



00YR00159

SKUP 1999 – 48

Prosjekt: Sleipner-journalene
Medarbeider: Per Anders Johansen og Haakon Eliassen
Publikasjon: Aftenposten
Publisert: Desember 1999
Medium: Avis
Tema: Samfunn

METODERAPPORT:

SLEIPNER-JOURNALENE:
-undersøkende journalistikk på aktuelle hendelser.

AV:
Per Anders Johansen, Aftenpostens politiske redaksjon
Haakon E. H. Eliassen, Aftenpostens innenriksredaksjon
Akersgt. 51
0107 Oslo

Publisert i Aftenposten 6., 7., 8., 9. og 10., 15. og 23. desember 1999.

1. INNLEDNING

Samtidig som granskningskommisjonen etter Sleipner-ulykken innledet sine åpne høringer etter hurtigbåtforliset ved Storebloksen 26. november som kostet 16 mennesker livet, publiserte Aftenposten en serie artikler om sviktende sikkerhetssystemer, manglende opplæring og svake godkjenningsordninger. Artikkene var et resultat av et intenst gravearbeid over tre uker, som ble satt i gang umiddelbart etter ulykken.

Flere av artiklene kom opp i løpet av høringene, og førte til at granskningskommisjonen kunne stille en rekke spørsmål til de ansvarlige, ut over det som kom frem i vitneskildringene fra de overlevende og redningsmannskaper.

Graving, journaljobbing og arkivsøk er tidligere i liten grad blitt benyttet i forbindelse med denne typen dramatiske hendelsesnyheter. I mange redaksjoner forbindes graving ofte med "å grave seg ned", og ikke dukke opp før etter lang tid. Graveprosjektet "Sleipner-journalene" spilte en viktig rolle i Aftenpostens dekning av Sleipnerulykken, og viste at gravemetoder kan gi gode og raske resultater i forbindelse med aktuelle nyheter.

Vi understreker for ordens skyld at de syv hovedsakene som kom frem i forbindelse med "Sleipnerjournalene", bare utgjør en del av Aftenpostens samlede dekning av ulykken. Aftenposten har hatt ca. 200 artikler om Sleipner, og vi tar kun for seg "Sleipnerjournal"-sakene.

Hensikten med denne rapporten er å vise hvordan journalistiske undersøkende arbeidsmetoder, som graving i postjournaler, arkiver og dokumenter, kan benyttes i store løpende nyhetssaker hvor redaksjonenes arbeid preges av korte tidsfrister, hard konkurranse og kompliserte saksforhold.

Takket være graveprosjektet i Sjøfartsdirektoratets arkiver, kunne Aftenposten fem dager på rad presentere nye og avslørende saker om Sleipners forhistorie, som satt dagsorden både for andre medier, granskningskommisjonen, rederi og skipsfartsmyndigheter. Flere av forholdene som her kommer opp knyttet til Sleipners redningsutstyr blir nå undersøkt av uhellskommisjonen.

2. "SLEIPNERJOURNAL"-SAKENE

Oversikt og sammendrag over saker som ble publisert i kjølvannet av gravingen i Sleipnerjournalene:

6/12-1999

Måtte bruke håndpumper for å få flåtene på vannet

Redningsflåtene på «Sleipner» kunne ikke utløses av besetningen med enkle grep. De var avhengig av hydrauliske håndpumper for å få flåtene på vannet.

- Et horribelt system, sier tidligere medlem av Redningsmiddelutvalget.

Besetningen på «Sleipner» kjempet for livet for å få redningsflåtene på vannet etter at hurtigbåten gikk på grunn. Mens bølgene slo inn over båten, prøvde besetningen forgjeves å utløse flåtene. Til slutt måtte både passasjerer og besetning hoppe ut i det frådende og bekmørke havet, noe som skulle koste 16 av dem livet.

Ett av de store mysteriene etter ulykken som ulykkeskommissjonen i dag vil prøve å finne svaret på, er hvorfor redningsflåter ikke kom på vannet. Flåtene var kontrollert og godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

En gjennomgang som Aftenposten har foretatt, viser at mye skulle klaffe for flåtene kom på vannet. To håndpumpesystemer skulle betjenes, et deksel som skjulte evakueringsplattformene skulle løftes vekk og fanglinen som var festet til flåtecontainere, skulle trekkes, slik at de frigjorte flåtene ble blåst opp.

Aftenposten har gjennomgått de skriftlige evakueringsprosedyrene på «Sleipner», slik det ble oversendt HSD fra verftet Austal Ships i Australia. Den beregnede idealtiden, da evakueringsplanen skulle prøves ut ved land, var på 17 minutter. Redningsutstyret var basert på et nytt konsept, hvor redningsflåtene skulle oppbevares ned i skroget på dekk. Dermed var de vanskeligere tilgjengelig for besetningen i den forstand at beholderne som flåtene ble oppbevart i, først måtte heves, for de kunne sjøsettes og blåses opp.

7/12-1999

Evakueringsplanen ble forkastet

Sjøfartsdirektoratet forkastet evakueringsplanen for «Sleipner» i desember i fjor. Likevel fikk fergen midlertidig seilingstillatelse.

Sjøfartsdirektoratet nektet opprinnelig å godkjenne evakueringsprosedyrene som ble utarbeidet for hurtigbåten «Sleipner». I et brev datert 3. desember i fjor gjorde direktoratet det klart overfor rederiet Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) at systemet ikke tilfredsstilte sikkerheten til passasjerene. «Sjøfartsdirektoratet vil ikke godkjenne det nevnte system. Etter direktoratets mening er ikke sikkerheten til passasjerene ivarett med en manuell vinsj og arrangementet for sikkerhetslås på evakueringsdekket (redningsflåte-dekket),» skrev direktoratet til rederiet.

Direktoratet stilte spørsmål ved om systemet var for komplisert og uhåndterlig. Flåtene var blant annet så tunge at mannskapet måtte ha en vinsj for å få fortøyd dem. Etter ulykken har flere av besetningsmedlemmene fortalt at de ikke klarte å få ut flåtene. Dermed måtte passasjerer og mannskaper hoppe direkte i det iskalde, frådende og bekmørke havet.

8/12-1999

Norge vil utsette nye sikkerhetskrav

Norske passasjerskip og hurtigbåter må bygges om for over en halv milliard kroner for å tilfredsstille nye EU-krav om sikkerhet for passasjerene. Selv om de nye sikkerhetsreglene innføres fra nyttår, vil det likevel ta minst seks år å få dem på plass. Norge er et av landene som har kjempet hardest mot de nye reglene. De nye tiltakene tar sikte på å bedre sikkerheten for passasjerer om bord på europeiske ferger, passasjerskip og hurtigbåter. Kravene til norske passasjerskip og hurtigbåter blir skjerpet på flere områder.

