

RAPPORT

---

# Evaluering av Viking Sky-hendinga

---



Utgjeven av: Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) 2020

ISBN: ISBN 978-82-7768-513-7 (PDF)

Grafisk produksjon: ETN Grafisk, Skien



---

Evaluering av  
Viking Sky-hendinga

---



	Samandrag.....	5
<b>1</b>	<b>Innleiing.....</b>	<b>13</b>
	1.1 Bakgrunn.....	14
	1.2 Mandat.....	14
	1.3 Tolking av mandatet.....	15
	1.4 Oppbygging av evalueringsrapporten.....	16
<b>2</b>	<b>Metode og prosess.....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>Formelt grunnlag og involvering.....</b>	<b>21</b>
	3.1 Formelt grunnlag.....	22
	3.2 Aktørar og involvering.....	24
<b>4</b>	<b>Hendingsgangen.....</b>	<b>27</b>
	4.1 Laurdag 23. mars.....	29
	4.2 Sundag 24. mars.....	36
	4.3 Dagane etter.....	37
<b>5</b>	<b>Førebygging og beredskap.....</b>	<b>39</b>
	5.1 Oversikt over risiko og sårbarheit.....	40
	5.2 Beredskapsplanverk.....	41
	5.3 Slepeberedskap.....	41
	5.4 Redningshelikopter-beredskap.....	42
	5.5 Øvingar.....	43
<b>6</b>	<b>Handtering av hendinga.....</b>	<b>45</b>
	6.1 Varsling.....	46
	6.2 Organisering.....	48
	6.3 Maritim innsats.....	53
	6.4 Helikopterredning.....	56
	6.5 Etablering og drift av mottakssenter.....	60
	6.6 Helsemessig handtering.....	66
	6.7 Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling.....	68
	6.8 Pårørande- og mediehandtering.....	78
<b>7</b>	<b>Oppsummering og tilrådingar.....</b>	<b>81</b>
	7.1 Oppsummering.....	82
	7.2 Tilrådingar.....	82
	7.3 Oppfølging.....	86
	Kjelder.....	86
<b>1</b>	<b>Vedlegg.....</b>	<b>89</b>
	Vedlegg 1: Formelt grunnlag og ansvarsfordeling.....	90
	Vedlegg 2: Takkebrev.....	100



## SAMANDRAG

Cruiseskipet Viking Sky fekk motorstans og kom i havsnaud på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde 23. mars 2019. Skipet unnngjekk så vidt å grunnstøyte, noko som kunne fått katastrofale konsekvensar. Det vart sett i gang eit omfattande redningsarbeid og evakuering av passasjerar med helikopter, som gjekk føre seg til morgonen dagen etter.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) var leiardepartement under hendinga, og har gjeve Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) i oppdrag å evaluere handteringa av hendinga. Evalueringa omfattar heile redningsaksjonen, inkludert maritim innsats og helikopterredning, evakuering av personar frå skipet og mottak og handtering av dei på land.

Årsaka til at skipa (Viking Sky og fraktskipet Hagland Captain) kom i havsnaud og mannskapa si handtering av situasjonen, har ikkje inngått i oppdraget. Det same gjeld problemstillingar knytte til korleis reiarlaga varetok passasjerar og mannskap.

Arbeidet har gått føre seg i dialog med Hovudredningsentralen i Sør-Noreg (HRS-SN), Fylkesmannen i Møre og Romsdal (FM MR), Møre og Romsdal politidistrikt / lokal redningssentral (LRS) og dei involverte kommunane. DSB har også henta informasjon og synspunkt frå andre som deltok i redningsarbeidet, blant anna Helse Møre og Romsdal helseføretak (HF), Siviltforsvaret og frivillige organisasjonar.

Evalueringsarbeidet er basert på ulike metodar og kjelder, som gjennomgang av relevant dokumentasjon, møte/intervju med relevante deltakarar og ei spørjeundersøking. Ein sentral del av dokumentasjonen er aktørane sine egne evalueringar, eventuelt presentasjonar av erfaringar.

Evalueringsrapporten gjev størst merksemd til tema og problemstillingar som gjeld fleire aktørar, og særleg forholdet mellom desse og tverrsektorielle problemstillingar.

### **Ein vellykka redningsaksjon og handtering av dei evakuerte**

Det er ei utbreidd oppfatning at redningsaksjonen i samband med Viking Sky-hendinga var vellykka, både evakueringa av passasjerane frå cruiseskipet og mottaket og handteringa av dei på land. Evakueringa gjekk føre seg under svært krevjande forhold, men skjedde utan ulykker eller skadar.

Evalueringa stadfestar inntrykket av ein vellykka redningsaksjon, ein imponerande innsats og eit godt samvirke mellom dei ulike aktørane. Dette heng saman med at vi i Noreg har ei integrert redningsteneste der koordinering, leing og samvirke mellom aktørar og ressursar er det same, uavhengig av type hending (sjø, land eller luft). Dette legg til rette for ei rask etablering av eit omfattande redningssamvirke ved hendingar.

Eit kjenneteikn ved handteringa var at aktørane fann fram til gode løysingar på dei aktuelle problemstillingane som oppstod, til dømes knytte til etableringa og drifta av mottakssenteret i Brynhallen. Ikkje alle løysingane var førebudde eller planlagde på førehand. Ein del av læringa går derfor ut på å i større grad systematisere eller planleggje slike løysingar.

Nokre viktige suksessfaktorar ved handteringa kan punktvis oppsummerast på følgjande måte:

- Dei fleste aktørane har utarbeidd relevante ROS-analysar, har beredskapsplanar som var dekkjande for handteringa og har gjennomført nyttige øvingar dei siste åra.
- Det vart gjennomført ei omfattande varslings hendinga via ulike kanalar.
- Dei fleste aktørane etablerte krisestab, og kriseleiinga vart involvert / halden orientert.
- Redningsleiingane hos HRS-SN og LRS vart etablerte.

- Det vart gjennomført ein vellykka helikopterredningsaksjon
  - 475 personar vart evakuerte (466 passasjerar frå Viking Sky og 9 mannskap frå Hagland Captain).
  - Leidd av HRS-SN med bistand frå relevante aktørar.
  - Effektivt og sikkert rotasjonsmønster for offentlege og private redningshelikopter.
  - Eigna helikopterlandingsplass ved Brynhallen med høve for etterfylling av drivstoff via tankbil.
- Det vart på kort tid etablert eit føremålstenleg mottakssenter i Brynhallen
  - Rask avgjerd om å bruke Brynhallen og effektiv klargjering.
  - Mottakssenter nær hendingstaden.
  - Stor kapasitet både inne i hallen og utanfor, til personell og materiell.
  - God organisering/logistikk og godt samvirke leidd av innsatsleiar frå politiet saman med innsatsleiarane for brann og helse.
  - Rask mobilisering og heilhjarta innsats av Fræna kommune, eit stort tal frivillige, og Heimevernet og Sivilforsvaret.
  - Dei evakuerte opplevde å bli svært godt varetekne.
  - Triage, førstehjelp og psykososial støtte vart gjeve.
  - Rask etablering og effektiv bruk av evakuerte- og pårørandesenter i Molde og Kristiansund.
- Helse Møre og Romsdal HF tok seg av dei som måtte på sjukehus i Molde og Kristiansund
  - Tilstrekkeleg tal ambulansar og effektiv transport av evakuerte.
  - Rask mobilisering og tilstrekkeleg tal dedikert og kvalifisert helsepersonell.
- God koordinering og godt samvirke mellom aktørane
  - Godt samarbeid i redningsleiinga i HRS-SN og god kommunikasjon med operasjonsrommet.
  - God dialog mellom HRS-SN og LRS.
  - DSB sine samvirkekonferansar og FMMR sine samvirkemøte vart opplevde som nyttige av fleire aktørar.
  - Godt samarbeid mellom kommunane og med FMMR.
  - Nyttig situasjonsrapportering på ulike nivå.

### Læringspunkt og tilrådingar

Samtidig er det læringspunkt på fleire område og tilhøyrande tilrådingar om tiltak for å styrkje beredskapen for liknande hendingar. Læringspunktta omfattar både gode døme til etterfølging, område det er viktig å ha merksemd om ved framtidige hendingar og, i dei fleste tilfelle, område der det er forbettringspotensial.

Vi<sup>1</sup> har ikkje noko grunnlag for å seie at dei forholda vi peikar på i læringspunktta, fekk negative konsekvensar for handteringa eller utfallet. Men ein kan ikkje sjå bort frå at dei ved eit alvorlegare scenario, som var nær ved å inntreffe, kunne fått større konsekvensar. Dei gjennomførte tiltaka var i stor grad tilstrekkelege slik situasjonen utvikla seg, men ein kunne kome på etterskot dersom situasjonen hadde eskalert med grunnstøyting og passasjerar og mannskap i sjøen. Læringspunktta må vurderast i eit slikt perspektiv.

### Beredskapsplanverk

#### Læringspunkt 1: Plan for masseevakuering

Noreg har ikkje eit nasjonalt planverk for "Mass Rescue Operations" (MRO), og det er føreslege i eiga evaluering at HRS bør ta initiativ til å utarbeide ein slik plan. Denne vil vere eit grunnlag for samhandling mellom HRS og andre verksemdar ved blant anna hendingar som Viking Sky, og som grunnlag for øvingar. Vi stor dette forslaget.

### Øvingar

#### Læringspunkt 2: Nasjonal øving med samvirke mellom fleire aktørar i stor redningsaksjon

Øvingar er eit viktig verkemiddel for å styrkje krisehandteringsevna. Handtering av Viking Sky-hendinga innebar eit komplekst og krevjande samspel mellom eit stort tal aktørar på ulike nivå. Det er sjeldan at eit så omfattande samvirke blir aktivert.

Vi tilrår derfor at det i løpet av dei næraste åra blir gjennomført ei større øving som inneber noko av det same aktørbiletet som Viking Sky-hendinga. Basert på erfaringar frå hendinga bør sentrale element i ei slik øving blant anna vere at ulike samordningsfunksjonar blir sette i verk, som HRS redningsleiing, redningsleiinga ved lokal redningsentral og samordningsfunksjonane til DSB og fylkesmannen.

### Varsling

#### Læringspunkt 3: Tilstrekkeleg dekningsområde for mayday relay<sup>2</sup>

Viking Sky sende ut mayday kl. 14.00 23. mars. HRS-SN sende ut mayday relay via Kystradio Sør rett etterpå. HRS-SN sende også SAR-varsel<sup>3</sup> til naudetatane.

<sup>1</sup> "Vi" refererer her til DSB som evaluator. Når direktoratet er omtalt som involvert verksemd i hendinga, nyttar vi "DSB".

<sup>2</sup> Mayday er eit internasjonal naudsignal for fly og skip, medan mayday relay er ei vidaresending av ein mayday.

<sup>3</sup> Search and Rescue"-varsel, frå HRS til naudmeldingssentralane 110, 112 og 113.



Elles utspelte det seg eit komplekst bilete av varslingar og varslingsvegar, både mellom aktørar og internt i dei ulike verksemdene.

Eit læringspunkt er at mayday relay burde vore sendt ut over fleire sendarar og dekt eit større geografisk område. Dermed kunne fleire slepebåtar med tilstrekkeleg kapasitet fått varselet og potensielt hjulpet Viking Sky med slep.

#### Læringspunkt 4: Direkte varsling frå politiet til fylkesmannen

FMMR vart ikkje varsla av politiet i initialfasen av hendinga, men tok sjølv kontakt med politiet. FMMR vart varsla av politiet drygt tre timar etter at hendinga oppstod, på bakgrunn av rolla si som fast medlem i redningsleiinga.

Politiet i Møre og Romsdal har ikkje som rutine å varsle fylkesmannen ved sjøhendingar. Vår vurdering er at politiet bør varsle fylkesmannen direkte ved store hendingar der det kan bli behov for samordning frå fylkesmannen regionalt. Politiet og FMMR må i samarbeid avklare kva som er terskelen for varsling, og korleis denne skal gjennomførast. I etterkant av Viking Sky-hendinga har politiet og FMMR hatt ein dialog om dette. Embetet vurderer å opprette ei beredskapsordning slik at politiet kan få eit 24/7-nummer for beredskaps- og hendingsvarsling.

#### Læringspunkt 5: Tidleg varsling av medlemene i redningsleiinga ved LRS

I initialfasen av ei hending kan det vere usikkert om redningsleiinga ved LRS vil bli kalla inn. Vi meiner det likevel vil vere ein god praksis alltid å varsle alle medlemmer av redningsleiinga når ei så stor hending som Viking Sky inntreffer, og der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsleiinga.

Ein slik praksis er i tråd med *Mandat for redningsledelsene ved lokale redningssentraler* der det står at "alle medlemmene i redningsledelsen skal varsles når det oppstår hendelser som etter politimesterens vurdering vil kunne kreve redningsledelsens involvering"<sup>4</sup>. Dette gjev alle medlemene eit førevarsel og også eit høve for sjølv å vurdere om dei bør be om at redningsleiinga skal samlast.

## **Organisering**

### Læringspunkt 6: Låg terskel for å etablere politimeisteren sin stab og innkalle redningsleiinga ved LRS

Undervegs i Viking Sky-hendinga etablerte dei involverte aktørane kriseorganisasjonane sine i ein eller annan grad, frå kommunalt nivå til departementsnivå, og hos frivillige og private aktørar. Både redningsleiinga ved HRS-SN og ved LRS vart etablerte. Det vart gjennomført møte i begge redningsleiingane.

Ei viktig læring etter hendinga er at politiet burde ha etablert politimeisteren sin stab og kalla inn redningsleiinga ved LRS tidlegare enn kva som vart gjort. Desse etableringane er eit signal til samvirkeaktørane om alvorsheten av ei hending og at det er behov for å mobilisere ressursar. Vår vurdering er at mangelen på stab og den seine etableringa av redningsleiinga kunne ha resultert i at politiet og andre samvirkeaktørar kom på etterskot i handteringa si dersom katastrofepotensialet ved hendinga hadde vorte ein realitet.

På denne bakgrunnen meiner vi at politiet bør ha lågare terskel for å etablere stab og innkalle redningsleiinga ved LRS ved redningsaksjonar med stort skadepotensial. Det bør gjennomførast øvingar der desse elementa er med.

### Læringspunkt 7: Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsleiing

Redningsleiinga ved HRS-SN vart kalla inn straks etter at politimeister ved Sør-Vest politidistrikt vart varsla om hendinga. Ifølgje deltakarane evna redningsleiinga å halde fokuset på situasjonen fram i tid og ikkje forstyrre det som gjekk føre seg i operasjonsrommet. Merksemda var retta mot eit verstefallsscenario og ein plan for rask omstilling av ressursar dersom dette skulle inntreffe.

Politidirektoratet er ikkje representert i HRS redningsleiing. Både HRS-SN og POD meiner at politiet, som er ein så viktig samvirkepartner i redningstenesta, bør vere representert i HRS redningsleiing med ein representant frå direktoratet. Deltaking i HRS redningsleiing vil gje POD og politiet ei sterkare involvering i hendingshandteringa, noko direktoratet vurderer som føremålstenleg. Ei slik deltaking vil også leggje betre til rette for ein god kommunikasjon mellom HRS og politiet.

<sup>4</sup> Jf. pkt. 3.1 i Mandat for redningsleiingane ved lokale redningssentralar, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

## **Maritim innsats**

### Læringspunkt 8: Betre oversikt over slepebåtar

Etter at Viking Sky sende ut mayday, vart det raskt avklart hos HRS-SN at det var behov for slepebåtar og andre fartøy som kunne hjelpe i redningsaksjonen. Slike fartøy vart dermed tilkalla.

Kontakten med Vardø sjøtrafikksentral (VTS), KV Njord og losane om bord på Viking Sky gav HRS-SN ei god oversikt over den maritime situasjonen. HRS-SN sakna mellombels ein enklare tilgjengeleg kunnskap om slepebåtane og deira utrusting og høve til å setje slep under krevjande forhold. Ein slik kunnskap ville sett HRS betre i stand til å planleggje og koordinere innsatsen frå slepebåtane. Eit læringspunkt er dermed å syte for ei betre oversikt over slepebåtar.

Eit tiltak for å styrkje HRS' fagvurderingar om slepebåtinnnsats under krevjande forhold, er å tilkalle ein liaison frå eit slepebåtselskap ved hendingar der det er behov for slepeinnsats. Eit vidare tiltak for å styrkje HRS' oversikt over tilgang på slepebåtressursar, er å syte for at slik informasjon er tilgjengeleg og oppdatert i *Felles ressursregister* (FRR). I tillegg til slepekapasitet bør denne informasjonen også omfatte utstyr og kompetanse skip og mannskap har. Det er Barents Watch som har ansvar for FRR, men det er frivillig å leggje inn informasjon om ressursar der.

### Læringspunkt 9: Plan for bruk av slepebåtar

Slike tiltak vil også styrkje evna HRS har til å planleggje den maritime innsatsen ved framtidige hendingar. I si eiga evaluering legg HRS-SN vekt på at organisasjonen ikkje hadde ein fagleg vurdert plan for korleis slepebåtane kunne assistere Viking Sky under dei rådande vêrforholda. Det er ei erkjenning i eiga evaluering at HRS-SN bør styrkje fagkompetansen sin på slepebåtoperasjonar og dermed evna til å planleggje slik innsats ved framtidige liknande hendingar.

## **Helikopterredning**

Sidan det viste seg vanskeleg å setje slep på Viking Sky i det kraftige uvêret laurdag 23. mars, og kapteinen på skipet vurderte det som for risikofyllt å setje ut livbåtar, vart hovudtilnærminga i redningsaksjonen å evakuere passasjerane frå cruiseskipet med redningshelikopter.

Det har i etterkant av hendinga vore ein diskusjon om bruk av helikopterressursar der det kjem fram ulike vurderingar av om det ville vore behov for og

føremålstenleg med flere helikopter ved ei eskalering av hendinga.

HRS-SN tilkalla redningshelikopter frå 330 skvadron og CHC Helikopter Service og hadde den overordna leiinga av redningsaksjonen. Seks redningshelikopter var totalt i aksjon, både offentlege og private. HRS-SN valde å ikkje tilkalle Sea King-helikoptera på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Vurderinga var at kapasiteten var tilstrekkeleg, og ein ville unngå å svekkje helikopterberedskapen i resten av landet.

Dei tilkalla helikoptera viste seg å vere tilstrekkelege under Viking Sky-hendinga, men representantar for 330 skvadron har gjeve uttrykk for at HRS-SN burde tilkalle dei to Sea King-helikoptera på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Grunngevinga er at dersom situasjonen hadde eskalert med grunnstøyting og passasjerar i sjøen, hadde det sannsynlegvis vore nødvendig med fleire helikopter enn dei som var tilgjengelege i området.

I tillegg til beredskapen i resten av landet legg HRS-SN også vekt på at omsynet til flytryggleik ville medført avgrensingar på kor mange helikopter som kunne vore i aksjon samtidig over eit relativt avgrensa område. Eit viktig bakteppe er at HRS-SN ut frå leiarrolla si i redningsaksjonen og beredskapsansvaret sitt måtte vurdere situasjonen og innsatsen i eit heilskapsperspektiv.

### Læringspunkt 10: Konsept for luftkoordinering

Ein viktig suksessfaktor for ein redningsaksjon med helikopter er ei god luftkoordinering, det vil seie koordinering av helikoptertrafikken med tanke på effektivitet og tryggleik. Luftkoordineringsfunksjonen i Viking Sky-hendinga vart vareteke ved HRS-SN gjennom redningsleiar og innkalla flygeleiar frå Avinor.

Innleiingsvis var det redningshelikopteret frå Florø (frå CHC Helikopter Service) og deretter innflygingskontrolltenesta på Værnes (Møre Approach) som var bindeleddet mellom helikopterressursane og HRS-SN. Møre Approach hadde sambandsdekning i området og gjennomførte oppdraget på ein god måte sjølv om personalet ikkje hadde spesifikk "Aircraft Coordinator"-kompetanse (ACO-kurs).

På bakgrunn av erfaringane frå Viking Sky-hendinga er det nødvendig at HRS saman med Avinor vidareutviklar eit konsept for luftkoordinering slik at ein har tilstrekkeleg dekning for heile landet.

Etter vår vurdering er den mest kostnadseffektive løysinga å vidareutvikle ACO-funksjonen sentralt (i HRS). Dette føreset at det blir lagt til rette for landsdekkjande kommunikasjonsmoglegheiter for å utøve denne funksjonen, primært gjennom lufttrafikktenesta sine radioar, men også gjennom tilgang til Forsvaret sine radiosendarar ved behov, og i tillegg Naudnett i dei tilfella der alle luftressursane har tilgang til dette sambandet.

Vidare må ein forsikre seg om at luftkoordineringsposisjonen i HRS er tilstrekkeleg godt førebudd for slik koordinering. Det bør i tillegg utarbeidast eit nasjonalt planverk for ACO-funksjonen basert på internasjonale retningslinjer. Dessutan må det leggjast til rette for nasjonal opplæring og trening i ACO-funksjonen for det personellet som er aktuell for ei slik oppgåve.

#### Læringspunkt 11: Effektiv fylling av drivstoff

Initiativet frå politiet for å etablere fylling av drivstoff for helikoptera rett i nærleiken av Brynhallen, var eit viktig tiltak for å effektivisere helikopterredninga. Det var litt tilfeldig at Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) kunne stille med tankbil og personell. Tankbilen, som ikkje er forsikra for å køyre utanfor flyplassen og heller ikkje veldig godt eigna for å køyre på landvegen, køyrde frå Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte.

Å syte for høve for etterfylling av drivstoff, er HRS sitt ansvar gjennom utøvinga av luftkoordineringsrolla og inngår i planverket. HRS-SN var nøgd med initiativet frå politiet og såg det ikkje som nødvendig å gjere tiltak utover dette.

På bakgrunn av denne erfaringa bør likevel HRS vurdere om det i tillegg til det generelle planverket er føremålstenleg å etablere ei tilsvarande ordning som skildra over, ved framtidige redningsaksjonar. Ein viktig føresetnad er at flyplassane held ved lag ein nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff utanfor normale opningstider.

## **Mottakssenter**

### Læringspunkt 12: Mottakssenteret – eit godt døme til etterfølging

Brynhallen, ein eldre idrettshall i nærleiken av Hustadvika, vart vald som mottakssenter. Avgjerda vart teken av innsatsleiar politi i samråd med Fræna kommune (innsatsleiar brann) og HRS-SN.

Mottakssenteret blir av dei involverte oppfatta som ein suksess på grunn av måten det vart organisert og drifta på. Dette kan vere eit døme til etterfølging for politidistrikt og kommunar ved liknande hendingar.

### Læringspunkt 13: Robust system for registrering av evakuerte

Registreringa av dei evakuerte vart improvisert, og "blokk og blyant" vart i stor grad nytta, noko som innebar feilkjelder, utfordringar med informasjonstryggleik og avgrensa opning for deling av informasjon. Politiet bør saman med helsevesenet og andre sentrale samvirkeaktørar vurdere korleis det kan utviklast eit meir robust system for registrering, som kan nyttast av ulike aktørar og som gjev opning for deling av informasjon.

## **Helsemessig handtering**

### Læringspunkt 14: Merking av innsatspersonell

Både spesialisthelsetenesta og primærhelse-tenesta deltok i handteringa av Viking Sky-hendinga. Helsepersonell ved sjukehusa i Molde og Kristiansund deltok ved mottakssenteret i Brynhallen, og ambulansar og ambulanshelikopter inkludert personell bidrog også. Helsepersonell frå Fræna, Molde og Kristiansund kommunar gjorde ein innsats ved mottakssentera i Brynhallen (Fræna kommune), og ved EPS-sentera på hotell i Molde og Kristiansund.

Ved mottakssenteret i Brynhallen var det ca. 500 innsatspersonell, mannskap og frivillige frå mange ulike aktørar. Dei aller fleste var markerte anten med uniform eller refleksvest. Det var likevel somme som ikkje var merkte, til dømes helsepersonell frå kommunen. For å få oversikt og kjennskap til alle aktørane ved mottakssenter og EPS-senter, er det viktig at alt mannskap er identifisert og merkt. Dette av omsyn til tryggleik, og i tillegg at det vil lette arbeidet for ulike vaktfunksjonar.

#### Læringspunkt 15: Medisinsk registrering av evakuerte

Det vart ei utfordring med registrering av helsetilstand og medisinbehov for dei evakuerte, og også med kva medisinsk oppfølging dei hadde fått. Helsevesenet bør derfor vurdere å etablere eit meir robust system for slik registrering. Dette tiltaket må sjåast i samheng med tiltak for registreringa av evakuerte som politiet har ansvar for, jf. omtale over.

#### **Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling**

##### Læringspunkt 16: Eit felles situasjonsbilete

Med svært mange aktørar i aksjon samtidig under Viking Sky-hendinga vart koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling viktig for å oppnå eit godt samvirke mellom dei ulike aktørane. Det er ei utbreidd oppfatning blant aktørane som var involverte i handteringa av hendinga, at kommunikasjonen var noko mangelfull og at det var ei utfordring å etablere eit felles situasjonsbilete. Til dømes sakna politiet/LRS betre kommunikasjon med HRS-SN.

Eit tiltak er at HRS bør setjast i stand til å vareta kommunikasjon og informasjonsdeling med andre sentrale aktørar på ein betre måte. For å styrkje kapasiteten i HRS til dette føremålet, vil det vere nødvendig med tilføring av dedikerte ressursar.

##### Læringspunkt 17: Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter

Eit slikt tiltak kan også leggje til rette for betre kommunikasjon mellom skip/helikopter og mottakssenteret. Aktørane ved mottakssenteret i Brynhallen sakna betre informasjon om dei evakuerte som kom inn med helikopter. Først då helikopteret landa, fekk dei oppklart om det var bårepasientar eller relativt friske, eller ein kombinasjon, dei skulle ta mot og handtere vidare. Aktørane gjev uttrykk for at dei sakna denne informasjonen, slik at dei kunne førebu seg betre på mottakinga av dei evakuerte.

##### Læringspunkt 18: Felles kommunikasjonsplattformer

Det var også ei utfordring at aktørane kommuniserte på ulike kommunikasjonsplattformer. VHF Air og Maritim, Naudnett og mobiltelefon vart nytta. Dei fleste aktørane hadde ikkje tilgang til alle plattformene. Det bør derfor vurderast om fleire aktørar bør skaffe seg Naudnett, primært dei private redningshelikoptera og kommunane.

Det er viktig å peike på at det ikkje nødvendigvis berre er teknologien og det forholdet at aktørane nytta ulike kommunikasjonsplattformer, som skaper kommunikasjonsutfordringar. Det handlar også om tidsperspektivet og kapasiteten hos aktørane til å formidle informasjon. I tillegg er det ei generell erfaring for naudetatane, etter fleire år med bruk av Naudnett, at det er eit behov for å jobbe vidare med temaet sambandsleiing.

Dette gjeld spesielt ved komplekse aksjonar/hendingar der mange ulike aktørar tek del, og der ulike kommunikasjonsystem er i bruk. I samband med neste revisjon av *Felles sambandsreglement for Nødnett* som blir forvalta av POD, bør det vurderast om reglementet kan vidareutviklast på dette området.

