

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: onsdag 1. mai 2019 15.41
Til: 'postmottak@smk.dep.no'
Emne: OVERSETTELSE AV RAPPORTEN TIL DE FRANSKE RETTSOPPNEVNT EKSPERTER TIL NORSK
Vedlegg: De rettsoppnevnte franske eksperters omtale av DnV.pdf

Gode statsminister Erna Solberg,

1. SPØRSMÅL OM NY ETTERFORSKNING AV ALK-ULYKKEN

Jeg var meget glad, og litt overrasket, over at du reagerte så raskt og relevant på mitt brev av 8. desember 2018 til regjeringen og Stortinget med oppfordring til ny etterforskning av den største industriulykke i Norge, 'Alexander L. Kielland'-ulykken 27. mars 1980.

En medarbeider på SMK skrev til JD. Etter litt frem og tilbake fikk jeg i brev 20190117 (som er blitt min måte å skrive datoer på) beskjed om at «Justis- og beredskapsdepartementet ikke har planer om å initiere nye undersøkelser av forholdene rundt Alexander Kielland-ulykken».

Helt greit! Jeg skriver *ikke* for å få omgjort dette!

2. SPØRSMÅL OM OVERSETTELSE TIL NORSK AV DELER AV RAPPORTEN TIL DE FRANSKE RETTSOPPNEVNT EKSPERTER

Når jeg nå griper til pennen, er det for å etterlyse oversettelse til norsk av rapporten fra de franske rettsoppnevnte eksperter.

Rapporten omtales regelmessig i norsk presse, som den franske kommisjonsrapport.

Det er helt feil. Den franske regjering oppnevnte aldri noen kommisjon for å kaste lys over årsakene til ulykken.

Verre er det at mangelen på oversettelse til norsk gjør det mulig for aviser uten ansvarlig redaksjonell ledelse å påstå hva som helst om hva de rettsoppnevnte franske eksperter har konkludert med. Flere eksempler på dette vil bli dokumentert nedenfor.

Det var den franske handelsretten i Paris som 19820517 oppnevnte 4 eksperter med bakgrunn i maritime og tekniske fag til å gi råd om det som var handelsrettens utfordring, å avgjøre om de franske konstruktører og byggere hadde utvist erstatningsbetingende uaktsomhet.

De avga sin rapport 19850701. Den er oversatt til engelsk, visstnok av Translatørservice AS, et selskap jeg stiftet 19790927. Den er tilgjengelig i Arkivverket (og via Arkivverket i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>).

De franske eksperterers vurdering av ulykkens årsak svarer helt til det som også ALK-kommisjonen i Norge kom til. Årsaken var en sveisefeil gjort ved det franske byggeverksted i Dunkerque. Slik jeg har oppfattet det var det full overensstemmelse mellom konklusjonene til den norske ALK-kommisjonen og konklusjonene til de franske rettsoppnevnte eksperter.

Når det gjaldt mulig erstatningsansvar ble dette avvist av de franske rettsoppnevnte eksperter. Det var aldri noe tema for den norske ALK-kommisjonen - den skulle bare uttale seg om årsaken til ulykken, uten å vurdere mulig rettslig erstatningsansvar.

Hovedkonklusjonen til de franske rettsoppnevnte eksperter, slik jeg oppfattet den, var at det var en feil med sveisen i det stag som brast og at den var ulykkens årsak. Denne feilen ble ikke oppdaget under byggingen. Den fikk lov å utvikle seg i årene frem til ulykken skjedde, fordi den aldri ble oppdaget av mannskap, rederi eller klassifikasjonsselskapet. De franske eksperter kom til at sveisefeil som dette under byggingen måtte man regne med på dette tidspunkt. Det var derfor ikke erstatningsbetingende for konstruktør eller byggeverksted at feilen fikk lov å utvikle seg uhindret, og uten å bli oppdaget, i den lange tid som gikk fra byggingen til katastrofen.