9/12-1999

Verftet advarte mot sikkerhetsøvelser

25. november, ett døgn for «Sleipner» forliste, sendte det australske verftet Austal Ships en fax til Sjøfartsdirektoratet. Her uttrykte verftet store betenkeligheter med å gjennomføre den pålagte evakueringsøvelsen med hurtigbåten. Verftet mente det ikke var forsvarlig å gjennomføre øvelsen i åpent hav av hensyn til mannskapets sikkerhet. «Jeg er veldig bekymret for sikkerheten til de deltagende personene . . . i de senere år har jeg vært involvert i en rekke slike tester, og jeg anser risikoen for personell for å være uakseptabelt høy,» skriver verftets ingeniør Darren Edwards, som var ansvarlig for å følge opp «Sleipner» og «Draupner».

I brevet kommer det også frem at verftet, som skulle gjennomføre testen for rederiet, ikke var kjent med hvilke krav som ble stilt:

«Kan dere sende detaljene over hva som faktisk blir krevet av Sjøfartsdirektoratet for å gjennomføre disse prøvene,» spør verftet. Blant annet etterlyses opplysninger om hva som ble krevet av direktoratet med tanke på utløsning av redningsflåtene og mannskapets evne til å få flåtene i posisjon for evakuering. Verftet klarte heller ikke å finne frem en rekke viktige dokumenter knyttet til evakueringsplanene for «Sleipner». Austal Ships hadde blant annet rotet vekk Sjøfartsdirektoratets evaluering av planene, hvor direktoratet nektet å godkjenne planene av hensyn til passasjerenes sikkerhet. Dette ble oversendt verftet allerede i desember i fjor, men var siden kommet på avveie.

10/12-1999

12 fartøyer har midlertidig sertifikat

12 ferger og hurtig-båter seiler i dag med midlertidig sertifikat fra Sjøfartsdirektoratet, slik «Sleipner» gjorde. De seks bilfergene og seks hurtigbåtene som seiler med et midlertidig sertifikat, er nye fartøy som bare har fått tillatelse til å seile i seks måneder. Årsaken er at de ikke har fått endelig godkjennelse fra Sjøfartsdirektoratet. I mellomtiden må fartøyene kontrolleres på nytt.

En av hurtigbåtene med midlertidig sertifikat er «Hjørungavåg», som eies av Møre og Romsdal Fylkesbåtar og har kapasitet til 320 passasjerer. Hurtigbåten har vært i full drift med passasjerer siden midten av desember for ett år siden. Men først for noen få dager siden ble den endelige testen gjennomført og godkjent.

10/12-1999

Krever granskning av direktoratet

Norsk Sjømannsforbund krever full granskning av Sjøfartsdirektoratets rolle etter «Sleipner»s forlis.

- Sjøfartsdirektoratet som har det totale ansvar for sjøsikkerheten, tør ikke stå frem, men går og gjemmer seg. Direktoratet utstyrt båter med dispensasjon i farvann som helt klart ikke kan trafikkeres uten å bryte dispensasjonen, sier nestleder Rigmund Storøy i Sjømannsforbundet.

Storøy mener det er et klart behov for også å granske direktoratet for å finne forklaringen til «Sleipner»s forlis.

15/12-1999

Redningsflåter på kant med regelverk

Redningsflåtene om bord i «Sleipner» måtte opereres av spesialtrent mannskap om alt skulle fungert etter kravene, sier firmaet som leverte flåtene. Sjøfartsdirektoratet godkjente redningsflåtene på «Sleipner» som lukkede flåter. Dette til tross for at flåtene i utgangspunktet var helt åpne for sjø og vind. Kun spesialtrent mannskap vil klare å lukke flåtene slik forskriftene krever.

Redningsflåtene er ett av de store mysteriene etter «Sleipner»-forliset, hvor 16 mennesker omkom. Tre av fire flåter ble aldri utløst, og forsvant i dypet sammen med «Sleipner». En av flåtene ble utløst, men ble liggende med bunnen i været. Størrelse og konstruksjon gjorde det umulig å snu flåten, som ble blåst av gårde vekk fra passasjerene. Flåtetypen ble valgt, ifølge leverandøren fordi "det er nå engang slik at når man tenker forretningsmessig, så kjøper man ikke noe som er dyrere enn det man må".

23/12-1999

Fant feil underveis under byggingen av «Sleipner»

28 feil i det elektriske anlegget

Under byggingen av «Sleipner» fant Produkt- og elektrisitetstilsynet 28 feil ved det elektriske anlegget.

Skipet fikk driftstillatelse uten etterkontroll.

3. MÅLSETNING

Forliset til hurtigbåten Sleipner var en av de mest dramatiske hendelsene i Norge i 1999. Ulykken kostet 16 mennesker livet. Flere hundre journalister i alle landets største redaksjoner arbeidet med hurtigbåtkatastrofen, som var en av de alvorligste ulykkene i Norge på mange år.

I Aftenposten ble arbeidet med ulykken i utgangspunktet håndtert på samme måte som i de fleste redaksjoner. En gruppe journalister i innenriksredaksjonen med en egen reportasjeleder ble utpekt til å følge ulykken. De hadde ansvaret for den løpende dekningen fra første dag, samt intervjuer med alle mulig involverte kilder.

Parallelt med ulykkesarbeidet, begynte journalist Per Anders Johansen allerede mandag 29. november på et intensivt graveprosjekt. Hovedmålsetningen var følgende:

- *gjennomgå og be om innsyn i flest mulige dokumenter knyttet til selve hurtigbåten Sleipner.

- *gjennomgå og be om innsyn i flest mulig dokumenter om sikkerhetsspørsmål til sjøs, først og fremst i forhold til hurtigbåter.

I utgangspunktet var det også en målsetning å kunne begynne å publisere enkelte artikler allerede 6. desember, når de åpne høringene om ulykken ble innledet på Stord.

Dekningen av Sleipnerulykken hadde så langt reist en rekke problemstillinger, som vi håpet å få svar på:

- *En hovedårsak til at ulykken kostet så mange mennesker livet, var at passasjerne og mannskapene var nødt til å hoppe rett i sjøen. De overlevende etter ulykken kunne fortelle at bare en av redningsflåtene ble utløst, men at den blåste rundt og forsvant. Hva var årsaken til at redningsflåtene ikke ble utløst?

- *Overlevende etter ulykken fortalte om kaotiske forhold i forbindelse med evakueringen. Hvilke prosedyrer hadde hurtigbåten for evakuering, og hva var årsaken til at dette ikke fungerte?

- *Hurtigbåten Sleipner ble satt i drift i september, og tilhørte en helt ny generasjon hurtigbåter. Ifølge rederiet skulle en slik ulykke med så dramatiske konsekvenser ikke kunne skje. Hvordan var saksbehandlingen og kontrollen av hurtigbåten, og i hvilken grad skilte Sleipner seg fra andre hurtigbåter?

- *Hurtigbåten var gjenstand for godkjennelse fra Sjøfartsdirektoratet. I løpet av de første dagene etter ulykken kom det frem at skipet bare hadde fått en midlertidig godkjennelse begrenset til en signifikant bølgehøyde på en meter. Hva skjedde i godkjennelsesprosessen i Sjøfartsdirektoratet, verftet i Australia og rederiet HSD?