##### Læringspunkt 19: Felles forståing for samvirke og samordning

På bakgrunn av handteringa av Viking Sky-hendinga har det kome fram eit behov for å klargjere forholdet mellom HRS si leiing av redningsaksjonar og DSB si samordningsrolle, blant anna knytt til å arrangere samvirkekonferansar. Tilsvarende er det også eit behov for ei klargjering av forholdet mellom LRS redningsleiing og fylkesberedskapsrådet på det regionale nivået, sjølv om dette ikkje kom like tydeleg fram i hendinga som forholdet mellom HRS og DSB.

Med utgangspunkt i at det var HRS-SN og redningsleiinga som leidde og koordinerte redningsaksjonen, vart samvirkekonferansane opplevde som eit forum med fleire av dei same deltakarane som i redningsleiinga og som tok opp delvis same tema. HRS-SN stiller spørsmål ved om dette kan skape ei viss utydelegheit i krisehandteringa. Dessutan opplevde HRS-SN det som noko forstyrrande i sin handterings-situasjon å bli kalla inn til eit slikt forum.

DSB sine samvirkekonferansar er ei operasjonalisering av arbeidet DSB gjer for å stø opp om JD i samordningsrolle. Føremålet med konferansane er å bidra til felles forståing på etatsnivå for situasjonen og utviklingspotensial, særleg med tanke på moglege alvorlege samfunnsmessige konsekvensar. DSB har forståing for at særleg den første samvirkekonferansen vart opplevd som forstyrrande for HRS-SN og redningsleiinga si handtering av redningsaksjonen.

Det er derfor behov for å skape ei sterkare felles forståing for rollene til redningsleiinga og samvirkekonferansane og kva som er grensesnittet mellom dei. Ved framtidige liknande hendingar bør aktørane vere varsame med å setje i verk (samvirke-) aktivitetar som kan verke forstyrrende for gjennomføringa av redningsaksjonen som HRS og LRS har hovudansvaret for å leie og koordinere.

Gjennomføring av øvingar med både etablering av redningsleiinga og samvirkekonferansar, jf. læringspunkt 2, kan vere eit verkemiddel for å skape ei sterkare felles forståing, særleg på bakgrunn av at det erfaringsmessig går lang tid mellom kvar gong redningsleiinga blir kalla inn. Slike øvingar bør også bidra til å avklare roller og grensesnitt på det regionale nivået, mellom redningsleiinga i LRS og fylkesberedskapsrådet.

#### Læringspunkt 20: Tydeleg kommunisering av katastrofepotensial

I etterkant av Viking Sky-hendinga var det mykje merksemd om at ein var svært nær ei mykje meir alvorleg hending enn det som vart tilfellet. Hadde cruiseskipet grunnstøytt, som det var nær ved å gjere, kunne konsekvensane vorte katastrofale med mange døde og skadde. Dei aktuelle skriftlege situasjonsrapportane underkommuniserer dette scenarioet. Eit læringspunkt er at ved framtidige alvorlege hendingar bør ein leggje vekt på å kommunisere eit verstefallsscenario på ein tydeleg måte, slik at alle relevante nivå i krisehandteringa har ei forståing for dette og kan innrette seg deretter.

#### **Pårørande- og mediehandtering**

##### Læringspunkt 21: Planlegging av pårørandedelefonsenter

Ein viktig lærdom frå hendinga er at det burde vore planlagt for oppretting av eit pårørandedelefonsenter undervegs i hendinga. Så langt vi er kjende med, vart ikkje noko slikt etablert i regi av offentlege styresmakter. Etter vår vurdering ville det vorte behov for eit pårørandedelefonsenter dersom hendinga hadde vorte meir alvorleg og/eller drege endå lenger ut i tid. Politiet bør klargjere korleis handteringa av pårørandeførespurnader skal organiserast ved hendingar som Viking Sky. I denne samanhengen bør det også vurderast om konseptet med dedikerte lokale for politiet for pårørandeførespurnader ved HRS-SN skal vidareutviklast.

##### Læringspunkt 22: Oppretting av pressesenter

Fleire av aktørane er nøgde med eiga handtering av media. Samtidig opplevde dei at pressa sakna ein stad der dei kunne få informasjon. Eit pressesenter kunne ha forhindra at pressa var såpass pågåande og tok seg inn i Brynhallen for å intervju evakuerte. Eit slikt senter ville gjeve meir arbeidsro for dei aktørane som måtte handtere ein mediestorm samtidig med andre oppgåver. Ikkje minst ville det også lagt til rette for ein korrekt og koordinert bodskap til media.

##### **Oppfølging av evalueringa**

Det er viktig å sikre eit størst mogleg læringsutbyte etter ei hending som Viking Sky ved at evalueringa blir følgd opp. Vi tilrår at evalueringa blir følgd opp etter ei viss tid (til dømes eitt år), og at hovudfokus er på korleis aktørane har følgd opp læringspunkt og dei tilrådde tiltaka. Krav til oppfølging av funn og læringspunkt er eit fokusområde i Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*. Her framhevar ein behovet for ein tiltaksplan og rapportering i samsvar med denne.

Evalueringa av Viking Sky-hendinga er omfattande og har munna ut i over 20 læringspunkt med tilhøyrande tilrådingar om tiltak som peikar på eit breitt spekter av ansvarlege aktørar. Vidare konkretisering av tiltak er nødvendig, og må gjerast av dei ansvarlege verksemdene.

Regjeringa har vedteke at det skal setjast ned eit utval som skal vurdere sjøtryggleiks- og beredskapsmessige utfordringar knytte til den aukande cruisetrafikken i norske farvatn.<sup>5</sup> Utvalet skal skaffe seg eit kunnskapsgrunnlag blant anna basert på evalueringar frå hendingar. Denne evalueringa vil dermed inngå i dette kunnskapsgrunnlaget.

<sup>5</sup> Pressemelding frå Justis- og beredskapsdepartementet 14.12.2019.



KAPITTEL

---

# 01

---

Innleiing

---



# 1.1

## BAKGRUNN

Cruiseskipet Viking Sky fekk motorstans og kom i havsnaud på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde 23. mars 2019. Skipet unngjekk så vidt å grunnstøyte, noko som kunne fått katastrofale konsekvensar. Det vart sett i gang eit omfattande redningsarbeid og evakuering av passasjerar med helikopter, som gjekk føre seg til morgonen dagen etter.

I samsvar med *samfunnstryggleiksinstruksen*<sup>6</sup> har leiardepartementet i ei hending blant anna i oppgåve å vareta ansvaret for evaluering av hendingshandteringa i samråd med andre involverte aktørar, og syte for at identifiserte læringspunkt blir følgde opp. Justis- og beredskapsdepartementet (JD) var leiardepartement under hendinga, og har gjeve Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) i oppdrag å evaluere handteringa av hendinga.

# 1.2

## MANDAT

DSB har fått i oppdrag å samanstille og evaluere erfaringar frå redningsarbeidet i samband med hendinga. Evalueringa omfattar heile redningsaksjonen, medrekna innsatsen frå slepebåtar<sup>7</sup> og andre fartøy, helikopterevakuering av personar frå skipet, attåt mottak og handtering av dei på land, fram til dei forlet mottakssenteret.

Årsaka til at skipa (Viking Sky og fraktskipet Hagland Captain) kom i havsnaud og mannskapa si handtering av situasjonen, har ikkje inngått i oppdraget.

Det same gjeld problemstillingar knytte til korleis reiarlaga varetok passasjerar og mannskap.

Arbeidet har gått føre seg i dialog med Hovudredningssentralen i Sør-Noreg (HRS-SN), Fylkesmannen i Møre og Romsdal (FMMR), Møre og Romsdal politidistrikt (MRPD) / lokal redningssentral (LRS) og dei involverte kommunane. DSB har også henta informasjon og synspunkt frå andre som deltok i redningsarbeidet, blant anna Helse Møre og Romsdal helseforetak (HF), Sivilforsvaret og frivillige organisasjonar. DSB har orientert Statens havarikommisjon for transport, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet om oppdraget, og sett til at evalueringa ikkje unødige overlappar desse instansane sine undersøkingar av hendingsgang og handtering.

Rapporten samanstill opplysningar og erfaringar som kjem fram i desse aktørane sine egne vurderingar, eller som er henta inn frå dei på annan måte. I den grad det har vore mogleg og nødvendig for å komplettere biletet, har DSB gjort sjølvstendige vurderingar av innsatsen.

I samsvar med mandatet skal rapporten:

- Gje ei samanfatta oversikt over redningsinnsatsen frå HRS-SN oppretta hendinga (mottak av første melding) og fram til han vart avslutta som ein redningsaksjon. I denne samanhengen skal organiseringa av redningsarbeidet, og i tillegg dei ulike aktørane sin ressursinnsats og tiltak skildrast.
- Overordna skildre relevant lovverk, formelle krav, planverk og etablerte rutinar/prosedyrar som definerer rolla og ansvaret dei ulike styresmaktene har knytt til handtering av slike hendingar.
- Gje ei oversikt over gjennomførte risikovurderingar, øvingar, tiltak og oppfølging av desse.
- Vurdere krisehandtering og bruk av dei tilgjengelege ressursane.
- Gjere greie for korleis koordinering og samvirke mellom dei ulike aktørane fungerte under hendinga, særleg aktørane som har eit særskilt ansvar for samordning, slik som HRS-SN, lokal redningssentral (LRS), FMMR, DSB og Krisestøtteininga i JD (KSE).

<sup>6</sup> FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementa sitt arbeid med samfunnstryggleik og beredskap (samfunnstryggleiksinstruksen).

<sup>7</sup> Undervegs i evalueringa kom det fram eit behov for å vie slepebåtinnsetts-/beredskap større merksemd. Den maritime redningsinnsatsen i sin heilskap vart heller ikkje evaluert av andre aktørar. Tidsramma for evalueringa vart derfor forskuva til 1. februar 2020.



Rapporten inneheld tilrådingar om tiltak som kan gjennomførast for å styrkje redningsberedskapen knytt til liknande hendingar og spesielt til ulykker med store passasjerskip.

## 1.3

### TOLKING AV MANDATET

Mandatet legg opp til at evalueringa skal ha ei brei tilnærming. Redningsaksjonen til sjøs og evakuering av passasjerane står i fokus, og dette vart leidd og koordinert av HRS-SN, jf. *Organisasjonsplan for redningstenesta*<sup>8</sup>. På oppdrag frå HRS-SN hadde LRS (leia av politiet) hovudansvaret for mottak og handtering av dei evakuerte på land, i første rekkje etablering og drift av mottakssenteret.

Ei rekkje andre aktørar var involverte i redningsaksjonen, og mottak og handtering av dei evakuerte på land. I tillegg tredde det nasjonale krisehandteringsapparatet i aksjon, og JD var leiardepartement.

Evalueringa skal gjere greie for koordinering og samvirke mellom aktørane med særskilt ansvar for samordning, slik som HRS, LRS, fylkesmannen, DSB og KSE. Dette er aktørar som er relevante fordi dei har ei rolle i redningstenesta, men også fordi dei har eit ansvar for å handtere samfunnskonskvensane av uønskte hendingar. I mandatet blir DSB også bede om å samanstillle opplysningar og erfaringar som kjem fram i evalueringane til eit breitt sett med aktørar.

Som ei følgje av dette omtaler evalueringsrapporten også tiltak som ikkje var direkte knytt til sjøve redningsaksjonen eller mottakssenteret. Dette gjeld tiltak gjennomførte av aktørar som DSB, fylkesmannen og kommunar. Desse etablerte sine beredskaps- og kriseorganisasjonar på eige initiativ når dei vart varsla om, eller på annan måte vart kjent med at Viking Sky var i havsnaud.

Sjølv om det i ettertid viser seg at hendinga i liten grad fekk alvorlege samfunnskonskvensar, er ei slik tilnærming relevant. Grunngevinga er at liknande hendingar i framtida kan få store samfunnsmessige konskvensar der det er behov for at heile breidda av samfunnstryggleiksaktørar og beredskapsordningar blir involvert og aktivert. Derfor er det viktig å også identifisere læringspunkt som ikkje utelukkande gjeld sjøve redningsaksjonen eller mottakssenteret.

I tillegg til å vere representert i redningsleiinga ved HRS, har DSB eit ansvar for å stø opp om JD si samordningsrolle i krisehandtering.<sup>9</sup> Som eit ledd i dette arrangerte DSB samvirkekonferansar og sette i verk rapportering på samordningskanal under Viking Sky-hendinga. DSB sitt ansvar inneber også å leggje til rette for at fylkesmenn og kommunar kan utøve samordningsrolla si ved krisehandtering.

Fylkesmannen har eit regionalt samordningsansvar ved handtering av uønskte hendingar.<sup>10</sup> Dette inneber ingen endringar av ansvarsforholda for andre samfunnstryggleiksaktørar, men eit ansvar for å leggje til rette for eit samarbeid mellom involverte regionale aktørar ved handtering av hendingar.

Kommunane har eit generelt ansvar for tryggleiken til befolkninga, og ei plikt til å handtere uønskte hendingar som inntreffer i kommunen, noko som inneber eit generelt samordningsansvar på lokalt nivå.<sup>11</sup> Kommunane skal også tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjonar, medrekna blant anna legevakt, heildøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk naudmeldeteneste og psykososial beredskap og oppfølging.<sup>12</sup> FMMR og kommunar etablerte derfor sine beredskaps- og kriseorganisasjonar for kunne møte ulike scenario og handtere samfunnsmessige konskvensar som følgje av at Viking Sky var i havsnaud og at utfallet av hendinga var usikkert.

<sup>8</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten Ny organisasjonsplan er i etterkant vedteken i Statsråd 6. desember 2019.

<sup>9</sup> FOR-2005-06-24 nr. 688: Instruks for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps koordinerende roller.

<sup>10</sup> Jf. FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehandtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks), kap. IX.

<sup>11</sup> Jf. FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt.

<sup>12</sup> LOV- 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m (helse- og omsorgstenestelova).

# 1.4

## OPPBYGGING AV EVALUERINGSRAPPORTEN

Det neste kapitlet tek føre seg den metodiske tilnærminga og prosessen i samband med utarbeiding av evalueringsrapporten. Kapittel 3 omfattar det formelle grunnlaget og gjev ei kort skildring av involveringa frå aktørane. Dernest følgjer ein omtale av hendingsgangen i kapittel 4. Hovuddelen av rapporten omfattar skildringar og vurderingar av førebygging, beredskap og handtering av hendinga i kapitla 5 og 6. Rapporten avsluttar med ei oppsummering av læringspunkt og tilrådingar om oppfølgingstiltak i kapittel 7.

KAPITTEL

---

# 02

---

Metode og prosess

---



## METODE OG PROSESS

Ei overordna tilnærming til evalueringa har vore å identifisere og vurdere sterke sider og forbedringspunkt (læringspunkt) knytte til førebygging, beredskap og handtering av Viking Sky-hendinga. Førebygging omfattar i samsvar med mandatet oversikt over risiko og sårbarheit (til dømes ROS-analysar), medan sentrale beredskapstiltak er blant anna beredskapsplanverk og øvingar. Handteringa av hendinga omfattar ulike tiltak for å redusere konsekvensane av hendinga. Sentrale element i handteringa er varslings, organisering, maritim innsats, helikopterredning og varetaking av evakuerte på mottakssenteret i Brynhallen. I tillegg er koordinering/samordning, situasjonsforståing og informasjonsdeling gjennomgåande tema i alle fasar av handteringa.

Formelt grunnlag og ansvarsfordeling har også vore eit viktig grunnlag for evalueringa, til dømes knytt til korleis dei ulike aktørane har retta seg etter relevante formelle krav både i førebygging, beredskap og handtering.

På bakgrunn av vurderingane av førebygging, beredskap og handtering av hendinga, blir læringspunkt identifiserte, og det blir gjeve tilrådingar for å styrkje beredskapen for å handtere slike hendingar. Læringspunkt omfattar både gode døme til etterfølging og, i dei fleste tilfelle, område der det er forbedringspotensial.

Evalueringsarbeidet er i første rekkje basert på følgjande metodar og kjelder:

- Gjennomgang av relevant dokumentasjon, jf. oversikta over kjelder på slutten av rapporten:
  - Lover og forskrifter.
  - Andre formelle dokument som stortingsmeldingar etc.
  - Annan dokumentasjon som skildrar relevante rutinar og prosedyrar, roller og ansvarsforhold.
  - ROS-analysar.
  - Planverk.
  - Loggføring av hendinga.
  - Medieklipp.
  - Andre aktørar sine evalueringar av hendinga.
  - Presentasjonar og referat frå debrief i regi av HRS-SN 23. mai 2019 og evalueringdag i Brynhallen 12. juni 2019 i regi av involverte kommunar, FMMR og MRPD.
- Møte og intervju, med utgangspunkt i førebudde tema/intervjuguidar, med relevante aktørar:
  - Leiings- og samvirkeaktørar: HRS-SN, LRS (MRPD), FMMR, DSB, KSE.
  - Andre direktorat: Avinor, Helsedirektoratet, Kystverket (inkludert Vardø VTS og fungerande losdirektør/losoldermann), Politidirektoratet (POD), Sjøfartsdirektoratet.
  - Statens havarikommisjon for transport.
  - Involverte kommunar: Fræna, Molde og Kristiansund.
  - Helse Møre og Romsdal helseforetak (HF).
  - Forsvaret: Heimevernet (HV-11), Kystvakta, 330 skvadron.
  - Siviltforsvaret.
  - Frivillige organisasjonar: Raudekrossen, Norsk Folkehjelp, Idrettslaget Bryn (IL Bryn).
  - Private aktørar: CHC Helikopter Service<sup>13</sup>, Wilhelmsen Ship Management AS.
- I tillegg til møta/intervjua har evalueringsteamet også nytta rådgjevarar med redningsfagleg kompetanse.
- Ei elektronisk spørjeundersøking for å kartlegge aktørane sine risiko- og sårbarheitsanalysar, beredskapsplanar og øvingar.

Det er ikkje funne føremålstenleg å kartlegge alle konkrete forhold knytte til redningsaksjonen for å forsøke å rekonstruere eit eksakt bilete av kva som skjedde. Kartlegginga og skildringa av dei faktiske forholda er først og fremst gjort med tanke på å identifisere og grunnleggje læringspunkt og tilrådingar. Der det har vore nødvendig med heilt presise attgjevingar av til dømes tidspunkt og aktørar, er slike opplysningar kvalitetssikra.

<sup>13</sup> CHC Helikopter Service er eit norsk helikopterselskap som er eigd av det canadiske selskapet CHC Helikopter. Selskapet leverer helikoptertjenester til norske oljeselskap og disponerer fleire redningshelikopter. I tillegg vart CHC den offentlege redningshelikopterberedskapen i Florø, etter kontrakt inngått med JD.

Evalueringsrapporten gjev størst merksemd til tema og problemstillingar som gjeld fleire aktørar, og særleg forholdet mellom desse og tverrsektorielle problemstillingar. Mange av aktørane har gjennomført egne evalueringar, og det er identifisert viktige læringspunkt i desse, men som i størst grad gjeld aktørane sjølv. Desse læringspunkta er i liten grad tema i denne evalueringsrapporten.

Utkast av evalueringsrapporten har vore sendt på høyring til relevante aktørar, og merknader er vurderte og innarbeidde der det er funne føremålstenleg.

I det følgjande nyttar vi "Vi" når vi refererer til DSB som evaluator og "DSB" når vi omtaler direktoratet som aktør i hendinga. Habiletet er teke omsyn til ved at det er eit anna miljø i DSB som har stått for evalueringa enn miljøet som har ansvar for krisehandteringa. Dessutan hadde DSB ei mindre sentral rolle i handteringa enn fleire andre aktørar.



KAPITTEL

---

# 03

---

Formelt grunnlag  
og involvering

---



## 3.1

### FORMELT GRUNNLAG

Ei rekkje lover og føresegner regulerer ansvar og tiltak ved handtering av hendingar tilsvarende Viking Sky-hendinga. Her gjev vi kort informasjon om viktige lover, forskrifter, instruksar og liknande som låg til grunn for handteringa av hendinga. For meir utfyllande informasjon, sjå vedlegg 1.

Det overordna internasjonale rammeverket for redningsteneste på sjø og i luft går fram av dei internasjonale konvensjonane om søk og redning (*SAR-konvensjonen*), *Overenskomst om internasjonal sivil luftfart (ICAO-konvensjonen, Annex 12)* og *Internasjonal konvensjon om sikkerhet (for menneskeliv)* til sjøs, SOLAS. Konvensjonane er ratifiserte av Noreg.

- *SAR Convention*<sup>14</sup>
  - SAR-konvensjonen inneheld føresegner om etablering og koordinering av søkje- og redningsteneste til sjøs.
- *Safety of Life at Sea (SOLAS)*<sup>15</sup>
  - Internasjonal konvensjon om tryggleik for menneskeliv til sjøs.
- *ICAO Annex-12*
  - Overenskomst om internasjonal sivil luftfart.
- *IAMSAR Manual, Vol. I, II og III*<sup>16</sup>
  - The three-volume IAMSAR Manual provides guidelines for a common aviation and maritime approach to organizing and providing search and rescue (SAR) services.
- *Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnstryggleiksinstruks)*<sup>17</sup>
  - Føremålet er å styrkje evna samfunnet har til å førebyggje kriser og til å handtere alvorlege hendingar gjennom eit heilskapleg og koordinert arbeid med samfunnstryggleik.
  - Presiserer krava til arbeidet departementa gjer med samfunnstryggleik.
- *Organisasjonsplan for redningstjenesten*<sup>18</sup>
  - Fastset organiseringa av redningstenesta og

rutinar for samarbeid, leing, koordinering, ansvar og oppgåver.

- Føremålet er å vareta ei integrert redningsteneste på land, i sjø og i luft basert på eit samvirke mellom offentlege, frivillige og private aktørar. Planen er fastsett med heimel i politilova (§ 27).
- Kvar av dei to hovudredningsentralane består av ei redningsleiing, sett saman av dei sentrale samvirkepartnarane og med politimeistrane med ansvar for Bodø og Salten som leiarar.
- Når redningsleiinga er kalla inn, leier og koordinerer redningsleiinga redningsaksjonane på overordna nivå. Medlemene av redningsleiinga handlar etter fullmakt frå sine respektive departement eller føresette.
- Den lokale redningsentralen består av ei lokal redningsleiing sett saman av dei viktigaste samvirkepartnarane innanfor landredning, med politimeisteren som leiar.
- Når lokal redningsleiing er kalla inn, leier og koordinerer redningsleiinga redningsaksjonane på overordna nivå. Medlemene av redningsleiinga handlar etter fullmakt frå sine respektive departement, relevant lokal styresmakt og føresette.
- *Håndbok for redningstjenesten*<sup>19</sup>
  - Handboka gjev ei overordna skildring av roller, ansvar og oppgåver i redningstenesta. Handboka skildrar og gjer greie for dei sentrale verdiane og prinsippa som den norske redningstenesta er tufta på.
- *Instruks for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps koordinerende roller*<sup>20</sup>
  - Gjennom instruksen blir det fastsett retningslinjer som direktoratet skal følgje i arbeidet.
  - Retningslinjene gjeld blant anna koordineringsoppgåver som blir gjorde for å stø opp om JD i koordineringsrolla det har innanfor arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap.
- *Lov om sjøfarten (sjølova)*<sup>21</sup>
  - Sjølova er ei av de mest sentrale lovene innanfor sjøretten, det vil seie dei rettsreglane som gjeld skipsfart og sjøvegs transport. Lova regulerer først og fremst privatrettslege spørsmål knytte til skip og transport av gods og personar med skip. Attåt føresegner om fraktavtalar, inneheld

<sup>14</sup> International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979.

<sup>15</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

<sup>16</sup> International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual.

<sup>17</sup> FOR-2017-09-01 nr. 1349, Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnstryggleiksinstruks).

<sup>18</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

<sup>19</sup> Håndbok for redningstjenesten (Redningshandboka), 2018.

<sup>20</sup> FOR 2005-06-24 nr. 688: Instruks for DSBs koordinerende roller.

<sup>21</sup> LOV- 1994-06-24 nr. 39 om Lov om sjøfarten (sjølova).



- sjølova rettsreglane for all verksemd med tilknytning til sjøtransport, frå skipsbygging til ansvar ved ulykker, skade på gods, forlis, berging, sjøforklaring og tvistar.
- Sjølova regulerer også spørsmål av meir generell tryggleikskarakter og inneheld reglar om avgrensing av ansvaret for skade som oppstår ved drifta av skipet.
  - *Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten*<sup>22</sup>
    - Rettleiaren er ei rettleiing i utarbeiding av planverk og gjev føringar for best mogleg samhandling mellom samvirkeaktørane i redningstenesta. Han gjeld for alle samvirkeaktørane som er representerte i redningsleiingane ved dei lokale redningssentralane (LRS) og Hovudredningssentralane (HRS). Rettleiaren er retningsgjevande for utarbeiding og revisjon av eige redningsplanverk for kvar aktør.
  - *Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks*<sup>23</sup>
    - Gjev retningslinjer for fylkesmannen sitt arbeid med samfunnstryggleik og beredskap, og for samordning frå fylkesmannen av krisehandtering ved uønskete hendingar.
  - *Retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal*<sup>24</sup>
    - Situasjonsrapportering til overordna styresmakt blir sett i verk som ein del av krisehandteringa i Noreg. Føremålet er å halde overordna styresmakt oppdatert og å løfte relevante problemstillingar.
  - *Sivilvernlova*<sup>25</sup>
    - Føremålet er å beskytte liv, helse, miljø, materielle verdiar og kritisk infrastruktur.
    - Fastset at ein kommune pliktar å utarbeide ein heilskapleg risiko- og sårbarheitsanalyse og med utgangspunkt i denne utarbeide ein beredskapsplan.
    - Fastset også Sivilforsvaret sine oppgåver, som er å planleggje og setje i verk tiltak for vern av sivilbefolkninga, miljø og materielle verdiar.
  - *Forskrift om kommunal beredskapsplikt*<sup>26</sup>
    - Skal sikre at kommunen varettek tryggleiken for befolkninga. Kommunen skal jobbe systematisk og heilskapleg med samfunnstryggleiksarbeidet på tvers av sektorar i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdiar.
  - *Helseberedskapslova*<sup>27</sup>
    - Føremålet med lova er å verne om befolkninga sitt liv og helse og bidra til at nødvendig helsehjelp, helse- og omsorgstenester og sosiale tenester kan tilbydast befolkninga under krig, ved kriser og katastrofar i fredstid.
    - Fastset at kommunar, fylkeskommunar, regionale helseføretak og staten pliktar å utarbeide ein beredskapsplan for dei helse- og omsorgstenestene eller sosialtenestene dei skal syte for eit tilbod av eller er ansvarlege for.
  - *Helse- og omsorgstenestelova*<sup>28</sup>
    - Fastsetter at kommunen blant annet skal tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjonar, herunder blant annet legevakt, heldøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk nødmeldetjeneste, og psykososial beredskap og oppfølging.
  - *Spesialisthelsetenestelova*<sup>29</sup>
    - Fastset dei regionale helseføretaka sitt ansvar for spesialisthelsetenester. Det regionale helseføretaket skal syte for at personar med fast bustad eller opphaldsstad innanfor helseregionen får tilbod om spesialisthelseteneste i og utanfor institusjon, medrekna blant anna akuttmedisinsk beredskap, medisinsk naudmeldeteneste, luftambulanseteneste og ambulanseteneste med bil og eventuelt med båt.
  - *Nasjonal helseberedskapsplan*<sup>30</sup>
    - Gjev ei samla oversikt over beredskapen i helse- og omsorgssektoren, inkludert beredskap for ulike sosiale tenester. Planen utgjer grunnlag for helsesektoren si handtering av alle typar kriser og katastrofar.

