

ALK-ulykken og Schibsted-pressen

Kort beskrivelse av ALK-ulykken og etterforskningen

27. mars 1980 oppsto et brudd i D-6 staget på 'Alexander L. Kielland'-plattformen som lå inntil Edda 2/7-C plattformen på Ekofiskfeltet i Nordsjøen. Etter kort tid brøt D-leggen, det ene av 5 store tanker som sørget for at plattformen var flytende i sjøen, løs fra de andre leggene. Plattformen veltet, og ble etter en tid liggende opp-ned i sjøen. 123 arbeidere omkom, 89 ble reddet. Det er den største industriulykke i Norge gjennom tidene.

1. mars 1981 fremla ALK-kommisjonen NOU 1981:11 som etter nøye studier av bruddet i D-6 staget konkluderte at en feil ved sveisingen av en hydrofonholder i D-6 staget i Arles hadde etterlatt en sprekke på ca. 70 mm, og at sprekken fikk utvikle seg gjennom tretthetsbrudd til den gikk 3/4 rundt stag D-6. Inne i sprekken fant man rester av overflatemalingen som var påført i Dunkerque, der riggen ble ferdigstilt i 1976. Der er ingen med sakkyndighet som har bestridt konklusjonen til ALK-kommisjonen.

Det er de som uttaler seg som om de utvilsomme mangler som viste seg etter bruddet i D-6-staget ved at dører som burde vært lukket sto på vid vegg, at livbåter ikke lot seg utløse som de burde, osv. skulle være årsaken til ulykken. Det anser jeg som en misforståelse. Det er riktig og viktig at de forhold som medførte at ulykken ble mer alvorlig enn den burde ha blitt blir påpekt og vurdert, men det var likevel ikke årsaken til ulykken. Den utløsende årsak var sveisefeilen som var gjort i Arles.

Godt og dårlig i ALK-kommisjonens rapport

Etter min mening gjorde ALK-kommisjonen en glimrende innsats når det gjelder beskrivelse av de tekniske årsaker til ulykken, som ble oppfattet som hovedmandatet. Jeg har ikke sett saklige innvendinger mot dette.

ALK-kommisjonens beskrivelse av de forhold som gjorde at ulykken fikk større konsekvenser enn den burde ha fått, er noe knapp.

ALK-kommisjonen gjorde en elendig jobb når det gjaldt å avdekke inspeksjonsrutiner og forholdet mellom operatørselskapet, Philips Petroleum Company, og ALK-rederiet, Stavanger Drilling AS. I et bokmanuskript, «Sannheten om ALK-ulykken» nesten nederst i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>, tar jeg dette opp. Boken ble aldri utgitt. Jeg oppfattet at forlaget trakk seg fra å utgi den på grunn av trusler om erstatningssøksmål fra Phillips Petroleum Company, men kan ikke bevise at det var sammenhengen.

Manuskriptet dokumenterer gjennom referat av bevisopptak og annet at kapteinen og styrmannen på ALK-plattformen ville gjennomføre en

sikkerhetsinspeksjon av de deler av ALK som vanligvis lå under vann i en lengre godværsperiode sommeren 1979, men at dette ble nektet av operatørselskaper. Operatørselskapet gikk visstnok med på at rederiet kunne gjøre hva det ville, hvis det bare frafalt å kreve leie for den tid undersøkelsen tok. Hensett til at operatørselskapet i ethvert tilfelle har overordnet ansvar for sikkerheten på feltet, uansett hvilke firma som er involvert, var dette et klart brudd med norsk rett.

Personer som deltok i diskusjonen om dette, som aldri har gitt forklaring om saken, lever fortsatt!

Schibsted-pressens omtale av ALK-ulykken

I årene etter ulykken, og etter at ALK-kommisjonen hadde avgitt sin rapport, har norsk presse stort sett ikke omtalt ulykken og årsaken til denne i det hele tatt.

Et unntak er Schibstedpressen. 29. oktober 2016 hadde Schibstedavisene «Aftenposten», «Bergens Tidende», «Stavanger Aftenblad» og «Fædrelandsvennen» kjempeoppslag om at det var feil forankring, med bruk av 8 ankere og ikke 10, som var årsak til ulykken. «Aftenposten» skrev:

«Franskmennene satte ned sin egen granskningskommisjon, som i 1985 konkluderte motsatt. De pekte på feil bruk av plattformen; Nordmennene hadde slitt Kielland i stykker, skriver Stavanger Aftenblad.... På grunn av en oljerørledning som strakk seg langs havbunnen fra produksjonsplattformen Edda kunne ikke Kielland-plattformen benytte alle de ti ankerfestene.»