4. METODER

I løpet av de neste dagene gjennomgikk vi ca. 2000 dokumenter i postjournaler i statsforvaltningen. Dette resulterte i at Aftenposten reiste innsynsbegjæringer i ca. 150 enkeltsaker i Samferdselsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Det meste av dette var enkeltdokumenter knyttet til saksbehandlingen av hurtigbåten Sleipner, frem til ulykken 26. november.

Metodene kan oppsummeres på følgende måte:

- arkivanalyse; skaffe seg oversikt over tilgjengelige arkiver, og eventuelle avdelinger/etater hvor det ville være mulig å finne relevant materiale.
- journal søk; gjennomgang av store mengder journalmateriale for å kunne identifisere aktuelle saksdokumenter.
- dokumentbestillinger; reise innsynsbegjæringer i evt. dokumenter.
- klagesaker; reise klagesaker mot eventuelle avslag for å sikre at mest mulig dokumentasjon ble gjort tilgjengelig raskest mulig.
- dokumentanalyse; gjennomgå et større antall dokumenter, og gjøre det faglig/tekniske innholdet forståelig.
- intervjuer med relevante kilder.

5. KILDER

5.1. De skriftlige kildene

Det viktigste spørsmålet i utgangspunktet var å spørre seg hvor det kunne være aktuelt å finne skriftlige dokumenter som berørte hurtigbåten Sleipner. I utgangspunktet var det tre kilder som skilte seg ut som de mest aktuelle:

a) Sjøfartsdirektoratet.

Allerede kort tid etter ulykken ble det klart at hurtigbåten Sleipner, som var satt i drift så sent som i september, hadde vært gjenstand for en ganske omfattende saksbehandling i Sjøfartsdirektoratet. I en artikkel 29. november i Aftenposten kom det frem at hurtigbåten hadde fått ett fartssertifikat med begrensninger, som kun tillot skipet å kjøre i vær når den "signifikant" bølgehøyde var under én meter.

I utgangspunktet var det derfor klart at den kanskje viktigste delen av kildematerialet var å finne i Sjøfartsdirektoratets arkiver.

b) Skipskontrollen i Bergen.

En del av saksbehandlingen knyttet til godkjenningen av hurtigbåten Sleipner fant sted ved Skipskontrollen i Bergen. Skipskontrollen hadde blant annet ansvar for flere av kontrollene som fant sted på hurtigbåten, før den ble satt i drift.

c) Samferdselsdepartementet.

Utfra et bredere perspektiv kunne det også være interessant å se nærmere på hva som fantes av korrespondanse mellom departementet og direktoratet, blant annet knyttet til diskusjoner om regelverket rundt hurtigbåtene.

De muntlige kildene som ble benyttet, fremgår av artiklene. Aftenposten benyttet ikke anonyme kilder i forbindelser med dette prosjektet.

6. FREMGANGSMÅTE

6.1. Mandag 29. november: Søk i Samferdselsdepartementet

Første dagen gikk med å skaffe oversikt over det som fantes av skriftlige kilder, og aktuelle steder for å gjøre eventuelle dokumentetsøk. Jeg forsøkte også å skaffe meg innsikt i hvordan arbeidet i direktoratet var organisert, og hvilke avdelinger som kunne være mest interessante.

Samtidig prøvde jeg ut Samferdselsdepartementets elektroniske postjournaler. Vi gjorde en del enkle og relativt innlysende søk i departementets brevveksling på søkeord som "Sleipner", "hurtigbåt*", "HSD" (brevveksling med rederiet) og "sikkerhet*.

Resultatet etter første dag var magert. Det var svært få dokumenter i Samferdselsdepartementet som relaterte seg direkte til Sleipner, rederiet eller sjøsikkerhet.

6.2. 30./31. november: Journalsøk i Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratets arkiv og postjournaler hadde vi i utgangspunktet liten erfaring med. Direktoratet har tidligere vært blant de statlige forvaltningsetatene som opplever minst pågang av journalister som ber om innsyn i saksdokumenter. Vi fikk imidlertid fort brakt på det rene at direktoratet leverte sine journalene til Regjeringens pressesenter i regjeringskvartalet, og de var tilgjengelige der.

På dette tidspunktet hadde de fleste journalistene som arbeidet med saken, mer enn nok å gjøre i Haugesund, Stavanger og på Stord. Informasjonsstrømmen var meget stor, og det var hard konkurranse mellom mediene for å finne vitner, overlevende, redningsfolk og andre muntlige kilder, som kunne belyse saken og fortelle hva som hadde skjedd.

6.2.1. Den manuelle journalene

I pressesenteret til Regjeringen i Grubbegata i Oslo var det imidlertid stille. Tirsdag og onsdag hadde Aftenposten postlistene nærmest for seg selv. I løpet

av de timene Aftenposten var der, var det ikke en eneste annen journalist i hele pressesenteret, med unntak av en frilanser som arbeidet med andre saker. Dette illustrerer for øvrig et ganske alvorlig problem i kjølvannet av at stadig flere departementer, direktoratet og andre statlige etater gjør sine postjournaler elektronisk tilgjengelig ; det brukes stadig mindre tid på å grave i de deler av statsforvaltningen som bare fører manuelle journaler. De redaksjonene som bruker offentlighetsloven mest, konsentrerte det meste av arbeidet på de journalene som er lettest tilgjengelig. Pressesenteret kan opplyse at pågangen av journalister er svært liten sammenlignet med tidligere. Dette fører til at en rekke store og viktige departementer og etater stort sett ikke mottar relativt få begjæringer om innsyn, som for eksempel Finansdepartementet, Rikstrykdeverket, Sjøfartsdirektoratet, Luftfartsverket, Jernbaneverket og Norad.

Etter det arkivet i Sjøfartsdirektoratet opplyser, var det heller ikke noen spesiell pågang av dokumentbestillinger fra pressen disse dagene. Selv om informasjonsavdelingen ble nedringt av journalister som ønsket all verdens opplysninger, var det få som benyttet offentlighetsloven direkte i forhold til arkivet.

Internt i direktoratet var det imidlertid allerede satt i gang et omfattende arbeid med å få oversikt over aktuelle dokumenter og saksmapper. Dette skulle siden vise seg å vanskeliggjøre vårt arbeid, siden arkivarene hadde store problemer med å få adgang til dokumentene fra saksbehandlerne som fulgte Sleipnersaken.

6.2.2. Stor saksmengde

Gjennomgåelsen av Sjøfartsdirektoratets manuelle journaler viste seg å bli vanskelig. Etter kort tid ble det klart at dokumentmengden var meget stor. Direktoratets journaler bar preg av at Sjøfartsdirektoratet håndterer et meget stort antall forvaltningssaker på detaljnivå. Journalene er overfylte av enkeltsaker knyttet til blant annet sertifikater for sjømenn, lastepapirer for tankskip, søknader og oversendelser av all verdens attester. Direktoratets journaler for to uker omfattet ca. 7-800 sider i to fullstappede permer.