<sup>22</sup> Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, 2018.

<sup>23</sup> FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnsikkerhet, beredskap og krisehandtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks).

<sup>24</sup> DSB sine retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018.

<sup>25</sup> LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (sivilvernlova).

<sup>26</sup> FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt.

<sup>27</sup> LOV-2000-06-23 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap (helseberedskapslova).

<sup>28</sup> LOV- 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (helse- og omsorgstenestelova).

<sup>29</sup> LOV-1999-07-02 nr. 61 om spesialisthelsetjenesten m.m. (spesialisthelsetenestelova).

<sup>30</sup> Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014.

- *Kystvaktlova*<sup>31</sup>
  - Fastset at Kystvakta skal delta i og gjennomføre søk og redningsaksjonar ved faresituasjonar og ulykker til sjøs, og skal så langt det er mogleg yte bistand til person som er alvorleg sjuk eller skadd eller av andre årsaker er i openberr naud.
- *Politi-lova*<sup>32</sup>
  - Fastset at det ligg til politiet å setje i verk og organisere redningsinnsats der menneske sine liv eller helse er truga, dersom ikkje eit anna styringsorgan er pålagt ansvaret.
- *Politiets beredskapssystem, del I (PBS I)*<sup>33</sup>
  - Politiets beredskapssystem er fundamentet for ei einskapleg og effektiv handtering av så vel ordinære som ekstraordinære hendingar og kriser.
  - Gjev retningslinjer for beredskapen i politiet og skal bidra til ei koordinert planlegging og innsats.
- *Brann- og eksplosjonsvernlova*<sup>34</sup>
  - Har som hovudføremål å verne liv, helse, miljø og materielle verdiar mot brann og eksplosjon, mot ulykker med farleg stoff og farleg gods og andre akutte ulykker, i tillegg til uønskete tilsikta hendingar. Lova fastset vidare at brannvesenet etter førespurnad skal yte bistand ved brann og ulykker i sjøområde innanfor eller utanfor den norske territorialgrensa.
- *Lov om vern mot forurensningar og om avfall (ureiningslova)*<sup>35</sup>
  - Føremålet med lova er å verne det ytre miljøet mot ureining og å redusere eksisterande ureining, å redusere mengda av avfall og å fremje ei betre behandling av avfall.
  - Omfattar blant anna føresegner om aksjonar mot akutt ureining ved ulykker.
- *Lov om havner og farvann (hamne- og farvasslova)*<sup>36</sup>
  - Føremålet med lova er å fremje sjøtransport som transportform og leggje til rette for effektiv, sikker og miljøvenleg drift av hamn og bruk av farvatn, samtidig som det skal takast omsyn til eit konkurransedyktig næringsliv. Lova skal vareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

<sup>31</sup> LOV-1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktlova).

<sup>32</sup> LOV-1995-08-04 nr. 53 om politiet (politi-lova).

<sup>33</sup> Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.

<sup>34</sup> LOV-2002-06-14 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernlova).

<sup>35</sup> LOV-1981-03-13 nr. 6 om vern mot forurensningar og om avfall (ureiningslova).

<sup>36</sup> LOV-2019-06-21 nr. 70 om havner og farvann (hamne- og farvasslova).

## 3.2

### AKTØRER OG INVOLVERING

I det følgjande gjev vi ei oversikt over aktørane som var involverte i Viking Sky-hendinga og på kva måte dei var involverte. Ansvarsforhold er skildra i vedlegg 1, medan involveringa er utdjupa der det er relevant i omtalen av hendingsgangen (kapittel 4) og i vurderinga av førebygging, beredskap og handteringa (kapittel 5 og 6).

#### Nasjonalt nivå

- *Statsministerens kontor*
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av Justis- og beredskapsdepartementet.
- *Justis- og beredskapsdepartementet*
  - Var leiardepartement og varetok koordineringa av involveringa frå sivile styresmakter i hendinga.
- *Samferdselsdepartementet*
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av JD og Kystverket.
- *Helse- og omsorgsdepartementet*
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av JD og av Helsedirektoratet.
- *Forsvarsdepartementet*
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av JD.
- *Utenriksdepartementet*
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av JD.
- *Krisestøtteininga (KSE)*
  - KSE hjalp JD som var leiardepartement under hendinga.
  - Heldt kontakt med HRS-SN og POD.
  - Henta inn rapportering frå blant anna HRS-SN og DSB (samordningskanal) og rapporterte vidare til leiinga i departementet, SMK og andre departement.
- *Hovudredningsentralen for Sør-Noreg*
  - Leia og koordinerte redningsarbeidet under Viking Sky-hendinga.
- *Helsedirektoratet*
  - Representert i redningsleiinga ved HRS-SN.
  - Vart halde orientert undervegs i hendinga av Helse Møre og Romsdal HF.
- *Sjøfartsdirektoratet*
  - Representert i redningsleiinga ved HRS-SN, etablerte eigen krisestab, hadde jamn kontakt med reiarlaget som eigde cruiseskipet.

- *Forsvarets operative hovedkvarter*
  - Representert i redningsleiinga ved HRS-SN.
- *Kystverket*
  - Hadde los om bord på Viking Sky.
  - Vardø sjøtrafikksentral (VTS), ein av fem trafikksentralar i Kystverket, hadde ei viktig rolle med å skaffe oversikt over slepebåtressursar. Styrer statlege slepebåtressursar.
  - Representert i redningsleiinga ved HRS-SN og LRS.
  - Varsla og mobiliserte Kystverket sine oljevern fartøy, lokale innsatsstyrkar og depotansvarlege ut i frå at det kunne oppstå ein ureiningssituasjon.
  - Ressursane vart likevel stilte til rådvelde for HRS-SN så lenge liv og helse framleis var i fare.
  - Informerte leiinga i Samferdselsdepartementet om at ein akutt ureiningssituasjon kunne oppstå.
- *Kystvakta*
  - Kystvaktskipet KV Njord var "On Scene Coordinator" og styrte og koordinerte skipa som var i området rundt Viking Sky som HRS- SN' forlengde arm.
- *Avinor*
  - Avinor Flysikring var representert i redningsleiinga ved HRS og LRS, og med flygeleiar i HRS-SN operasjonsrom. Hjelpde flygeleiar hos HRS med informasjonsformidling og "flight safety" i samband med helikoptertrafikken mellom cruiseskipet og mottakssenteret i Brynhallen.
  - Møre Approach (innflygingskontrollteneste på Værnes) var bindeleddet mellom helikopterressursane og HRS-SN.
- *Politidirektoratet*
  - Følgde hendinga frå Politiets situasjonssenter, hadde dialog med Møre og Romsdal politidistrikt og rapporterte til JD/KSE.
- *330 skvadron*
  - Deltok med to Sea King-helikopter i redningsaksjonen.
- *Kystradio Sør*
  - Representert i redningsleiinga ved HRS-SN
  - Kystradioen vidareformidla maydaysignalet frå Viking Sky til HRS-SN, sende ut mayday relay.
  - Heldt ved lag kommunikasjon med skipet på maritim VHF, kanal 16.
- *Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap*
  - Arrangerte to samvirkekonferansar på direktoratsnivå.
  - Rapporterte til JD/KSE på samordningskanal.
  - Deltok i redningsleiinga ved HRS via telefon.

- *Statens havarikommisjon for transport*
  - Starta arbeidet med å finne ut kvifor Viking Sky kom i havsnaud.

### Regionalt og lokalt nivå

- *Fylkesmannen i Møre og Romsdal*
  - Etablerte krisestab og arrangerte samvirkemøte der kommunar, politiet, Sivilforsvaret og HV-11 deltok.
  - Deltok i redningsleiinga ved LRS via telefon og rapporterte på samordningskanal til DSB.
- *Møre og Romsdal politidistrikt og lokal redningssentral*
  - Leia landoperasjonen under Viking Sky-hendinga.
  - Etablerte redningsleiinga ved LRS.
  - Hadde tett dialog med HRS-SN undervegs i hendinga.
- *Helse Møre og Romsdal HF*
  - Etablerte lokale krisestabar ved sjukehus og sentral krisestab i helseforetaket. Deltok med representant i LRS.
  - Rapporterte direkte til Helsedirektoratet og Helse Midt-Noreg RHF.
  - Representert i redningsleiinga ved LRS.
  - Sjukehusa i Molde og Kristiansund tok imot skadde passasjerar, og helseforetaket var i beredskap for ei mogleg forverring av situasjonen.
- *Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt*
  - Møre og Romsdal Sivilforsvarsdistrikt var representert i redningsleiinga ved LRS og var til hjelp med personell og ressursar ved mottakssenteret i Brynhallen. Følgde bussar med evakuerte til Molde og Kristiansund.
- *Møre og Fjordane Heimevernsdistrikt 11*
  - Deltok i redningsleiinga ved LRS og var til hjelp med personell og ressursar ved mottakssenteret i Brynhallen. Følgde bussar med evakuerte til Molde og Kristiansund.
- *Kommunene Fræna, Molde og Kristiansund*
  - Grunnleggjande ansvar for varetaking av tryggleiken for innbyggjarane.
  - Fræna, Kristiansund og Molde etablerte krisestab.
  - Fræna var mottakskommune for helikopterevakueringa og hjelpte til med etablering av mottakssenter på Brynhallen, og kommunen etablerte evakuerings- og pårørandesenter (EPS-senter) i kommunen og rekvirerte overnattingsplassar.
  - Molde og Kristiansund rekvirerte hotellrom og etablerte EPS-senter.

## FORMELT GRUNNLAG OG INVOLVERING

### Frivillige aktører

- *Frivillige Organisasjoners redningsfaglige Forum*
  - Representert i redningsleiinga ved HRS og LRS.
- *Redningsselskapet*
  - Redningsskøyta Erik Bye og Mærsk vart sendt for å hjelpe Viking Sky, men måtte gå til kai på grunn av det dårlege vêret.
  - Representert i redningsleiinga ved HRS.
- *Raudekrossen*
  - Møre og Romsdal Raude Kross bidrog i mottakssenteret i Brynhallen med førstehjelp, psykososial førstehjelp og logistikk handtering av passasjerar og utstyr.
  - Hjelppte til med to beredskapsambulansar som vart brukte til å frakte mindre skadde passasjerar til sjukehus og med busstransport til Molde og Kristiansund.
  - Bidrog ved EPS-sentera både i Molde og Kristiansund.
- *Norsk Folkehjelp*
  - Norsk Folkehjelp bidrog i mottakssenteret i Brynhallen med førstehjelp, psykososial førstehjelp og logistikk handtering av passasjerar og utstyr.
  - Følgde også passasjerane vidare ved busstransport til Molde og Kristiansund.
- *Norske kvinners sanitetsforening*
  - Hjelppte til med å kople bagasje og passasjerar på Viking Sky.
- *Idrettslaget Bryn*
  - Bidrog i mottakssenteret i Brynhallen, blant anna med klargjering, catering og organisering av andre frivillige frå nærmiljøet.

### Private aktører

- *Wilhelmsen Ship Management AS*
  - Hadde jamn kontakt med leiinga i reiarlaget, HRS-SN, Sjøfartsdirektoratet og politiet.
  - Handterte førespurnader frå pårørande.
- *CHC Helikopter Service*
  - Fire helikopter frå CHC deltok i redningsaksjonen, der det eine av desse er ein del av den offentlege redningshelikoptertenesta og er stasjonert i Florø.
- *Aviation Fuelling Services Norway (AFSN)*
  - Flytta tankbil med flydrivstoff frå Molde lufthavn til Hustad skole rett ved Brynhallen, slik at helikoptera som evakuerte passasjerar, kunne fylle drivstoff der.

KAPITTEL

---

# 04

---

Hendingsgangen

---





Viking Sky i havsnaud ikkje langt i frå land på Hustadvika. Foto: Scanpix NTB

MS Viking Sky er eit norsk cruiseskip som vart ferdigstilt 23. mars 2016 i Ancona, Italia, og er tredje i rekkja av i alt seks søsterskip. Viking Sky er 228 meter langt, 29 meter breitt, er ca. 47 000 tonn tungt og har ein maks kapasitet på 944 passasjerar. Eigar av cruiseskipet er Viking Ocean Cruises som har hovudkontoret sitt i Bern (Sveits), medan Wilhelmsen Ship Management AS, med hovudkontor på Lysaker, står for drift og mannskap på Viking Sky. Skipet hadde jomfruturen sin 25. februar 2017 og har tidlegare segla både i Skandinavia, Austersjøen, Middelhavet og Karibia. Vinteren og våren 2019 vart cruiseskipet brukt mykje langs norskekysten. På turen i slutten av mars segla det frå Tromsø, skulle til Stavanger og hadde med seg totalt 1 373 menneske om bord, der 915 var passasjerar og 458 var mannskap.

I det følgjande gjev vi ei oppsummert skildring av gangen i Viking Sky-hendinga 23. mars 2019 og dei næraste dagane etter. Føremålet er å gje ei oversikt over dei viktigaste episodane og aktivitetane i løpet av hendinga, og å gje eit bilete av dei mange aktørane og innsatsen deira. Omtalen i dette kapittelet er deskriptiv, medan vurdering av innsatsen frå aktørane og eventuelt utdjuping av hendingsgang kjem fram i kapitla 5 og 6. Tidspunkta som er nemnde under, er ca.-tider, då loggar frå ulike aktørar avvik noko. Figur 1 i kapittel 4.3 viser ei tidslinje med dei viktigaste situasjonane og aktivitetane.

## 4.1

### LØRDAG 23. MARS

#### 4.1.1 KLOKKEN 14.00–16.00

##### **Motorstans og mayday frå Viking Sky**

Det er mellom sørvest liten til full storm med vind på 22–25 meter/sekund (rundt 50 knop) og med bølgehøgder opp mot 15 meter i området rundt Hustadvika i Fræna kommune på Romsdalskysten. Det dårlege vêret har medført at Hurtigruten og ei rekkje lokale ferjer har søkt hamn og er innstilt fleire stader i Møre og Romsdal. Det dårlege vêret har vorte varsla for fleire dagar sidan av Meteorologisk Institutt.

**Kl. 14.00** laurdag 23. mars sender cruiseskipet Viking Sky ut mayday<sup>37</sup> i sjøområdet utanfor Hustadvika, eit svært vêrutsett område mellom Molde og Kristiansund. Skipet rapporterer at alle fire motorane har stoppa opp ca. 5–6 minutt tidlegare, og at skipet har fått ein såkalla "blackout"<sup>38</sup> der det har mista all motorkraft og dermed framdrift. Viking Sky driv no innover mot sjølve Hustadvika, eit område som er kjent for mange farlege grunner og skjer. På grunn av vindfanget som cruiseskipet utgjør, driv skipet raskt mot land, til tider med opp mot ni knops fart.

##### **HRS-SN sender ut SAR-varsel<sup>39</sup>**

HRS-SN responderer omgåande på naudsignalet frå Viking Sky ved å tilkalle fleire redningshelikopter og fartøy, inkludert slepebåtar, for å hjelpe cruiseskipet. På vegner av HRS-SN sender Kystradio Sør også ut mayday relay<sup>40</sup> for å tilkalle slepebåtar som kan hjelpe. I første omgang set blant andre redningsskøyta RS Erik Bye, kjemikalietankaren Bergen Viking og kystvaktskipet KV Njord kursen mot Hustadvika. Dei to næraste ligg i hamn i Kristiansund, og er ca. 40 minutt unna.

**Kl. 14.05** sender HRS-SN eit SAR-varsel som går til 110-, 112- og 113-sentralane. Ei slik varsling blir gjennomført omgåande når hendingar eller situasjonar blir handterte som ein redningsaksjon. I praksis vil det seie at sentralane blir kopla saman i ein felles telefonkonferanse slik at alle får lik informasjon og med høve for avklaring av vidare innsats frå den enkelte.

##### **Politi og kommune responderer**

Operasjonsentralen ved Møre og Romsdal politidistrikt varslar både internt i politiet og eksternt til andre relevante aktørar. Innsatsleiar politi blir varsla og rykkjer ut med ein gong og køyrer mot Hustadvika for å synfare situasjonen og for eventuelt å opprette kommandoplass (KO) og mottakssenter. Fleire politipatruljar rykkjer samtidig ut.

Fræna brannvesen blir alarmert ca. 15 minutt etter SAR-varselet, og brannsjefen, som tilfeldigvis er på arbeid denne dagen, rykkjer ut saman med mannskapet sitt. Brannsjefen i Fræna kommune tek etter kvart rolla som innsatsleiar brann.

##### **Etablering av mottakssenter i Brynhallen**

I kriseplanen til Fræna kommune går det fram at Brynhallen skal fungere som KO og mottaksplass ved større hendingar i området. Innsatsleiar politi og innsatsleiar brann møtest likevel først ved Hustadvika Gjestegård for ei rask synfaring. Dei finn raskt ut at denne staden ikkje er eigna dersom masseevakuering av skipet blir nødvendig, då kapasiteten her er for liten. Det blir dermed avgjort at Brynhallen, som ligg litt over fire kilometer lenger sør, skal brukast i samsvar med planverket.

Fræna kommune tek raskt kontakt med IL Bryn og ber idrettslaget låse opp og gjere klart for innsatsleiarane som er på veg. Denne litt eldre idrettshallen med omkringliggjande område er drifta av IL Bryn og har gode fasilitetar for både mottak av helikopter og mange evakuerte dersom dette skulle bli nødvendig. I tillegg ligg Brynhallen svært nær sjøområdet der Viking Sky er i havsnaud, berre to kilometer unna i luftlinje.

<sup>37</sup> Mayday er eit internasjonalt naudsignal for fly og skip.

<sup>38</sup> Ifølgje den førebelse rapporten frå Statens havarikommisjon for transport (Accident Investigation Board Norway: Interim report 12. November 2019 on the investigation into the loss off propulsion and the near grounding of Viking Sky, 23. March 2019) varte "blackout" i 30 sekund før naudaggregatet vart kopla inn.

<sup>39</sup> "Search and Rescue"-varsel.

<sup>40</sup> Mayday relay er vidaresending av eit mayday-signal.

Akuttmedisinsk kommunikasjonssentral (AMK) Møre og Romsdal, som ligg i Ålesund, blir også varsla gjennom SAR-varslinga. Assisterande avdelingssjef prehospitale tenester ved Helse Møre og Romsdal HF i Ålesund kjem til Brynhallen som innsatsleiar helse like etter innsatsleiar politi og innsatsleiar brann, litt etter **kl. 14.30**. Parallelt med dette har helsetenesta i Fræna kommune sendt ut SMS-varsel til alt helsepersonell, både frå heimetenesta og sjukeheimtenesta. I løpet av kort tid melder over 60 helsepersonell seg til teneste, og det blir etablert team, vaktlister og skiftlister med det same.

### **Viking Sky unngår grunnstøyting**

Viking Sky prøver samtidig å få ankerfeste med to anker ute, men dette oppnår dei ikkje, og skipet driv vidare inn mot land ved Male ved Hustadvika. Anker som er ute, seinkar likevel drifta mot grunnene nærare land. **Kl. 14.40** får cruiseskipet start på éin av dei fire motorane, og motorkrafta saman med vekten av ankerkjettingane stoppar drifta mot ei sannsynleg nært føreståande grunnstøyting. Skipet held no posisjonen, men situasjonen er framleis usikker og kritisk. Cruiseskipet med 1 373 menneske om bord er no berre 100 meter frå land og truleg berre nokre få meter frå næraste skjer der det no beveger seg opp og ned i dei store bølgen.

Manglande framdrift og sterk krenning frå side til side fører til skade på enkelte av passasjerane. Nokre av passasjerane blir treffe av bord, stolar og takplater og andre gjenstandar som har losna og sklir fram og tilbake. Sjøen slår inn over det nedste opne dekket, og vatn strøymer inn over dørken og inn i skipet. Enkelte passasjerar ramlar, slår seg og blir våte. Mange blir redde, og det oppstår tilløp til panikk. Dei fleste passasjerane er relativt gamle, mange er pensjonistar og er relativt sårbare i den situasjonen som har oppstått.

I samråd med kapteinen på Viking Sky, bestemmer HRS-SN at det skal setjast i verk evakuering av passasjerane gjeve den kritiske situasjonen cruiseskipet no er i. HRS-SN utalarmerer dei offentlege redningshelikoptera på Ørlandet og i Florø. CHC Helikopter Service har i tillegg eit SAR-redningshelikopter ved Kristiansund lufthavn, som raskt set kurs mot Hustadvika.

### **Lokal kriseorganisering**

Politiet ved operasjonssentralen i Møre og Romsdal varslar no fleire aktørar i samsvar med rutinane sine, og både Sivilforsvaret og Frivilliges organisasjoners redningsfaglige forum ved representant frå Raudekrossen blir varsla. Kommuneleiinga i Fræna kommune blir varsla om hendinga av brannsjefen i kommunen **kl. 14.27** og av politiet **kl. 14.35**. Fræna, Molde og Kristiansund kommunar etablerer etter kvart kriseleieing og/eller krisestab, der politiet også tek del. Kommunane varslar kvarandre om at kriseorganisasjonen er etablert. FMMR, lokalisert i Molde, etablerer også krisestab og -leieing for å vere førebudd på samordning og koordinering.

Varsla kjem frå fleire hald og frå ulike aktørar, og mange får med seg kva som skjer gjennom nyhendesendingar og sosiale media. Fleire aktørar vurderer eit verstefallsscenario med grunnstøyting, passasjerar og mannskap i sjøen og dermed moglege katastrofale konsekvensar.

### **Førebuing for mottak i Brynhallen**

I samsvar med planverket til Fræna kommune er det altså bestemt at Brynhallen skal vere mottakssenter for dei som blir evakuerte med helikopter frå cruiseskipet. Samtidig blir det også bestemt at både Molde og Kristiansund skal få vidare sendt passasjerar frå Brynhallen. Både Molde og Kristiansund etablerer etter kvart såkalla EPS-senter (Evakuerte- og pårørande senter) for mottak av passasjerane frå Viking Sky.

Kommandoplass blir raskt etablert i andre etasjen inne i Brynhallen. Det blir gjennomført jamlege møte med påfølgjande oppdateringar gjennom ettermiddagen og kvelden. Her deltek representantar frå alle dei som har ei rolle og funksjon ved mottakssenteret, både innsatsleiarar, mannskap og frivillige. Innsatsleiar politi leiar møta, og det blir heile tida utveksla oppdatert informasjon, og ulike oppgaver blir jamt fordelte og koordinerte. Dei aller fleste ved mottakssenteret kommuniserer også via Naudnett slik at dei heile tida kan halde seg oppdatert om situasjonen og om status for passasjerane etter kvart som dei kjem til Brynhallen.





Aktører i mottakssenteret inne i Brynhallen. Foto: Scanpix NTB

Samtidig sender AMK i Ålesund fleire ambulansar og personell til Brynhallen, og utover ettermiddagen og kvelden er det heile 17 ambulansar tilgjengeleg for transport til sjukehusa i høvesvis Molde og Kristiansund. I tillegg kjem eit eige helikopter frå Norsk luftambulans (LA 41) til Brynhallen. Også bussar kjem etter kvart til mottakssenteret for vidare transport av passasjerar frå Brynhallen til dei to EPS-sentera. Seinare på kvelden blir det sendt eit ambulansfly frå Vigra (Ålesund) til Årø (Molde) for transport av éin passasjer til Haukeland universitetssjukehus i Bergen.

### Frivillig innsats i Brynhallen

Fleire frivillige kjem til mottakssenteret i Brynhallen. Nyhenda om kva som skjer på Hustadvika, spreier seg fort i det vesle lokalsamfunnet. Blant anna kjem det mellom 60 og 70 medlemmer frå IL Bryn på laurdag ettermiddag, som får i oppgåve å syte for logistikk som stolar og bord, mat og drikke. Pågangen frå dei frivillige frå IL Bryn blir såpass stor etter kvart, at fleire blir sette på liste for rottering, og sende heim.

Idrettslaget syter også for at fleire butikkar og cateringselskap opnar opp lokala sine og hjelper med varm mat og drikke, tiltenkt både dei evakuerte frå Viking Sky og dei etter kvart mange frivillige og innsatspersonellet som kjem til Brynhallen.

I tillegg blir nokre frivillige frå idrettslaget sette til utregistrering av dei passasjerane som skal fraktast med buss vidare til Molde og Kristiansund. Takk vere god lokalkunnskap, blir det raskt skaffa til vegar nok bussar for vidaretransport av passasjerane.

### **Sivilforsvaret og Heimevernet i innsats**

Sivilforsvaret kjem både med tilsette frå Sivilforsvaret Møre og Romsdal, avdeling Molde, og med mannskap frå fleire FIG-ar (fredsinnsatsgruppe) frå regionen. Nærare 60 tenestepliktige kjem til Brynhallen i løpet av dei første timane. Sivilforsvaret får tildelt ei rekkje oppgåver frå innsatsleiar politi, både på materiellsida og bruk av mannskap. Sivilforsvaret har med seg 1350 ullteppe, 300 bærer, førstehjelpsutstyr, belysning, varmeomnar og minibussar.

Sivilforsvaret får ansvar for vakthald og vegkontroll, noko utregistrering, følgjehjelp på bussar med evakuerte til høvesvis Molde og Kristiansund, rydding av helikopterplass og logistikk og driftsstøtte til Brynhallen. I tillegg blir mannskap tilkalla for vakthald ved EPS-sentera som etter kvart blir etablerte i Molde og Kristiansund. Totalt er det 105 tenestepliktige frå Sivilforsvaret som bidreg ved Brynhallen, Molde og Kristiansund. I tillegg deltek Sivilforsvaret i redningsleiinga ved LRS.

Heimevernsdistrikt 11 (HV11) omfattar heile Møre og Romsdal og delar av Sogn og Fjordane ned til Sognefjorden. HV11 tek omgåande ein uformell kontakt med kriseleiinga i Fræna kommune og spør om distriktet skal stille med bistand i form av mannskap. Det viser seg at HV11 har kalla inn fleire mannskap til ei større øving denne helga, og kan dermed raskt omdirigere desse til Brynhallen. Like etterpå blir HV11 formelt kalla inn av politiet, og stiller raskt på staden med ca. 40 mannskap frå området rundt Fræna. HV11 får ansvar for sikring av landingsplass for helikoptera, trafikkdirigering og oppretting av tilgangskontroll, og enkelte oppgåver i sjølve mottaket inne i Brynhallen.

### **Raudekrossen og Norsk Folkehjelp stiller opp**

Frivillige frå Raudekrossen er på Hustadvika når Viking Sky får problem og møter innsatsleiar politi ganske raskt ved Brynhallen. Raudekrossen er derfor involvert på mottakssenteret heilt frå start og hjelper i planlegging for bruk av hallen og i registrerings-arbeidet.

Frivillig redningspersonell frå Raudekrossen og Norsk Folkehjelp strøymer til, og dei næraste lokale ressursane kjem innan kort tid og hjelper til på mottakssenteret frå første helikopterinnkomst.

Aksjonsleiargruppe frå Møre og Romsdal Raude Kross, med tilhaldsstad i Ålesund og omegn, kjem til Brynhallen ca. kl. 17.00. Dei har på ferja over til Molde laga eit registreringskjema som viser seg å bli brukt på mottakssenteret. Raudekrossen får etter kvart hovudansvar for all slusing inn og ut av mottakssenteret og vidare til EPS-sentera (innregistrering og utregistrering). Fleire av dei frivillige stiller som båremannskap og med lettare førstehjelp, og får også ansvar for psykososial førstehjelp for dei evakuerte passasjerane som kjem inn, og for følgjehjelp av passasjerar som blir sende vidare med buss. I tillegg stiller dei med éin dedikert person til mediehandteringa, som etter kvart skal bli relativt omfattande.