Feil som dette måtte man, slik de franske eksperter så det, eliminere gjennom rutiner for kontroll av sveise-sømmene under byggingen og under driften, og ikke gjennom erstatningsansvar for bygge-verkstedet.

Hva den norske ALK-kommisjonen måtte mene om dette vet man ikke. Det lå egentlig utenfor rammen av oppdraget til den norske ALK-kommisjonen. Det kan utvilsomt være av interesse for en eventuell ny norsk ALK-kommisjon, hvis en slik blir oppnevnt, men det er en annen sak.

Det har tilsynelatende gått helt under radaren i norsk presse og offentlighet at de franske eksperter uttaler nokså direkte at feilen, og katastrofen, sannsynligvis ville vært unngått hvis ALK var blitt klasset av Lloyds Register of Shipping (eller av American Bureau of Shipping) og at DnV (som overtok klassingen fra Lloyds under byggingen) hadde andre og mindreverdige metoder som blir kraftig kritisert av de franske eksperter!

Jeg vedlegger et utdrag fra rapporten til de franske rettsoppnevnte eksperter, med oversettelsen til engelsk slik den er i Arkivverket, og med min uautoriserte oversettelse av denne til norsk (jeg er statsautorisert translatør i engelsk, men oversettelsen blir først autorisert når jeg har satt på mitt stempel på denne), jfr. «20190108 Konklusjoner i den franske ekspertuttalelsen.pdf»

Om det hadde vært naturlig at pressens og offentlighetens radar hadde fanget opp at en ingeniør i DnV, med et visst ansvar i saken, tok sitt eget liv, er et spørsmål for seg. Min kilde for dette oppfatter jeg som 100% sikker, og jeg kan gjerne redegjøre for dette, nå eller senere.

Jeg har varslet statsadvokatene i Rogaland om saken, men angivelse av hvem som bør avhøres (min kilde og personer som har snakket med kilden, og en sentral person i rederiets ledelse som aldri har vært avhørt av politi eller kommisjon) og hvilke dokumentbevis som bør sikres før de kan ødelegges eller forsvinne. Statsadvokaten sa at det måtte tas opp med politiet i det aktuelle området. Jeg har da også tatt det opp med politimesteren i Sør-Vest Politidistrikt. Jeg har oppfattet det slik at ingen har gjort noe med saken!

Mange vil vel mene at et mulig selvmord av en person som følte ansvar for saken, **bør** gå under radaren, Når det imidlertid gjelder ansvaret for en industriulykke som medførte at 123 arbeidere omkom, er det vel likevel et spørsmål om hvor fint-følende man bør være.

Det er jo heller ikke sikkert at DnV-ingeniøren som tok sitt eget liv virkelig var den ansvarlige. Han kan jo, for alt jeg (og sikkert også min kilde) vet, ha varslet ledelsen i DnV flere ganger, skriftlig og muntlig, om behovet for flere ingeniører i kontrollavdelingen og bedre metoder. En nærmere granskning kan bety fullstendig rensking av hans ettermæle. Jeg har ikke den tillit til DnV, eller noe selskap, at de går ut med slike selvskudd hvis allmennheten sover.

Det virkelige ansvar ligger nok, i alle fall, lenger opp i kjeden, som har ansvar for organisering av arbeidet.

Det er heldigvis ikke nødvendig at det bli tatt stilling til dette på det nåværende tidspunkt.

Spørsmålet om DnV's mulige ansvar i saken, og sikring av bevis for dette (beslag i arkiver, osv.), er en utpreget politimessig avgjørelse som det kan tas stilling til når og hvis videre etterforskning blir iverksatt.

3. SPØRSMÅL OM OVERSETTELSE TIL NORSK AV DELER AV RAPPORTEN TIL DE FRANSKE RETTSOPPNEVNTTE EKSPERTER

I første omgang gjelder denne henvendelse bare spørsmålet om å få oversatt i alle fall deler av rapporten fra de rettsoppnevnte franske eksperter fra fransk til norsk!