Tilsvarende beskrivelser ble gitt i «Bergens Tidende», «Stavanger Aftenblad» og «Fædrelandsvennen».

Påstanden om at feil bruk av plattformen skulle ha forårsaket ulykken er uskjønnsom.

Påstanden om at en fransk granskningskommisjon skulle ha konkludert med at feil bruk av plattformen - feil forankring - skulle ha forårsaket ulykken er blank løgn.

Den franske undersøkelseskommisjon som det vises til er utvilsomt til de 4 rettsoppnevnte sakkyndige i søksmålet reist av Phillips m.fl. mot CFEM m.fl. ved sivilretten i Paris. Så vidt jeg vet foreligger ikke rapporten fra disse sakkyndige noe sted på fransk eller i autorisert oversettelse til norsk eller engelsk (til tross for betydelige anstrengelser fra min side). Det som foreligger er en uautorisert oversettelse til engelsk, i sin tid foretatt av mitt firma Translatørservice AS.

Da påstanden i Schibsted-pressen 29. oktober 2016 om at en fransk granskningskommisjon skulle ha vist til feil bruk av plattformen som ulykkesårsak dukket opp igjen i «Aftenposten» 25. mars 2020 i en kronikk av historieprofessor ved UIS Marie Smith-Solbakken, og i et lengre intervju med

henne i «Stavanger Aftenblad» 28. mars 2020, fant jeg ut at jeg måtte bruke den tid som var nødvendig for å dokumentere at det ikke var riktig at de franske rettsoppnevnte sakkyndige skulle ha vist til feil bruk av plattformen som en mulig årsak til ulykken.

Det er og blir en løgn at de sakkyndige har gitt handelsretten i Paris et råd som påstått. Siden løgnen i reportasjene i Schibstedavisene i 2016 er gjentatt i både Aftenposten og Stavanger Aftenblad i mars 2020, vil jeg for ordens skyld dokumentere hva de sakkyndige ble spurt om og hva de svarte.

Rapporten fra de 4 rettsoppnevnte sakkyndige er tilgjengelig i en uautorisert oversettelse til engelsk i Arkivverket under

<https://filer.arkivverket.no/65f78a8f-225d-45b58de81457a687f707>.

På s. 314 i oversettelsen til engelsk har vi spørsmålet som retten stilte til de sakkyndige (i tråd med argumentene til de franske saksøkte):

3.5.6 Concerning the anchoring and winching conditions “State whether or not the successive anchoring conditions have exerted abnormal and persistent stresses; and, particularly, whether on the one hand repeated winching, on the other hand the fact that the two anchors of leg C were persistently out of service, may, in the long run, and also during the minutes which preceded the accident, have damaged the platform balancing system “in the shape of a star”.

Det må være lov å oppfatte spørsmålet til de 4 rettsoppnevnte sakkyndige slik at domstolen mer eller mindre ba om et svar i tråd med oppfatningen til de saksøkte franske selskaper!

På s. 331 har vi ekspertenes råd til domstolen.

8. 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. However they might have brought the date forward, mainly if errors of manoeuvres were made in the control of tensions of the anchors or during winching operations.

The lack of recordings of the tensions of the anchor lines (see 3.5.6.5.2 below) prevents the experts from being more accurate on this last point.

Det faktiske forhold er, som man vil se, at de franske rettsoppnevnte sakkyndige tok opp og drøftet betydningen av forankringsmåten fra s. 314 til og med s. 331 i sin rapport, og forkastet denne som mulig årsak til ulykken!

At de 4 rettsoppnevnte sakkyndige likevel rådet handelsretten til ikke å godkjenne erstatningskravet fra det amerikanske oljeselskapet Phillips m.fl. mot de franske konstruktører og byggere, skyldtes den teoretiske mulighet at den fatale sprekken kunne ha oppstått ved et sammenstøt eller skade under bygging i Arles, under transport til Dunkerque eller i Dunkerque før leveringen i 1976, selv om man ikke hadde faktiske opplysninger om slike hendelser. Ekspertene la derfor mye av ansvaret på klassifikasjonsselskapene, som skulle kontrollere og godkjenne plattformen, og varsle om kollisjonsskader, osv.. Mye av kritikken rettet seg mot Det norske Veritas, som hadde overtatt ansvaret for klassing og kontroll fra Lloyds under byggingen. Med unntak av journalist Tor Gunnar Torkildsen i Stavanger Aftenbladet er det visst ingen i Schibstedpressen som har fått med seg det ansvar som Det norske Veritas hadde for ulykken. For så vidt har Schibsted-pressen kollektivt bekreftet påstanden til mangeårig informasjonssjef i Statoil, Håkon Lavik, fremsatte i leserbrev til «Stavanger Aftenblad» 4. november 2016, om at Det norske Veritas er hellig og uangripelig i norsk presse.