Raudekrossen bidreg i alt med 163 frivillige frå 21 hjelpekorps i regionen denne ettermiddagen. Dei fleste kjem til mottakssenteret, men fleire frivillige mannskap er også lokaliserte ved EPS-sentera i Molde og Kristiansund. Som ein del av beredskapen for eit verstefallsscenario, varslar Møre og Romsdal Raude Kross mannskap både i Sogn og Fjordane, Trøndelag, Hordaland og Oppland.

Norsk Folkehjelp (NFH) i Nesset aust for Molde får med seg den dramatiske hendinga via nyhenda. Dei blir også varsla av Raudekrossen. NFH organiserer seg raskt og kjem med litt over 30 frivillige. På turen mot Fræna blir det lagt planar for kva som møter dei og kva for arbeidsoppgåver som kan forventast. NFH deler ansvarsområde og oppgåver med fleire av dei andre, og får etter kvart ansvar for noko triage og førstehjelp, og også som ein del av mottaksapparatet i hallen. NFH deler også oppgåva saman med Sivilforsvaret og Raudekrossen med å vere blant dei som følgjer dei evakuerte passasjerane vidare i buss til EPS-sentera i Molde og Kristiansund.

Det er etter kvart mange frivillige ved Brynhallen, fleire enn det jamt er behov for. For å ta høgd for at situasjonen kan forverre seg dersom cruiseskipet grunnstøyter, og det blir behov for fleire mannskap, bestemmer KO at dei "overtalige" skal bli i hallen som beredskap.

**Fartøy og helikopter kjem til Viking Sky**

Rett etter **kl. 15.00** kjem dei første fartøya, MS Holmfoss, Bergen Viking og Fiskenes, til området ved Hustadvika. Samtidig kjem også det første SAR-helikopteret frå redningshelikopterbasen i Florø. Fleire helikopter frå både 330 skvadron og CHC Helikopter Service kjem like etter og er klar til å byrje å evakuere passasjerane frå Viking Sky.

HRS-SN leiar redningsaksjonen og nyttar innleiingsvis redningshelikopteret frå Florø til å vidareformidle informasjon til luftressursane. Helikoptertrafikken mellom cruiseskipet og mottakssenteret på Brynhallen blir koordinert internt etter kvart som dei forskjellige helikoptera kjem til området. Seinare er det innflygingskontrolltenesta ved Trondheim Lufthavn (Værnes), Møre Approach, som står for vidareformidlinga av informasjon og varetak "flight safety" i innsatsområdet.

Avinor (Avinor Flysikring) har éin representant ved HRS-SN som er viktig for kommunikasjonen mellom HRS-SN og Møre Approach om helikopterinnsatsen. Møre Approach set inn både ekstra mannskap og éin ekstra radiofrekvens spesifikt for formidling av informasjon og varetaking av "flight safety" til helikoptertrafikken rundt Viking Sky. Møre Approach har god radardekning i området og kontroll på alle helikoptera rundt cruiseskipet.

Ca. ein halvtime etter at dei første fartøya har kome til området rundt Viking Sky, blir MS Holmfoss og Fiskenes dimitterte av HRS-SN sidan det ikkje er mogleg å setje slep på Viking Sky i uvêret, og det heller ikkje er aktuelt å evakuere passasjerane ved hjelp av fartøya i området. Det er dermed helikoptera som får i oppdrag å starte evakueringa av både skadde og uskadde passasjerar frå cruiseskipet.

**Dei første passasjerane blir evakuerte**

Ca. **kl. 15.30** er mottakssenteret klart og rigga til å ta imot dei første evakuerte passasjerar frå Viking Sky. Rundt 500 mannskap og frivillige har kome eller vil kome den næraste tida – klar til innsats. Dei kan no både sjå og høyre fleire av helikoptera som er i lufta, der dei flyg ut mot Hustadvika og Viking Sky for å heise opp dei aller første passasjerane frå cruiseskipet.

Parkeringsplassen framfor blir brukt som landingsplass for helikoptera, og det er både raskt og enkelt å frakte dei evakuerte inn i den etter kvart oppvarma Brynhallen der mottaksapparatet står klart.

Ca. **kl. 15.40** kjem dei første evakuerte passasjerane mottakssenteret i Brynhallen. Det er dei hardast skadde som kjem først, og dei frivillige mannskapa er klare med bårer og ullteppe. Kvar enkelt passasjer blir følgt av minst éin frivillig, frå den etablerte landingsplassen og inn til registrering og vidare inn i hallen. Nokre hamnar på sjukestova der helsepersonell er klar for akutt bistand, andre får enkel førstehjelp av frivillige mannskap, medan andre blir losa inn i sjølve hallen. Kvar enkelt passasjer blir registrert, følgt opp, får eit ullteppe rundt seg og tilbod om mat og drikke.

**Helikopterevakueringa held fram**

**Kl. 15.51** melder Viking Sky at skipet har tre av fire motorar i gang, men at dei berre kan bruke éin av motorane til framdrift, av frykt for full motorstopp igjen. Det er framleis store bølger, brottsjø og sterke vindkast. HRS-SN skildrar situasjonen som framleis dramatisk, og det er behov for vidare evakuering av passasjerane med helikopter.

Ca. **kl. 16.00** er tre redningshelikopter i verksemd med å evakuere passasjerar frå cruiseskipet og frakte dei til det etablerte mottakssenteret i Brynhallen. CHC Helikopter Service og 330 skvadron prøver i byrjinga å nytte to løftepunkt samtidig, men på grunn av flytryggleiken og vindforholda som skaper turbulens mellom helikoptera, er det ikkje mogleg å heise opp passasjerar frå meir enn éin posisjon på cruiseskipet. Dette gjev avgrensingar på kor fort det er mogleg å evakuere passasjerane. Det blir etablert eit rotasjonsmønster for å sikre ei så effektiv evakuering som mogleg. I rotasjonsmønsteret inngår Viking Sky, Brynhallen og ein venteposisjon.

Fortløpande blir det vurdert kvar dei evakuerte skal sendast. Dei med brot og kuttskadar blir sende til sjukehusa i Molde og Kristiansund, medan dei med særlege psykiske traume blir sende til sjukehuset i Molde der profesjonell bistand ventar dei. Dei som ikkje er skadde og som stort sett klarer seg sjølv, blir sende til EPS-sentera som no er etablerte på hotell i Molde og Kristiansund.

Også ved busstransport vidare frå mottakssenteret blir dei evakuerte følgde av frivillige som bidreg med støtte og omsorg undervegs. Det er totalt 179 helsepersonell i innsats utover normalberedskap ved AMK, sjukehusa i Molde og Kristiansund, inkludert innsats- og ambulanspersonell og krisestabar. I tillegg stiller kommunane med helsepersonell både ved Brynhallen og EPS-sentera.

### 4.1.2 KLOKKEN 16.00–19.00

#### Drivstoff til helikoptera

Innsatsleiinga syter for at det blir mogleg for helikoptera å fylle drivstoff ved Hustad barne- og ungdomsskole (Hustad skole) som ligg rett ved Brynhallen, noko som er tidssparande samanlikna med å fly til næraste flyplass for å fylle (Molde lufthavn). Ein tankbil som berre er meint for bruk på flyplassen, blir køyrd frå Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte.

Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) stiller med tankbil og personell, og det blir lagt til rette for service og drivstoffylling av redningshelikoptera ved Hustad skole, slik at fylling kan skje så raskt og effektivt som mogleg. Takk vere at Fræna brannvesen i tillegg har to mannskap som jobbar på Molde lufthavn, har dei den nødvendige kompetansen som skal til for at refueling av helikoptera på Hustad skole lét seg gjennomføre. I tillegg får helikopter-mannskapa mat og drikke når service og påfylling av drivstoff av helikoptera skjer.

#### KV Njord som «On Scene Coordinator»

Etter kvart som det kjem fleire fartøy til området, blir kystvaktfartøyet KV Njord som kjem **kl. 16.40**, på oppdrag frå HRS-SN, peika ut til å vareta rolla med å koordinere fartøya rundt cruiseskipet og blir dermed «On Scene Coordinator» (OSC). Kystvaktfartøyet kommuniserer med andre fartøy i området via VHF og held fortløpande kontakt med losen og kapteinen om bord i Viking Sky. I første omgang er det snakk om å liggje i beredskap og observere det som skjer, og å informere og kommunisere med HRS-SN.

#### Mottak i Molde og Kristiansund

Ca. **kl. 16.40** får Molde og Kristiansund kommunar beskjed frå politi og legevakt om at dei første evakuerte passasjerane er på veg. Det blir etablert gul beredskap ved Molde og Kristiansund sjukehus. Sjukehusa førebur seg dermed på å ta imot skadde passasjerar. Kriseleiingane/-stabane i kommunane har alt vore i kontakt med fleire hotell i Molde og Kristiansund, og desse har vorte rigga for å ta imot dei evakuerte. Dei evakuerte blir no fortløpande frakta med buss til Molde og Kristiansund for å bli varetekne og innlosjerte for natta.

Helsepersonell frå både kommune og sjukehus blir kalla inn for å kunne ta imot dei som treng behandling i ei eller anna form. Det blir etter kvart klart at det trengst medisinar til nokre av passasjerane, og apoteka opnar lokala sine for å kunne imøtekome det medisinske behovet. Det blir også gjort klart for registrering av passasjerar ved EPS-sentera. Mannskap frå Siviltforsvaret og Raudekrossen står for registreringa.

#### Flere helikoptre i aksjon

**Kl. 17.20** passasjerar på cruiseskipet evakuerte. Ein dryg halvtime seinare har dette talet stige til ca. 70. Evakueringa held fram for fullt med redningshelikopter frå både 330 skvadron og CHC Helikopter Service i aksjon. På det meste er det seks helikopter tilgjengelege for evakuering av Viking Sky: Fire redningshelikopter av typen Super Puma og Sikorsky S-92 frå CHC, og i tillegg to Sea King-helikopter frå 330 skvadron, begge frå Ørland. I tillegg har Norsk luftambulans eit ambulanshelikopter som står "standby" for eventuell transport av hardt skadde.

Kombinasjonen av dei dårlege vêrforholda, høg sjø og mange eldre passasjerar med redusert fysisk helse, gjer at evakueringa med heiseslynger og bærer blir krevjande. Særleg dei første løfta med fleire fysisk skadde tek noko tid. Mannskapet om bord i helikoptera bruker mellom 25 og 40 minutt på kvar heiseoperasjon avhengig av talet på passasjerar, tilstand og uvêret som gjev utfordringar ved sjølve heisinga. Totalt for heile redningsaksjonen er gjennomsnittstida for evakuering på 2 minutt og 20 sekund pr. evakuert passasjer.

### 4.1.3 KLOKKEN 19.00–MIDNATT

#### **Lasteskipet MS Hagland Captain i havsnaud**

**Kl. 18.56** kjem det ein ny mayday frå Hustadvika, denne gang frå lasteskipet MS Hagland Captain som har mista all motorkraft og er i drift like i nærleiken av Viking Sky. Ein større brottsjø har fossa gjennom luftventilane til maskineriet, og elektriske komponentar og skipssystema er slegne ut. MS Hagland Captain på veg nordover til Norske Skog i Skogun med 3 350 tonn tømmer om bord.

I den sterke sjøen forskyv ein del av tømmerlasta seg, og lasteskipet får slagside. MS Hagland Captain kastar anker for ikkje å hamne på skjer i den grunne sjøen, men lasteskipet opplever at ankera ikkje får feste i første omgang. Skipet driv raskt mot eit større skjer i den veldige sjøen, og mannskapet på ni førebur seg på å forlate skipet ganske raskt. Berre 40–50 meter unna skjeret får heldigvis lasteskipet ankerfeste.

Situasjonen er likevel dramatisk i det sterke uvêret, og kapteinen avgjer saman med HRS-SN å evakuere skipet. Mannskapet hoppar, på instruks frå redningshelikopteret, i sjøen med overlevingsdrakter på fordi det er tryggare for redningshelikoptera å heise dei opp frå sjøen i denne situasjonen. På grunn av at den pågåande redningsaksjonen ved Viking Sky, tek det berre nokre få minutt frå mannskapet frå MS Hagland Captain hoppar i sjøen til dei blir heiste opp og frakta til mottaksapparatet ved Brynhallen.

MS Hagland Captain blir liggjande for anker inntil det blir sett slep på skipet. Kystvakta og Fræna kommune held beredskapen ved lag fram til skipet blir slept til Averøy. Dette skjer to dagar etter då uvêret har roa seg, og ved hjelp av slepebåten Boa Balder med noko bistand frå KV Njord.

#### **Viking Sky på djupare farvatn og fleire fartøy i området**

**Kl. 19.37** melder Viking Sky at skipet har kome seg ut på noko djupare farvatn. Cruiseskipet har framleis begge ankera ute og nyttar éin av motorane til framdrift. **Kl. 20.29** melder Viking Sky at det ikkje har fleire bårpasientar om bord, og at alle desse no er evakuerte. Trass i at alle dei skadde no er frakta til mottakssenteret eller sjukehus for behandling, så held evakueringa av passasjerar frå cruise- skipet fram kontinuerleg.

Sidan det framleis er uklart om det kan oppstå ein ny motorstans på Viking Sky, bestemmer kapteinen i samråd med HRS-SN at evakueringa skal halde fram utover kvelden og natta.

Samtidig er det no fleire skip i nærleiken av havaristen som er klare til å hjelpe cruiseskipet: KV Njord (som OSC), Vivax (slepebåt), Edda Fauna (inspeksjons- og vedlikehaldsfartøy), Siem Symphony, Troms Arcturus, og Ocean Art, dei tre sistnemnde skipa er såkalla PSV-fartøy ("Platform Supply Vessel"-fartøy). Ytterlegare tre skip, Boa Heimdal, Ocean Response og Normand Ranger, er etter utkalling frå HRS-SN og reiarlaget sitt forsikringsselskap på veg mot Viking Sky. Alle skipa har tilstrekkeleg slepekapasitet til å kunne handtere eit cruiseskip på denne storleiken.

Ca. **kl. 20.50** melder Viking Sky at mannskapet om bord slit med å få opp begge ankera, slik at skipet kan halde fram lenger ut til havs. Etter ei stund greier mannskapet likevel å trekkje opp det eine ankeret, medan kjettingen til det andre ankeret blir kappa på ordre frå kapteinen. Skipet kan dermed, trass i sterkt redusert motorkraft, sakte men sikkert setje kursen utover mot ope hav og bort frå det grunne farvatnet og skjera.

Ved midnatt har helikoptera vore i skytteltrafikk mellom Viking Sky og Brynhallen i ca. ni timar, og 180 passasjerar er no evakuerte frå cruiseskipet. HRS-SN melder om at det førebels er registrert 15 skadde passasjerar som har vorte sende vidare til sjukehus.

#### **Skipsreiari til Molde**

I løpet av kvelden reiser skipsreiaren i Viking Ocean Cruises, som eigar av Viking Sky, med privatfly frå Luzern i Sveits til Molde lufthavn. Cruiseselskapet har sidan hendinga oppstod, hatt løpande kontakt med HRS-SN, og selskapet har vore i beredskap. På Oslo lufthavn Gardermoen plukkar skipsreiaren opp to representantar frå driftsselskapet Wilhelmsen Ship Management AS for vidare flyging til Molde. Reiarlaget opplyser i ei pressemelding seinare på laurdag kveld at det har starta arbeidet med å organisere heimreise for passasjerane så raskt som mogleg.

### Koordinering av innsatsen

Gjennom kvelden og natta held dei ulike aktørane tett kontakt med kvarandre for best mogleg koordinering og handtering. Ved sida av interne statusmøte i HRS-SN, er det kontinuerleg kontakt med både politiets operasjonssentral, AMK og 110-sentralen. I tillegg til vanleg mobiltelefon, e-postutveksling og loggføring, blir både Naudnett og VHF nytta. I tillegg har HRS-SN jamleg kontakt med losen og kapteinen om bord i Viking Sky, KV Njord som ligg på staden, andre fartøy som er i farvatnet rundt Viking Sky, og Møre Approach via Avinors liaison i HRS-SN.

HRS-SN har vidare kontakt med fleire andre sentrale aktørar under handteringa, blant anna KSE, Politiets situasjonscenter i POD, FOH, Kystverket, Wilhelmsens Ship Management AS, andre nordiske land om mogleg bistand, ambassadar frå ulike land, og ulike media og presse.

DSB gjennomfører ein samvirkekonferanse der HRS-SN, POD, FOH, Helsedirektoratet, Kystverket, Sivilforsvaret (DSB) og FMMR tek del i. FMMR gjennomfører også eigne samvirkemøte regionalt, der dei involverte kommunane, politiet, Sivilforsvaret (lokalt) og dei frivillige organisasjonane tek del. I tillegg blir det gjennomført fleire møte i ulike stabar, både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

## 4.2

### SUNDAG 24. MARS

#### Slep mot Molde

Det er framleis dårleg vêr ved Hustadvika gjennom natta, men vinden løyar noko, frå vindkast opp mot 25 meter/sekund (50 knop) til 15 meter/sekund (30 knop). Tre av fire motorar i cruiseskipet går stabilt, og Viking Sky har no sakte drift framover. I samråd med losen om bord bestemmer kapteinen at skipet skal ta seg inn til Molde hamn så snart dei får slep.

**Kl. 08.18**, omtrent 18 timar etter at mayday vart sendt ut frå Viking Sky, set MS Ocean Response slep forut på skipet, medan T/B Vivax set slep akterut. Ein dryg time seinare når cruiseskipet sitt vestlegaste punkt, dvs. lengst frå land, og slepet

søraustover mot Molde startar. Like før slepet mot Molde startar, bestemmer kapteinen i samråd med HRS-SN å stanse evakueringa av passasjerane med helikopter.

Totalt er 475 personar evakuerte frå cruiseskipet og MS Captain Hagland (mannskap på ni personar). 27 av dei evakuerte er sende vidare frå mottakssenteret til behandling på sjukehusa i Molde, Kristiansund og Bergen. For ei eldre kvinne er tilstanden definert som alvorleg, men ho overlever.

#### Mottak av Viking Sky i Molde

Nokre timar før innkomst til Molde blir det bestemt at gjenverande passasjerar om bord på cruiseskipet skal setjast i land ved innkomst. Avgjerda blir teken i samråd mellom politiet, Molde kommune og reiarlaget Viking Ocean Cruises. Cirka kl. 13.00 blir mottakssenteret i Brynhallen nedbemanna, og personell gruppert om for mottak av skipet og passasjerane i Molde. Det blir mobilisert store ressursar i form av personell og materiell for å ha eit større mottaksapparat klart til at Viking Sky kjem til hamna i Molde.

**Kl. 15.11** blir mayday kansellert for Viking Sky i samråd mellom kapteinen og HRS-SN. Innsatspersonell, mannskap og frivillige pustar no ut etter over eit døgn med høg aktivitet, mykje koordinering og store ressursar i innsats i form av personell og materiell.

**Kl. 16.25** klappar Viking Sky til kai i Molde. Avgjerda om ilandsetjinga av passasjerane blir omgjort av kapteinen om bord og reiarlaget, og passasjerane kan vere om bord dersom dei ønskjer det. Dei fleste av passasjerane gjer dette i påvente av vidare transport heim med fly frå Molde lufthavn.

Eit kjøpesenter i byen er opna for passasjerane slik at dei kan få tak i klede og andre nødvendige varer, og det er etablert mottakssenter på Seilet hotell i Molde for dei som ønskjer det. Mottaksapparatet som er etablert ved hamna der Viking Sky ligg, blir nedskalert etter omgjerdinga av avgjerda om ilandsetjing av passasjerane på skipet, men helseapparatet står klar til å ta imot passasjerane som har behov for helsebistand, særleg psykososial bistand.

### Samfunnstryggleiksministeren til Molde

I løpet av ettermiddagen kjem samfunnstryggleiksminister Ingvil Smines Tybring-Gjedde til Molde for å møte fylkesmannen, innsatsleiarane, frivillige og dei involverte kommunane. Det er mykje media og presse i Molde denne ettermiddagen, der både minister, redningsleing, innsatspersonell, frivillige og passasjerar blir intervjua. Trass i den dramatiske situasjonen mange av passasjerane har opplevd, gjev fleire uttrykk for begeistring over mannskap og frivillige og den hjartevarmen og omsorga dei har møtt det siste døgnet, jf. vedlegg 2 med takkebrev skrive av ein av passasjerane. Dei første passasjerane blir flogne heim alt sundag kveld, og dei fleste har forlate Noreg i løpet av måndagen.

## 4.3

### DAGANE ETTER

**Måndag 25. mars** går Statens havarikommisjon, Sjøfartsdirektoratet og politiet om bord i cruiseskipet Viking Sky. Dei skal forsøke å finne ut kva som skjedde. Havarikommisjonen har avgjort å granske hendinga. I tillegg har politiet oppretta undersøkingssak etter motorhavariet. Det ligg ikkje føre nokon mistanke om strafflagde forhold, men på grunn av det store skadepotensialet ønskjer politiet å sjå nærare på saka.

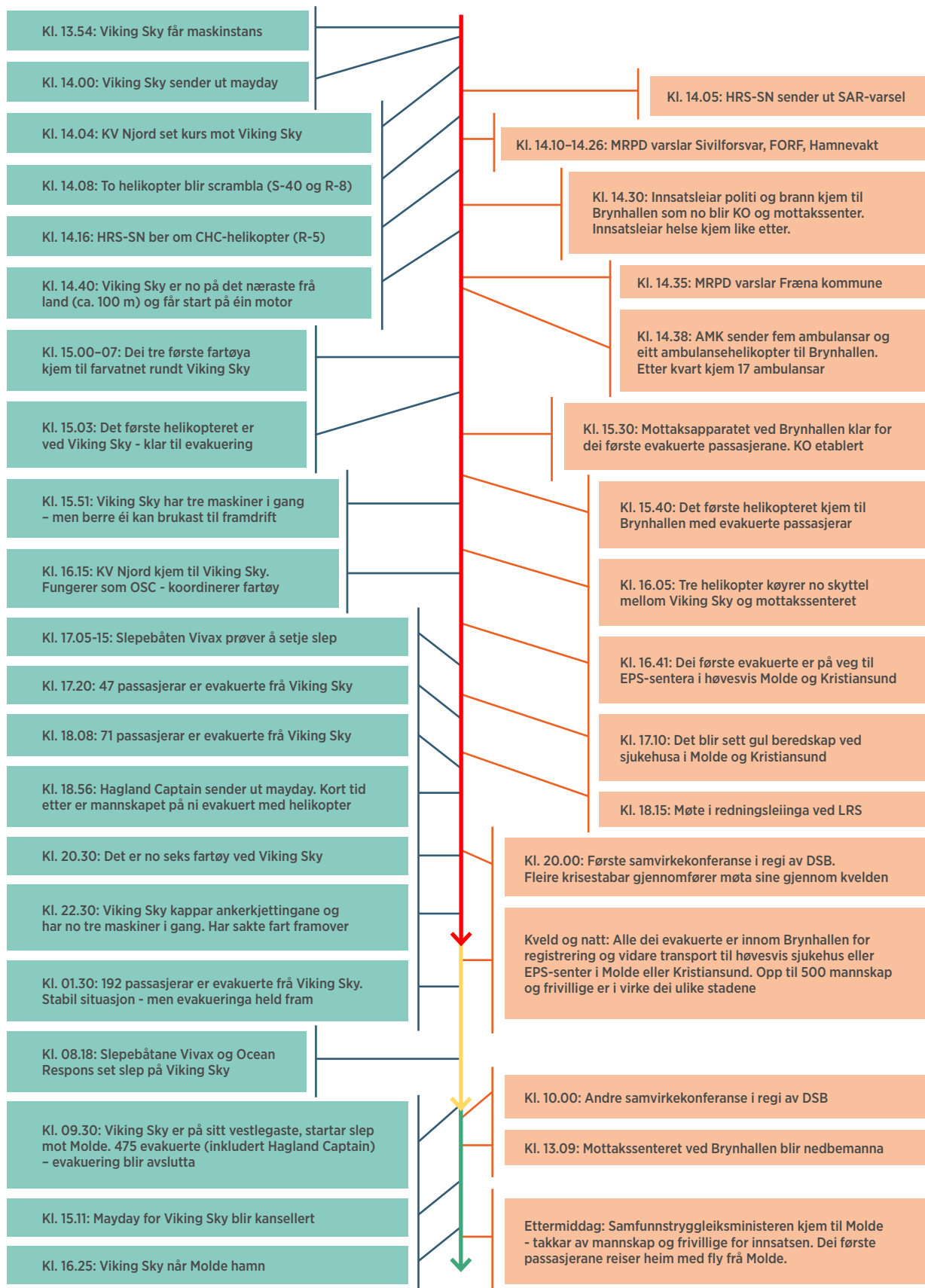
**Tysdag 26. mars** arrangerer Fræna kommune ein debrief for alle dei involverte aktørane i Brynhallen. Hit kjem også reiarlaget Viking Ocean Cruises. Også helsepersonell som var med i handteringa, får tilbod om ein eigen debrief i etterkant.

**Onsdag 27. mars kl. 06.20** seglar Viking Sky igjen for eiga maskin over Hustadvika, denne gongen til Vestbase i Kristiansund for mindre innvendige reparasjonar. Viking Sky blir pålagt å ha med både los om bord og slepebåt som sikring, også fordi skipet manglar anker. Av dei totalt 27 passasjerane som vart innlagde under hendinga, ligg åtte framleis på sjukehus for vidare behandling.

Same dag slår Sjøfartsdirektoratet fast i dei første undersøkingane sine at årsaka til motorstansen og "blackouten" om bord i Viking Sky truleg var for lågt oljetrykk. Dei høge bølgiene medførte såpass store rørsler i smørjeoljetankane, at pumpene til motorane saug luft i staden for olje. Utan smørjing av olje vil det berre ta eit par minutt før motorane skjer seg.

Viking Sky er elles bygd med to separate maskinrom med to og to motorar for at det skal vere ein redundans ved eventuelle motorproblem. Men sidan tankane for smørjeolje ikkje var fylte opp til den høgda dei burde vere, fekk ikkje motorane nødvendig olje, og alle dei fire motorane gjekk inn i eit såkalla "shut down"-modus. Viking Sky mista dermed motorkrafta og framdrifta.

## HENDINGSGANGEN



**FIGUR 1.** Tidslinje for dei viktigaste delhendingane som gjeld viking Sky-hendinga 23. og 24. mars. kjelder: loggar frå KSE, HRS-SN, Kystverket, DSB, AMK Møre og Romsdal og Møre og Romsdal politidistrikt.



KAPITTEL

---

# 05

---

Førebygging og  
beredskap

---



## 5.1 OVERSIKT OVER RISIKO OG SÅRBARHEIT

Å ha oversikt over risiko og sårbarheit er eit viktig grunnlag for å utarbeide relevante beredskapsplanar og øvingsscenario, for dermed å bli betre førebudde på å handtere uønskte hendingar. På sentralt nivå pålegg *samfunnstryggleksinstruksen* departementa å utarbeide og halde ved like systematiske risiko- og sårbarheitsanalysar, jf. omtale i kapittel 3.