Det er særlig behov for dette, fordi Schibsted-pressen kollektivt har gått ut med «fake news» om dette, og har vært uvillig til å korrigere feilene i sine reportasjer.



Norske oljereiser hadde mer ansvar for Alexander Kielland havariet enn de har innrømmet, viser nye avsløringer

- Feil bruk rev plattformen i stykker

Skibsteden

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Feil bruk

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Den norske oljereiser Alexander Kielland havariet 22. oktober 2011. Havariet ble forårsaket av feil bruk av plattformen, viser nye avsløringer. En internasjonal granskingskommisjon har nå offentliggjort sin rapport om årsakene til havariet. Rapporten viser at det var feil bruk av plattformen som førte til katastrofen. Dette er et stort skritt mot å finne årsakene til havariet, og det er viktig at dette blir tatt hensyn til i fremtiden.

Aftenposten» har et stort oppslag om dette 20161029 s. 6-7, der det bl.a. heter: «Franskmennene satte ned sin egen granskingskommisjon ... De pekte på feil bruk av plattformen. Nordmennene hadde slitt Kielland i stykker.»

Tilsvarende reportasjer ble samme dag trykket i «Bergens Tidende», «Stavanger Aftenblad» og «Fædrelandsvennen». Med unntak av et kort leserbrev i «Stavanger Aftenblad» høsten 2016, har Schibstedpressen kollektivt sabotert mine tallrike forsøk på korrigeringer. Mitt tilbud om å sette meg ned med journalister og fagkyndige for sakte og grundig gjennomgang av saken har aldri blitt akseptert, selv ikke av journalister der jeg bor, i Stavanger.

Man trenger kanskje ikke oversette så meget fra de franske eksperters rapport for å se at påstandene i «Aftenposten» og resten av Schibsted-pressen om at feil bruk/forankring av plattformen er årsak til ulykken er det reneste tøv. De franske rettsoppnevnte eksperter omtaler dette på s. 320-331 i sin rapport, i oversettelsen til engelsk. Den er tilgjengelig i Arkivverket, og altså i <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>. Konklusjonen på s. 331 er: «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».

Da er det dessverre verre med siste utspill i «Stavanger Aftenblad», første gang innrykket 26. mars 2019:

- **Årsak:** Offisiell forklaring fra den norske granskingskommisjonen er at ulykken skjedde på grunn av et utmatingsbrudd på grunn av en sveisefeil og en sprekk i et stag. D-leggen knakk av. Den franske granskingskommisjonen slo fast at det ikke var sveisefeil som forårsaket ulykken.

Selv om jeg var på Kypros (og endog den tyrkiske sonen), klarte jeg å sende et leserbrev pr. e-post fra hotellets resepsjon der jeg pekte på at dette var feil, og oppfordret avisen til å vise til, og referere, hvor dette står i de franske rettsoppnevnte eksperters rapport. Problemet er at man kanskje må gjengi 100 sider fra rapporten for direkte å påvise at avisens påstand er feil. Det sprenger enhver fornuftig ramme for et korrigerende leserbrev, også rammen for hva en gjennomsnittlig leser kan forventes å få med seg. Avisens påstand om hva som står i rapporten bør kunne dokumenteres med en setning eller to med direkte sitat fra rapporten.

«Stavanger Aftenblad» har ikke tatt hensyn til mitt brev fra Kypros. Tvert imot: I «Stavanger Aftenblad» 30. april 2019 ble påstanden gjentatt, med samme særegne typografiske uttrykk!

