

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem
Sendt: lørdag 10. oktober 2020 15.29
Til: debatt@aftenbladet.no
Kopi: tmitsem@hotmail.com
Emne: Avklaringer om ALK-havariet?

Avklaringer om ALK-havariet?

Et leserbrev 9. oktober 2020 fra 3 tidligere ansatte i rederiet som fikk bygget og drev ALK, Stavanger Drilling AS, pretenderer å gi avklaringer om ALK-havariet på 4 punkter.

På tre av punktene, eksplosjonteorien, ankerline teorien og snuing av vraket kan jeg ikke se at det fremkommer noe nytt av betydning.

Det fjerde punktet - var sprekken kjent? - inneholder en udokumentert påstand om at det ikke medførte riktighet at kaptein Torstein Sæd skulle ha kjent til «sprekken» og at han skulle ha rapportert dette til rederiet.

Det faktiske forhold er at kapteinen kone, flere av kapteinens nærmeste og en uavhengig logoped som behandlet en datter alle under ed forklarte seg om kapteinens uro i et bevisopptak etter at kommisjonens rapport forelå. Logopeden ba om å få forklare seg til kommisjonen fordi viktige ting kapteinen hadde fortalt ham åpenbart ikke var kjent for kommisjonen. Konen ble innkalt til å gi forklaring i bevisopptak i Stavanger byrett flere ganger, men unnlot å møte under henvisning til legeerklæringer. Til slutt fikk byretten en avtale om at hun skulle gi forklaring i sitt eget hjem. Hennes, og andres krystallklare forklaring om kapteinens store og voksende uro på grunn av ting han hadde observert og rapportert til rederiet om, uten at noe skjedde, fjernet enhver tvil om at kapteinen nærret stor uro for ting han hadde observert og rapportert. Omstendighetene viste også at det ikke var noe ønske, i alle fall ikke fra kapteinens kone, om å få gi en forklaring om saken for å styrke noe krav fra henne.

Her er vi ved to sider av saken som brevskriverne kanskje kunne ha avklaret nærmere, og som man må håpe at Riksrevisjonen klarer å kaste lys over:

1. Er det riktig at kommisjonens hovedfokus i de første møter ikke var hva man kunne sikre av dokumentasjon fra operatørselskapet og rederiet, men snarere var hvordan man skulle hindre offentligheten i få vite hva kommisjonen gjorde eller ikke gjorde?
2. Er det riktig at hverken politi eller kommisjon foretok noen gjennomgang eller beslag hverken hos rederi eller operatørselskap?

Spørsmålet synes ytterst relevant for den gjennomgang og vurdering av myndighetenes behandling av ALK-ulykken som Riksrevisjonen er utpekt til å gjøre.

I alle fall én av de tre brevskriverne, Bente Jonassen Linkjendal, som begynte i rederiet so mannskapssjef og som steg i gradene til hun ble den ansvarlige reder har kjennskap til alt som skjedde da rederiet sommeren 1979 lot seg presse til å stanse kaptein og maskinsjef når de ville foreta sikkerhetsinspeksjon av bl.a. staget som brast i henhold til det inspeksjonsprogram som verftet CFEM hadde etablert for riggen. Det er viktig at hun bidrar til offentlighet om det press som operatørselskapet åpenbart har utøvet mot rederiet for å få til en situasjon der riggen måtte gå av rate hvis man skulle gjennomføre inspeksjonen som både kaptein og maskinsjef ønsket å foreta. Etter norsk lovgivning er det operatørselskapet som har hovedansvaret for sikkerheten på oljefeltet, og det er uhørt at det bruker sin makt til å hindre en sikkerhetsrelatert undersøkelse som kaptein og maskinsjef ønsker å foreta.

Det er en skandale at ALK-kommisjonen overhodet ikke tok opp dette, og at en så sentral person som Bente Jonassen Linkjendal aldri ble avhørt av hverken politi eller kommisjon.

Det er også synd at disse tekniske eksperter i leserbrevet stanser med å si at bruddstedet på plattformen ligger 22 meter under vann i operativt dyptgående (vanlig drift?) og 18 meter under vann i hardt vær. Det som har interesse er selvsagt om skadestedet ligger under vann når riggen er tatt opp til minste dyptgående, i godværsperioder. Jeg ser frem til avklaring av dette fra Riksrevisjonen, og til fokusering på at plattformbena var utstyrt med innvendige ledere og trappehåndtak nettopp for å muliggjøre slik inspeksjon som kaptein og maskinsjef ville foreta sommeren 1979.

Det er også synd at to av brevskriverne, en tidligere plattformsjef på søsterriggen Henrik Ibsen og daværende teknisk sjef i rederiet overhodet ikke har kommentarer til de skandaløse forhold på ALK (og vel også på Henrik Ibsen), med dører fra hotellblokken mot sjøsiden som aldri var lukket, og til dels ikke kunne lukkes, betydelige feil og mangler ved livbåter og redningsflåter, og fullstendig fravær av evakueringsøvelser.

Det er et tankekors at mannskapet på ALK, og de som bodde der fra tid til annen, aksepterte de betydelige mangler som vel alle kunne observere med manglende lukking av dører ut mot havet, og livredningsutstyr som aldri ble testet og sviktet da folk ville ta dem i bruk under ulykken.

Pål Mitsem, Randabeerg