

## Pål Mitsem

---

**Fra:** Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>  
**Sendt:** søndag 7. juli 2019 16.35  
**Til:** 'dag-terje.andersen@stortinget.no'; 'svein.harberg@stortinget.no'; 'nils.t.bjorke@stortinget.no'; 'Torgeir-Knag.Fylkesnes@stortinget.no'; 'eva-kristin.hansen@stortinget.no'; 'ulf.leirstein@stortinget.no'; 'bente-stein.mathisen@stortinget.no'; 'magne.rommetveit@stortinget.no'; 'hanne.dyveke.sottar@stortinget.no'  
**Kopi:** 'Marie Smith-Solbakken'; 'Frank Moncrieff'; 'Kian Reme'  
**Emne:** "ALEXANDER L. KIELLAND"-KATASTROFEN - NY GRANSKING OG OVERSETTELSE AV FRANSK SAKKYNDIG RAPPORT  
**Vedlegg:** 20190704 Skjerm brev til SMK om ALK-ulykken.pdf

Gode medlemmer av Stortingets kontrollkomité,

### Flott at Kontrollkomitéen skal se nærmere på ulykken.

Jeg har gjennom en viss tid arbeidet for å få tak i rapporten fra de sakkyndige oppnevnt av Tribunal de Commerce i Paris for å gi retten råd i forbindelse med i søksmålet fra Phillips m.fl. mot Forex m.fl., og for å sikre en autorisert oversettelse av de sakkyndiges rapport fra fransk til norsk.

Min siste henvendelse om dette til statsminister Erna Solberg vedlegger jeg som «20190704 Skjerm brev til Erna Solberg om ALK.pdf». Vedleggene som er nevnt her, og ett vedlegg som ble lagt til senere samme dag, «20161029 Oppslag i Schibsted-aviser.pdf», kan leses og lastes ned fra min blogg, <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> (legg cursor, pilen på skjermen, på det som er blått og trykk på Ctrl og Enter).

Hvis jeg kan være til hjelp for kontrollkomiteen eller andre står jeg gjerne til tjeneste. Jeg er statsautorisert translatør i engelsk. Mitt forsøk i 1990 på å bli statsautorisert translatør også i fransk ble ikke vellykket - jeg strøk på den juridiske delen, men fikk kompliment for den allmenne del, og godkjent også på den tekniske del. Jeg klaget på sensuren, og fikk da godtatt den juridiske del, men ble strøket på allmenne del. Men litt fransk, også teknisk, kan jeg, hvis jeg kan være til hjelp.

Jeg var ansatt i Phillips Petroleum Company i London og Stavanger fra 1972 til sommeren 1979, og kjenner Ekofisk-komplekset og norsk oljeindustri bedre enn de fleste. Jeg hadde ikke noe å gjøre med Alexander L. Kielland-plattformen å gjøre før ulykken 27. mars 1980, men representerte flere service-selskap i straffesaker om manglende opplæring osv. etter ulykken. Jeg tok til slutt også på meg å representere 17 skadelidte/pårørende i det såkalte begrensningssøksmål for Stavanger byrett, med bevisopptak som åpnet opp ansvarsforholdene for ALK-ulykken på en helt ny måte, med opplysninger som aldri tidligere var kommet frem. Dommer i saken og den som sto for bevisopptakene, var byrettsjustitiarius Olav T. Laake. Han har flere ganger har rykket ut til støtte for ny granskning av saken.

Hovedforhandling i sakene fant aldri sted. Phillips Petroleum Company Norway foretrakk å akseptere alle krav jeg presenterte, fremfor å delta i en hovedforhandling, med ny bevisføring. Jeg var derfor tvunget til å trekke erstatningssakene fra retten - det kan man ikke fremme et krav for retten som motparten har akseptert!