På sentralt nivå utarbeider DSB med jamne mellomrom *Analysar av krisescenario (AKS)*.<sup>41</sup> Analysane omhandlar risiko knytt til katastrofale hendingar som kan ramme det norske samfunnet og som vi bør vere førebudde på å møte. Den siste versjonen<sup>42</sup> inneheld blant anna eit scenario om skipskollisjon på Vestlandet mellom eit cruiseskip og eit tankskip. Her heiter det: “Ei ulukke som involverer store cruiseskip eller tankskip vil utfordre beredskapsressursane i samfunnet i stor grad. Cruiseskip kan ha fleire tusen passasjerar, og ved eit forlis kan redningsinnsatsen bli svært krevjande”. I analysen blir det også vist til *Sjøsikkerheitsanalysen*, som Kystverket leverte Samferdselsdepartementet i 2014, der det blant anna vart tilrådd å ha større merksemd på cruisetrafikken som har auka sterkt dei seinare åra.

På regionalt nivå pålegg blant anna *instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering* å ha oversikt over risiko og sårbarheit ved å utarbeide ein risiko- og sårbarheitsanalyse (fylkesROS) for fylket, i nært samarbeid med regionale aktørar.

På lokalt nivå pålegg *sivilvernlova* kommunen å kartlegge kva for uønskte hendingar som kan skje i kommunen, vurdere sannsynet for at desse hendingane skjer og korleis dei i så fall kan påverke kommunen.

Resultatet av dette arbeidet skal vurderast og samanstilla i ein heilskapleg risiko- og sårbarheitsanalyse. Med utgangspunkt i risiko- og sårbarheitsanalysen skal kommunen utarbeide ein beredskapsplan.

Alle aktørar som var sentrale i handteringa av Viking Sky-hendinga, opplyser i spørjeundersøkinga som vart gjennomført i samband med evalueringa, at dei har ein risiko og sårbarheitsanalyse. Aktørane opplyser vidare at risiko- og sårbarheitsanalysen i nokon grad eller i stor grad var relevant for hendinga. På ein skala frå 1 til 5, der 5 er *stor grad* av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørane 3,8.

HRS-SN utdjupar i spørjeundersøkinga at analysen er generell, men likevel basert på om dei er i stand til å handtere dimensjonerande hendingar i denne kategorien, og er derfor også relevant for Viking Sky-hendinga. Helse Møre og Romsdal HF har ein eigen risiko- og sårbarheitsanalyse, og dessutan felles analyse med det regionale helseføretaket (Helse Midt-Noreg RHF), og har planar som heng saman med analysane. Dette gjeld planar for masseskade og massetilstrøyming til sjukehus, som under hendinga vart nytta for mobilisering på nærliggjande sjukehus og prehospital.

FMMR har ein fylkesROS-sjø, med ulike hendingar til sjøs. Kristiansund kommune har ein risiko- og sårbarheitsanalyse med masseskade som kommunen drog nytte av under Viking Sky-hendinga. Fræna kommune har ein oppdatert risiko- og sårbarheitsanalyse som dekkjer eit vidt spekter av ulike hendingar. Molde kommune opplyser i spørjeundersøkinga at han har ein risiko- og sårbarheitsanalyse som i stor grad er relevant for Viking Sky-hendinga.

<sup>41</sup> DSB sine scenarioanalysar heitte t.o.m. 2016 “Nasjonalt risikobilete” DSB har utgjeve risikoanalysar av scenario sidan 2011.

<sup>42</sup> Analyse av krisescenario 2019, Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap.

## 5.2

### BEREDSKAPSPLANVERK

Aktørane skal vere førebudde på å handtere kriser og ha eit beredskapsplanverk for dette føremålet. Dette kravet er blant anna forankra i *samfunnsikkerhetsinstruksen, politiloven, håndbok for rednings-tjenesten, nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, helseberedskapsloven, fylkesmannens samfunnsikkerhetsinstruks og sivilbeskyttelsesloven*, jf. omtale i kapittel 3 og 5.1.

HRS-SN har eit hendingsplanverk for alle typar redningshendingar. Hendingstypane er baserte på røymsler frå hendingar sidan opprettinga av hovudredningssentralane i 1970. Viking Sky-hendinga vart handtert i samsvar med planen for denne hendingstypen (*Sjøplan: Drivande fartøy – større objekt*).

I spørjeundersøkinga opplyser alle aktørane at dei har ein beredskapsplan. Dei fleste aktørane vurderer at planen i stor grad var relevant for handteringa av Viking Sky-hendinga. På ein skala frå 1 til 5, der 5 er stor grad av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørane 4,6.

For politiet si handtering står Politiets beredskapssystem sentralt. Politiet sin bruk av dette planverket er nærare omtalt i kapittel 6.2.

I intervjuet og aktørane sine eigne evalueringar kjem det likevel fram at fleire av aktørane ser behov for å oppdatere beredskapsplanverket sitt etter hendinga. Dette handlar til dømes om varsling (jf. omtale i kapittel 6.1) og å gjere det klarare med roller, ansvar og fullmakter, og med samarbeid om etablering av mottakssenter.

#### 5.2.1 PLAN FOR MASSEEVAKUERING

Noreg har ikkje eit nasjonalt planverk for "Mass Rescue Operations" (MRO), og det er føreslege i HRS-SN si evaluering at HRS bør ta initiativ til å utarbeide ein slik plan. Denne vil vere eit grunnlag for samhandling mellom HRS og andre verksemder ved blant anna hendingar som Viking Sky, og som grunnlag for øvingar. Vi støt dette forslaget.

## 5.3

### SLEPEBEREDSKAP

Det vart i 2003 etablert ein statleg slepeberedskap med hovudføremål å førebyggje, eller redusere faren for akutt ureining. Den statlege slepeberedskaperen er styrt av Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø (Vardø VTS<sup>43</sup>). Denne sjøtrafikksentralen har eit særskilt ansvar for overvaking av dei ytre seglingsleiene langs norskekysten, der fartøy med størst ureiningspotensial seglar.

Den statlege slepeberedskaperen er etablert i område med avgrensa tilgang til kommersielle aktørar. Slepeberedskaperen skal ikkje konkurrere med private aktørar, men vere ein ekstra tryggleik for å unngå skipsuhell. Statleg slepeberedskap skal som prinsipp ikkje brukast i tilfelle der kommersielle aktørar kan utføre arbeidet på tilfredsstillande måte. Kystverket har ansvaret for å gjere denne vurderinga.

Kystvakta tok over det operative ansvaret for slepeberedskaperen frå 1. januar 2020. Kystverket er ansvarleg styresmakt for ordninga, som framleis skal styrast frå Vardø VTS. Det er skrive ein avtale for å avklare forventningar, krav og ansvarsdeling.<sup>44</sup> Blant anna skal Kystvakta utføre operativ statleg slepeberedskap, så langt det er mogleg, utan at det går ut over akutte militære eller polisiære oppgåver etter *kystvaktlova eller politilova* (§27a). (§27a). Den nye ordninga inneber innleige av to ekstra fartøy som blir bemanna med kystvaktpersonell. Den statlege slepeberedskaperen består frå 2020 av seks fartøy, mot tidlegare fire fartøy.

Disponeringa av fartøya i den statlege slepeberedskaperen skal vere basert på daglege risikovurderingar utførte av Vardø VTS. I risikovurderingane er det særleg fokus på vêrforhold, fartøy over 5 000 bruttotonn (BT) og/eller fartøy som fører farleg eller ureinande last (risikofartøy). I tillegg har Vardø VTS særleg merksemd om såkalla "fartøy av interesse". Ved blant anna hendingar som Viking Sky, og som grunnlag for øvingar. Vi støt dette forslaget.

<sup>43</sup> Vardø Vessel Traffic Service.

<sup>44</sup> Avtale om varetaking av operativ statleg slepeberedskap, Kystverket. 21.11.2018.

Dette er fartøy og reiarlag med ein negativ historikk (motorstans, uhell mv.). I gjennomsnitt er det 160–250 fartøy som hamnar i drift pr. år, blant anna på grunn av motorstans. Dette er fartøy og reiarlag med ein negativ historikk (motorstans, uhell mv.). I gjennomsnitt er det 160–250 fartøy som hamnar i drift pr. år, blant anna på grunn av motorstans.

På bakgrunn av risikovurderingane vil lokaliseringa av slepebåtane variere med det daglege risikobiletet. Likevel skal Kystvakta heile tida ha eigna og tilgjengelege fartøy både sør og nord for 65 gradar nord. Den statlege slepeberedskapen er dermed ikkje dimensjonert med utgangspunkt i cruisetrafikken, men med utgangspunkt i fare for ureining. Likevel er dei fleste cruiseskip over 5 000 BT, og inngår såleis i risikovurderingane som skal utførast av Vardø VTS.

Det er ikkje gjort noka utgreiing/vurdering av slepeberedskap langs ulike strekningar av norskekysten ut frå eit redningsperspektiv så langt HRS-SN og Kystverket kjenner til.<sup>45</sup> For den kystnære trafikken er det ikkje etablert nokon slepeberedskap ut over at cruiseskip og andre fartøy kan nytte kommersielle ressursar. Det finst eit stort tal private slepebåtar.

Ved ein mayday, som var tilfellet ved Viking Sky-hendinga, har rett nok alle fartøy plikt til å svare, uavhengig av om dei er statlege eller kommersielle. Fartøya i den statlege slepeberedskapen vil også vere sentrale ressursar ved ein mayday i kystnært farvatn, sjølv om det ikkje er dette denne beredskapen er dimensjonert ut ifrå.

Ei utfordring ved å ha ein slepeberedskap for den kystnære trafikken, er den knappe tidshorizonten for fartøyet eventuelt driv på land, avhengig av vind- og straumforhold. Viking Sky ville ha gått på grunn ca. 40 minutt etter mayday dersom ikkje den eine motoren hadde starta. I tillegg oppdaga HRS-SN under denne hendinga at det var stor geografisk spreing langs norskekysten på slepebåtar med slepekapasitet for eit fartøy av storleiken til Viking Sky under dei rådande vêrforholda.

<sup>45</sup> Regjeringa vil setje ned eit utval for å sjå på beredskapssituasjonen knytt til den aukande cruisetrafikken i norske farvatn. Mandatet for utvalet er p.t. ikkje ferdigstilt. JD vil utarbeide mandatet i samråd med NFD, SD og Finansdepartementet.

## 5.4

### REDNINGSHELIKOPTER- BEREDSKAP

Redningshelikoptertenesta er ein del av rednings-tenesta til den norske staten, og det er JD som er ansvarleg og som eig helikoptera. 330 skvadron har sidan 1973 likevel vore driftsoperatør av redningshelikoptera, og totalt 12 Sea King- helikopter er i dag utplasserte ved fem utvalde flyplassar/lufthamner, høvesvis Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge.

I tillegg har CHC Helikopter Service eitt helikopter av typen Super Puma som inngår i den statlege redningstenesta. Basen for dette helikopteret ligg i Florø. Det er også to helikopter av typen Super Puma ved Longyearbyen på Svalbard. Desse helikoptera er eigde av staten gjennom Sysselmannen på Svalbard, medan det er Lufttransport AS som er driftsoperatør. Totalt er det dermed pr. i dag 15 helikopter som inngår i den statlege redningshelikoptertenesta, og åtte av desse er i kontinuerleg beredskap, seks på fastlandet og to på Svalbard.

Som ein del av statens redningshelikopterteneste, har helikoptera som hovudoppgåve å gjennomføre søk og redning (SAR-helikopter). Helikoptera kan også brukast til andre oppgåver, som til dømes ambulanseoppdrag. 330 skvadron er ein del av Luftforsvaret, men redningshelikoptera i beredskap blir disponerte av HRS ved hendingar der det er behov for desse. SAR-helikoptera har ei standard besetning på to flygarar, éin teknikar, éin redningsmann og éin anestesilege.

Dei 12 Sea King-helikoptera skal etter planen bli erstatta av 16 helikopter av typen Augusta Westland (AW101) innan 2020. Dei nye helikoptera har lengre rekkjevidde og større løftekapasitet og er i tillegg betre teknisk utrusta. Dei vil dermed styrkje redningshelikopterberedskapen i Noreg.

Ved hendingar der det blir vurdert nødvendig, kan HRS be om bistand frå andre helikoptertenester. Dette kan vere offentlege helikopter som Luftforsvarets Bell-helikopter, eller ambulansefly og helikopter frå luftambulansetenesta.

I tillegg er det ein stor helikopterberedskap gjennom ulike oljeselskap sine helikopterressursar, som kan disponerast av HRS ved behov og skal kunne vere til hjelp i løpet av kort tid.

Fleire oljeselskap disponerer SAR-helikopter som ein del av eigen beredskap. Oljeselskapa kjøper denne helikoptertenesta gjennom helikopterselskap, til dømes CHC Helikopter Service, som har fem SAR-helikopter, og Bristow Norway med sine tre SAR-helikopter. Fleire av desse SAR-helikoptera er utplasserte på oljeinstallasjonar og kan hjelpe ved hendingar ved behov.

## 5.5

### ØVINGAR

Øvingar er eit viktig verkemiddel for å styrkje krisehandteringsevna. Det er viktig å øve eiga leiing og organisasjon for å avklare oppgåver, roller og ansvar både internt og eksternt, og for å skaffe kunnskap om andres ressursar og kompetanse. Øving saman med andre sentrale aktørar er nødvendig for å styrkje evna til informasjonsdeling, koordinering og samvirke. Den enkelte aktør med ansvar for førebygging og beredskap er forplikta til å delta i øvingar. Dette kravet er til dømes heimla i *samfunnstryggleiksinstruksen*, *Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks* og *sivilvernlova*, jf. omtale i kapittel 3.

I spørjeundersøkinga opplyser alle aktørane som har svart på undersøkinga, at dei har gjennomført minst éi øving i løpet av dei siste tre åra. Alle stadfester også å ha delteke på éi eller fleire øvingar saman med andre aktørar i løpet av den same tidsperioden. Over halyparten av aktørane meiner at øvingane hadde stor grad av relevans for handteringa av Viking Sky-hendinga, medan dei andre nemner øvingane som i nokon grad eller til ein viss grad relevante for handteringa. På ein skala frå 1 til 5, der 5 er *stor grad* av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørane 4,3.

I perioden 2011 til 2019 har det vore gjennomført fleire nasjonale, regionale og lokale øvingar der fleire av aktørane i Viking Sky-hendinga deltok.

Døme på slike øvingar er:

- Øving *SkagEx11* (2011) var ei fullskala rednings- og beredskapsøving der om lag 3000 menneske frå ca. 55 verksemder i Noreg, Sverige, Danmark og Finland var involverte. Scenarioet var brann på passasjerferje og kollisjon med eit oljefartøy, med eit potensial for omfattande tap av menneskeliv og alvorlege miljøkonsekvensar i eit sårbart naturområde.
- I øvinga *HarbourEx* (2015) var scenarioet blant anna ein eksplosjon og brann med farlege stoff i eit containerområde og grunnstøyting av skip med påfølgjande oljeutslepp i indre Oslofjord. Nokre av deltakarane på nasjonalt nivå var POD, Helsedirektoratet, HRS, DSB, Forsvaret, Kystverket, Sivilforsvaret, JD ved KSE, og UD og i tillegg fleire land og ambassadar.
- Fræna kommune ved kriseleiinga gjennomførte i 2016 ei fullskalaøving med fokus på PLIVO (Pågåande livstrugande vald) og evakuering, saman med lokale naudetatar og Raudekrossen.
- Ei *RITS-øvelse* (Redningsinnsats til sjøs) vart gjennomført i Ålesund i 2018 med ulike RITS-aktørar og sentrale naudetatar der scenarioet var brann om bord på eit skip.
- Øving *Trident Juncture* (2018) var ei stor NATO-øving med cirka 50 000 soldatar frå 31 nasjonar pluss ei rekkje sivile aktørar på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. I Møre og Romsdal var det blant anna naudetatar og fleire kommunar som deltok, blant anna Molde og Kristiansund i tillegg til fylkesmannen og andre regionale aktørar.
- *Den nasjonale helseberedskapsøvinga* i 2018 var samordna med Trident Juncture og vart gjennomført i fleire delar av landet, blant anna i Kristiansund. Det vart øvd på handtering av masseskade og etablering av EPS-senter for evakuerte. Fleire regionale og lokale aktørar deltok, blant anna Forsvaret, naudetatane (inkludert sjukehus), kommunehelseteneste, redningsteneste, frivillige organisasjonar, og Kristiansund og Molde kommune.

### 5.5.1 NASJONAL ØVING MED SAMVIRKE MELLOM FLEIRE AKTØRAR I STOR REDNINGSAKSJON

I intervju og aktørane sine egne evalueringar er dei fleste aktørane opptekne av at øvingar, og ikkje minst øvingar saman med andre, er viktige for å styrkje krisehandteringsevna og evna til koordinering og samvirke mellom fleire aktørar. Mange aktørar peikar på behovet for å gjennomføre større samvirkeøvingar knytte til redningsaksjonar. Det er likevel nokre aktørar som legg vekt på at slike øvingar er svært ressurskrevjande, og kan dermed gå på kostnad av andre sentrale aktivitetar innanfor beredskapsarbeidet.

Handteringa av Viking Sky-hendinga innebar eit komplekst og krevjande samspel mellom eit stort tal aktørar, jf. omtalen av hendingsgangen i kapittel 4 og vurderingane i kapittel 5 og 6. Sjølv om handteringa av hendinga i stor grad var vellykka, er det også viktige læringspunkt, ikkje minst knytte til koordinering, kommunikasjon, informasjonsdeling og rolleforståing. For å følgje opp desse læringspunktane er gjennomføring av samvirkeøvingar etter vår vurdering eit føremålstenleg verkemiddel.

Vi tilrår derfor at det i løpet av dei næraste åra blir gjennomført ei større nasjonal øving som inneber noko av det same aktørbiletet som Viking Sky-hendinga. Basert på røynsler frå Viking

Sky-hendinga bør sentrale element i ei slik øving blant anna vere at ulike samordningsfunksjonar blir sette i verk, som HRS redningsleiing, redningsleiinga ved lokal redningssentral og samordningsfunksjonane til DSB og fylkesmannen, jf. blant anna tilrådingar i kapittel 6.2 og 6.7.6. Som eit oppspel til ei slik nasjonal øving bør det gjennomførast meir avgrensa øvingar på dei ulike nivåa (lokalt, regionalt og nasjonalt), eventuelt også arbeidsmøte og seminar, som tek opp i seg dei same temaa.

KAPITTEL

---

# 06

---

Handtering av  
hendinga

---



## 6.1 VARSLING

Cruiseskipet Viking Sky sende ut mayday på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde kl. 14.00 laurdag 23. mars 2019. Skipet rapporterte om motorstans og «blackout» og at skipet dreiv mot land i uvêret. Basert på naudmeldinga frå Viking Sky erkjente redningsleiar ved HRS-SN at det var behov for slepebåtar og SAR-helikopter. Det vart oppretta kontakt med Vardø VTS for å finne slepebåtar, i tillegg til at fleire redningshelikopter vart utalarmerte. Mayday relay vart sendt ut via Kystradio Sør. Kl. 14.05 gjekk eit SAR-varsel frå HRS-SN til 110-, 112- og 113-sentralane. SAR-varslinga gjekk føre seg som ein telefonkonferanse mellom HRS-SN og naudetatane.<sup>46</sup>

Meir enn 30 aktørar var involverte i hendinga, og det utspelte seg eit komplekst bilete av varslingsvegar både mellom aktørar og internt i dei ulike verksemdene, sjå elles skildring av hendingsgangen i kapittel 4.

Viking Sky-hendinga var kjenneteikna ved at mange aktørar vart "varsla" via media då saka raskt fekk dekning i både nettaviser, radio og tv. Det var også mange folk på strendene i Hustadvika som var vitne til det som skjedde, og hendinga vart også mykje omtalt i sosiale medium. Prinsippet om at ei verksemd er varsla når ho har kjennskap til situasjonen, er noko mange held fast ved. Det var også tydeleg for aktørane frå starten av at dette var ein redningsaksjon og at det var HRS-SN som hadde det overordna ansvaret for aksjonen.

Sentrale forhold knytte til varslinga under hendinga, var:

- Kystradio Sør fanga opp mayday frå skipet og rapporterte om denne til HRS-SN.
- På oppdrag frå HRS-SN sende Kystradio Sør ut ein mayday relay, det vil seie ei vidaresending av naudmeldinga frå skipet der det vart varsla om behov for slepebåtar.
- Det vart varsla internt i HRS-SN, og fleire redningsleiarar vart tilkalla.

- HRS-SN kalla inn redningsleinga omgåande.
- Det vart varsla internt i politiet, og innsatsleiar politi rykte straks ut til Hustadvika.
- Operasjonsentralen i Møre og Romsdal politidistrikt varsla eksternt til andre relevante aktørar. Deriblant Fræna kommune<sup>47</sup>, om enn noko seinare enn til andre samvirkeaktørar som blant anna Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt og frivillige organisasjonar. Politidistriktet uttrykkjer at varslinga til eksterne aktørar tok noko tid.
- Kl. 17.20 gjekk det varsel frå operasjonsentralen i MRPD til medlemene av redningsleinga ved LRS.

Det er identifisert fleire læringspunkt hos dei ulike verksemdene knytt til varsling, nokre interne og nokre på tvers av enkelte verksemdar. Vi har valt å framheve følgjande læringspunkt:

- Tilstrekkeleg dekningsområde for mayday relay.
- Direkte varsling frå politiet til fylkesmannen.
- Tidleg varsling av medlemene i redningsleinga ved LRS.

### 6.1.1 TILSTREKKELEG DEKNINGSOMRÅDE FOR MAYDAY RELAY

Ved mottak av mayday og når det er behov for å tilkalle spesielle ressursar, i dette tilfellet slepebåtar, har Kystradio som rutine å sende mayday relay over lokal sendar som dekkjer aktuelt geografisk område for hendinga. Dette vart også gjennomført under Viking Sky-hendinga.

HRS-SN har i etterkant identifisert eit læringspunkt knytt til utsending av mayday relay. Mayday vart sendt ut på mange sendarar (VHF, VHF DSC<sup>48</sup> og MF DSC<sup>49</sup>), og hadde dermed eit stort dekningsområde. Det er ikkje uvanleg at mayday relay dekkjer eit mindre geografisk område enn mayday. I dette tilfellet hadde det likevel vore føremålstenleg at mayday relay vart utferda over fleire sendarar og dermed dekte eit større geografisk område.

<sup>47</sup> Fræna kommune meiner at kommuneleinga og kriseleinga ikkje vart varsla av politiet, men av brannsjefen kl. 14.27. MRPD viser til loggen sin der det er registrert at Fræna kommune ved ordførar og rådmann vart varsla kl. 14.35. Ingen svarte, men ein av dei ringde tilbake (ikkje loggført kven).

<sup>48</sup> DSC = Digital Selective Calling.

<sup>49</sup> MF DSC = Medium-Frequency Digital Selective Calling.

<sup>46</sup> I tråd med skildringar i Handbok for redningstenesta, 2018.



Slepebåtar med kapasitet til å setje slep på skip av storleiken til Viking Sky, er spreidde langs heile norskekysten. Derfor kunne ikkje alle desse fange opp mayday relay under hendinga. Med eit utvida mayday relay kunne fleire slepebåtar med tilstrekkeleg kapasitet fått varselet og dermed potensielt hjelpt Viking Sky med slep. HRS og Kystradio bør derfor utvide det geografiske området for mayday relay ved hendingar der det kan vere behov for slepebåtinnsetning for å hjelpe cruiseskip eller andre fartøy av ein viss storleik.

### 6.1.2 DIREKTE VARSLING FRA POLITIET TIL FYLKESMANNEN

Fylkesmannen i Møre og Romsdal vart ikkje varsla av politiet i initialfasen av hendinga, men tok sjølv kontakt med politiet under hendinga. FMMR vart varsla av politiet kl. 17.20 på bakgrunn av rolla si som fast medlem i redningsleiinga.

Det er ikkje ein eigen rutine å varsle fylkesmannen i planverket for "sjøhendingar" i Møre og Romsdal politidistrikt. Politiet har lagt vekt på at aktuelle kommunar skal varslast, som igjen rapporterer til overordna nivå, medrekna fylkesmannen. Politiet viser også til at FMMR ikkje har hatt ein 24/7-beredskapstelefon, og at det dermed ikkje er innarbeidd rutinar for beredskaps- og hendingsvarsling til embetet. FMMR viser til at embetet har eit system for å kunne ta imot beredskapsmeldingar (e-post), men dette inkluderer ikkje eit 24/7-nummer. Dette er i tråd med kravet om at fylkesmannen skal ha system for på kort varsel å kunne ta mot beredskapsmeldingar.<sup>50</sup> Det er ikkje sett krav til spesifikke løysingar, men det er opp til kvart embete å vurdere kva for ei løysing som er mest føremålstenleg.

Ved tidlegare hendingar med ein viss samfunns-messig konsekvens har MRPD røynsler med at god dialog med FMMR bidreg positivt i hendings-handteringa. Politidistriktet viser til at tett dialog med fylkesmannen innleiingsvis i ei hending vil leggje til rette for god samordning frå fylkesmannen, og for at samvirkeprinsippet vil vere ytterlegare vareteke.

Embetet bør varslast på bakgrunn av ansvaret sitt for å samordne handteringa regionalt ved uønskte hendingar, i tillegg til at fylkesmannen bør varslast som medlem av redningsleiinga, jf. kapittel 6.1.3. Samordninga vil vere på eit strategisk nivå og stø opp om kommunane eller andre involverte aktørar i arbeidet med å beskytte befolkninga og halde kritiske samfunnsfunksjonar ved lag.<sup>51</sup>

MRPD har ein rutine med å varsle FMMR via kommunane. Gjeve fylkesmannen sitt samordningsansvar ved hendingar meiner vi at politiet heller bør varsle embetet direkte når det oppstår hendingar med potensielt store samfunnskonsekvensar og det kan bli behov for samordning frå fylkesmannen regionalt.

Politiet og fylkesmannen må i samarbeid avklare kva som er terskelen for varsling, og korleis denne skal gjennomførast. I etterkant av Viking Sky-hendinga har MRPD og FMMR hatt ein dialog om dette. Fylkesmannen vurderer å opprette ei beredskapsordning slik at politiet kan få eit 24/7-nummer for beredskaps- og hendingsvarsling som gjer det enklare å varsle embetet pr. telefon.

### 6.1.3 TIDLEG VARSLING AV MEDLEMENE I REDNINGSLEIINGA VED LRS

Den seine varslinga av FMMR heng saman med tidspunktet for innkalling av redningsleiinga ved LRS. FMMR tok rett nok på eige initiativ kontakt med politidistriktet tidleg i hendinga. Tidspunktet for innkalling av LRS er nærare drøfta i kapittel 6.2 I initialfasen kan det vere usikkert om LRS vil bli kalla inn. Vi meiner det likevel vil vere ein god praksis alltid å varsle alle medlemmer av LRS når ei så stor hending som Viking Sky inntreffer, og der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsleiinga.

<sup>50</sup> FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnsikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks), kap. VII, pkt. 4.

<sup>51</sup> FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnsikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks), kommentarane til kap. III Verkeområde.

Ein slik praksis er i tråd med *Mandat for redningsledelsene ved lokale redningsentraler* der det står at "alle medlemmene i redningsledelsen skal varsles når det oppstår hendelser som etter politimesterens vurdering vil kunne kreve redningsledelsens involvering"<sup>52</sup>. Dette gjev alle medlemene eit førevarsel og også eit høve for sjølv å vurdere om dei bør be om at redningsleiinga skal samlast.