Selv om de franske saksøkte fikk de franske rettsoppnevnte sakkyndige på sin side, var nok ikke de franske saksøkte helt overbevist om hvordan saken ville ende. Ifølge Stavanger Aftenblad endte søksmålet med at de franske saksøkte betalte et mindre beløp til Phillipsgruppen m.fl., visstnok 10 millioner kroner.

Opphavsmannen til forankringsteorien

Det fremgår ikke noe sted i Schibsted-pressens oppslag 29. oktober 2016 hvem som hadde tipset Schibsted-pressen om at feil ved forankringen var årsak til katastrofen. Det var relativt opplagt at journalistene ikke hadde suget det av eget bryst. Først i «Stavanger Aftenblad» 28. oktober 2019 sies det «at Nils Gunnar Gundersens teori er godt kjent gjennom tidligere artikler», og at han er «hovedmannen bak teorien om at «Kielland» ble operert utenfor de designkriteriene som var grunnlaget for denne type flytende innretning».

Det viser seg at Nils Gunnar Gundersen fremkastet forankringsteorien allerede i leserbrev til «Stavanger Aftenblad» 28. april 1981, bare et drøyt år etter ulykken og måneden etter at ALK-kommisjonen hadde avgitt sin rapport. Av leserbrevet fremgår at han er sjømann eller sjøoffiser. Han skriver også: «Jeg 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».

Det har i alle fall ikke «Stavanger Aftenblad» gjort. I et større intervju 12. november 2016 presenterer journalisten Nils Gunnar Gundersen som sivilingeniør og skipsingeniør og «politiets ekspert ved Kielland-etterforskningen». Det kan kanskje forklare hvorfor «Stavanger Aftenblad» har omtalt ham og hans teori som de har gjort. En elementær kontroll ville vist at han aldri har vært sivilingeniør eller skipsingeniør. Han var heller ikke politiets ekspert - han ble riktignok innkalt eller meldte seg til politiet umiddelbart etter ALK-ulykken, men det endte med at ingen der eller i ALK-kommisjonen ville snakke med ham, fordi han ikke hadde noe relevant å tilføre saken.

Av intervjuet fremgår at han ikke selv kan foreta de beregninger som er nødvendig for å bekrefte eller avkrefte hans forankringsteori. «Myndighetene bør kreve nye beregninger av ankerkrefte i det aktuelle området, ved først å benytte ti, så åtte ankere», sier han i intervjuet.

Sett i lys av dette er det noe underlig at «Aftenposten», og resten av Schibstedpressen, har omtalt ham slik de har gjort. Det savner også saklig grunn at Schibstedpressen så langt har stengt sine spalter for faktiske opplysninger fra meg om at slike beregninger har vært foretatt av i alle fall 7 eksperter på professornivå i Norge (2), Frankrike (4) og Sverige (1).

Hva ha Schibstedpressen gjort med «fake news»?

Det tjener ikke Schibsted-pressen til ære at den har kolportert den løgn som er dokumentert ovenfor, at de franske rettsoppnevnte sakkyndige skulle ha

pekt på forankringsmåten som en mulig eller sannsynlig skadeårsak! Det er dokumentert ovenfor at dette er feil. Jeg synes heller ikke det er akseptabelt at Schibsted-pressen kollektivt har ignorert sikkert 20 forsøk fra min side på å korrigere usannheten gjennom leserbrev (med unntak av en fjert i Stavanger Aftenblad i oktober 1986), selv om det først er i 2020 at jeg har dokumentert hva de rettsoppnevnte franske eksperter uttalte. Sannferdige journalister bør ikke fremsette påstander om årsaken til den største arbeidsulykke i norsk historie som ikke har rot i virkeligheten som ikke har rot i virkeligheten. En redaktør som tar sitt redaktøransvar høytidelig bør ikke sperre avisen for påpekning av de reneste løgner.