Et annet problem var at direktoratets journaler ikke var organisert etter hver avdeling. I utgangspunktet hadde jeg en teori om at det kunne ligge mest stoff i saksmappene i sikkerhetsavdelingen. Men sikkerhetsavdelingens saker lå godt spredt, og jeg måtte bruke mye tid på å gjennomgå posten for avdelinger som helt åpenbart ikke var av interesse.

I løpet av tirsdag og onsdag fikk jeg en stadig sterkere følelse av å lete etter nålen i høystakken. Selv om jeg fant en 30-40 saksdokumenter som muligens kunne være av interesse, var det få saker som berørte Sleipner direkte. Resultatet sto ikke i stil til arbeidsinnsatsen så langt. Jeg innså etter hvert at det ville ta meg flere uker dersom jeg skulle gjennomgå manuelt alle journalene.

6.2.3. Kontakt med arkivet

Det akutte spørsmålet som meldte seg var følgende; hvordan kunne jeg avgrense søkene, slik at saksmengden ble mer håndterlig?

Ut fra måten de manuelle journalene til direktoratet var ført, kunne jeg se at direktoratet selv hadde et internt elektronisk system. Journalene var ført etter den siste NOARK-standarden, som er utviklet med tanke på å kunne brukes i elektroniske arkiver. Dette betydde at arkivpersonalet internt i direktoratet åpenbart hadde muligheter til å foreta elektroniske søk.

Jeg bestemte meg derfor for å prøve å få bedre kontakt med arkivet. På dette tidspunktet hadde jeg allerede vært i kontakt med informasjonsavdelingen i direktoratet, og samtalen med en overarbeidet informasjonssjef viste at det var åpenbart at det var lite hjelp å hente den veien. Stor pågang av journalister og andre gjorde at jeg bestemte meg for å ta bakveien inn i direktoratet.

Spørsmålet var imidlertid hvordan jeg skulle få direktoratet til selv å gjøre de søkene i sine interne journaler som jeg ønsket å gjøre. Jeg hadde ingen illusjoner om at direktoratet uten videre ønsket å delta i Aftenpostens graving i deres egne papirer.

Etter at de første bestillingene var sendt til arkivet, tok jeg direkte kontakt med arkivleder i direktoratet. Påskuddet var å følge opp bestillingen. Samtidig viste jeg til at jeg journalene for direktoratet som var tilgjengelige i pressesenteret, bare rakk en måned tilbake. Jeg henviste til mine rettigheter i offentlighetsloven til å få innsyn i journalene, og anmodet om å få tilgang til de resterende journalene for ett år tilbake i tid.

Jeg var i utgangspunktet klar over at dette var en enorm jobb for arkivet. En utskrift av alle journalene for ett år tilbake ville medføre at arkivet måtte kopiere opp ca. 20 permer med journalsider. Reaksjonen fra arkivet var derfor klar- dette ville de gjerne slippe.

Jeg henviste da igjen til offentlighetsloven, og sa at det ville være umulig for meg å benytte meg av retten til innsyn, hvis ikke journalene ble gjort tilgjengelig. Samtidig sa jeg meg imidlertid villig til å finne en fremgangsmåte som var praktisk for alle parter. Jeg foreslo derfor at arkivet i stedet kunne søke på alle dokumenter som berørte Sleipner, og gi meg en egen spesiallaget journalutskrift for alle saksmapper og enkeltdokumenter på dette temaet.

For arkivet var dette et enkelt valg. Ved å gjøre de elektroniske søkene på det interne datasystemet for meg, kunne arkivet spare seg selv for mye arbeid. Dagen etter fikk jeg oversendt en egen journal på ca. 8 sider med absolutt alle Sleipnerdokumenter.

6.3. Torsdag: Den interne Sleipner-journalen

Da vi på den fjerde dagen hadde fått arkivet til å lage en egen "Sleipnerjournal", ble arbeidet straks mye lettere. Nå kunne jeg fort identifisere ca. 50 dokumenter som berørte brevveksling mellom direktoratet, rederiet, verftet og andre aktører i perioden fra sommeren 1998 og frem til november 1999. (se vedlagt "Sleipnerjournal")

Jeg ba systematisk om innsyn i alle saker som berørte redningsutstyr, stabilitet, øvelser, godkjenninger og tester. Siden jeg nå kunne peke på det enkelte saksnummer og den enkelte sak, gikk det adskillig enklere og raskere å behandle innsynsbegjæringene. Dersom jeg skulle fortsatt arbeidet i de manuelle offentlige journalene, ville det ta to-tre uker å komme opp med det samme resultatet.

Midt på dagen torsdag lå Aftenpostens bestillingsliste hos arkivleder i direktoratet. Dette ga oss et klart forsprang i forhold til andre som etter hvert begynte å interesse seg for direktoratets arkiver i pressesenteret.

En av utfordringene når jeg hadde skaffet meg den "interne" Sleipnerjournalen, var å forstå saksbegrepene og forkortelsene om ble brukt. Journalen var ført i et langt knappere språk, og med langt flere faguttrykk enn de manuelle journalene. Dette arbeidet ble noe lettet av at jeg i 1996 hadde et større graveprosjekt i Aftenposten om sikkerheten til sjøs – "Havets verstinger". I den forbindelse gjennomgikk jeg Sirenac-databasen i Nederland, som hadde data fra alle havnestatskontroller som ble gjennomført i norske havner og av norske skip i utenlandske havner. En del av uttrykkene som ble brukt, kjente jeg igjen fra dette arbeidet.

6.4. Fredag: Forsøk på uthaling

Ett av problemene når man driver denne typen graving i løpende saker, er at tidsfristene er knappere og konkurransen om nyhetene hardere. I denne saken var en av målsetningene å kunne begynne publisering av artikler allerede mandag 6. desember. Hovedårsaken til at jeg hadde satt meg denne fristen, var at granskningskommisjonens høringer skulle begynne den dagen.

Allerede nå var det klart at mange av dokumentene vi var på sporet av, ikke var kjent for granskningskommisjonen. Kommisjonens medlemmer hadde hatt mer enn nok med å forberede høringen, kalle inn vitner og forhøre seg på ulykkesstedet.

På fredag fikk vi muntlig svar fra direktoratets ansvarlige saksbehandler om at det ikke var mulig å gi ut sakene ennå. Begrunnelsen fra direktoratets side var at man skulle forberede seg til høringen mandagen etter på. Arkivets saksansvarlige henviste til at mange av dokumentene var blitt plukket frem og overlevert "beredskapsgruppen" i direktoratet, som arbeidet internt med å sette

seg inn i sakskomplekset. Hensikten med dette arbeidet var, slik sjøfartsdirektøren selv uttalte til TV 2 lørdag morgen 27. januar, å "forsikre seg om at direktoratet hadde gjort jobben sin".

