

PFU-SAK NR. 253/14

KLAGER: Therese Utgård
ADRESSE: Auregarden 5, 6230 Sykkylven
TELEFON:
PUBLIKASJON: NRK
PUBLISERINGSDATO: 31.08.2014
STOFFOMRÅDE: Diverse
GENRE: Ekstra nyhetssending
SØKERSTIKKORD: Saklighet og omtanke
REGISTRERT: 01.09.2014
BEHANDLET I SEKR.: 02.09.2014
BEHANDLES I PFU: 25.11.2014
FERDIGBEHANDLET: 25.11.2014
BEHANDLINGSTID: 85 dager
KLAGEGRUPPE: Privatperson
PFU-KONKLUSJON:
HENVISNING VVPL.:
RETTSBEHANDLING:
OMTALE/ANONYM.:
MERKNADER:

SAMMENDRAG:

NRK1 hadde **søndag 31. august 2014** en ekstra nyhetssending i forbindelse med et at fly fra flyselskapet Novair skulle foreta det som omtales som en kontrollert nødlanding på Gardermoen. Når sendingen kommer i gang har det tidligere vært meldt om den kommende landingen i ordinære nyhetssendinger og på nett.

Ekstrasendingen varer i mer enn 30 minutter. I studio sitter to reportere, men innimellom bringes det innslag fra en reporter på Gardermoen og intervjuer/kommentarer fra flyselskap og flyplassens informasjonsmedarbeider. Sendingen hadde slik start:

Reporter Atle Bjurstrøm (AB):

«God kveld. Om kort tid skal altså et fly fra Novair nødlande på Gardermoen. Flyet skal ha punktert i forbindelse med avgang og har i to timer sirklet over Østlandet for å kvitte seg med drivstoff. Tiden for nødlandingen har blitt endret hele tiden.. Her ser vi flyet sirkle over Halden. Det tok flere runder over det sentrale Østlandsområdet for å bruke opp og trolig også dumpe drivstoff, slik at det er minst mulig drivstoff igjen i flyet når nødlandingen skal foretas. Akkurat den siste meldingen vi har fått, er at flyet er på vei fra sør i Østfold over Rakkestad i retning Gardermoen, hvor det er planlagt en nødlanding på vestre rullebane. Vi skal forsøke å sende frem til flyet da forhåpentligvis er trygt på bakken.»

Super: Foto: privat

Siste: Passasjerfly nødlander på Oslo Lufthavn

Mot slutten av sendingen (00:30) – når flyet lander:

(AB - Atle Bjurstrøm

HS - Reporter Hallvard Sandberg)

AB - Passasjerene skal selvfølgelig få en debrief etter landing, er pressekontakten på Gardermoen påpasselig med å opplyse om. Så er det altså litt usikkert akkurat i dette øyeblikk om hvor de skal lande, altså hvilken rullebane. Men, Hallvard Sandberg, du sa til meg, det ser ut til at det bare er minutter igjen nå til de kan lande.

HS - Ut fra kartet, - vi så jo flyet på det kartet der, det har gjort unna svingen på sydenden av Mjøsa. Det er på vei inn mot vinden på vestre rullebane og ut fra hastigheten vil jeg anslå at det har hjulene nede på bakken om to minutter.

AB - Det vi ser nederst der nå, det litt gråere feltet, det er da flyplassen, vil jeg tro?

HS - Det er flyplassen på Gardermoen og du ser flyet. De som har flydd inn på Gardermoen den veien der, vil nå vite at de nå kan se veldig nært på husene som farer under. Det vil nok passasjerene se nå. Hvordan de tenker nå, at nå er det bare noen sekunder igjen før de får greie på om det er noe mer alvorlig i veien med flyet enn det som piloten sannsynligvis har fortalt dem hele veien, at dette er en rutinemessig nødlanding, bare at vi tar våre forholdsregler. Og det er det siste flyet som skal lande på Gardermoen, så det er vel det vi ser nå, tror jeg. Vi ser frontlyskasterne....

AB - Vi må anta at dette er... om vi tar informasjonen fra det kartet der...

HS - Riktig! Dette flyet her....Og det er et direkte signal vi har inne nå, er det ikke det? Da skal dette være flyet som er i ferd med å lande. Det er kanskje under ett minutt til det har hjulene nede på bakken. I hvert fall fem av dem.

AB - Ja, ikke sant? Jeg får da bekreftet at det er et direkte signal som vi ser på nå. Dette er ikke altså bilder fra tidligere. Og det er, etter alt å dømme, Novair-flyet, en Airbus A 321...

