

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: mandag 1. april 2019 22.45
Til: 'post.sor-vest@politiet.no'
Emne: BEGJÆRING OM NY ETTERFORSKNING AV ALK-ULYKKEN
Vedlegg: 20190208 Sentrale puinkter med oversettelse til norsk.pdf; 20190330 SMS'er med Tor Gunnar Tollaksen.pdf

Politimester Hans Vik

Begjæring om ny etterforskning av ALK-ulykken

Som du sikkert vet var havariet av «Alexander L. Kielland»-plattformen 27. mars 1980 den største industriulykken i norsk historie. Den ble etterforsket raskt og effektivt av ALK-kommisjonen, som avga sin rapport 1. mars 1981, NOU 1981:11. Etter at plattformen var snudd i september 1983 kom NOU 1983:53 Alexander L. Kielland-ulykken - Tilleggsuttalelse. Phillips-gruppen gikk til søksmål mot konstruktøren og verftet ved handelsretten i Paris, som 17. mai 1982 oppnevnte 4 eksperter til å gi råd til handelsretten i saken. De sakkyndige avga rapport 1. juli 1985. Rapporten ble oversatt fra fransk til engelsk, visstnok av Translatørservice AS, som jeg den gang eide og drev. «Linker», d.v.s. dataadresser, til oversettelsen av de franske eksperter rapport og vedlegg i Riksarkivet er tilgjengelig i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>.

Spørsmålet om gjenopptakelse av etterforskningen, i alle fall deler av denne, har vært reist flere ganger, og er fortsatt et aktuelt tema, som bl.a. ble diskutert på Kielland-nettverkets årsmøte 30. mars 2019.

Undertegnede gjorde en henvendelse til statsminister Erna Solberg m.fl., jfr. <http://www.mitsem-blogg.com/421491453> «20181208 Brev til Erna Solberg m.fl.». Hun sendte henvendelsen videre til Justisministeren 12. desember 2018, og ba ham svare. Svaret 17. januar 2019 var negativt, og begrenset til en underretning om at «Justisdepartementet ikke har planer om å initiere nye undersøkelser av forholdene rundt Alexander Kielland-ulykken».

I «Stavanger Aftenblad» 15. mai 1986 sa statsadvokat Åsmund Norheim til «Stavanger Aftenblad»: «...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». Hele saken ble dog lagt bort med bemerkninger som var begrenset til den (etter min mening) umulige eksplosjonsteorien, som Kian Reme sto sterkt på at måtte undersøkes videre hvis statsadvokaten likevel skulle undersøke saken ytterligere!

Jeg har vært i kontakt med førstestatsadvokat Harald Grønlien om oppfølging av statsadvokatembetets løfte i 1986 om gjenåpning av etterforskningen, men har fått beskjed om at dette må tas opp med politiet i det område det gjelder, hvilket jeg herved gjør.

Det som er nytt i 2019

Det som er nytt i saken nå, er at DnV kan ha et betydelig medansvar for ulykken!

Nøye gjennomgang av rapporten til de franske rettsoppnevnte eksperter viser at disse gir DnV et betydelig medansvar for ulykken. Dette er, så vidt jeg vet, helt nytt for de som har prøvd å følge med i saken. Det har aldri vært rapportert i noen norsk avis, så vidt jeg vet, selv om de franske eksperters rapport har vært tilgjengelig i lang tid, også på engelsk.

Vår lokale avis, «Stavanger Aftenblad», har begrenset seg til å kolportere den såkalte fortøyningsteori - at plattformen ble revet i stykker på grunn av feil ved fortøyningen - noe skipsverftet lanserte til sitt forsvar i rettssaken i Paris. Ingen med sakkyndighet har støttet dette. Tekniske eksperter på professor-nivå i Norge, Frankrike og Sverige har avvist fortøyningsteori fullstendig. Det er det mest outrerte eksempel, på «fake news» i norsk pressehistorie.

Tidlig i 2019 ble jeg, som følge av undersøkelser i forbindelse med polemikken med «Stavanger Aftenblad» klar over at de franske rettsoppnevnte eksperter ga DnV et betydelig ansvar for ulykken. Det viktigste her er inntatt i vedlegg «20190208 Sentrale punkter med oversettelse til norsk.pdf».

Dette tok jeg opp i en lengre telefonsamtale med sivilingeniør Kjell Straume, Bygdøy Allé 69 A, 0265 OSLO, for en drøy måned siden. Kjell Straume arbeidet sammen med professor Torgeir Moan ved Institutt for marine konstruksjoner ved NTH i Trondheim, og var ingeniør-kyndig sekretær for ALK-kommisjonen. Torgeir Moan var den norske kommisjonens ekspert på tekniske spørsmål.

Jeg påsto på basis av vedlegget at DnV hadde et ikke uvesentlig ansvar for ALK-ulykken. Dette oppfattet jeg at Kjell Straume bekreftet. Han sa at en ingeniør i DnV tok sitt eget liv på grunn av ALK-ulykken, som han følte et visst ansvar for.