I intervjuet med Stavanger Aftenblad 28. oktober 2019 fremgår det at Nils Gunnar Gundersen ikke selv kan foreta beregninger av de krefter ALK-plattformen blir utsatt for når den ligger for anker, og om disse krefter kan overstige det plattformen er bygget for å tåle. Det bør myndighetene få eksperter til å gjøre, sier han, med bruk av henholdsvis 8 og 10 ankere.

Det er visst umulig å få ham, og Schibsted-pressen, til å innse at slike beregninger er foretatt av 7 eksperter på professornivå i Norge (2), Frankrike (4) og Sverige (1), som alle, uavhengig av hverandre har konkludert i soleklare vendinger at bruk av 8 ankere ikke kunne forårsake katastrofen.

De 7 eksperter på professornivå er Torgeir Moan, professor i Marin Teknologi ved NTNU. Han var med i ALK-kommisjonen. Jeg er sikker på at regjeringen gjorde seg ekstra flid for å sikre at man i ALK-kommisjonen hadde en sakkyndig hvis kompetanse var hevet over tvil. Det klarte da også regjeringen! Den eneste som har kritisert ham, så vidt jeg har kunnet registrere, er historieprofessor Marie Smith-Solbakken ved UIS som har tatt ham i skole for å være skråsikker. Men det følger vel med når man har virkelig sakkyndighet? Til Wikipedia opplyser han at man hadde gjort beregninger som viste at lastene fra forankringssystemet var for små til at det kunne ha ført til bruddet.

Direktør Per-Wiggo Richardson i DNV GL, som åpenbart, sammen med staben, har ekspertise på professornivå, sa i intervju med Tommas T. Skretting i «Stavanger Aftenblad» 28. oktober 2019: «Ankerwirene til ALK ville ryke før D6-staget, hvis D6 staget hadde vært uskadd.» Men journalisten lot seg åpenbart ikke overbevise av det (grunnen fikk man først i 2019).

De 4 eksperter som var oppnevnt som sakkyndige av handelsretten i Paris, hvorav én også var metallurg, Marcel Jourdain, Yves Rocquemont, Gerard Thalheimer og Jacques Cure konkluderte, som sitert ovenfor, at kreftene fra forankringen var alt for små til å kunne forårsake ulykken.

En nestor i marin teknologi i Norden, professor Lars Bergdahl ved Chalmers universitet i Göteborg konkluderte i en sakkyndig erklæring som jeg har innhentet fra ham at det var usannsynlig at bruk av 8 ankere i stedet for 10 kunne ha kunnet forårsaket skaden på ALK.

I en artikkel over 1,5 sider i Aftenposten 25. mars 2020 skriver likevel historieprofessor Marie Smith-Solbakken: «En fransk rapport om ulykken godtok sveisefeilen, men påpekte også feil i bruk.» I et intervju over 2 sider i Stavanger Aftenblad 28. mars sier hun: «I 1983 kom ei fransk undersøking til at det var feil bruk av plattformen som var det avgjerande for katastrofen - ikkje berre sveisefeilen.»

At begge deler er løgn, fremgår av referatet fra rapporten fra de franske rettsoppnevnte eksperter ovenfor.

Jeg har bedt om å få beriktige dette i Aftenposten, i et kort leserbrev med 3893 tegn, hvorav det meste er en historisk gjennomgang, som her. Det har avisen nektet, i den form at de har sagt at en beriktigelse ikke må være på mer enn 1200 tegn. Det er så meningsløst at jeg har avstått fra dette. Jeg synes det er for galt at en avis som i 2016 og 2020 har brukt flere fulle sider på ALK-ulykken, og har kolportert de reneste løgner, skal kunne sette slike rammer for en beriktigelse.

Jeg har også tatt den sistnevnte løgner opp med Stavanger Aftenblad, og har bedt journalisten og redaktøren om en beriktigelse. Intet har skjedd der.

Det er vel ingen tvil om at Schibsted-pressens dekning av ALK-ulykken representerer det mest bastante tilfelle av «fake news» i Norge gjennom tidene!

Det håper jeg at pressens egne organer tar opp på skikkelig måte. Et kort leserbrev til «Journalisten» er nektet inntatt under henvisning til corona-krisen. Den som lever får se om Schibstedpressen egne folk finner det riktig å ta det opp, eller om den vekker interesse i de akademiske miljøer som mener noe om presseetikk og «Fake News» i norsk presse.

Randaberg, 9. juli 2020

Handwritten signature of Pål Mitrøem in black ink.

H.r.advokat og konsul emeritus, statsautorisert translatør