Redningsleiinga skal kallast inn dersom minst to medlemmer krev det. Under hendinga med Viking Sky var det ingen av medlemene som bad om dette. Eit læringspunkt frå hendinga er at medlemene i redningsleiinga ved LRS bør varslast tidleg ved hendingar der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsleiinga.

## 6.2

### ORGANISERING

Undervegs i Viking Sky-hendinga etablerte dei involverte aktørane kriseorganisasjonane sine i ein eller annan grad, frå kommunalt nivå til departementsnivå, og hos frivillige og private aktørar. Dei fleste aktørane etablerte krisestab, og kriseleiinga vart involvert / halden orientert, men ikkje etablert hos alle aktørane. Både redningsleiinga ved HRS-SN og ved LRS vart etablerte. Det vart gjennomført møte i begge redningsleiingane.

Nokre andre sentrale forhold knytte til organiseringa under hendinga, var:

- HRS-SN sin organisasjon vart forsterka gjennom innkalling av redningsleiinga og ekstra personell. Totalt vart det nytta 15 redningsleiarar under hendinga.
- LRS vart forsterka gjennom innkalling av redningsleiing og styrking av operasjons-sentralen.
- JD var leiardepartement, og det vart etablert forsterka linje i departementet.

- Leiinga i POD vart halden orientert, og direktoratet bemanna etter kvart opp Politiets situasjonscenter (PSS).
- FMMR valde å ikkje etablere fylkesberedskapsrådet laurdag då det var tydeleg at det i denne fasen var ein redningsaksjon koordinert av HRS-SN og LRS. FMMR informerte fylkesberedskapsrådet om hendinga slik at medlemene var orienterte om status. Embetet arrangerte samvirkemøte<sup>53</sup> med dei involverte kommunane, politidistriktet og sivilforsvarsdistriktet, jf. kapittel 6.6.
- Det vart etablert krisestab hos FMMR og i kommunane Fræna, Molde og Kristiansund.
- Helse Møre og Romsdal HF kalla inn sentral krisestab og sette beredskap på gult nivå.

For nærare skildring av hendinggangen sjå kapittel 4.

Det er stor semje om at LRS gjorde ein sær god innsats i store delar av arbeidet med å leie landaksjonen. Politiet sitt arbeid med å etablere mottakssenteret ved Brynhallen og koordinere innsatsen her, blir særleg trekt fram som eit døme til etterfølging, jf. nærare omtale i kapittel 6.4. Vi har likevel identifisert eit sentralt læringspunkt knytt til politiet si organisering. I tillegg er det identifisert eit læringspunkt som gjeld deltakarar i redningsleiinga ved HRS:

- Låg terskel for å etablere stab hos politimeisteren og kalle inn redningsleiinga ved LRS ved redningsaksjonar med stort skadepotensial
- Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsleiing

#### 6.2.1 LÅG TERSKEL FOR Å ETABLERE STAB HOS POLITIMEISTEREN OG KALLE INN REDNINGSLEIINGA VED LRS

Ei viktig læring etter Viking Sky-hendinga er at politiet burde ha etablert stab og kalla inn redningsleiinga ved LRS tidlegare enn kva som vart gjort. Eit utbreidd inntrykk er at det var noko uklårt både for politiet sjølv og for andre aktørar korleis politiet organiserte seg under denne hendinga.

<sup>52</sup> Jf. pkt. 3.1 i Mandat for redningsleiingane ved lokale redningsentralar, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

<sup>53</sup> Samvirkemøta har ein meir uformell status enn møte i fylkesberedskapsrådet.

Før vi grunnjev dette læringspunktet, er det på sin plass å gje ei kort skildring av redningsleiinga ved LRS og politimeisteren sin stab.

### Om LRS og politimeisterens stab

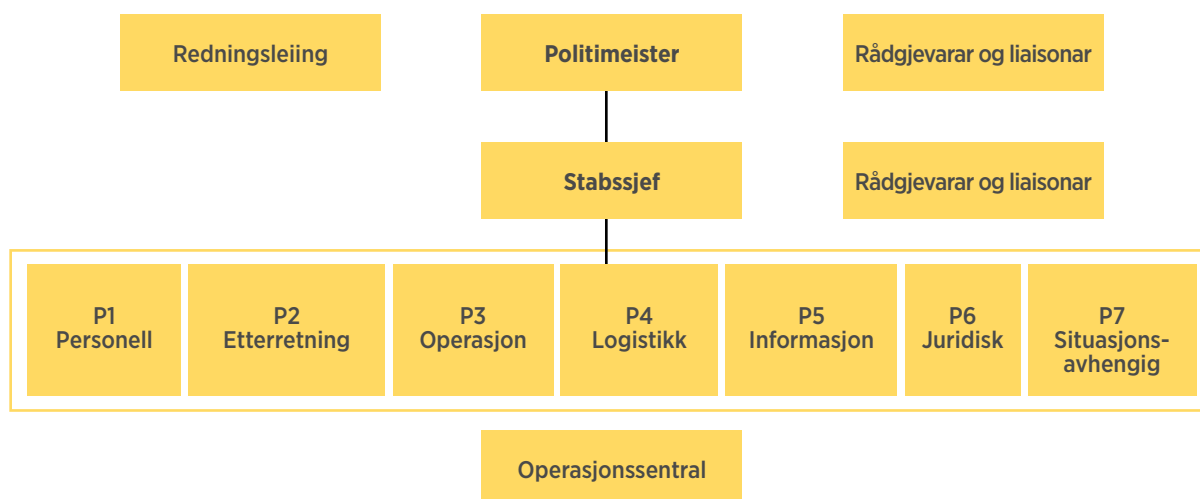
Redningstenesta i Noreg blir utøvd som eit samvirke mellom offentlege, frivillige og private aktørar. Ho blir leidd og koordinert av hovudredningssentralane og av underordna lokale redningssentralar (LRS).<sup>54</sup> LRS leier og koordinerer normalt landredningsaksjonar. Det er politimeisteren i distriktet som leier LRS og redningsleiinga. Medlemer i redningsleiinga er viktige samvirkepartnarar innanfor landredning:

- Avinor
- Brann- og redningstenesta
- Forsvaret, normalt representert ved Heimevernet (HV)
- Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum
- Fylkesmannens beredskapsorganisasjon
- Representant utpeika av Helsedirektoratet
- Kystverket (der det er relevant)
- Siviltforsvaret

Det kan gjerast lokale tilpassingar, og faglege rådgjevarar kan også nyttast. Politimeisteren, eller minst to av medlemene i redningsleiinga avgjer om redningsleiinga skal kallast inn.<sup>55</sup>

Føremålet med å etablere stab hos politimeisteren, er å oppnå ei effektiv leing og koordinering av politidistriktet sine ressursar på operasjonelt nivå.<sup>56</sup> Staben sine hovudoppgåver er avgjerdsstøtte til politimeisteren, og redningsleiinga ved LRS når denne er etablert, og støtte til innsatsleiaren sitt arbeid. Staben må sjå framover og vere i framkant av utviklinga av hendinga. Figur 2 gjev ein illustrasjon av politimeisteren sin stab med inndeling i dei ulike stabsfunksjonane.

Politimeisteren sin stab består av ein stabssjef og funksjonane P1–P7 som alle har ein funksjonsleiar. Stabssjefen leier og koordinerer arbeidet i staben, og er bindeleddet mellom politimeisteren og staben. Stabsfunksjonane P1–P5 skal alltid varetakast, medan det er valfritt å nytte P6 og P7. Rådgjevarar og liaisonar blir nytta etter behov.



FIGUR 2. Politimeisteren sin stab. kjelde: Politiets beredskapssystem del I, s. 123.

<sup>54</sup> Handbok for redningstenesta, 2018, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

<sup>55</sup> Handbok for redningstenesta, 2018, s. 27; Jf. punkt 3.2 i Mandat for redningsleiingane ved lokale redningssentralar, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

<sup>56</sup> Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011; Handbok for redningstenesta, 2018.

### Organiseringa av politiet under Viking Sky-hendinga

I starten av hendinga valde politidistriktet å forsterke operasjonssentralen. Ekstra operasjonsleiar vart sett inn, og bemanninga i operasjonssentralen vart dobla i samband med vaktbytet kl. 15.00. Etter kvart vart stabssjef involvert, men det vart ikkje etablert ein stab.

Innsatsleiarane i politidistriktet<sup>57</sup> gjev uttrykk for at dei sakna ein stab for å blant anna vareta innsatsleiar sitt behov for informasjon og ein plan for rullering av personell, jf. nærare omtale under. Det blir peika på at det var diskusjonar i distriktet om å etablere stab og innkalle redningsleinga ved LRS.

Politiets situasjonssenter (PSS) i POD fanga opp hendinga i nyhenda. PSS har tilgang på den politioperative loggen i distriktet, og følgde der med på korleis MRPD organiserte seg. Det var også dialog mellom politidistriktet og PSS. Tilbakemeldinga frå politidistriktet ca. kl. 15.30 var at distriktet ikkje vurderte at det var behov for å etablere stab. Dei var godt rusta til å handtere hendinga og hadde nok ressursar.

PSS har ikkje mynde til å instruere eit distrikt til å etablere stab, men gjev sine råd. Då distriktet gav uttrykk for at det hadde kontroll, retta situasjonssenteret seg etter dette. PSS peikar på at senteret undervegs i hendinga stilte spørsmål ved vurderinga om ikkje å etablere stab. Spørsmålet vart stilt med bakgrunn i potensialet i hendinga.

Fleire i politiet og hos andre aktørar peikar også i ettertid på at det var uheldig at ikkje P5-funksjonen (informasjon) vart oppretta under Viking Sky-hendinga. Dette stabselementet har hovudansvar for (i) *mediehåndtering*, (ii) *intern informasjon* og (iii) *medieovervåking*. Det vart rett nok kalla inn ein ressurs for å styrkje politiet på dette området. Dette er sentrale oppgåver som det ikkje var peika ut ein funksjonsleiar for under hendinga. Dette stabselementet kunne også ha teke ansvar for å etablere eit pressesenter under hendinga.

Det viste seg å vere behov for eit slikt senter, men det vart ikkje etablert, jf. nærare omtale i kapittel 6.7.

Ein av innsatsleiarane peikar også på at han hadde hatt behov for P1 for planlegging av personellressursar. Det vart ikkje utarbeidd ein kontinuitetsplan for politiet sine ressursar under hendinga. Innsatsleiar viser også til at han hadde behov for P2-funksjonen (etterretning) for å få meir informasjon. P2 har også evakuerte og pårørande som eit av hovudansvarsområda sine.<sup>58</sup> Det blir også vist til at ein her burde ha oppretta eit P7-element med ansvar for deling av informasjon frå HRS-SN.

Andre i politidistriktet peikar på at effekten av å etablere stab ikkje ville vore så stor. Det var unaturleg å setje stab tidleg i hendinga, og operasjonssentralen skal kunne handtere nokre av oppgåvene som ligg til ein stab.

Det kunne vorte behov for naboheimp under denne hendinga. Naboheimp er bistand mellom politidistrikt som ikkje er omfatta av dei nasjonale bistandsressursane ved Oslo politidistrikt eller særorgan. Naboheimp kan utløysast av behov for ressursar eller behov for spesiell kompetanse.<sup>59</sup> Her kan POD hjelpe til, eller MRPD kan sjølv ta direkte kontakt med andre distrikt. Det same gjeld overfor Forsvaret. Politidistrikta kan sjølv ta direkte kontakt og be om ressursar, eller førespurnaden kan gå via PSS. Under Viking Sky tok PSS på eige initiativ kontakt med Forsvarets operative hovudkvarter (FOH) og varsla om at det kunne bli behov for ressursar frå Forsvaret.

### Innkalling av redningsleinga ved LRS

Medlemene i redningsleinga ved LRS vart kalla inn kl. 17.20, og møtet fann stad ved politistasjonen i Ålesund kl. 18.15. Dette var fire timar etter at Viking Sky sende ut mayday-signalet. Politimeister og visepolitimeister møtte. FMMR, heimevernsdistriktet og sivilforsvarsdistriktet har opplyst at dei ikkje hadde høve til å kome på så kort varsel og deltok per telefon frå fylkesmannen sine lokale. Elles deltok FORF, Avinor, Kystverket, Den norske kyrkja, brann- og redningstenesta, ein representant peika ut av Helsedirektoratet og stabssjefen i MRPD.

<sup>57</sup> Taktisk nivå består av innsatsleiarane og innsatsstyrkar, som skal gjennomføre oppdraga operasjonsleiarane eller politimeisterane sin stab gjev. Ved hendingar som krev koordinerande leing, skal det alltid peikast ut ein innsatsleiar. Innsatsleiarane skal vere ein roynd polititienesteperson som har god fagleg kompetanse i innsatsleing og gode leiareigenskapar, jf. Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.

<sup>58</sup> Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.

<sup>59</sup> Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011, del I, s. 40.

HRS-SN er kritisk til fylkesmannen si prioritering om ikkje å stille med representant i Ålesund i LRS redningsleiing, samtidig som embetet arrangerte eigne samvirkemøte.

I møtet i redningsleiinga ved LRS vart det fokusert på mogleg vidare utvikling av hendinga og verstefallsscenario. Ifølgje dei som deltok, evna leiinga å gjere strategiske vurderingar og skape ei felles risikoerkjening knytt til den hendinga regionen stod midt oppe i. Eit spørsmål som har vorte stilt i ettertid, er om ikkje desse vurderingane også burde vore diskuterte i redningsleiinga ved LRS på eit tidlegare tidspunkt i hendinga. Vurderingane vart rett nok gjorde på eit tidlegare tidspunkt i redningsleiinga ved HRS-SN og deretter vidareformidla til LRS.

MRPD meiner sjølv at redningsleiinga burde ha vore kalla inn tidlegare. Vidare gjev politidistriktet uttrykk for at tidspunkt for innkalling og deltaking i redningsleiinga ved LRS bør vurderast nærare.

Under Viking Sky-hendinga kom innkallinga kort tid før møtet. Kven som skal sitje i redningsleiinga, bør også vurderast ut ifrå geografisk avstand til Ålesund. Det er viktig at redningsleiinga kan etablerast raskt. Vidare erfarte politidistriktet at det må vere ein dedikert loggførar under møta i redningsleiinga for å sikre notoritet og presis attgjeving av avgjerder.

Dette var første gong redningsleiinga ved LRS vart etablert under ei hending i det nye politidistriktet. Fleire av medlemene i redningsleiinga viser til øvinga HRS-SN arrangerte for LRS i Møre og Romsdal i 2018, og at denne var svært nyttig. Enkelte meiner det derfor er behov for fleire øvingar ved LRS der redningsleiinga er samla.

Sjølv om politidistriktet erkjenner at det kunne ha kalla inn redningsleiinga tidlegare, er det også tilfelle at medlemene i redningsleiinga på eige initiativ kan krevje at redningsleiinga blir samla. Kravet må etterfølgjast dersom minst to medlemmer krev dette, jf. skildring ovanfor. Det er derfor ikkje politiet åleine som ber ansvaret for denne avgjerda.

I oktober 2018 gjennomførte HRS-SN tilsyn med Møre og Romsdal LRS. I rapporten var eit av hovudfunna at redningsleiinga ikkje hadde gjennomført møte sidan oppstartsmøtet i november 2017. HRS-SN viser til at *Organisasjonsplan for redningstjenesten* krevjer "minimum to møter i året ut over øvelser og hendelser". Vidare at "ein slik frekvens er basert på at redningsleiinga er oppdatert og øvd til tilfredsstillande nivå". Tilsynet tilrådde derfor hyppige møte i starten. Det vart i tillegg peika på at det heller ikkje var gjennomført nokon redningsøvingar i regi av Møre og Romsdal LRS etter etableringa i november 2017.

### Varsling til POD

Politidistriktet varsla ikkje Politiets situasjonscenter om at redningsleiinga ved LRS var etablert. PSS viser til at det er viktig at situasjonscenteret blir varsla om dette fordi det er eit signal om at det går føre seg ei stor og alvorleg hending i eige distrikt som politiet bruker mesteparten av ressursane sine på. Dette er viktig informasjon for PSS som har oversikt over politiressursar og hendingar over heile landet, og dermed har ein viktig funksjon dersom det blir nødvendig å prioritere ressursar på tvers av politidistrikt, jf. omtale over. POD peikar på at ved eit verstefallsscenario, som det var heilt naturleg å planleggje for, ville det oppstått behov for vesentleg større politibidrag og tilførsel av mannskap og ressursar frå andre politidistrikt. POD ville i ein slik situasjon ha eit ansvar for fleire sentrale avgjerder. Sjølv om PSS var godt kjent med at hendinga pågjekk, er det nødvendig for senteret å få informasjon om korleis eit distrikt vel å organisere seg, og korleis distriktet vurderer behovet for ressursar.

Samtidig med Viking Sky-hendinga var det to andre store hendingar. Lasteskipet Hagland Captain kom i havsnaud, jf. omtale i kapittel 4. Redningshelikopter som deltok i evakueringa frå Viking Sky, måtte også handtere denne hendinga. Det var i tillegg ein helikopterstyrt ved Kragerø i Sør-Aust politidistrikt. Det er viktig at PSS blir varsla om handteringa av slike hendingar, og kva distrikta bruker av ressursar fordi dette påverkar korleis PSS vurderer prioritering av ressursar for etaten som heilskap.

### Vurdering og tilråding

Etablering av stab hos politimeisteren og redningsleiinga ved LRS er eit signal til samvirkeaktørane om alvorsgraden av ei hending og at det er behov for å mobilisere ressursar. Vurderinga vår er at mangelen på stab og den seine etableringa av redningsleiinga kunne ha resultert i at politidistriktet og andre samvirkeaktørar kom på etterskot i handteringa si dersom katastrofepotensialet ved hendinga hadde vorte ein realitet. Mobiliseringa og koordineringa av ressursane frå dei ulike aktørane kunne vorte forseinka samanlikna med ein situasjon med etablering av stab og tidlegare etablering av redningsleiinga.

På denne bakgrunnen meiner vi at politiet må sjå til at mandat og instruksar for LRS i samsvar med kgl.res. 19. juni 2015 *Organisasjonsplan for redningstjenesten* blir følgt opp, og at redningsleiinga blir samla og involvert i det viktige arbeidet som må gå føre seg mellom hendingar.

Generelt bør politiet ha låg terskel for å etablere eigen stab, og kalle inn redningsleiinga ved LRS ved redningsaksjonar med stort skadepotensial. Dersom eit politidistrikt manglar eige personell til å fylle staben, kan nabohjelp vurderast. Det bør gjennomførast møte og øvingar der samvirkeelementa ved redningsaksjonar inngår.

### 6.2.2 POLITIDIREKTORATET BØR INNGÅ I HRS REDNINGSLEIING

Redningsleiinga ved HRS-SN vart kalla inn straks etter at politimeister ved Sør-Vest politidistrikt vart varsla om hendinga. Det store talet personar om bord og potensialet for grunnstøyting med katastrofale konsekvensar gjorde at HRS-SN forstod alvoret med ein gong. Fylkeslegen, FOH, FORF Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Kystradio<sup>60</sup>, Redningsselskapet og Avinor møtte i redningsleiinga. DSB deltok via telefon.

Ifølgje deltakarane evna redningsleiinga å halde fokuset på situasjonen fram i tid og ikkje forstyrre det som gjekk føre seg i operasjonsrommet. Merksemda var retta mot eit verstefallsscenario og ein plan for rask omstilling av ressursar dersom dette skulle inntreffe. Sjølv etter at Viking Sky hadde fått éin av fire motorar i drift, heldt redningsleiinga ved HRS-SN ved lag dette fokuset.

Meirverdien av redningsleiinga var at denne bidrog med langsiktig planlegging på strategisk nivå, og at dei ulike deltakarane bidrog på sine fagområde og med sine perspektiv. Nokre av problemstillingane som vart diskuterte, var strandsøk, ressurstilgang til Brynhallen, ureiningspotensialet og prioritet i telenettet. Redningsleiarane ved HRS-SN kom også med bestillingar til redningsleiinga.

Politidirektoratet er ikkje representert i HRS redningsleiing. Både HRS-SN og POD meiner at politiet, som er ein så viktig samvirkepartner i redningstenesta, bør vere representert i HRS redningsleiing med ein representant frå direktoratet. Under Viking Sky-hendinga var det nokre utfordringar i kommunikasjonen mellom politiet og HRS-SN, jf. omtale i kapittel 6.7.1.

Deltaking i HRS redningsleiing vil gje POD og politiet ei sterkare involvering i hendingshandteringa, noko direktoratet vurderer som føremålstenleg. Ei slik deltaking vil også leggje betre til rette for ein god kommunikasjon mellom HRS og politiet. I ei høyringsfråsegn frå POD framhevar direktoratet at deltaking i HRS redningsleiing har vore tema i fleire år. Vi meiner det er eit læringspunkt etter Viking Sky-hendinga at POD bør inngå i denne redningsleiinga.

<sup>60</sup> Først med representant frå Kystradio Sør, inntil representant frå leiinga i Kystradioen kom fram.

## 6.3

### MARITIM INNSATS

Etter at Viking Sky sende ut mayday, vart det raskt avklart hos HRS-SN at det var behov for slepebåtar. Kystradio Sør sende derfor ut ein mayday relay der dette behovet vart understreka. I tillegg tilkalla HRS-SN redningshelikopter og fartøy direkte for å hjelpe cruiseskipet. Innsatsen til redningshelikoptera er nærare skildra i kapittel 6.4.

Rett etter kl. 15.00 kom dei første fartøya til Hustadvika, MS Holmfoss (kombinert reefer- og containerskip), Bergen Viking (olje- og kjemikalietankar) og Fiskenes (ein mellomstor fiskebåt).

Ca. ein halv time seinare dimitterte HRS-SN MS Holmfoss og Fiskenes sidan det ikkje var mogleg for desse fartøya å setje slep på Viking Sky i uvêret. Det var heller ikkje aktuelt å evakuere passasjerane ved hjelp av fartøya i området på grunn av vind, bølger og grunt farvatn.

Kystvaktskipet KV Njord, som kom fram litt før kl. 17.00, fekk oppdrag frå HRS-SN med å koordinere fartøya rundt cruiseskipet og vart dermed "On Scene Coordinator". KV Njord kommuniserte med dei andre fartøya i området via VHF og heldt jamn kontakt med losane om bord på Viking Sky. Sidan det innleiingsvis ikkje var aktuelt å setje slep eller evakuere passasjerane ved hjelp av fartøya, vart den viktigaste oppgåva til kystvaktskipet i første omgang å observere og kommunisere med HRS-SN og losane om bord på Viking Sky.

Etter at KV Njord var tilkalla av HRS-SN, tok Kystvakta kontakt med HRS-SN for å høyre om det var behov for fleire ressursar. Det vart semje om at Kystvakta skulle sende fleire fartøy mot området, sjølv om desse var langt unna.

I løpet av dei neste timane kom fleire fartøy til området:

- Slepebåten T/B Vivax, eigd av Østensjø Rederi og med arbeidsstad Nyhamna terminal, Aukra.
- Inspeksjons- og vedlikehaldsfartøyet Edda Fauna, eid gav Østensjø Rederi (inkludert sjukestove og med lugarkapasitet på 90 personar og livbåtkapasitet på 180 personar).
- PSV-fartøyet<sup>61</sup> Siem Symphony, eigd av Siem Offshore Rederi AS.
- PSV-fartøyet Troms Arcturus, eidg av Troms Offshore Management AS.
- PSV-fartøyet Ocean Art, eigd av Atlantic Offshore Epsilon AS.

På laurdag kveld var ytterlegare tre skip på veg mot området, slepebåtane Boa Heimdal, Ocean Response<sup>62</sup> og Normand Ranger (eit kombinert ankerhandterings- og supplyskip). I løpet av denne perioden hadde likevel Viking Sky kome seg ut på noko djupare farvatn for eiga maskin, jf. nærare omtale i kapittel 4.

I løpet av kvelden avgjorde kapteinen på Viking Sky, i samråd med losane om bord, at cruiseskipet skulle ta seg inn til Molde så snart det fekk slep. Ca. kl. 08.00 søndag morgon vart det sett slep på Viking Sky ved hjelp av MS Ocean Response forut og T/B Vivax akterut. Ein dryg time seinare nådde Viking Sky sitt vestlegaste punkt, og var dermed lengst unna land, under hendinga. Deretter vart kursen sett sørvestover mot Molde. Rett etter kl. 15.00 vart mayday kansellert. Cruiseskipet kom til Molde hamn ca. kl. 16.30.

Sjølv om ein i den mest kritiske fasen ikkje kunne følgje den primære strategien, som var å slepe Viking Sky vekk frå farleg farvatn, blir den maritime innsatsen likevel i stor grad rekna for å vere vellykka gjeve rammevilkåra. Det er likevel identifisert nokre viktige læringspunkt knytte til:

- Betre oversikt over slepebåtressursar.
- Plan for bruk av slepebåtar.

<sup>61</sup> "Platform Supply Vessel"-fartøy (forsyningskip særleg tiltenkt plattformer).

<sup>62</sup> Skildra som neste generasjons "emergency response and rescue vessel" med kapasitet på 370 personar ved evakuering.



Viking Sky i slep mot Molde hamn. Foto: Scanpix NTB

### 6.3.1 BETRE OVERSIKT OVER SLEPEBÅTRESSURSAR

Kontakten med Vardø VTS, KV Njord og losane om bord på Viking Sky gav HRS-SN ei god oversikt over den maritime situasjonen. HRS-SN hadde både kontakt med losane direkte og via KV Njord.

HRS-SN sakna likevel ein enklare tilgjengeleg kunnskap om slepebåtane og deira utrusting og høve til å setje slep. Ein slik kunnskap ville sett HRS-SN betre i stand til å planleggje og koordinere innsatsen frå slepebåtane. Eit læringspunkt er dermed å syte for ei betre oversikt over slepebåtar.

Eigarselskapet/reiarlaget Atlantic Offshore stiller også spørsmål ved om HRS-SN hadde god nok oversikt over slepebåtressursane. Reiarlaget sin slepebåt, Ocean Response, var ikkje langt unna Hustadvika då mayday vart sendt ut.

Slepebåten fanga ikkje opp mayday og var utanfor dekningsområdet for mayday relay, og heldt fram sørover etter at naudmeldingane var sende ut. Fartøyet kan ha vore i ei blindsona for mayday på det aktuelle tidspunktet. HRS-SN hadde ikkje kjennskap til Ocean Repsonse' eigenskapar som slepebåt, og fartøyet vart dermed ikkje tilkalla i første omgang.

Eit tiltak for å styrkje HRS' fagvurderingar om slepebåtinnset under krevjande forhold, er å tilkalle ein liaison frå eit slepebåtselskap ved hendingar der det er behov for slepeinnset. Eit vidare tiltak for å styrkje HRS si oversikt over tilgjengelege slepebåtressursar, er å syte for at slik informasjon er tilgjengeleg og oppdatert i Felles ressursregister (FRR). I tillegg til slepekapasitet bør denne informasjonen også omfatte utstyr og kompetanse (til dømes trening i å setje slep) skip og mannskap har. Det er Barents Watch som har ansvar for FRR, men det er frivillig å leggje inn informasjon om ressursar der.