Jeg brukte de dager som var satt av til hovedforhandlingen til å skrive en bok, «Sannheten om ALK-ulykken». Forlaget som skulle utgi boken trakk seg, jeg tror etter press fra Phillips Petroleum Company. Dette kan jeg ikke dokumentere. Manuskriptet er i dag tilgjengelig for alle i min blogg, <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>, som dokument «19870416 Sannheten om 'Alexander L. Kielland'-ulykken.pdf» (helt til slutt i kapitlet om ALK-ulykken). Det ble sendt til bl.a. Kåre Willoch og Gunnar Berge, som alltid har stått på for ny granskning av ulykken.

Jeg var ansvarlig for oversettelsen av kommisjonsrapporten om ALK-ulykken, NOU 1981:11, «Alexander L. Kielland»-ulykken, fra norsk til engelsk. Den kjenner jeg derfor godt.

Jeg har ikke tilgang til rapporten fra de 4 rettsoppnevnte eksperter til Tribunale de Commerce i Paris, i søksmålet fra Phillips m.fl. mot Forex m.fl.,. Jeg er ikke sikker på om den er allment tilgjengelig i Norge. Det er opplyst at oversettelsen til engelsk av den franske sakkyndigrapport ble foretatt av mitt firma Translatørservice AS. Den er tilgjengelig i Arkivverket og via <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>.

### **Jeg har mange ganger forsøkt å få politiet, statsadvokaten og riksadvokaten til å gjenoppta etterforskningen av saken**

Min blogg, <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> inneholder rikholdig korrespondanse om dette.

Mitt hovedpoeng har alltid vært at den norske ALK-kommisjonen aldri tok opp det forhold at operatørselskapet nektet rederiet å gjennomføre den undersøkelse som var fastsatt av verftet i vedlikeholdsprogrammet for ALK. Da maskinsjef og kaptein ville undersøke de nedsenkede deler av plattformen i en lengre godværsperiode sommeren 1979, ved å heve riggen så langt opp som mulig i sjøen, ble de nektet å gjøre dette av operatørselskapets ledelse på Edda-plattformen. Operasjonen ville ha nødvendiggjort midlertidig fjerning av gangbroen til Edda-plattformen, slik at mannskap som bodde der og arbeidet på Edda måtte fraktes med helikopter en dag eller to. Det fikk ikke kapteinen og maskinsjefen på ALK lov til av Supervisor på Edda. (Hovedansvaret for sikkerhet i Nordsjøen, også gjennom kontroll av faste og flytende plattformer, ligger hos operatørselskapet og andre deltakere i produksjonslisensen.)

I den diskusjonen, og krangel som fulgte, var DnV involvert som premissgiver for at undersøkelsen kunne utsettes. Det endte med at kaptein og maskinsjef måtte gi seg. Operatøren krevet at rederiet måtte avstå fra fullt vederlag hvis de trakk ALK unna for å gjennomføre den inspeksjon som programmet forutsatte!

Man leter forgjeves i ALK-kommisjonens rapport etter opplysninger om dette! Bevisopptaket i Stavanger byrett i det såkalte begrensningssøksmålet ga gode opplysninger om kontrollen som ble utsatt og ansvaret for det.

Jeg trodde jeg hadde fått statsadvokaten i Rogaland, Åsmund Norheim, med på ny granskning av dette når han til «Stavanger Aftenblad» 15. mai 1986 sa at «... uttalelser fra en person som var maskinsjef om bord på ulykkes-plattformen kan føre til at i alle fall deler av ulykken må etterforskes på nytt». Følgende ble lagt til: «Åsmund Norheim ser alvorlig på denne saken og vil gi den første prioritet». Maskinsjefen ga forklaring ved bevisopptaket - han er død for mange år siden.

Når jeg senere tok opp saken, viste det seg at Kian Reme hadde meldt seg til statsadvokaten med krav om at han også måtte etterforske den umulige eksplosjonsteori som han, og til dels også Kielland-nettverket, kjørte hardt på, i alle fall på denne tiden. Når jeg senere undersøkte saken - jeg har jo også hatt andre ting å holde på med - viste det seg at det bare var eksplosjonsteorien som ble diskutert og avvist, da saken ble henlagt nok en gang av påtalemyndigheten (jfr. <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> «20170206 Svar fra Riksadvokaten.pdf»).