Dette var dårlige nyheter for oss. Dersom direktoratet nektet å gi oss innsyn i sakene før over helgen, ville det bli vanskelig å sette seg inn i saksdokumentene før høringen var over.

Press mot direktoratet

Jeg valgte umiddelbart å klage på beslutningen. Dette ble formidlet både til arkivet og informasjonsavdelingen i direktoratet, sammen med en skriftlig klage i form av en fax, som umiddelbart ble fulgt opp av en muntlig henvendelse. Jeg viste til at direktoratet ikke hadde noen grunn til å holde dokumentene tilbake, all den tid vi hadde identifisert nøyaktig hvilke saker vi ville ha. Samtidig krevde jeg umiddelbart å få en begrunnelse fra direktoratet med henvisning til eventuelle hjemler i offentlighetsloven, som ga direktoratet adgang til å holde dokumentene tilbake. Et annet argument jeg også brukte, var at det ville være verdt en nyhet i seg selv, dersom direktoratet valgte å holde tilbake viktig informasjon om en katastrofe som hadde kostet 16 mennesker livet.

I 17-tiden fredag kveld fikk jeg svar fra arkivet. De lovet å oversende de dokumentene som så langt var klare, før de gikk fra kontoret og tok helgefri.

6.5. Lørdag/søndag: Dokumentgjennomgang

På kvelden fredag fikk jeg oversendt de fleste av dokumentene vi hadde bedt om innsyn. En del dokumenter var ennå ikke behandlet, og enkelte saker hadde arkivpersonalet så langt ikke klart å spore opp, siden Manums medarbeidere hadde tatt med seg papirene. Likevel dreide det seg om en relativt stor bunke – en samlet ringperm med dokumenter.

(se vedlegg)

Fredag kveld gjorde jeg en første gjennomgang av dokumentmappen, og plukket ut de sakene som så mest interessante ut. Jeg fokuserte her på dokumenter som berørte redningsutstyr, manualer, redningsøvelser og diskusjonen mellom verftet, direktoratet og rederiet om godkjennelse av hurtigbåten.

På dette tidspunktet tok jeg også kontakt med min kollega Haakon E. H. Eliassen ved Bergenskantoret til Aftenpostens innenriksredaksjon, som hadde arbeidet med den løpende dekningen av Sleipnerulykken mens jeg rotet rundt i journalene og arkiver. Han hadde i gjennom sitt nyhetsarbeid allerede vært i kontakt med en rekke muntlige kilder som kunne være aktuelle, samtidig som han hadde mer kunnskap om selve ulykken, tekniske forhold på skipet etc. De dokumentene jeg mente var mest interessante, oversendte jeg til ham i Bergen.

7. DOKUMENTANALYSEN/UTSKRIVNING

Her vil vi ta for oss noen av vurderingene som ble gjort i forbindelse med dokumentanalysen.

Den viktigste målsetning var i utgangspunktet å sile vekk alle de dokumentene som åpenbart ikke var av interesse. Samtidig var det viktig å få laget en slags kronologi over hele saksbehandlingen, fra Sleipner lå på tegnebrettet, til hurtigbåten ble satt i drift.

Redningsflåtemysteriet

Lørdagen brukte vi til lese dokumentene og bearbeide informasjonen, samt lage et utkast til den første saken. Vi var enige om å konsentrere oss først dokumenter som belyste redningsutstyret og redningsrutinene om bord. Grunnen til dette var at ett av de største mysteriene etter ulykken på dette tidspunktet, knyttet seg til hvorfor passasjerene ikke ble reddet om bord på flåter etter at hurtigbåten havarerte. I løpet av de 30-45 minuttene som gikk fra Sleipner gikk på skjæret, til båten sank, ble bare en av flåtene utløst. Denne flåten blåste imidlertid rundt, og drev av gårde før noen kunne komme om bord. Resultatet var at alle passasjerne og mannskapet om bord måtte hoppe rett ut i det bekmørke, frådende og iskalde havet.

I dokumentmappen var det en manual som viste hvordan mannskapet skulle gå frem for å utløse "the rescue boat". I første omgang tolket jeg dette som manualen for redningsflåtene.

Dette viste seg å være en misforståelse. Manualen gjaldt kun "redningsbåten", og ikke flåtene. Redningsbåten er mye mindre, og er blant annet beregnet på å hente passasjerer som faller over bord. Flåten skal også brukes i forbindelse med evakuering av passasjerer.

Manualen satte oss likevel på et interessant spor. Den beskrev i detalj de omstendelige tekniske prosedyrene for hvordan redningsutstyr fungerte på den topp moderne båten. Redningsbåten og de store redningsflåtene var så uhåndterlige, at mye måtte klaffe for at mannskapene skulle få flåtene på vannet. For hver flåte måtte mannskapene betjene to hydrauliske håndpumpesystemer, blant annet for å fjerne et deksel som skjulte flåtene på dekk. Redningsflåtene var nemlig plassert under dekk, blant annet av hensyn til plassmangel på dekk og ønsket om å gi fartøyene et "fancy" design.

I denne delen av arbeidet var det helt avgjørende å kunne samarbeid med Eliassen. Han hadde i løpet av den første uken fått en godt kildenett, med god oversikt over hvem som kunne være aktuelle kilder, og hvor vi kunne få tak i dem. I løpet av søndagen fikk snakket Haakon med leverandøren Selantic og gjennomgått detaljene i prosedyrene med ham, slik at vi ikke misforsto

dokumentene. Samtidig tok han også kontakt med Harald Særsten, sekretær i Norsk Sjømannsforbund og tidligere medlem av redningsmiddelutvalget. Selv intervjuet jeg avdelingsdirektør Konrad Haavik i Sjøfartsdirektoratet. Lørdagen og søndagen fungerte som en slags hurtiginnføring i tekniske sider ved redningsflåter, evakueringsøvelser, sertifikatgodkjenning og tekniske kontroller.

Enkelte av dokumentene ble oversendt i etterkant. Dette gjaldt blant annet brevet fra Austal Ships 25. november 1999, som var utgangspunkt for artikkelen 9. desember. Her kom det frem en rekke interessante forhold, som blant annet illustrerte sikkerhetsholdningene i verftet.

Grunnen til at det tok så lang tid å få utlevert dette brevet, var i følge direktoratet at de ikke klarte å finne det. Mye tyder på at brevet var blitt liggende på kontoret til en av saksbehandlerne. For øvrig illustrerer dette at journaljobbingen gjorde oss i stand til å komme tidlig inn i prosessen, også i forhold til direktoratets interne arbeid. Flere av dokumentene vi gikk inn, hadde ikke en gang direktoratets egne folk fått satt seg skikkelig inn i.

Dokumentgravingen, intervjuene og utformingen av artiklene skjedde om hverandre, fra dag til dag. Selv om vi allerede mandag 6. desember hadde en klar ide og plan for hvilke artikler vi ville lage, ble selve skriveprosessen gjort fra dag til dag. En av årsakene til dette, var at vi måtte koble gravingen til det som fortløpende kom frem i høringene. Dessuten var tidspresset og behovet for å få ut informasjonen så stort, at vi ikke kunne tillate oss å skrive ut alle sakene på forhånd før publisering.

