



00YR00114

## **SKUP 1999 – 9**

Prosjekt: Redningsvestane på M/S Sleipner  
Medarbeider: Eystein Røssum  
Publikasjon: Bergens Tidene  
Publisert: Desember 1999 – januar 2000  
Medium: Avis  
Tema: Samferdsel/transport

# Metoderapport, «Redningsvestane på "M/S Sleipner"»

1. Arbeidet er gjort av journalist Eystein Røssum

2. Tittel: «Redningsvestane på "M/S Sleipner"»

3. Trykt i Bergens Tidende i tidsrommet 17.12.99-15.1.00

4. Adresse og telefon: Bergens Tidende, postboks 7240, 5020 BERGEN, tlf. 5521 4500

5. Heimeadresse: Eystein Røssum  
Pyttergrenden 2  
5035 BERGEN  
Tlf. 5521 4639 (arbeid)/975 21885 (mobil)/5532 5834 (heime)

## 6. Om arbeidet:

### a. Korleis det tok til.

Fredag 26.11.99 gjekk katamaranen "M/S Sleipner" ned utanfor Ryvarden mellom Hauge-sund og Bergen. 16 menneske omkom. I intervju med dei overlevande rett etter ulykka kom det fram at svært mange hadde hatt store vanskar med redningsvestane. Ankepunkta var særleg at vestane hadde vore vanskelege å få på skikkeleg, og at dei hadde falle lett av i det passasjerane hamna i sjøen. Både sjøfartsstyresmaktene og reiarlaget, Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), hadde berre eitt svar på kritikken: Vestane var sertifisert og godkjent, og tilfredsstilte internasjonale krav.

### b. Den første problemstillinga.

BT oppretta allereie ulykkeshelga ei eiga gruppe som skulle arbeide berre med "Sleipner"-forliset. Måndagen etter havariet vart blant anna redningsvestane diskutert i gruppa, og spørsmålet om vi ikkje burde prøve dei ut på ein eller annan måte vart lufta. Underteikna gjorde eit mislykka framstøt mot ein forskingsinstitusjon her i Bergen som ikkje ville blande seg borti saka, og som heller ikkje hadde rette kompetansen på feltet. Vi fekk til råd å prøve ut vesten sjølv i eit basseng, ein ide TV2 kom oss i forkjøpet med å gjennomføre. Like etter hoppa VG i sjøen over ei dobbeltside, rett nok iført ein annan heilt annan vest enn den frå "Sleipner", men like fullt: Test-lysta vart noko redusert. I staden laga eg ei sak om korleis EØS-avtalen har redusert Noregs tilgang til å vurdere kvaliteten på redningsvestar sjølv. Her fekk eg kontakt med kjelder som seinare skulle bli verdifulle.

### c. Endringar i problemstillinga.

Klagemåla mot redningsvestane dukka stadig opp i dagane etter ulykka. Det toppa seg under dei opne høyringane om katastrofen, der først mannskap og seinare passasjerar fekk forklare seg. På dagen to veker etter ulykka fekk underteikna beskjed av reportasjesjef Tor Arne Fanghol om finne fram til alle detaljar om korleis vestane hadde vorte godkjent. "Bruk akkurat den tida du treng og gjer akkurat det du vil, berre finn ut korleis dette har foregått. Kanskje var heile greia berre noko papir-drit", var beskjeden.

### d. Organisering, metoder, kjeldebruk, problem.

På dette tidspunktet sat eg allereie på det internasjonale regelverket for godkjenning av redningsvestar, som eg hadde fått oversendt frå ein livvest-forhandlar. Eg hadde også snakka med forhandlarar og produsentar av redningsvestar her i Noreg. Fleire av dei hadde fortalt at

det fanst fleire EU-godkjente vestar på marknaden som umogleg kunne oppfylle krava i lova. Det vart også sagt at "Sleipner"-vesten kunne vere ein av desse.

Eg bestemte meg difor for å konsentrere meg om to sider ved saka:

I. Finne ut om vestane faktisk tilfredstilte dei internasjonale minstekrava frå FNs skipsfartsorganisasjon IMO.

II. Finne ut korleis vestane hadde fått godkjenning.

Det vidare arbeidet gjekk omtrent slik:

Eg visste at SINTEF er den institusjonen i Noreg som har den fremste ekspertisen på utprøving av livvestar og overlevingsdrakter. Eg visste også at vi ville trenge fagleg tyngde i ryggen dersom BT skulle ta mål av seg til å dokumentere noko som helst. Ein telefon til SINTEF sette meg i kontakt med forskar Arvid Påsche, som arbeider med denne typen utstyr. Han sa seg straks villig til å utføre delar av IMO-testen på Sleipner-vestane. Etter litt att og fram lånte HSD ut fire vestar. Vi bestemte oss også for å ta med fire vestar av eit anna merke, sidan vi først var i gang.

