aldri ble oppdaget i driftsperioden, og opplysninger som kapteinens og maskinsjefens krav om undersøkelser, har aldri stått på trykk i noe offentlig dokument.

Det forhold at årsaken til ulykken var det en krangel om småpenger mellom rederi og operatørselskap, og det faktum at det aldri ble nevnt i Kielland-rapporten, gjør at det saktens kan være på sin plass å ta en ny runde med en undersøkelseskommisjon og/eller ny politietterforskning. Er ikke det som er nevnt straffbart?

Hensikten må være å få på offentlighetens bord hva som egentlig skjedde mellom operatørselskap og rederi sommeren 1979, da en undersøkelse av de deler av

plattformen som sviktet ble utsatt på ubestemt tid, slik det uimotsagt er redegjort for i «Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken». Utsettelsen skjedde stikk i strid med kapteinen og maskinsjefens krav.

Maskinsjefen krevde og fikk overflytting til «Henrik Ibsen»-plattformen. Kapteinen, som døde i ulykken, tok ut en større livsforsikring, noe han aldri hadde hatt. Den endelige avtalen om denne forsikring ble gjort på telefon ulykkesdagen! Konen ble først oppmerksom på dette da forsikringen ble utbetalt!

Dessuten bør det klargjøres hva som egentlig skjedde med rettssaken i USA der Kian (Odd Kristian) Reme og hans familie og kanskje andre krevde 205 millioner dollar i erstatning for tapet av bl.a. Kian Remes bror. Jeg klarte aldri å forsones meg med Kian Remes utrettelige innsats for å hindre at skadelidte og deres familier skulle fremme sine krav i Norge, for i stedet for å bli med på hans rettseventyr i USA. Som praktiserende advokat var jeg meget skeptisk til den rolle han tiltok seg selv i den sammenheng. En skadelidt person tok kontakt med meg i ettertid, etter at fristen for søksmål i Norge etter Sjøloven var oversittet - han var blitt overtalt av Kian Reme til ikke å be om og motta standard erstatning i Norge, og fikk ingenting i USA!

Jeg har gjentatte ganger oppfordret Kian Reme til å dokumentere hva som skjedde med søksmålet i USA, og da gjerne ved å overlate de sentrale dokumenter til Oljemuseet i Stavanger (slik jeg selv har gjort) eller Statsarkivet i Stavanger, som har adskillige hyllemeter om Kielland-ulykken. Jeg har ikke fantasi til å se noen aktverdige grunner til at han ikke vil gjøre det, men man trenger ikke særlig fantasi til å tenke seg grunner som ikke er aktverdige.

Siste gang jeg selv spurte ham, sa han at jeg skulle få dokumentene, men at han ikke hadde hatt tid til å finne dem frem. Jeg registrerer at han til journalisten i «Stavanger Aftenblad» har sagt at saken rant ut i sanden, fordi advokaten - som kunne tjene over 100 millioner dollar på saken (50 % av erstatningsbeløpet) gjorde en tabbe ved å oversitte en frist. Kanskje lærer man på journalistiskolen at slikt må man ta for god fisk, og at en god journalist ikke nedverdiger seg til krever dokumentasjon, eller spør hvorfor dokumentene i saken ikke er deponert i statsarkivet!

Ved arkiv-søk i "Aftenposten" ser jeg 12. mars 1986 s. 5 at maskinsjefen skal ha opplyst at "Alexander L. Kielland" skal ha ligget ved Eddaplattformen under ypperlige forhold for inspeksjoon fra 1. august til 9. september 1979. Det var ikke slik at været ble for dårlig til å gjennomføre undersøkelsen fra 9 september 1979. Maskinsjefen, som ville være sentral i en slik operasjon, ble overflyttet til "Henrik Ibsen"-plattformen 9. september 1979.

Ved arkiv-søk i «Stavanger Aftenblad» ser jeg at statsadvokat Åsmund Norheim uttalte 15. mai 1986 at «uttalelser fra en person som var maskinsjef om bord på ulykkesplattformen kan føre til at i alle fall deler av ulykken må etterforskes på nytt». Uttalelsene til denne person gikk ut på at han «følte seg redd, og at han - sammen med skipssjefen - ba om at plattformleggene ble undersøkt». «Åsmund Norheim ser alvorlig på denne saken og vil gi den første prioritet», het det da.

Her var vi ved kjernen i saken. Den kunne vært løst der og da hvis Åsmund Norheim hadde gitt instruks til politiet. Ville ikke politiet motta instruks? Hvorfor ikke? Jeg legger til grunn at statsadvokaten ikke hadde ting med større prioritet!

Jeg mener å huske at Norheim har sagt ved en anledning, at han hadde unnlatt å gjøre noe med saken fordi Kian Reme kom sterkt og hardt på banen med krav om at fornyet etterforskning måtte omfatte også hans i utgangspunktet umulige og helt usannsynlige sabotasjeteori - at noen skulle ha ødelagt plattformen med flere hundre menn med dynamitt! Da ble det kanskje for vanskelig og gå inn på det virkelig essensielle i saken?

Dersom en ny kommisjon blir oppnevnt, og dersom den konsentrerer seg om kjernen i saken, kan man kanskje fortsatt få viktige avklaringer. De fleste, men langt fra alle, er fortsatt i live. Blant disse er sentrale personer i Phillips Petroleum Company Norway, som i dag er en mindre del av Conoco Phillips-gruppen. Det er grunn til å tro at de vil forklare seg åpent og sannferdig i dag når det ikke kan influere på deres fremtid hos arbeidsgiver og/eller pensjon. Men de må nok bli spurt, det er fortsatt ikke god tone å fortelle om ting som kan være skadelig for arbeidsgiver.

Men man må ikke bruke tid og krefter på tøvet om at ulykken skyldtes feil ved oppankring og bruk, selv om Schibsted-gruppen, og derved Norges største aviser har gjort så godt de kan med å fortelle!

I ærbødighet

Borger Pål Mitsem, h.r.avokat em.