8. INTERVJUENE

I denne delen av metoderapporten skal vi ta for oss en del problemstillinger knyttet til intervjuene og forholdet til muntlige kilder etter en alvorlig ulykke som Sleipnerforliset. Et hovedpoeng er å vise hvordan tilgang til skriftlige kilder kan være en meget stor fordel:

8.1. Lettere adgang til muntlige kilder.

I arbeidet med å skaffe seg muntlige kilder, fikk vi stor nytte av at vi hadde tatt "bakveien" inn og allerede hadde skaffet oss saksdokumentene. Ved hjelp av saksdokumentene, og initialene til saksbehandlerne i "Sleipnerjournalen", visste vi nøyaktige hvilke personer som hadde vært involvert i saksbehandlingen. Dette var informasjon som var av stor betydning, og som vi ellers ikke kunne regne med å få tilgang til uten videre.

I stedet for å måtte gå via informasjonssjefer og direktører, kunne vi gå direkte på saksbehandlere og ledere på lavere nivå, som hadde vært direkte involvert i godkjenningsprosessen.

8.2. Hvordan omgå de lukkede kilder

I tiden etter ulykken ble pressens arbeid vanskeliggjort som følge av at en rekke sentrale kilder ikke var tilgjengelig for pressen. Mannskapet om bord ble godt skjermet av rederiet, og rederiets talsmenn ville i stor grad bare uttale seg på pressekonferanser.

Hensynet til granskningskommisjonens arbeid og politiets etterforskning av ulykken gjorde dessuten at mange av kildene ble meget forsiktige. Som følge av at aktører i rederiet, verftet og Sjøfartsdirektoratet var klar over at det ville bli rettet et kritisk søkelys mot hva de hadde gjort, var det viktig å ha et kritisk forhold til hva som kom frem i intervjuene.

Enkelte av kildene i Sjøfartsdirektoratet ble også lukket. Saksbehandlerne som hadde hatt ansvaret for godkjenningen av Sleipner, ønsket ikke å snakke med oss. De fleste henvendelsene til direktoratet med tanke på intervju endte derfor med at vi ble kanalisert til avdelingsdirektør Konrad Haavik.

De kildene som i det hele tatt sa noe, sa det samme til de fleste andre redaksjonene.

Utfallene av intervjuene var derfor svært avhengig av at vi på forhånd hadde satt oss inn i saksdokumentene. Dermed var vi i stand til å stille mer kvalifiserte spørsmål knyttet til saken. Flere av kommentarene vi fikk, ville vi aldri fått hvis vi ikke konfronterte kildene med den skriftlige dokumentasjonen.

En av aktørene som vi i større grad klarte å plassere inn i nyhetsbildet, sammenlignet med de fleste andre mediene, var verftet. Austal Ships la seg på en meget restriktiv mediestrategi, og ga som regel ikke intervjuer i det hele tatt. Ved å skaffe oss tilgang til dokumenter fra Austal Ships, kunne vi i større grad vise hvilken rolle verftet hadde spilt sammen med rederiet for å få skipet godkjent.

8.3. Striden rundt spørsmålet om sjøforklaring

Debatten rundt spørsmålet om sjøforklaringen illustrerer en del av de kildekritiske problemstillingene som gjorde seg gjeldende. Etter ulykken hadde Regjeringen vedtatt at undersøkelsen skulle granskes av en egen kommisjon. Dette skulle erstatte en eventuell sjøforklaring.

Fra flere hold kom det imidlertid skarpe protester mot tanken om ikke å ha en sjøforklaring så snart som mulig. Dette førte til at kommisjonen bestemte seg for å gjennomføre åpne høringer, som en slags erstatning for sjøforklaringen.

Det var mange årsaker til dette. Pårørende og overlevende etter ulykken ville raskest mulig ha mest mulig informasjon frem. Fra pressens side var det også et sterkt ønske om at en slags sjøforklaring, siden flere av de sentrale aktørene da ville komme raskere på banen. Flere av mest sentrale personene, blant annet mannskapet om bord, ble nemlig skjermet for pressen inntil høringen.

Samtidig var også rederiet og fagorganisasjonene til mannskapene meget interessert i en rask sjøforklaring.

Et aspekt som i liten grad har kommet frem i denne forbindelse, er hvilke konsekvenser det fikk for granskningskommisjonen å måtte gjennomføre avhørene etter så kort tid. Siden det gikk litt over en uke fra ulykken fant sted, hadde kommisjonens medlemmer svært begrenset tid til å sette seg inn i skriftlige dokumenter og lignende som lå godt bevart i Sjøfartsdirektoratets arkiver. Dette hastverket kunne føre til at en rekke spørsmål ikke ville bli stilt til de ansvarlige.

Etter vår mening kan dette være en av forklaringene til at blant annet rederiet ivret slik etter en rask høring. De hadde nemlig god grunn til å tro at kommisjonen ville få gravd seg mindre ned i saken, jo raskere de møtte gjennomføre avhørene.

I et slikt perspektiv følte vi at dokumentgravingen i Sleipners forhistorie ga granskningskommisjonen nyttig drahjelp på et tidlig stadium i saken.

8.4. Neptun og Den lille havfrue

Av plass hensyn er det umulig å komme inn på alle kildene som ble benyttet i forbindelse med "Sleipnerjournalene". Ingen av sakene baserte seg imidlertid på anonyme kilder, og alle uttalelser, opplysninger kom fra åpne muntlige eller skriftlige kilder. Vi vil likevel komme inn på en av kildene som dukket opp underveis etter hvert som vi publiserte artikler fra arbeidet med "Sleipnerjournalene, men som vi valgte ikke å bruke direkte.

Både til Aftenposten og flere andre avisredaksjoner ble det i dagene etter ulykken overlevert konvolutter fra en anonym avsender. Konvoluttene ble levert i resepsjonen, eller oversendt i posten, og det var derfor umulig å vite hvem som sendte informasjonen.

Avsenderen, eller avsenderne, presenterte seg som Neptun og den lille havfrue. Konvoluttene besto som regel av enkelte saksdokumenter/notater fra Sjøfartsdirektoratet, samt kommentarer fra Neptun og den lille havfrue.

Vi var i utgangspunktet skeptiske til dette, blant annet fordi vi ikke visste hvor informasjonen kom fra. Vi valgte ikke å bruke dette direkte i noen av våre artikler, men mer som bakgrunnsinformasjon. Oppslag i både Klassekampen og Dagbladet tyder på at de brukte dette materialet nesten ordrett, blant annet i forbindelse med en sak om at de fleste lederne i Sjøfartsdirektoratet mangler erfaring fra skipsfart. Tallmaterialet fra Neptun og Den lille havfrue, som selv hadde regnet seg frem til antall sjefer og hva slags utdannelse de hadde, ble brukt direkte i avisartikkelen i Klassekampen, men fremstilt nærmest som avisens egen undersøkelse.