Det er en skandale at ALK-kommisjonen aldri tok opp forholdet mellom operatør og rederi, og det faktum at vedlikeholdsmanualen ble fraveket. Slik jeg ser det, er det gode muligheter for at sprekken i sveisesømmen på staget som brast ville vært oppdaget og utbedret dersom man sommeren 1979 hadde gjennomført den inspeksjon av de nedsenkede deler som driftsmanualen fra byggeverkstedet fastsatte var blitt fulgt.

Jeg erkjenner at jeg på dette punkt er utenfor det jeg kan pretendere at jeg har fagkunnskap om. Dersom påtalemyndigheten hadde fulgt saken opp, slik jeg ba om i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> «20161115 Brev til Riksadvokaten og statsadvokatene i Rogaland.pdf», hadde vi kanskje hatt svar på de spørsmål som Kontrollkomitéen nå vil stille (håper jeg)!

**I alle fall må jeg få lov å uttrykke et håp om at Kontrollkomitéen anbefaler ytterligere granskning av ALK-katastrofen.**

Jeg sender kopi av dette brev til professor Marie Smith-Solbakken ved Universitetet i Stavanger med anmodning om at hun sender kopi av bevisopptakene i Stavanger byrett i 1976 til Kontrollkomitéen, og til meg (slik at jeg kan legge det inn i min blogg - jeg har ikke lenger et skikkelig arkiv fra min tid som advokat). Hun har forsket mer på ALK-saken enn noen andre, tror jeg, og bør være meningsberettiget i forhold til mulig ytterligere granskning av ulykken.

Jeg sender også kopi til ingeniør og jordomseiler Frank Hartmann Moncrieff, Nedre Stokkavei 120 B, 4023 Stavanger. Han har brukt mer tid enn han sikkert vil tenke på i nitidige studier av praktisk talt alt som foreligger om ALK-ulykken. Han vet alt!

Jeg har flere ganger oppfordret statsadvokatene i Rogaland og Politimesteren i Sør-Rogaland (som statsadvokatene i Rogaland har vist til som rette vedkommende) om å sikre et formelt avhør av Bente Synnøve Jonassen Linkjendal, Farmoveien 474, 4520 Lindesnes. Hun var sjef i Stavanger Drilling AS og har uten tvil tatt del i diskusjonene som førte til at rederiet til slutt aksepterte at det måtte frafalle betaling hvis undersøkelsen av skroget skulle gjennomføres slik kapteinen og maskinsjefen insisterte på. Diskusjonen endte med at rederiet, med støtte fra DnV, bestemte seg for å utsette inspeksjonen, hvilket (slik jeg ser det) betydde dødsdom for

123 arbeidere. Hun har aldri vært avhørt av politiet eller ALK-kommisjonen, og er vel en av de få som deltok i diskusjonen som fortsatt lever. Hun må avhøres (eller avgi forklaring til Kontrollkomitéen) før også hun kommer i en situasjon hvor hun ikke lenger kan bidra!

Hvis Kontrollkomitéen skulle bestemme seg for å avhøre vitner, vil jeg også peke på sivilingeniør Kjell Straume, som var teknisk sekretær i ALK-kommisjonen (se NBOU 1981:11 s. 9, 2. spalte). Jeg hadde en lengre samtale (8 minutter) med ham 9. februar 2019 kl. 14.10. Han bodde da i Bygdøy Allé 69 A - det gjør han visst ikke lenger. I samtalen, som dreide seg om ALK-ulykken, ga han spontant uttrykk for at det var en ingeniør i DnV som følte så sterkt på ALK-ulykken at han tok sitt eget liv. Jeg har tilfeldigvis ennå bekreftelsen på samtalen, men den sier jo bare tidspunktet og varigheten. Han har imidlertid bekreftet at han sa til meg at en ingeniør i DnV tok livet sitt på grunn av ulykken i en samtale med professor Marie Smith-Solbakken - han sa til henne at han regnet med at jeg visste om det, og at det derfor var uproblematisk å vise til det. Til Marie Smith-Solbakken sa han at han ikke husket hva ingeniøren het. Mon det! Kjell Straume kan kanskje oppklare mysteriet om hvorfor DnV slapp så billig fra ALK-kommisjonens rapport - i motsetning til rapporten fra de rettsoppnevnte franske sakkyndige, som nærmest gir DnV ansvar for ulykken, jfr. «<http://www.mitsem-blogg.com/421491453> 20190209 ALK og DnV.pdf».