For ordens skyld har jeg fått beskjed fra en av journalistene som sto bak påstanden i Schibstedpressen om at det var feil ved fortøyningen som var årsak til katastrofen, om at jeg ikke må tolke det faktum at avisen et titalls-ganger har omtalt ulykken uten å nevne «ankerline-teorien» ikke må tolkes slik at avisen nå ikke lenger tror på denne! Hvis man søker på «ankerlineteorien» på nettet får man i Wikipedia en grei oversikt over denne, som var bygge-verkstedets argument for frifinnelse i Handelsretten. Wikipedia, som åpenbart har undersøkt saken, bl.a. med henvendelser til fagfolk, avslutter slik: «Forklaringen har ikke vunnet allmenn tilslutning». Men Schibstedpressen forbeholder seg retten til å fastholde denne!

Dessverre nytter det ikke å appellere til Pressens Faglige Utvalg når det gjelder «fake news» om den største industriulykken i Norge, jfr. <http://www.mitsem-blogg.com/433744298>. Så lenge man kan skrive leserbrev, er ikke dette noe PFU har noe med. Det faktum at Schibstedpressen kollektivt har unnlatt å ta inn leserbrev om «fake news» om «ALK-ulykken er uten betydning for PFU - man har jo pressefrihet i dette landet!

4. HVEM KAN OG BØR FORETA OVERSETTELSEN?

Jeg nevner, for ordens skyld, at jeg har overveiet om jeg selv skulle påta meg å oversette den franske rapporten til norsk.

Jeg er autorisert translatør engelsk. Jeg snakker fransk relativt flytende, men jeg har ikke translatøreksamen i fransk. Jeg meldte meg til translatøreksamen i fransk for noen år siden, men strøk! Flere deler av den skriftlige eksamen ble godkjent, men ikke den juridiske delen. På grunnlag av kommentarene, som jeg mente at viste at sensor ikke egentlig kjente så meget til juridisk språkbruk (det viste seg at han var professor i kunstmalingfaget), klaget jeg over sensuren. Med nye sensorer ble den juridiske delen godkjent, men jeg ble strøket på en annen del (som de første sensor hadde uttalt seg rosverdig om).

Hvis og når det blir besluttet at deler av den franske rapport skal oversettes til norsk, finner man sikkert frem til en statsautorisert translatør i fransk som kan påta seg jobben.

Jeg håper ikke at det blir et argument mot oversettelse til norsk av en vesentlig del av ekspertuttalelsen at det egentlig burde ha vært gjort for mange år siden, og av tidligere regjeringer.

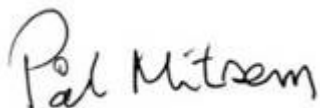
Jeg håper også at det ikke blir et argument mot oversettelse at det strømmer på med henvendelser til regjeringen om saken, sist altså fra meg. En overskrift i «Stavanger Aftenblad» 20190429 heter det «Solberg sa nei, men Kontrollkomiteen åpner døra for etterlatte etter 'Kielland-ulykken'.» Det er i tilknytning til denne artikkelen at «Stavanger Aftenblad» for annen gang påstår at de franske rettsoppnevnte eksperter «slo fast at det ikke var sveisefeil som forårsaket ulykken.»

Jeg deltok i utgangspunktet i den gruppen det vises til. Da arbeidet har ble begrunnet med ankerlineteorien, gjorde jeg det klart at jeg ikke kunne støtte denne gruppens arbeid.

Kanskje et greit svar på slike henvendelser i første omgang kan være: «Nå vil vi foreta en oversettelse til norsk av rapporten til de rettsoppnevnte franske eksperter. Videre henvendelser om saken bør ta utgangspunkt i denne!»

Jeg tar forbehold om senere å formulere en mening om ikke en ny norsk ALK-kommisjon bør se nærmere på det faktum at den første norske ALK-kommisjon fremkom med en lettvinnt og ubegrunnet påstand om at valg av classeselskap ikke hadde noe med ulykken å gjøre, og at den like gjerne kunne ha skjedd med andre classeselskaper.

Med ærbødig hilsen



Pål Mitsem

H.r.advokat em., statsautorisert translatør engelsk, Kystskippereksamen kl. II