At han sa dette kan bekreftes av professor Marie Smith Solbakken ved UIS. Hun har lagt ned et stort arbeid for å dokumentere ting som ikke har vært allment kjent rundt ulykken, og jeg underrettet henne om hva Kjell Straume sa til meg. Hun tok dette opp i et avtalt intervju med Kjell Straume, som så vidt jeg har fått forklart ikke gjorde noe forsøk på å benekte sin uttalelse til meg. Han skal ha sagt at han regnet med at jeg var kjent med dette fra før. Han ville dog ikke si navnet på ingeniøren!

At ALK-ulykken var en stor og alvorlig sak for DnV, ligger i sakens natur. At den ble oppfattet som så alvorlig at en medarbeider tok sitt eget liv, var ukjent for meg, men åpenbart ikke for Kjell Straume.

At dette med selvmord er et kildent tema, fremgår av vedlegg «20190330 SMS'utveksling med Tor Gunnar Tolleksen.pdf». Jeg ville forhindre at det for allmennheten skulle se ut som om selvmordet var alt jeg var interessert i, og insisterte på at det skulle presiseres at jeg var interessert i det DnV gjorde på ALK. Når det i dag kom i avisen, var henvisningen til selvmordet luket vekk! Det viser vel hvor kildent dette tema er!

Når det imidlertid gjelder å avklare årsaken til en ulykke der 123 arbeidere omkom, og det endog for nær 40 år siden, kan man ikke tillate seg å være så varsom at man ikke kommer til bunns i saken! Hvis det er dokumentasjon i DnV's arkiver som kan avklare dette, må det være påtalemyndighetens ansvar om få det på bordet. Det kan jo også være folk i nærmiljøet som har en legitim interesse i å tilbakevise at ingeniøren virkelig hadde et ansvar, gjennom å peke på hva som er sagt i korrespondanse med overordnede, osv.! Her er alt mulig, helt til at ingeniøren som tok sitt liv hadde advart ledelsen i DnV om det som kunne skje hvis ikke større ressurser ble stillet til rådighet.

For å sikre opplysning av saken - ALK-ulykken - vil jeg sterkt oppfordre politimesteren om å sikre avhør av meg, Maria Smith Solbakken og Kjell Straume, uten opphold! Det bør også tas skritt til å hindre at dokumentasjon forsvinner i DnV, før det er sikret av påtalemyndigheten.

Viktige personer som aldri har blitt avhørt

Det er min oppfatning at hovedårsaken til ALK-ulykken er at kaptein og maskinsjef ble nektet å foreta inspeksjon av de nedre delene av ALK av rederi og operatørselskap. Kapteinen og maskinsjefen insisterte på å gjennomføre den kontrollen som var tidfestet i driftmanualen fra byggeverkstedet til sommeren 1979. Phillips Petroleum Company Norway, som var operatør nektet rederiet å gjøre noe som ville medføre at gangbroen til Edda-plattformen ble fjernet. Det kunne medføre behov for helikopter-transport av arbeidere på Edda-plattformen som ellers kunne bruke gangbroen, og nektet kaptein og maskinsjef å foreta undersøkelsen uten at rederiet også oppga krav på dagleie for plattformen for den tid gangbroen var fjernet!

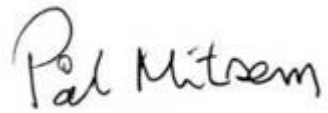
Dette er relativt utførlig omtalt i mitt bokmanuskript «19870416 Sannheten om Alexander L. Kielland-ulykken.pdf», som er inntatt i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>. Slik jeg oppfattet det, truet Phillips Petroleum Company Norway forlaget med erstatningskrav hvis bok manuskriptet ble utgitt! Det skjedde derfor ikke!

Kapteinen tegnet en livsforsikring, noe han aldri hadde hatt. Konen var helt ukjent med det! Maskinsjefen krevet seg overflyttet til annen plattform, og ble det! Rederiet øket som kjent sine forsikringer betydelig kort før ulykken!

En person som var tett på i alt dette, og så aldri har vært avhørt av politiet eller ALK-kommisjonen, er Bente Synnøve Jonassen Linkjendal, Farmoveien 474, 4520 Lindesnes. Hun begynte sin karriere i Stavanger Drilling, rederiet som eide og drev ALK, som mannskapssjef, og endte som skipsreder og administrerende direktør. Hun vet alt, men synes visst hun har hatt

ubehag nok med ALK-saken som det er, og vil ikke si noe i saken frivillig. Hun bør avhøres av politiet uten opphold!

Randaberg, 1. april 2019

A handwritten signature in black ink that reads "Pål Mitsem". The signature is written in a cursive style with a large initial "P".

Pål Mitsem

H.r.advokat em, statsautorisert translatør engelsk