Medan eg venta på den avtalte dagen for Trondheimsturen, bestilte eg alle dokument om Sleipner-vestane frå Sjøfartsdirektoratet. Dei sendte over all skrifteleg dokumentasjon, som viste at direktoratet sjølve hadde godkjent vesten for bruk på norske skip. Dette hadde skjedd før EØS-avtalen trådte i kraft for redningsutstyr 1.1.99. Eg var også i skrifteleg kontakt (epost) med ei kjelde eg har i IMO i London for å forsikre meg om at eg hadde full oversikt over regelverket. Utfyllande spørsmål til Sjøfartsdirektoratet knytt til deira arbeid vart stilt delvis munnleg både til leiinga i passasjerskipavdelinga og til sakshandsamarar, men mest skrifteleg via faks (etter krav frå dei). Dei stadfesta at direktoratet aldri hadde sett vesten.

Arbeidet i Trondheim var gjort på ein dag. Påsche gjennomførte den delen av IMO-testen som vi hadde vorte samde om, medan Knut Egil Wang fotograferte. Etterpå gjekk vi igjennom resultata saman. Han trengte nokre dagar på å skrive ut rapporten. Eg var redd for å vente med å trykke saka i tilfelle andre media skulle få same ide. Løysinga vart at Påsche skulle lese igjennom og gå god for artikkelen før han gjekk i trykken.

Vel heime att gjekk eg i gang med å undersøkje kven andre som hadde prøvd ut vesten. Ved hjelp av utanlandsopplysinga, internett-søk og signaturane på papira eg hadde fått frå direktoratet (godkjenningsbevis frå Bureau Veritas (BV) i Frankrike, brev frå produsenten og godkjennig frå italienske styresmakter), greidde eg å spore opp både direktøren hos vestprodusenten og inspektøren som hadde godkjent vesten i BV. Over telefon fortalde dei begge det same: Vesten var testa hos testinstituttet RINA på oppdrag frå produsenten, BV hadde berre sett og godkjent testrapporten. Ingen andre hadde prøvd ut vesten, så vidt dei visste.

Dermed var vi klare til å publisere historia. Leiinga i Sjøfartsdirektoratet vart konfrontert med resultata frå Trondheim munnleg over telefon same kveld som saka gjekk i trykken.

Same dag som saka stod på trykk kom meldinga om at vestane skulle trekkjast attende frå alle norske skip. Eg prøvde å kartleggje kor mange slike vestar som fanst på norske skip, og var i kontakt med både produsent og direktorat – utan å finne ut noko anna enn at ingen visste. I tillegg snakka eg med stortingspolitikarar og prøvde å få statsråd Lars Sponheim i tale – utan å lykkast.

Dag tre valde eg å sjå på jussen i det som hadde kome fram, ved å snakke med jusprofessorar og advokatar. Dei færraste ville snakke om saka. Prøvde også å innhente reaksjonar på at

vestane var trekt attende. Gjekk dessutan igjennom det eg kunne finne av lovverk i redaksjonen og på nettet – utan å finne noko oppsiktsvekkande. Dag fire laga eg ei sak om at fleire vestar var godkjent på same måte. Seinare har eg skrive om vestkontrollen i andre land og om at engelske styresmakter også skal teste vesten. Alle desse siste sakene har i det alt vesentlegaste vore basert på munnlege kjelder, intervju over telefon.

Oppfølginga pågår fortsatt. Sjøfartsdirektoratet utfører ein fullskala IMO-test ved SINTEF i desse dagar, Storbritannia gjer det same i Skottland og BV sit på gjerdet og ventar på engelskspråklege testresultat. Det same gjer etter alt å dømmе italienarane. Ei arbeidsgruppe i Sjøfartsdirektoratet har foreslått å bytte ut redningsvestane på samtlege norske skip. Per i dag held eg kontakten med dei viktigaste kjeldene i Noreg og i utlandet for å fange opp neste utvikling. Følgjer også med i den elektroniske postjournalen.

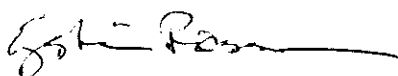
#### **7. Tidsbruk:**

Frå arbeidet starta for fullt til vi publiserte første artikkelen gjekk det ei veke, utan ekstrem bruk av overtid. I dagane etter vart det ein del lange dagar, men ikkje stort meir enn ofte elles. Fordi saka i stor grad involverer institusjonar i andre land "bremsa ho fort opp", i den forstand at dei involverte ville gjere eigne undersøkingar, sjå engelskspråkleg dokumentasjon osv. Saka rullar fortsatt, men ikkje spesielt fort. Per i dag blir sjekkinga tatt innimellom andre oppgåver.

#### **8. Spesielle erfaringar:**

- a. Det viste seg fruktbart å gå systematisk til verks: Finne ut kva krav som faktisk var stilt til vesten, og få ein institusjon med tyngde til å prøve han ut. SINTEFs autoritet var utan tvil heilt avgjerande for det gjennomslaget arbeidet fekk både her og i utlandet.
- b. Det er god hjelp i å diskutere med interesserte kollegaer. Eg hadde heile tida fleire å spele på – ikkje minst i redaksjonsleiinga. Det både inspirerte og ga hjelp til å sjå klarare kva som var ein farbar veg vidare og kva som kanskje ikkje var så lurt å gjere.
- c. Faren for at ei god sak skal drukne i andre, viktigare hendingar bør ikkje overdrivast. Same dagen som vi trykte den første saka, gjekk Telia-Telenor-fusjonen rett i do. Responsen var likevel upåklageleg i andre media.

Bergen 19.1.00

  
Eystein Røssum