Hvilken betydning kan selvmordet ha? Vi snakker om en ulykke der 123 menn omkom. Jeg synes ikke vi kan være så fintfølede at vi unnlater å forfølge selvmordet og grunnene til det! Jeg vil ikke med det si at jeg uten videre aksepterer at en ingeniør - på ett eller annet nivå i en stor pyramide - med rette kan bebreide seg selv for ulykken. For alt jeg vet kan han ha varslet ledelsen i DnV om manglene ved arbeidet som DnV gjorde på plattformen, og bedt om mer ressurser, osv. Han kan endog ha varslet om at en ulykke kunne skje! De har vel arkiver i DnV?

Jeg synes ikke vi har råd til å være så fintfølede at vi ikke følger opp den opplysning som Kjell Straume bevislig kom med til meg! Hvis det kan kaste lys over ulykken, ser jeg det som vår plikt å finne ut av det! Har Kontrollkomiteen noen oppfatning om dette?

Siden jeg nå har anbefalt to personer, som jeg tror kan bidra positivt til komitéens arbeid vil jeg ikke unnlate å si at jeg åpent, også i møter, har kritisert flere sider av virksomheten til ALK-nettverket, under ledelse av Kian Reme. Jeg var i tiden etter ulykken meget skeptisk til Kian Remes betydelige aktivitet for å få med seg overlevende og etterlattes på umulige søksmål i USA, snarere enn å melde sine krav i begrensningssøksmålet for Stavanger byrett. Han hevder å ha fått råd om dette av advokater i Stavanger, men har unnlatt å etterkomme min anmodning om dokumentere at slike råd faktisk ble gitt, hvilket jeg ikke kan forstå. Da toget var gått i Stavanger byrett - poenget med begrensningssøksmål er at krav må meldes innen en viss frist, og at de ellers faller bort - fikk jeg henvendelse fra i alle fall én oljearbeider som kom for sent i Norge, og heller ikke fikk noe i USA. Jeg har ellers reagert på hans støtte til sabotasje-teorien (at ALK ble ødelagt ved sprengning med dynamitt) og fortøyningsteorien (at plattformen ble revet i stykker på grunn av feil forankring). Det er mulig at han, i likhet med «Stavanger Aftenblad», har kommet til at mangelfull kontroll fra DnV side er årsak til ulykken, slik jeg hevdet i bokmanuskriptet fra 1985.

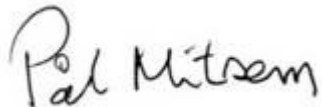
**Ikke gi meg rett i min mistanke**

En menneskealder som advokat har gjort meg til en skeptisk person. Jeg ser jo at det kan være en viss mulighet for at Kontrollkomiteen tar saken for å understreke viktigheten av saken, svarere enn for å bidra til avklaring av ulykkesårsak, eller for å be Justisdepartementet om ny granskning.

Jeg er jo klar over at man kan skrive til øyet blir bløtt om den tid som har gått etter ulykken, og at alt bør få ligge i fred!

Jeg håper jo at det ikke er det som vil skje, særlig i lys av de løgner som deler av norsk presse har bidratt med om ALK-ulykken, jfr. vedlagte brev til statsminister Erna Solberg, SMK. Min far sa alltid når han hørte noe nytt: Er pressen informert. Jeg legger for ordens skyld til at dette rev også er sendt i kopi til berørte aviser.

**Stavanger, 7. juli 2019**



**Pål Mitsem**

**H.r.advokat em, statsautorisert translatør engelsk**

**Medlem av Stortinget Presselosje, 1965-67**