Under hendinga vart AIS ("Automatic Identification System") nytta til å skaffe slik informasjon, men eit oppdatert FRR kunne gjeve relevant og verdifull tilleggsinformasjon. Både HRS med sitt ansvar for redningsaksjonar og Vardø VTS med sitt kystovervakingsansvar har interesse av eit meir oppdatert FRR.

Vardø VTS peikar på at under hendingar til sjøs vil AIS likevel vere det mest nyttige verktøyet sidan dette gjev det mest tidsriktige biletet av tilgjengelege ressursar. Det er likevel nødvendig å undersøkje om ressursane ein finn, er moglege å nytte og ikkje er på andre oppdrag (til dømes slep, frakting av containerar mv.).

### 6.3.2 PLAN FOR BRUK AV SLEPEBÅTAR

I si eiga evaluering legg HRS-SN vekt på at organisasjonen ikkje hadde ein fagleg vurdert plan for korleis slepebåtane kunne assistere Viking Sky under dei rådande vêrforholda. Når slepebåtane kom til cruiseskipet, vart slike vurderingar overlatne til losane og mannskapet på fartøya. På det tidspunktet var situasjonen mindre dramatisk enn innleiingsvis.

Berging av skip er ein del av ein redningsaksjon for å redde dei som er om bord. HRS-SN vurderte tidleg i hendinga at slep var den mest effektive måten å redde skipet og personane om bord. Det er ei erkjenning i eiga evaluering at HRS-SN bør styrkje fagkompetansen sin på slepebåtoperasjonar og dermed evna til å planleggje slik innsats ved framtidige liknande hendingar. Dette er eit viktig læringspunkt etter hendinga med Viking Sky.

For å styrkje evna HRS har til å gjennomføre slik planlegging ved framtidige tilsvarende redningsaksjonar, bør, som nemnt over, ein liaison frå eit slepebåtselskap kallast inn for råd og rettleiing. Det bør derfor leggjast til rette for at ein liaison er på plass ved neste tilsvarende hending. Også Kystverket støt eit slikt initiativ.

### 6.3.3 VURDERINGAR OM SLEP

I den interne evalueringa si er HRS-SN oppteken av at nokre av dei første slepebåtane som kom til Hustadvika ikkje hadde kapasitet til å setje slep på Viking Sky. Årsaka var dei vanskelege vêrforholda, men også at nokre av fartøya ikkje var eigna for å setje slep. Kystvakta og Kystverket stadfester denne forståinga.

Slepebåten T/B Vivax som var den første slepebåten som kom fram til cruiseskipet, melde frå at det var for farleg å ha mannskap på dekk, og at det dermed ikkje var forsvarleg å forsøke å setje slep. På dette tidspunktet hadde også Viking Sky framdrift utover og vekk frå farlegare farvatn, og eit forsøk på å setje slep vart rekna som ein risiko at framdrifta til Viking Sky kunne stoppe.

Reiarlaget Alantic Offshore meiner det hadde vore mogleg for Ocean Response å setje slep på Viking Sky dersom slepebåten kom tidleg til Hustadvika. Dette ville i så fall ikkje ha forandra på utfallet, men Viking Sky ville då ha kome raskare i ein mindre utsett posisjon, og ein kunne sannsynlegvis også ha avslutta helikopterredninga tidlegare. Denne redningsmåten innebar også ein viss risiko.

HRS-SN stiller seg likevel tvilande til at det hadde vore meir aktuelt for Ocean Response å setje slep enn det var for Vivax, gjeve dei rådande forholda. Det er også viktig å vere klar over at ingen slepebåtar, heller ikkje Ocean Response, hadde høve til å kome fram til cruiseskipet i løpet av den første kritiske perioden. Hadde ikkje Viking Sky fått start på éin av dei fire motorane, ville sannsynlegvis skipet grunnstøytt i løpet av den første timen etter motorstansen, dvs. innan kl. 15.00. Dei første fartøya kom som nemnt fram ei god stund etter dette.

## 6.4

### HELIKOPTERREDNING

Sidan det viste seg vanskeleg å setje slep på Viking Sky i det kraftige uvêret laurdag 23. mars, og kapteinen på skipet vurderte det som for risikofylt å setje ut livbåtar, vart hovudtilnærminga i redningsaksjonen å evakuere passasjerar frå cruiseskipet med redningshelikopter. Det var ikkje mogleg å bruke fartøy til evakuering i dei høge bølgiene i det ureine farvatnet, jf. nærare skildring av hendingsgangen i kapittel 4 og 6.3. Sidan helikoptera ikkje kunne lande på skipet, måtte passasjerane evakuerast ved hjelp av redningsheis frå helikopteret. Totalt var seks redningshelikopter i aksjon, og 475 personar vart evakuerte på denne måten, inkludert mannskapet på fraktskipet Hagland Captain.

Helikopterredningsaksjonen var svært krevjande under dei vanskelege forholda, men er rekna for å vere vellykka og gjekk føre seg utan ulykker og skadar. Viktige forhold og føresetnader for at helikopterredningsaksjonen var vellykka, er:

- HRS-SN tilkalla dei offentlege redningshelikoptera frå 330 skvadron og CHC Helikopter Service og hadde den overordna leiinga av redningsaksjonen.
- HRS-SN koordinerte helikoptertrafikken via innflygingskontrolltenesta på Værnes, Møre Approach. Det vart etablert eit rotasjonsmønster med tre til fire helikopter for å oppnå ei mest mogleg effektiv og sikker evakuering. Før Møre Approach vart involvert i redningsaksjonen, var det eit av CHC-helikoptera (Rescue 8) som hjalp HRS-SN med denne koordineringa.
- Det var god kommunikasjon mellom Møre Approach og helikoptera. Samtidig var Avinor sin representant i HRS-SN på Sola eit viktig bindeledd mellom HRS-SN og Møre Approach.
- Det vart tidleg sett ein redningsmann frå eit av CHC-helikoptera ned på cruiseskipet for å hjelpe
- med evakueringa, noko som bidrog til å effektivisere og redusere risikoen ved heising av passasjerar opp i helikoptera.

- Enkelte av helikoptera hadde ekstra mannskap som kunne bidra med å "stable" dei evakuerte, noko som innebar ei raskare evakuering, sidan det då vart plass til fleire passasjerar i kvart enkelt helikopter.
- For å sikre ei god rullering av helikoptermannskap og nødvendig kvile, vart det flogge inn ekstra mannskap frå Gardermoen og Flesland.
- Belysning av idrettsbana ved sida av Brynhallen var gunstig for helikoptertrafikken til hallen etter at det vart mørkt.<sup>63</sup>
- På Hustad skole, nær Brynhallen, vart det etablert plass for fylling av drivstoff til helikoptera, noko som var tidssparande i forhold til ein situasjon der helikoptera måtte flyge til næraste flyplass for å fylle drivstoff. Dette vart mogleg fordi ein tankbil vart køyrd frå Molde lufthavn til Hustad skole.
- Helikopterkapasiteten i redningsaksjonen gjorde at mannskapet på Hagland Captain kunne evakuerast samtidig som evakueringa frå Viking Sky gjekk føre seg.
- Alt i alt er inntrykket at deltakarane i helikopterredninga verka svært kompetente, og dei evakuerte passasjerane opplevde aksjonen som profesjonell, trass i ein skremmande situasjon for mange.

Dette var i det alt vesentlege ein vellykka helikopterredningsaksjon. Vi har identifisert læringspunkt på bakgrunn av helikopterredningsaksjonen knytte til:

- Konsept for luftkoordinering.
- Effektiv fylling av drivstoff.

Det har i etterkant vore ein diskusjon om bruk av helikopterressursar, jf. omtale i kapittel 6.4.3.

#### 6.4.1 KONSEPT FOR LUFTKOORDINERING

Ein viktig suksessfaktor for ein redningsaksjon med fleire helikopter i innsats er, som antyda over, ei god luftkoordinering, det vil seie koordinering av helikoptertrafikken med tanke på effektivitet og tryggleik. HRS har prosedyrar for etablering av ein såkalla ACO-funksjon ("Aircraft Coordinator"-funksjon).<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Helikoptera landa på parkeringsplassen framfor Brynhallen.

<sup>64</sup> Denne luftkoordineringsfunksjonen er basert på IAMSAR-manualen og International Manual for Aircraft Coordinator (også kjent som Baltic ACO manual).

Evakuering av passasjerar frå Viking Sky med helikopter. Foto: Scanpix NTB



## HANDTERING AV HENDINGA

Luftkoordineringsfunksjonen i Viking Sky-hendinga vart vareteken ved HRS-SN gjennom redningsleiar og ein innkalla flygeleiar frå Avinor. Innleiingsvis var det redningshelikopteret i Florø (CHC) og deretter Møre Approach som var bindeleddet mellom helikopterressursane og HRS-SN. På grunn av avgrensingar i sambandsdekninga (VHF Air 123,1 MHz) var det ikkje mogleg for HRS-SN å kommunisere direkte med alle helikoptera.

HRS-SN førespurde også Forsvaret om å stille med eit Orion-fly som kunne vareta ACO-funksjonen, men Forsvaret greidde ikkje å stille mannskap på så kort varsel.

Rolla som ACO inneber ei rekkje oppgåver, blant anna:

- Bidra til «flight safety» i eit luftrom med fleire SAR-luftfartøy involverte.
- Prioritering og allokering av luftressursar.
- Koordinering av ressursar og søkjemønster for å få dekt søkjeområdet mest mogleg effektivt.
- Koordinere etterfylling av drivstoff.
- Vidareformidle radiomeldingar.
- Formidle situasjonsrapportar.
- Koordinere ressursbruk og gjennomføring med "On Scene Coordinator" og redningsleiar.

For å styrkje kompetansen på dette området i samband med redningsaksjonar, har HRS invitert personell frå Forsvaret og andre organisasjonar til å delta på ACO-kurs i Danmark. Flygeleiarane i Møre Approach som var i aksjon, var ukjende med ACO-funksjonen, og måtte handle etter meldingar og informasjon frå HRS-SN. Avinor har opplyst at Møre Approach sakna ei klårare oppdragsskildring frå HRS-SN i samband med redningsaksjonen. HRS-SN erkjenner at Møre Approach burde fått ei meir detaljert skildring av oppdraget og forventningar til dette.

I samsvar med planverket HRS har, er det førehandsbestemt at ACO-funksjonen skal utførast anten ved HRS, eller andre eigna plattformer som til dømes Orion-fly eller kystvaktfartøy og som har personell med ACO-kompetanse.

I denne hendinga planla HRS-SN for at ACO-funksjonen skulle varetakast ved HRS-SN, då det ikkje var tilgjengelege ressursar med ACO-kompetanse i området der redningsaksjonen gjekk føre seg. Likevel medførte avgrensingar i sambandsdekning at ein

hadde behov for eit bindeledd for vidareformidling av informasjon og støtte til "flight safety". Dermed valde ein på råd frå innkalla flygeleiar frå Avinor å nytte flygeleiar ved Møre Approach, som hadde nødvendig sambandsdekning i området, til dette føremålet.

I operasjonsrommet til HRS-SN er det ein eigen luftkoordineringsposisjon, som kan bemannast med ein flygeleiar ved behov. Ifølgje HRS-SN har Avinor som medlem av redningsleinga eit ansvar for at personell som kan stø HRS-SN med å vareta ACO-funksjonen, kan ta denne posisjonen. Avinor har alt sett i verk tiltak for å vareta denne rolla. Flygeleiarane frå Avinor skal jobbe tett saman med ein redningsleiar med ACO-kompetanse som vil ha ansvaret for den redningsfaglege koordineringa. Avinor stiller likevel spørsmål ved om i kva grad denne posisjonen er godt nok eigna for å styre lufttrafikk.

Kommunikasjonsmessige avgrensingar kan anten løysast gjennom tekniske tiltak, eller ved at det blir utvikla betre operasjonskonsept for å koordinere eller kontrollere luftressursar lokalt der hendinga går føre seg, med ein flygeleiar ved HRS som bindeledd mellom desse. Ulempa med eit slikt konsept er at ACO-kompetansen då må spreiaast over heile landet, i staden for å samle denne ved HRS.

Etter vår vurdering er den mest kostnadseffektive løysinga å vidareutvikle ACO-funksjonen sentralt (i HRS) i eit nært samarbeid mellom HRS og Avinor.

Dette føreset at det blir lagt til rette for landsdekkjande kommunikasjonsmoglegheiter for å utøve denne funksjonen, primært gjennom lufttrafikktenesta sine radioar (VHF Air 123,1 MHz), men også gjennom tilgang til Forsvaret sine radiosendarar ved behov, og i tillegg Naudnett i dei tilfella der alle luftressursane har tilgang til dette sambandet. HRS-SN har i dag tilgang til lufttrafikktenestene sine radioar, men dette er avgrensa til ansvarsområdet for Stavanger kontrollsentral (Avinor).

Vidare må ein forsikre seg om at posisjonen i HRS er godt eigna for luftkoordinering, jf. merknad frå Avinor over. Det bør i tillegg utarbeidast eit nasjonalt planverk for ACO-funksjonen, basert på dei internasjonale retningslinjene som er nedfelte i IAMSAR-manualane.

Dessutan må det leggjast til rette for nasjonal opplæring og trening i ACO-funksjonen for det personellet som er aktuell for ei slik oppgåve.

Sjølv om ei sentral utøving av ACO-funksjonen er hovudstrategien, bør ein samtidig ta høgd for at det kan vere føremålstenleg eller nødvendig at funksjonen kan utøvast av andre aktørar, nærare hendingar. Slike aktørar omfattar blant anna Kystvakta, overvåkingsfly eller helikopter.

#### 6.4.2 EFFEKTIV FYLLING AV DRIVSTOFF

Initiativet frå politiet for å etablere fylling av drivstoff for helikoptera rett i nærleiken av Brynhallen, var eit viktig tiltak for å effektivisere helikopterredninga. Det var litt tilfeldig at Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) kunne stille med tankbil og personell. Tankbilen, som ikkje er forsikra for å køyre utanfor flyplassen og heller ikkje veldig godt eigna for å køyre på landevegen, køyrde frå Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte. Sidan dette var ein naudsituasjon med fare for liv og helse vart normale reglar fråvike.

Å syte for høve for etterfylling av drivstoff, er HRS sitt ansvar gjennom utøvinga av luftkoordineringsrolla. Denne oppgåva inngår også som ein del av HRS sitt planverk, og er også skildra i det internasjonale planverket.<sup>65</sup>

I Viking Sky-hendinga vart det ikkje nødvendig for HRS-SN å gjennomføre tiltak for etterfylling av drivstoff, sidan politiet gjorde dette på eige initiativ, og HRS-SN vurderte det valde alternativet som ei god løysing.

På bakgrunn av denne erfaringa bør likevel HRS vurdere om det i tillegg til det generelle planverket er føremålstenleg å etablere ei tilsvarande ordning som skildra over, ved framtidige redningsaksjonar.

Ein viktig føresetnad er at flyplassane held ved lag ein nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff utanfor normale opningstider.

#### 6.4.3 TILSTREKKELEG HELIKOPTERKAPASITET

HRS-SN valde å ikkje tilkalle Sea King-helikoptera på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen.

Vurderinga var at kapasiteten var tilstrekkeleg med dei Sea King-helikoptera som vart tilkalla, saman med redningshelikoptera til CHC. Dessutan ønskte ikkje HRS-SN å svekkje helikopterkapasiteten i resten av landet i tilfelle det samtidig med redningsaksjonen skulle oppstå andre hendingar der det vart nødvendig å nytte Sea King-helikoptera på Sola og Rygge. HRS-SN vurderte likevel fortløpande å tilkalle desse helikoptera dersom situasjonen skulle eskalere. Det blir også framheva at omsynet til flytryggleik ville medført avgrensingar på kor mange helikopter som kunne vore i aksjon samtidig over eit relativt avgrensa område.

Representantar for 330 skvadron har gjeve uttrykk for at HRS-SN burde ha tilkalla dei to Sea King-helikoptera på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Grunngevinga er at dersom situasjonen hadde eskalert med grunnstøyting og passasjerar i sjøen, hadde det sannsynlegvis vore nødvendig med fleire helikopter enn dei som var tilgjengelege i området.

Vurderinga rå 330 skvadronen er vidare at helikopterberedskapen i resten av landet kunne vorte vareteken av andre helikopter, blant anna helikopter frå Danmark og Sverige, luftambulanshelikopter, militære helikopter på Rygge og redningshelikopter i Nordsjøen som ikkje var involverte i redningsaksjonen. Eitt redningshelikopter frå Danmark vart flogt til Kjevik, og Sverige tilbydde seg også å bidra med helikopter. Vurderinga er dessutan at ein bør setje inn flest mogleg ressursar der krisa er.

HRS-SN si vurdering er at beredskapen i Noreg ville vore svekt fram til helikopter frå Danmark og Sverige var på plass. Dessutan er ikkje dei andre alternativa like godt eigna til redningsaksjonar som Sea King-helikoptera. Til dømes ville ikkje danske eller svenske redningshelikopter kunne hjelpt til ved redningsaksjonar over land og i fjellområda i Sør-Noreg.

<sup>65</sup> International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) (2019) Volume II.

Det var skredfare i fjellet i Sør-Noreg på dette tidspunktet. Tilsvarande kunne ikkje luftambulanshelikopter hjelpt til i hendingar over sjø eller i hendingar over landterreng i mørke eller ved dårleg sikt, og heller ikkje i hendingar der det er behov for heising av personar i naud. Det er også avgrensingar i kva militære helikopter på Rygge kunne bidrege med på bakgrunn av kompetanse, utstyr og trening.

Kommunikasjonen mellom Sea King-helikoptera og CHC-helikoptera vart oppfatta å vere god under redningsaksjonen. Likevel kan det ikkje utelukkast at kommunikasjonen kunne vore endå betre mellom redningshelikopter innanfor same "familie", det vil seie 330 skvadron. Dessutan har alle Sea King-helikoptera Naudnett om bord, medan berre eitt av CHC-helikoptera i aksjonen hadde dette. Dette hadde ikkje noko å seie for kommunikasjonen mellom helikoptera og med dei som koordinerte helikoptertrafikken.

Denne kommunikasjonen gjekk føre seg på VHF. Generelt er likevel tilgang til Naudnett viktig for kommunikasjonen mellom dei ulike aktørane i ein slik redningsaksjon, jf. nærare omtale i kapittel 6.7.

Dei tilkalla helikoptera viste seg å vere tilstrekkeleg under Viking Sky-hendinga. Som det går fram over, er det ulike vurderingar av om det ville vore behov for og føremålstenleg med fleire helikopter ved ei eskalering av hendinga. Dermed er det også ulike vurderingar knytte til om ekstra ressursar skulle vore tilkalla i den aktuelle situasjonen, nærare bestemt dei to Sea King-helikoptera på Rygge og Sola. Eit viktig bakteppe er at HRS-SN ut frå leiarrolla si i redningsaksjonen og beredskapsansvaret sitt måtte vurdere situasjonen og innsatsen i eit heilskapsperspektiv. Uansett vil det ved framtidige redningsaksjonar med stort skadepotensial også vere nødvendig å gjere avvegingar om å skaffe til vegar nødvendig kapasitet vurdert opp mot å halde oppe forsvarleg beredskap i resten av landet.

## 6.5

### ETABLERING OG DRIFT AV MOTTAKSSENTER

Eit mottakssenter er ein stad der ein tek mot eit større tal evakuerte. Politiet har hovudansvaret for etablering og drift av mottakssenteret. Kommunen skal hjelpe til med å finne eigna stad for dette. Politiet skal skaffe oversikt over og registrere kor mange og kven som er involverte i hendinga, og i tillegg utføre andre politioppgåver.<sup>66</sup>

Hustadvika Gjestegård i Fræna kommune vart først peika ut av politiet som lokasjon for mottakssenter. Lokasjonen viste seg å ikkje vere eigna då han både var for liten, og det var vanskeleg for helikopter å lande der. Valet fall i staden på Brynhallen som viste seg å vere eit svært godt val. Hallen er skildra i planverket for Fræna kommune som eit aktuelt evakuert- og pårørandesenter. Avgjerda vart teken av innsatsleiar politi i samråd med Fræna kommune (innsatsleiar brann) og HRS-SN. Innsatsleiar helse kom fram like etter.

Innsatsleiarane og Fræna kommune jobba med å få på plass personell og materiell for å kunne ta imot evakuerte frå cruiseskipet. Omtrent halvannen time etter mayday-signalet (ca. kl. 15.30) var mottakssenteret klart og rigga. Nesten 500 mannskap og frivillige hadde møtt opp for å hjelpe til, også frå innbyggjarane i området. Kl. 15.40 kom det første helikopteret med evakuerte passasjerar.

Det vart avgjort å sende evakuerte passasjerar vidare til Molde og Kristiansund etter opphald i Brynhallen. Både Molde og Kristiansund etablerte derfor etter kvart EPS-senter ved hotell i dei to byane. Det stod også ambulansar i beredskap ved Brynhallen for transport av passasjerar til sjukehus. På det meste var det 17 ambulansar tilgjengeleg, attåt eitt ambulanshelikopter.

Mottakssenteret blir av dei involverte oppfatta som ein suksess på grunn av måten det vart organisert og drifta på.

<sup>66</sup> Nasjonal rettleiar for planverk og samvirke i redningstenesta, s. 35.

Dette kan vere eit døme til etterfølging for politidistrikt og kommunar ved komande hendingar. Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum har utarbeidd ei skisse av organiseringa i Brynhallen som er vist under. Derfor har vi formulert følgjande læringspunkt:

- Mottakssenteret - eit godt døme til etterfølging.

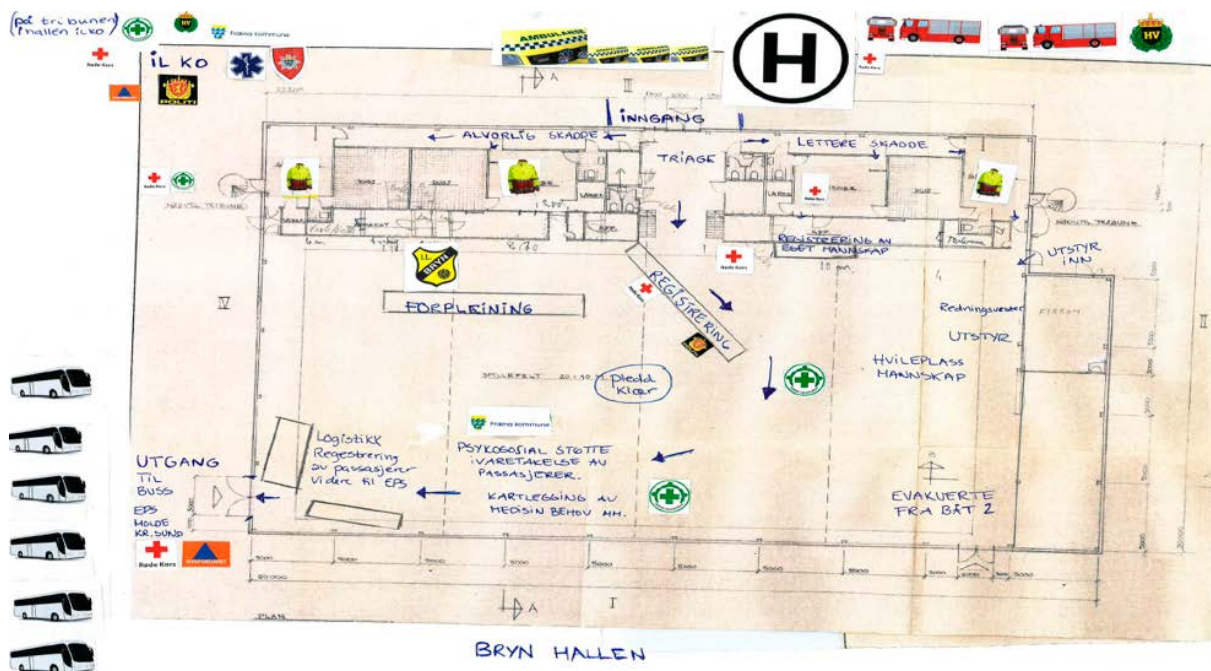
Likevel var det også forhold som bør betrast ved ei eventuell ny hending. Det viktigaste læringspunktet i denne samanhengen er:

- Robust system for registrering av evakuerte.

### 6.5.1 MOTTAKSSENTERET – EIT GODT DØME TIL ETTERFØLGING

Organisering av mottakssenteret ved Brynhallen vart gjort ut i frå situasjon, men med utgangspunkt i normal prosedyre. Følgjande sentrale funksjonar vart etablerte:

- **Kommandoplass (KO):** Vart etablert i andre etasje i hallen. KO vart leidd av innsatsleiar politi og bestod elles av innsatsleiarane frå brann og helse og dei fleste andre aktørane ved mottakssenteret. Alle funksjonane ved senteret var representerte.
- **Triage:** Dette vart gjennomført av ambulanspersonell rett innanfor hovudinngangen.
- **Akuttrom, systove og varmestove:** Dei skadde passasjerane vart slusa anten til systove, akuttrom eller varmestove avhengig av kor skadde dei var. Det var helsepersonell frå Helse Møre og Romsdal HF og Fræna kommune som hadde ansvaret for desse ulike romma. Dei uskadde passasjerane vart slusa vidare inn for registrering.
- **Innregistrering:** Det vart etablert eit område for innregistrering av dei evakuerte. Politiet delegerte oppgåva med innregistrering til Raudekrossen og Norsk Folkehjelp. Andre aktørar hjalp også i periodar til.
- **Kvilesone:** Det vart også etablert ei kvilesone for passasjerar med madrassar dersom nokon hadde behov for å kvile.



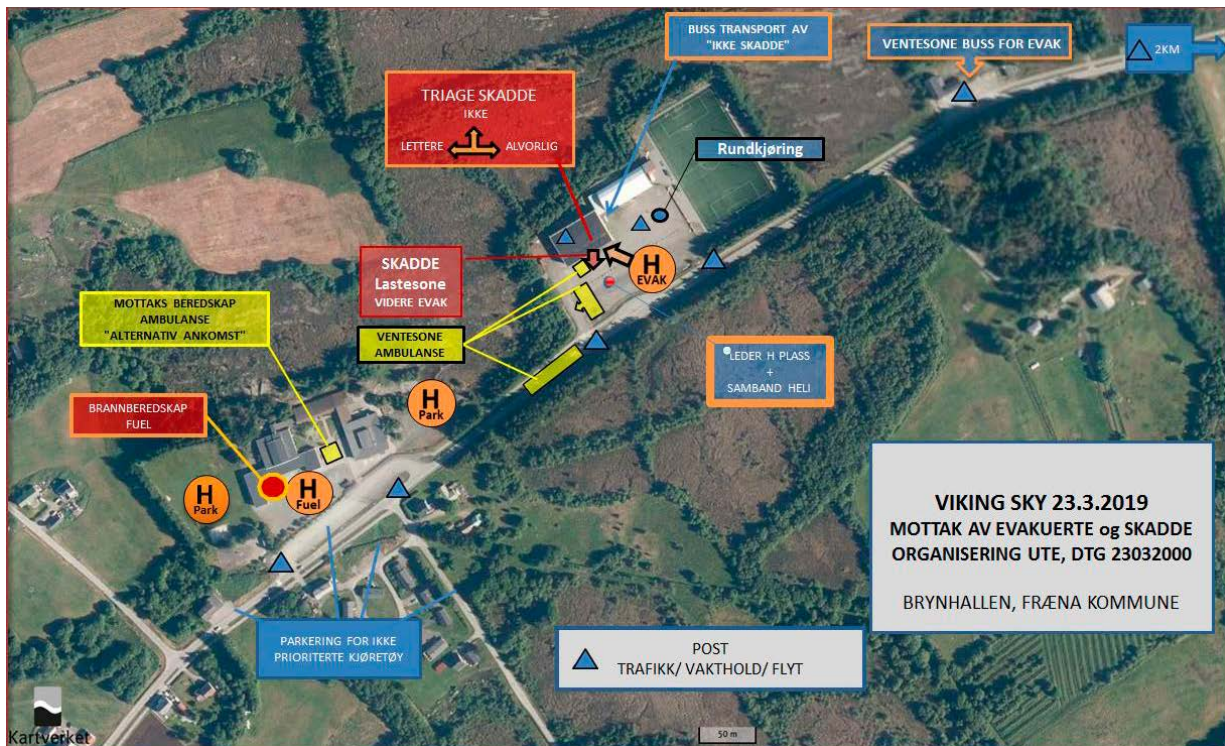
FIGUR 3. Skisse over organisering i Brynhallen. Kjelde: FORF.

