

## Pål Mitsem

---

**Fra:** Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>  
**Sendt:** søndag 12. mai 2019 14.01  
**Til:** 'lars.helle@aftenbladet.no'  
**Kopi:** 'tommas.t.skretting@aftenbladet.no'; 'ellen.kongsnes@aftenbladet.no'  
**Emne:** ALK  
**Vedlegg:** 20190208 Sentrale punkter med oversettelse til norsk.pdf

Gode Lars Helle,

«Radikal åpenhet veien å gå for journalistikken», heter det i «Aftenposten» i dag.

Det gjelder vel særlig egne feil.

Mitt tilbud om å sette meg ned i ro og mak, på terrassen der jeg bor, med kaffe og vafler, for sakte gjennomgang av rapporten til de franske rettsoppnevnte sakkyndige, gjelder fortsatt - også for TTS og EK (og LH).

At ankerlineteorien ikke lenger gjelder, kan man kanskje slutte av at Aftenbladet har omtalt ALK-ulykken i alle fall 10 ganger, uten å nevne den (selv om EK har avvist sammenhengen). Det er vel nesten pinlig at Wikipedia har en grei omtale som forkaster «ankerline-teorien», uten at Aftenbladet er nevnt med ett ord. Ingen med rimelig sakkyndighet har gitt støtte til teorien, som har vært kolportert til hele Schibsted-pressen (uten at Aftenbladet noen gang har fremhevet opphavsmannen, NGG, med god grunn!)

De franske rettsoppnevnte sakkyndige slår på s. 331 i sin rapport, oversatt til engelsk, fast at «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». Jeg anbefaler EK (og TTS og LH) å lese dette og åpne «linken» til de rettsoppnevnte franske sakkyndige som ligger klar for alle i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>.

Når det gjelder benektelsen av det forelå sveisefeil, er den riktig hvis man legger til ordet «erstatningsbetingende» foran ordet «sveisefeil» som årsak til ulykken. De franske sakkyndige omtaler mange steder «den faktiske sprekk i D-6», først i punkt 0.1.2., underpunkt (-) 10, der de sakkyndige blir bedt om å uttale «Når det gjelder den faktiske sprekk» «om ansvar ble pådratt». Sprekken, som årsak til ulykken, omtales her og ellers i rapporten som et faktum. De franske sakkyndige går etter min mening ganske langt når de avviser ansvar for sprekk, som de spekulerer på om kan ha oppstått ved at noe har støtt mot D-6-leggen (selv om det må ha skjedd under byggingen og selv om det ikke er merker etter eller opplysninger om noe sammenstøt).

Hovedpoenget er likevel at sprekk som forårsaket ulykken omtales som et faktisk forhold, som ingen kan bestride. På s. 205 konstaterer de franske eksperter at ulykken startet ved

hydrofon-sveisen, og sier videre: «It is obvious that the inspection of the hydrophone weld could have been more thorough».

Når det gjelder ansvaret for ulykken peker de franske sakkyndige nokså direkte på DnV, og går nokså langt i å påstå at ulykken ville vært unngått hvis ikke oppdraget med klassingen (og derved kontrollen) var blitt overført fra Lloyd's Register of Shipping (som første hadde kontrollfunksjonen) til DnV, som blir omtalt i overraskende skarpe vendinger. Jeg viser til vedlegg «20190208 Sentrale punkter med oversettelse til norsk.pdf».

Er tausheten til Aftenbladet et bevis for at Håkon Lavik hadde rett når han omtalte DnV som «hellig og uangripelig» i et leserbrev i Aftenbladet 20161104. Er det deg, Lars Helle, som har etablert uangripeligheten som et redaksjonelt prinsipp, eller er bare anatema å gi meg rett i noe som helst?

Eventuell omtale av at en ingeniør i DnV tok livet sitt på grunn av ALK-katastrofen, kan kanskje bringe sannheten opp i dagen - at han gjentatte ganger hadde advart ledelsen i DnV om de risiki de anvendte metoder medførte?

Det er vel i alle fall et spørsmål om hvor fintfølende man bør være i forhold til årsaken til en ulykke som forårsaket tap av 123 menneskeliv.

Men, det greit nok for meg at man venter med hele problemstillingen til jeg kan fremlegge den i en bok!

Alle kan gjøre feil. Jeg tror storhet ligger i evnen til å innrømme feil! Også for redaktører og journalister, med radikal åpenhet!

Jeg tror ikke det svekker posisjonen i Schibsted-systemet at det skjer!

Med vennlig hilsen



Pål Mitsem