En artikkel som refererte til en rapport etter en hurtigbåtulykke i Frankrike, som ble referert i flere aviser, kom trolig også fra denne kilden. Denne rapporten brukte vi også som bakgrunnsmateriale, blant annet til å stille spørsmål. Det er godt mulig at vi var for skeptiske og brukte for mye tid på å vurdere materialet, men samtidig mener vi det var viktig å være kritisk til skriftlig dokumentasjon

som ble presentert løsrevet og ute av sin sammenheng. Resultatet var i alle fall at andre aviser brukte materialet før oss.

Vi vet fortsatt ikke hvem Neptun og Den lille havfrue var. Mye tyder på at dette var ansatte/tidligere ansatte i Sjøfartsdirektoratet, som var meget kritiske til måten direktoratet fungerte på under sjøfartsdirektøren. Det er beklagelig at disse kildene ikke våget å ta direkte kontakt, slik at det kunne blitt lettere å bruke en del av materialet og stille oppfølgings- og kontrollspørsmål. Men dette sier også noe om de interne forholdene i Sjøfartsdirektoratet, og det klimaet som hersker under sjøfartsdirektør Manum.

8.5. Andre problemstillinger

Selv om alle sakene som inngår i prosjektet "Sleipnerjournalene" startet med graving i dokumenter, var det helt avgjørende å kontrollere innholdet i dokumentene opp mot muntlige kilder. Et grunnleggende kildekritisk problem i denne forbindelse var at det kritiske søkelyset i våre artikler, nettopp rettet seg mot disse kildene vi var avhengige av, bl.a. Sjøfartsdirektoratet, rederiet og produsenter av utstyr.

Vår erfaring var at kildene likevel var rimelig samarbeidsvillig, særlig når de forsto at vi hadde saksinformasjon og dokumentasjon som underbygget våre spørsmål. I tillegg la vi stor vekt på å behandle kildene godt, og ikke fremstå som om vi var ute etter å "ta rotta" på dem. Ved å fremstå som pålitelige og ærlige, uten skjulte agendaer i intervjuene, klart vi på den måten å få mange viktige opplysninger som utfylte den informasjonen vi fikk fra dokumentene. Telefon og e-post er glimrende og effektivt. Men personlig møte med viktig kilder gir som regel bedre uttelling. Flere av kildene hadde Aftenpostens journalister møtt personlig, blant annet i forbindelse med høringene på Stord. Saken om de "28 elektriske feilene" var bl.a. resultat av "heftige" forhandlinger over bordet med nøkkelpersoner ved tilsynets avdeling i Bergen. Dermed fikk vi ytterligere tilgang til viktig dokumenter knyttet til brevvekslingen mellom de involverte partene.

Ved en del anledninger måtte vi love kildene at de skulle få lese gjennom sine sitater. Sett fra vår side var dette som regel en fordel, blant annet fordi at vi på den måten fikk luket vekk eventuelle tekniske feil og misforståelser. Dette førte til at mange ga oss flere opplysninger enn de kanskje opprinnelig var innstilt på å gjøre. I tillegg fikk intervjuobjektene en sjanse til å tenke seg om en gang til, noe som av og til kunne føre til at de kom på flere interessante poenger.

En av kildene som vi også brukte, var Sjømannsforbundet. Sjømannsforbundets representanter var meget tilgjengelige, og ble hyppig brukt av hele pressekorpsset. Et problem i forhold til disse kildene, var at forbundet åpenbart

også hadde sine motiver, som fagorganisasjon for mannskapene. Generelt seg kan man si at dette ikke kom godt nok frem, verken i våre eller andre avisers reportasjer.

9. ANDRE PROBLEMSTILLINGER/KONSEKVENSER

9.1. Systemtenkning i hendelsenyheter

Et grunnleggende kjennetegn ved arbeidet med "Sleipnerjournalene" var at vi ønsket å ha et slags system-perspektiv. Det var et stort tilfang av både reportasjestoff, vitneskildringer og beskrivelser av selve hendelsen, men det var langt vanskeligere å finne frem til årsakssammenhenger som knyttet ulykken til svakheter i sikkerhetssystemene i rederiet og direktoratet.

Som følge av at vi kunne sette oss inn i den konkrete saksbehandlingen på forhånd, var det adskillig lettere for oss å danne et bilde av selve systemet. Et slikt perspektiv er det veldig viktig at journalister og redaksjoner har med seg i deknningen av alvorlige hendelser, blant annet for å forhindre en ensidig jakt på syndebukker langt nede i systemet, for eksempel en styrmann eller en lokomotivfører.

Aftenpostens arbeid med Sleipnerulykken viste ette vår mening at mange nyhetsredaksjoner har behov for å lære seg å tenke nytt i deknningen av ulykker. I forbindelse med tidligere større ulykker eller katastrofer, har vaksjefer, reportasjeledere og journalister i stor grad fokusert på skadeomfang, antall døde, hvem er ofrene, familie, pårørende og den umiddelbare skadeårsaken.

"Sleipnerjournalene" viste at det er fornuftig allerede fra starten å tenke flere trekk frem, og stille seg spørsmål som for eks.:

- * Hvem/hvilken myndighet har ansvar for at sikkerheten ble ivaretatt.
- * På hvilken måte har denne sikkerheten tidligere blitt ivaretatt, bl.a. ved evt. godkjennelse.
- * Hvor kan vi få tak i relevant skriftlig dokumentasjon, som for eks. sertifikater og annet materiale som i klartekst kan si noe om hva som er godkjent/sertifisert og hvilke krav som evt. stilles.

9.2. Satt dagsorden

Artiklene som ble publisert som følge av arbeidet med "Sleipnerjournalene" satt dagsorden for både andre medier, direktoratet, rederiet og granskningskommisjonen. Hovedårsaken var at forholdene Aftenposten tok opp, ikke var kjent på forhånd.

Under høringene på Stord kom kommisjonens medlemmer flere ganger tilbake til en del av forholdene som kom frem i Aftenpostens artikler. Dette gjaldt blant problemene knyttet til hvordan mannskapene skulle utløse redningsflåtene.

Det intensive graveprosjektet ga god uttelling for Aftenposten, sett i forhold til konkurransen med andre medier. "Sleipnerjournalene" resulterte i seks forskjellige oppslag, som ble gjenstand for omfattende sitering i både fjernsynskanalene, radio, NTB og andre aviser.

9.3 Effektiv metode i ulykkessaker

Det er alltid vanskelig å vurdere hvordan egne saker virker inn på andre redaksjoner. Etter vår mening er det veldig mye som tyder på at dokumentgravingen til Aftenposten i forbindelse med "Sleipnerulykken" gjorde inntrykk på andre redaksjoner.