HS - 3421, ja. Med 190 passasjerer om bord. Det hadde da omtrent litt under 30 tonn drivstoff da det tok av og nå har det sluppet opp mesteparten av det.

AB - Da skal vi få se touch-down'et, Hallvard.

AB - et spenningsnivå som jeg ikke tør gi meg ut på å beskrive en gang. Men der har altså flyet landet. Andre gang på halvannet år altså, som vi vet, at et Novair-fly har landet med det som kan være et defekt landingshjul. Men mens vi ser disse bildene, som vi jo gleder oss *vel*dig over, så må vi jo bare gjenta dette om at det er funn på rullebanen, som vi hørte i et av intervjuene våre, som gjorde at de ble mistenksomme.

(Til 00:36)

Utskriften er valgt ut fra at det er på dette tidspunktet spenningen utløses. Flere andre medier hadde også direktesending fra hendelsen.

KLAGEN:

Klageren er en vanlig seer. Hun opplyser at hun er helsearbeider. Hun mener NRK ikke utviste tilstrekkelig omtanke da det ble sendt direkte fra en mulig eller fryktet dødsulykke. Hun mener det ligner underholdning heller enn informasjon og at det medførte fare for økt frykt og usikkerhet i befolkningen og hos mulige pårørende. Klageren viser til at det under sendingen åpent ble drøftet hvordan nødsituasjonen kom til å ende og at en dødsulykke med mange passasjerer var en mulig utgang.

«Hva om dette hadde gått galt? Skulle da pårørende, som kanskje visste eller fryktet at nettopp deres kjære var på flyet, bli vitne til at de omkom? På direkten, med liten mulighet for å skjerme seg.»

FORSØK PÅ MINNELIG LØSNING:

Det er ikke registrert noe forsøk på å løse saken i minnelighet.

TILSVARSRUNDEN:

NRK avviser klagen. Det anføres at mediene ikke bare har en rett, men en plikt til å komme ut med en så korrekt og presis informasjon som mulig – for å forhindre unødig frykt i befolkningen. Det anføres også at NRK har den redaksjonelle frihet til å programsette dekningen på den måten redaktørene finner det tjenlig. «I dette tilfellet mener vi at direkte formidling og sending om en hendelse av stor allmenn interesse muliggjorde en rask og presis informasjon som mulig til situasjonen var avklart.» Det opplyses at flyselskapet hadde kontaktet pårørende ved hjelp av passasjerlistene.

NRK anfører videre at det var en del av vurderingen at muligheten for en alvorlig ulykke var liten. «Vurderingsgrunnlaget ville vært annerledes om det for eksempel dreide seg om et fly med brennende motorer eller en annen situasjon hvor et svært alvorlig utfall framsto som sannsynlig.»

Det opplyses i tilsvaret at det ville vært mulig å stoppe en direkteoverføring av bilder før de går ut til publikum fordi det av tekniske årsaker oppstår en forsinkelse på 10-30 sekunder i overføringen av tv-signal fra direktepunkt til regikontroll og videre derfra til tv-distribusjon.»

Det pekes også på at det, slik NRK ser det, ikke primært er et spørsmål om man skal publisere bilder og informasjon om hendelsen, men hvordan dette gjøres. «En eventuell publisering av bilder om landingen hadde endt med en ulykke ville vært gjenstand for en nøye vurdering, hvor det viktigste momentet ville vært våre etablerte retningslinjer for hvordan vi formidler bilder fra ulykkessteder: Gjennom å ivareta nødvendige hensyn til ofre, pårørende og publikum for øvrig ved å ikke gå for tett på ulykkesstedet, unngå bilder som kan identifisere involverte i ulykken og ikke vise nærgående sterke scener.»

NRK viser også til at de som ikke ønsker å motta slik direkteinformasjon som det her var snakk om alltid kan velge å skru av sendingen.

Klageren peker i sitt tilsvare på at når man går til det skritt å sette i gang ekstrasending så bidrar man til å hausse opp frykt snarere enn å dempe den. Hun viser til at sannsynligheten for at dette skulle gå bra var så stor at det ikke var grunn til så omfattende dekning. Når det gjelder NRKs anførsel om at seeren hadde mulighet til å slå av sendinger, peker klageren på at personer som vet at de har pårørende om bord ikke alltid tar fornuftige valg.

NRK anfører i sitt siste tilsvare at informasjon man fikk fra politi og luftfartsmyndigheter tilsa at man sto overfor en alvorlig situasjon, der den forestående landingen utløste en lang rekke sikkerhets- og beredskapstiltak på flyplassen.