Aftenposten var langt fra den eneste redaksjonen som gravde intenst i kjølvannet av ulykken. Bergens Tidende hadde for eks. også flere oppslag som satt dagsorden, blant annet om hvordan Sleipner i ca. 100 dager hadde brutt betingelsene i det midlertidige sertifikatet om ikke å kjøre i bølger over en meter. BT hadde også en meget god sak om hvor de testet redningsvestene på SINTEF.

Denne metoderapporten må derfor ikke forstås dithen at vi mener Aftenposten var alene om å gjøre en skikkelig gravejobb i etterkant av ulykken.

Vi mener imidlertid at arbeidsmetodene vi benyttet gjennom bruken av skriftlige kilder, journaler etc. skilte seg ut i forhold til de fleste andre redaksjonene. Selv om også andre redaksjoner etter hvert fikk tilgang på enkelte skriftlige dokumenter, var det etter det vi kjenner til ingen som gjennomførte det samme omfattende og systematiske graveprosjektet i arkiver og journaler umiddelbart etter ulykken.

Etter vår mening viste dette gravearbeidet, og de resultatene det ga, betydningen av at redaksjonene arbeider på flere plan i forbindelse med store ulykker. Ved ikke å bruke alle ressursene på ulykkesstedet, men i stedet organisere arbeidet litt mer langsiktig, kan dette gi raske resultater.

Tidlig på nyåret inntraff en ny stor ulykke – togulykken på Rørosbanen ved Åsta hvor 19 mennesker omkom. Vårt bestemte inntrykk er at mange av våre kolleger hadde lært av Aftenpostens arbeid med "Sleipnerjournalene". Denne gangen fikk vi ikke sitte alene i fred med arkivene. Både i Statens Jernbanetilsyn, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementets postlister ble det adskillig mer folksomt. Flere av de store redaksjonene var på plass, og drev undersøkende journalistikk i dokumenthaugene.

Selv om dette medførte at Aftenposten fikk hardere konkurranse og måtte innse at vi ble slått på en del saker i arkivene, mener vi det er positivt at flere redaksjoner bruker tilsvarende arbeidsmetoder som Aftenposten brukte i "Sleipnerjournalene". I den grad "Sleipnerjournalene" bidro til at redaktører og sjefer i flere aviser fikk mer forståelse for at dekning av ulykker ikke bare må skje etter "tut og kjør"-prinsippet, så er det positivt for alle som er opptatt av å heve kvaliteten på journalistikken. Sammenlignet med tidligere store ulykker,

har pressen i de to siste ulykkene vært mye tidligere på banen i arkiver og saksmapper når det gjelder å gjøre selvstendige og grundige undersøkelser. Dette har bidratt til et mye sterkere fokus på et tidlig tidspunkt, både på sikkerhetssystemene og organiseringen av systemene. Dermed blir det vanskeligere for direktører, politikere, byråkrater og styreformenne å avfeie slike ulykker som enkeltstående hendelser som bare skyldes menneskelige feil.

9.4. Organisering

Sammenlignet med den totale ressursbruken til Aftenposten på å dekke Sleipnerulykken, utgjorde gravearbeidet en relativt begrenset del. Første uke utgjorde det ca. syv arbeidsdager, mens arbeidsmengden de neste ukene utgjorde ca. 14 dager.

Arbeidet ble satt i gang på eget initiativ fra journalistene, og ikke som et resultat av styring ovenfra. Men når ideen først var lansert, fikk vi full støtte fra ledelsen i avisen for å gjennomføre arbeidet.

Ved siden av gravejobbingen, bidro journalistene også i den løpende dekningen dersom det var behov for det.

I tillegg til Eliassen og Johansen, arbeidet også Henrik Width og Trond Bø med den løpende oppfølgingen av ulykken. Widths ansvar var å lage kommentarer, som koblet Aftenpostens egne avsløringer opp mot det som kom frem under veis i høringene. Trond Bø dekket selve høringen.

Slik sett brukte Aftenposten relativt små ressurser på ulykken, sammenlignet med for eksempel VG, som i perioder hadde over 15 journalister representert i sine spalter med saker om Sleipnerulykken.

10. AVSLUTNING

Vårt inntrykk at gravearbeidet med "Sleipnerjournalene" var viktig, både i forhold til leserne, pårørende, overlevende og andre som var interessert i å forstå hvordan en slik ulykke, som egentlig aldri skulle kunne inntreffe, likevel fant sted.

Arbeidet var også viktig i forhold til interne rutiner i avisen og i forhold til andre redaksjoner. Det viste at graving og undersøkende journalistikk ikke er ensbetydende med å "grave seg vekk" i lang tid, og overlate til resten av redaksjonen å fylle avisen. Tvert i mot kan langsiktige journalistiske undersøkelser i forbindelse med hendelsesnyheter være en like effektiv arbeidsform, sammenlignet med de tradisjonelle ulykkesreportasjene. Flere av tiltakene som Sjøfartsdirektoratet allerede har satt i verk etter ulykken, viser at forholdene Aftenposten tok opp ut fra "Sleipnerjournalene", både var vesentlige og alvorlige.

Etter de to første ukene med graving, ble det videre arbeidet litt mer fragmentert. Avvikling av juleferie, sykdom og flere arbeidsoppgaver knyttet til andre saker,

blant annet sammenbruddet i Telia/Telenor-saken, gjorde at det ble vanskelig å opprettholde trykket ut over de første to-tre ukene.

Som journalister vi vi dessuten etter hvert en sterk følelse av at både ledelsen og desken følte at det nærmet seg et metningspunkt. Det var ikke lenger det samme presset etter nytt stoff, og enkelte av de siste sakene fikk kanskje ikke den plassering som vi mente de var verdt.

Det er ingen tvil om at det fortsatt er mye materiale å grave i når det gjelder Sleipnerulykken. Det er dessverre grunn til å tro at togulykken har ført til at pressen har mistet litt av fokuset på hurtigbåtforliset. Mange av journalistene som arbeidet med Sleipnerulykken ble dessuten også satt til å arbeide med togulykken. Derfor er det vår oppfatning at for eksempel de interne forholdene i Sjøfartsdirektoratet, verftets rolle og eiernes opptreden ennå ikke godt nok belyst. De generelle problemstillingene knyttet til hvordan sikkerheten ivaretas til sjøs i en sjøfartsnasjon som Norge, vil åpenbart være viktige journalistiske utfordringer i tiden fremover også.

Vedlegg:

1. Artiklene
2. Utdrag av "Sleipnerjournalen".
3. Eksempel på bestillingsliste av dokumenter til Sjøfartsdir. 1. des. 1999.
4. Eksempler på dokumenter:
 - 4.a. Brev av 25. nov. fra Austal Ships – det siste brevet som ble sendt dagen før ulykken.
 - 4.b. Brev av 3.12. fra Sjøfartsdirektoratet om evakueringsystemene på Sleipner.
 - 4.c. Teknisk analyse av full evakuering fra Sleipner/Draupner (Hull 83/84)
 - 4.d. Utdrag fra Sleipners tekniske manual for bruk av redningsbåt "Austal Davit Manual".