## HANDTERING AV HENDINGA

- **Opphaldssoner og forpleiing:** I hallen var det éi opphaldssone for passasjerar og éi for hjelpemannskap, der det også vart servert mat og drikke. IL Bryn hadde hovudansvaret for forpleiinga ved senteret og for mannskap som vart innlosjerte ved Hustad skole rett ved sida av mottaket.
- **Utregistrering:** Dette vart etablert ved utgangen til området der bussane stod. Desse frakta passasjerane vidare til EPS-sentera i Molde og Kristiansund. Fleire aktørar hjelpte til i arbeidet med å registrere passasjerane ut av hallen.
- **Opphaldsstad for ressursar som ikkje var i bruk:** Det var i periodar overkapasitet av ressursar. For at ikkje det skulle bli for mange som oppheldt seg nede i hallen der dei evakuerte vart slusa inn, vart personell som ikkje var verksame plassert på tribunane i Brynhallen.
- **Landingsplass for helikoptera:** Det vart etablert ulike landingsplassar for helikopter. Ein landingsplass for helikopter som kom med evakuerte, vart etablert på parkeringsplassen rett utanfor mottakssenteret. Det vart også etablert landingsplass der helikoptera fylte drivstoff på Hustad skole.
- **Drivstoff til helikoptera:** Ein tankbil med drivstoff vart flytt frå Molde Lufthavn til Hustad skole for effektiv tanking for helikoptera.
- **Ventesoner for ambulansar:** Det var to ventesoner for ambulansar i omgåande nærleik til mottakssenteret.
- **Busstransport:** Eit område rett utanfor mottakssenteret vart sett av til bussane som skulle frakte passasjerane vidare til EPS-senter. Eit anna område litt lenger unna vart nytta som ventesone for ytterlegare fleire bussar.

Området rundt mottakssenteret var organisert med følgjande sentrale funksjonar/område:

Organiseringa av mottakssenteret og dei omkringliggjande områda er vist på satellittbiletet under.



Satellittbiletet av området rundt Brynhallen med innteikning av funksjonar i handteringa.  
Kjelde: Kartverket, tilarbeidd av HRS-SN.



### Suksessfaktorar ved mottakssenteret

Det er brei semje om at Brynhallen var eigna og fungerte godt som mottakssenter. Dei involverte dreg fram at det var fleire årsaker til at dette mottakssenteret var eit døme til etterfølging ved liknande hendingar.

På grunn av det store omfanget evakuerte, kravde denne hendinga eit mottakssenter med både inne- og uteområde med stor kapasitet. Det hadde Brynhallen og areala rundt, noko som gav gode rammevilkår for organiseringa av mottakssenteret og uteområda.

Organiseringa ved hallen blir framheva som ein annan suksessfaktor. Organiseringa bidrog til ein god logistikk og dermed ein effektiv passasjer-/ pasientstraum.

Helsepersonell frå kommunen og helseføretaket viser til at denne måten å organisere triage og behandlingsrom på, førte til ei effektiv sortering og behandling, og ein god pasientflyt, jf. omtale i kapittel 6.5. Organiseringa med ulike ansvarsområde/ funksjonar gav ei tydeleg arbeidsdeling. Det vart også etablert eigne soner for dei ulike funksjonane, noko som gav arbeidsro, og ein unngjekk å "gå i beina" på kvarandre.

Det var også ein suksessfaktor at ein laga eit opplegg der dei evakuerte oppheldt seg kortast mogleg i hallen. Det vart sett eit mål om at dei evakuerte skulle vidare etter maksimalt éin time. Etter at dei evakuerte hadde fått det dei trong av behandling, omsorg, mat, og ikkje minst varme i kroppen, vart dei sende med buss til EPS-sentera i Molde og Kristiansund.

Ein annan suksessfaktor var politiet si leiing av mottakssenteret, som vart oppfatta som tydeleg av dei andre involverte aktørane. Samtidig var det eit føremålstenleg grep at innsatsleiar politi<sup>67</sup> delegerte ei rekkje oppgåver til desse aktørane som hadde godt med personell. Disse vart gjevne som oppdrag om kva for oppgåver som skulle løysast, utan detaljar om korleis dei skulle løysast. Aktørane opplevde dette som ein fornuftig og effektiv måte å leie arbeidet på.

Sjølv om situasjonen var noko uoversynleg i starten og det var litt mange som ville hjelpe i periodar, er

inntrykket at samordninga, koordineringa og informasjonsdelinga ved mottakssenteret fungerte bra. Ei viktig årsak var kommandoplassen som vart etablert i hallen. Dette var eit viktig møtepunkt. KO sikra koordinering av dei ulike aktørane og funksjonane ved mottakssenteret. Det var her avgjerder vart tekne og vidareformidla til det andre personellet i hallen som skulle handtere dei evakuerte passasjerane. Det vart gjennomført jamlege statusmøte i KO. Raudekrossen gjennomførte også jamleg statusmøte nede i hallen. Primært var desse møta for eige mannskap, men andre aktørar deltok også, då behovet for eit likt situasjonsbilete var stort.

Sjølv om koordineringa av informasjon var god mellom aktørane som opererte ved mottaket, blir det framheva at det var manglar i kommunikasjonen med fleire aktørar utanfor Brynhallen. Det var frustrasjon ved mottakssenteret fordi det var mangel på informasjon om status ute på skipet og for dei evakuerte passasjerane som ville kome inn til mottakssenteret. Ein sakna svar på fleire spørsmål: Korleis var tilstanden for passasjerane ute på skipet? Kor mange passasjerar kom med helikoptera? Kor hardt skadde var dei? Måtte dei førebu seg på å ta imot omkomne? Denne problemstillinga er også omtalt og vurdert i kapittel 6.7.

Det er også vårt inntrykk at aktørane ved mottakssenteret evna å tenkje verstoffallsscenario, og å planleggje for dette. Til dømes vart det halde att personell i tilfelle hendinga skulle eskalere. Den store plassen i hallen gjorde det mogleg at dette personellet kunne vere i beredskap utan å forstyrre den pågåande handteringa av dei evakuerte. Dette personellet oppheldt seg på tribunen i hallen. Samtidig var det ei vanskeleg avveging mellom det å halde på personell i tilfelle hendinga plutsleg eskalerte, og behovet for rullering av personell og uthald. Etter kvart vart ressursar sende heim, og lister for vidare drift vart utarbeidde (innkalling av mannskap). Det var likevel ikkje så enkelt å dimittere mannskapa, då alle ville bli og hjelpe til.

Politiet byrja også å førebu mogleg strandsøk dersom passasjerar skulle hamne i sjøen. Dei undersøkte kva som fanst av tilgjengeleg personell som kunne hjelpe til med dette. Blant anna skaffa Raudekrossen oversikt over tilgjengeleg vassredningsutstyr og vassredningskompetanse på staden.

<sup>67</sup> Det var to ulike innsatsleiarar som etterfølgde kvarandre i aksjon under hendinga.

## HANDTERING AV HENDINGA

Fræna kommune gjorde også klar ein hall i sentrum av kommunen (Frænahallen) i tilfelle det vart behov for å separere omkomne og levande. Frænahallen er til liks med Brynhallen, definert i kommunen sitt planverk som EPS-senter. Det vart også vurdert å ta i bruk ein hall ved sida av Brynhallen dersom det skulle kome inn omkomne passasjerar.

Grepet med å flytte drivstoff til området ved mottakssenteret var ein suksessfaktor med tanke på tidseffektivitet. Dette sparte helikoptera for ein flytur på ca. 30 km i luftlinje til næraste flyplass som var Molde Lufthavn. Samtidig var dette ei improvisert løysing under hendinga, og det bør vurderast om ei slik ordning bør planleggjast i større grad, jf. omtale i kapittel 6.4.2. I tillegg bør det vurderast om slike tankbilar er ressursar som bør registrerast i *Felles ressursregister* (FRR), jf. nærare omtale i kapittel 6.3.

Mottakssenteret var ein suksess ved at dei som jobba der, greidde å vareta dei evakuerte passasjerane på ein god måte. Det vart gjeve både helsetenester, psykososial førstehjelp, forpleiing, og passasjerane fekk dekt andre primærbehov som tørre klede og varme. Den psykososiale førstehjelpa har i ettertid vorte framheva av mange som ei svært viktig oppgåve. Dette var noko alle mannskapa i hallen bidrog med, men var særleg ein raud tråd i arbeidet til dei frivillige organisasjonane. Dei som jobba ved mottakssenteret, opplevde at dei evakuerte ikkje følte dei hadde overlevd før dei var i tryggleik i hallen. Fleire var nokså medtekne. Støtte og omsorg frå mannskapa var derfor vesentleg.

Nokre andre suksessfaktorar som blir dregne fram av dei involverte, omfattar:

- Belysning av idrettsbana ved sida av Brynhallen var gunstig for helikoptertrafikken til hallen etter at det vart mørkt. Helikoptera landa på parkeringsplassen ved sida av bana.
- For å halde oversikt vart det bestemt at flytevestane passasjerane hadde på seg frå Viking Sky, først vart fjerna etter at dei var registrerte inn i hallen.
- IL Bryn sin innsats med å skaffe mat og drikke til både dei evakuerte og mannskapa. Dette frigjorde også kapasitet hos dei frivillige organisasjonane (Norsk Folkehjelp og Raudekrossen) som elles ville hatt den oppgåva. Ved denne hendinga kunne dei bidra med andre oppgåver som dei er trenar til. Personellet frå Bryn IL var også godt kjende i hallen.

- Hjelpemanskapa vart innlosjerte ved Hustad skole når det var behov for kvile og forpleiing.
- God infrastruktur og mykje nyttig materiell ved Brynhallen: Fleire separate rom, dusjar, toalett, stolar, bord, kafeteriafasilitetar mv.

### 6.5.2 ROBUST SYSTEM FOR REGISTRERING AV EVAKUERTE

I etterkant av Viking Sky-hendinga er ei viktig læring at det er behov for å forbetre måten dei evakuerte blir registrerte på. Systemet som vart etablert for å registrere dei evakuerte, vart improvisert der og då. Mal for registrering av dei evakuerte vart utarbeidd av Raudekrossen, medan dei var på veg til Brynhallen, jf. registreringsskjema på s. 65. Malen vart teken i bruk på mottakssenteret for ei betre kartlegging av passasjerane enn berre namn og tal, som var det som vart registrert ved innkomst.

Det vart nytta mykje "blokk og blyant" i registreringa. Det var ein veikskap at registreringa ikkje skjedde digitalt. Då var det ingen rom for felles lagring og deling på tvers av aktørar og lokasjonar. Politiet viser til at det manglar ei eiga digital plattform for å kunne gjere ei god nok registrering.

Aktørane ved Brynhallen, inkludert politiet, seier at dei ikkje hadde full kontroll på dei evakuerte. Systemet som vart etablert, var også problematisk ut frå eit informasjonstryggleiksperspektiv. I tillegg til namn på dei evakuerte, vart det også registrert informasjon om helsetilstanden deira, medisinske behov mv. For at denne informasjonen skulle bli vidareformidla til EPS-sentera og legane der, og til apoteka i Molde og Kristiansund, vart det teke bilete av skjema som vart sende via private mobiltelefonar.

Det er ei semje blant aktørane om at registreringa må kunne gjerast digitalt. Informasjonen må også kunne delast på ein trygg måte på tvers av aktørane.

Dette er viktig for å kunne følge dei evakuerte ettersom dei blir flytt, til dømes vidare til sjukehus eller EPS-senter. Wilhelmsen Ship Management peikar også på dette, og viser til at det var svært uheldig at det mangla informasjon om kven som var sende til sjukehus. Dei måtte ringje rundt til sjukehusa for å finne att passasjerane.

Politiet har eit system for registrering av evakuerte – DIR ("Disaster Involved Register"). Dette er eit dataverktøy som skal hjelpe politiet med å få oversikt over alle involverte personar ved større ulykker, katastrofar eller hendingar.<sup>68</sup> Systemet er einsarta og felles for politiet, og dermed tilgjengeleg på tvers av politidistrikt. Dette gjev opning for å vareta behovet for nabo hjelp. Det er utarbeidd ein rettleiar for politiet si handtering av pårørande og evakuerte ved store hendingar<sup>69</sup> som skildrar at systemet skal brukast ved (i) større katastrofar, eller (ii) hendingar der mange personar er involverte. Viking Sky kan seiast å oppfylle begge desse kriteria.

DIR vart ikkje nytta under hendinga. MRPD har heller ikkje implementert dette systemet i distriktet. MRPD har ikkje ønskt å ta dette i bruk då dei meiner det er eit tungvint system, og at det er nye system undervegs. POD viser til at politidistrikta er pålagde å bruke systemet, men seier samtidig at systemet nesten aldri har vorte brukt. Ut frå det vi har fått opplyst, er det også usikkert om politiet kan gje andre aktørar tilgang til DIR.

Viking Sky-hendinga avdekte at det er behov for eit system for registrering som er digitalt og som kan nyttast av andre aktørar enn politiet. Ved liknande hendingar kan det igjen bli behov for å delegere oppgåva med å registrere involverte. Informasjonen som blir registrert, bør derfor også kunne delast med andre aktørar.

Vi oppfattar at DIR er eit system som er etablert i politiet for å vareta behova politiet har for oversikt over involverte ved hendingar som Viking Sky. Likevel meiner vi det er usikkert om dette systemet imøtekjem det behovet som vart identifisert under Viking Sky-hendinga. Dette kjem både av at tilgangen synest å vere avgrensa til politiet, og fordi det er eit system som få politidistrikt har teke i bruk.

På bakgrunn av desse forholda bør politiet saman med helsevesenet og andre sentrale samvirkeaktørar vurdere korleis det kan utviklast eit meir robust system for registrering. Sidan systemet bør kunne nyttast på tvers av aktørar, er det viktig at dei aktuelle brukarane er involverte i vurderinga. Gjennomgang av bruk og funksjonalitet i alt eksisterande system hos dei ulike aktørane bør inngå i ei slik vurdering.

Røde Kors Møre og Romsdal Hjelpkorps		Registret av				Digitalt Lagra sett X			
Nr	Tid Time	Navn Name	Land Nationality	Tlf Phone	I reisefølge med Traveling companions	Skade injure	Medisin behov Medicine	Prioritet helse oppfølg Priority	Andre behov Other needs

Registreringsskjema for evakuerte frå viking Sky. Kjelde: Raudekrossen Møre og Romsdal

<sup>68</sup> Rettleiar – Politiet si handtering av pårørande og evakuerte ved store hendingar, Politidirektoratet, august 2014.

<sup>69</sup> Rettleiar – Politiet si handtering av pårørande og evakuerte ved store hendingar, Politidirektoratet, august 2014.

# 6.6

## HELSEMESSIG HANDTERING

Både spesialisthelsetenesta og primærhelsetenesta deltok i handteringa av Viking Sky-hendinga. Helsepersonell ved sjukehusa i Molde og Kristiansund deltok ved mottakssenteret i Brynhallen, og ambulansar og ambulanshelikopter inkludert personell bidrog også. Helsepersonell frå Fræna, Molde og Kristiansund kommunar gjorde ein innsats ved mottakssenteret i Brynhallen, og ved EPS-sentera på hotell i Molde og Kristiansund.

### 6.6.1 SPESIALISTHELSETENESTA

AMK-sentralen i Ålesund som koordinerte spesialisthelsetenesta si handtering av Viking Sky-hendinga, avgjorde ca. kl. 14.30 (23. mars) å innkalle sentral krisestab og å bemanne sentralen med ekstra personell. Assisterande ambulansesjef, som har bustad på Hustad, drog til Brynhallen som innsatsleiar helse. Ca. kl. 14.40 vart det sendt fem ambulansar mot Brynhallen, og etter kvart var det 17 ambulansar tilgjengeleg ved det etablerte mottakssenteret. Det vart også sendt eitt luftambulanshelikopter til mottakssenteret.

Ca. kl. 16.00 ble det etablert lokal krisestab ved sjukehuset i Molde, og tilsvarende ved sjukehuset i Kristiansund en halv time senere. Kl. 17.20 ble det etablert gul beredskap ved sjukehusene i Molde og Kristiansund, noe som ble opprettholdt gjennom hele kvelden, natten og store deler av søndagen (24. mars). Det ble fortløpende avholdt statusmøter i krisestabene lørdag ettermiddag, kveld og natt til søndag, samt søndag morgen og formiddag. Kl. 08.00 søndag morgen ble beredskapsnivået satt fra gul tilbake til grønn beredskap.

Oppgaver for spesialisthelsetenesta under hendinga var, ved sida av å kle rolla som innsatsleiar helse ved Brynhallen, følgjande:

- Mottak og triage (inkludert merking) ved mottakssenteret i Brynhallen.
- Etablering av skadestove inkludert førstehjelp og behandling av skadde passasjerar (gjort i samarbeid med kommunale legar og sjukepleiarar).

- Etablering av undersøkingsrom/systove for mindre skadar.
- Beredskap for mottak av fleire pasientar (kapasitet med inntil 100 bårer/senger).
- Ambulanseteneste til høvesvis Molde og Kristiansund sjukehus.
- Transport og logistikk av personell og helsemateriell.

Totalt var ca. 180 helsepersonell frå spesialisthelsetenesta i innsats under Viking Sky-hendinga, der det blant anna var i underkant av 50 helsepersonell ved Brynhallen. Vidare var i overkant av 50 personar kalla inn til aktiv teneste utover normalberedskap ved Molde sjukehus, og tilsvarende nær 70 personar ved Kristiansund sjukehus.

### 6.6.2 PRIMÆRHELSETENESTA

Kommunehelsetenesta i Fræna kommune vart varsla via beredskapskoordinator i kommunen. Leiar for Fræna sjukeheim og omsorgssenter fekk samla ca. 60 helsepersonell med oppmøte Brynhallen i løpet av 30 minutt gjennom bruk av telefon og SMS. Dette var både tilsette frå legevakta og kommunen, inkludert legar, sjukepleiarar og hjelpepleiarar. Om lag halvparten av dei som møtte opp, vart sende heim med det same med melding om å vere tilgjengeleg i tilfelle auka behov. Det vart sett opp turnusliste for helsepersonellet ved mottakssenteret, og det var nok helsepersonell for fleire døgn drift om nødvendig. Helsepersonellet frå kommunen jobba på mottakssenteret saman med både helsepersonell og ambulanspersonell frå spesialisthelsetenesta, og med frivillige mannskap frå Raudekrossen, Norsk Folkehjelp og Sivilforsvaret.

Helsesjefen i Molde kommune vart ringd opp frå legevakta i Molde. To kommunelegar frå Molde kommune drog til mottakssenteret i Brynhallen for å hjelpe til der. Helsesjef og beredskapsleiar tok kontakt med eit hotell i Molde for etablering av EPS-senter, og helsemateriell og medikament vart frakta frå Molde sjukehus for bruk ved EPS-senteret. Kommunalt helsepersonell og frivillige mannskap frå Raudekrossen og Sivilforsvaret etablerte seg ved EPS-senteret.

Dei evakuerte passasjerane med akutte skadar vart sende med ambulanse til anten Molde eller Kristiansund sjukehus. Dei som ikkje hadde behov for behandling på sjukehus, vart sende med bussar til EPS-senteret i Molde eller i Kristiansund. Fleire av passasjerane hadde ikkje fått med seg medisinarane sine ved evakueringa, og det vart derfor opna eit apotek for å kunne hente ut nødvendige medikament. Dei passasjerane som kom til EPS-senteret i Molde, hadde stort sett mindre fysiske skadar, og mykje av behandlinga gjekk ut på psykososial støtte og medisinerings.

Beredskapsleiar i Kristiansund kommune fekk varsel gjennom Raudekrossen, som elles er ein fast del av kriseleiinga i kommunen. Det vart raskt etablert krisestab i kommunen. Etter samtale med Fræna kommune, vart det etablert EPS-senter ved eit dedikert beredskapshotell i Kristiansund kommune. EPS-senteret vart bemanna med personell frå kommunen og frivillige frå Raudekrossen og Sivilforsvaret. Her vart det også etablert ei provisorisk kommunal legevakt. Det vart behov for medisinar, og eit lokalt apotek vart opna for å kunne få tak i dette. EPS-senteret i Kristiansund tok mot fleire bussar med evakuerte med behov for helsebistand, særleg psykososial behandling.

### 6.6.3 VURDERING AV DEN HELSEMESSIGE HANDTERINGA – KJENNETEIKN OG LÆRINGSPUNKT

Hovudinstrykket er at den helsemessige handteringa av Viking Sky-hendinga var vellykka, og nokre viktige forhold og føresetnader som underbyggjer dette inntrykket, er følgjande:

- Tidleg kriseorganisering og heving av helseberedskapen.
- Tidleg utnemning og tilgjenge av innsatsleiar helse, saman med innsatsleiar frå politi og brann, for rask kartlegging, planlegging og handteringa av situasjonen.
- Rask mobilisering og tilgang på nok tal dedikert og kvalifisert helsepersonell.
- Rask og enkel tilgang på nok helsemateriell, medisinsk utstyr og medikament.
- Rask og enkel tilgang på nødvendig materiell som bårer, ullteppe, lys, varme etc.

- Godt samarbeid mellom ulikt personell og mannskap ved dei ulike lokasjonane, til dømes mellom kommunalt helsepersonell, sjukehuspersonell og frivillige mannskap (Sivilforsvaret, Raudekrossen og Norsk Folkehjelp).
- Gjennomføring av ein god og systematisk triage på skadestad/mottakssenter med omsyn til sortering og merking av dei evakuerte til høvesvis sjukehus eller EPS-senter.
- Tilstreккеleg tal ambulansar og effektiv ambulansedrift.
- Godt samarbeid mellom spesialisthelsetenesta og primærhelsetenesta om oppretting og drift av EPS-senter for mottak av evakuerte som ikkje hadde behov for medisinsk behandling, men som likevel må handterast av helsepersonell, til dømes lettare medisinsk behandling og oppfølging, og psykososial behandling.

Vi har likevel identifisert nokre læringspunkt knytte til den helsemessige handteringa:

- Merking av innsatspersonell.
- Medisinsk registrering av evakuerte.

Ved mottakssenteret i Brynhallen var det ca. 500 innsatspersonell, mannskap og frivillige frå mange ulike aktørar. Dei aller fleste var markerte anten med uniform eller refleksevest. Det var likevel somme som ikkje var merkte, til dømes helsepersonell frå kommunen. For å få oversikt og kjennskap til alle aktørane ved mottakssenter og/eller EPS-senter, er det viktig at alt mannskap er identifisert og merkt. Dette har både eit tryggleiksperspektiv og vil lette arbeidet for ulike vaktfunksjonar.

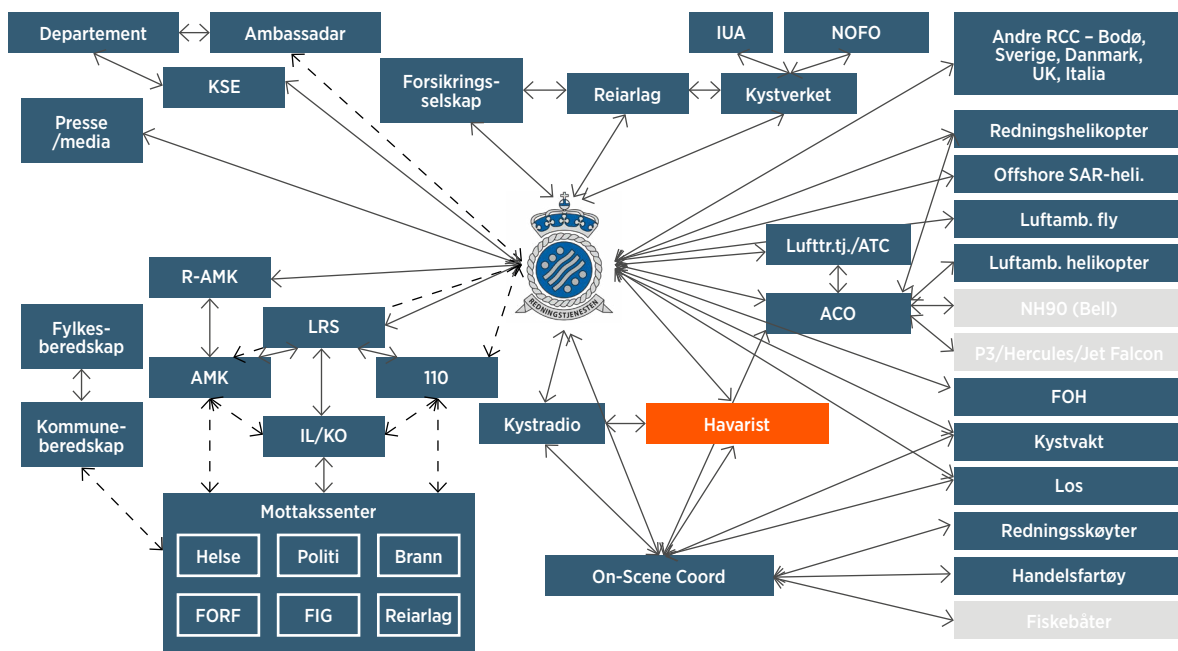
Gjennom handteringa av nesten 500 passasjerar som vart evakuerte i land frå Viking Sky, vart det ei utfordring med registrering av den enkelte passasjer, inkludert skaffe til vegar oversikt over helsetilstanden til den enkelte. Det vart brukt ulike registreringar ved hendinga, både penn og papir, PC, private mobiltelefonar, SMS og MMS vart brukte.

Ved å etablere eit lett tilgjengeleg registreringssystem der også helsetilstand blir kartlagt og vidareformidla ( gjerne ved triage), vil ein kunne vareta den enkelte evakuerte sitt helsebehov på ein enkel og sikker måte. Ved å inkludere denne helsekartlegginga ved den ordinære registreringa, vil ein kunne ha eit system som enkelt kan brukast av fleire mottakarar, eksempelvis for helsepersonell ved mottakssenter, EPS-senter eller sjukehus. Eit slikt system vil både lette registreringa, skaffe oversikt, og vareta helsebehovet for den enkelte evakuerte. Dette tiltaket må ein sjå i samanheng med tiltak for registreringa av evakuerte som politiet har ansvar for, jf. kapittel 6.5.2.

## 6.7

### KOORDINERING, KOMMUNIKASJON OG INFORMASJONSDELING

Med svært mange aktørar i aksjon samtidig under Viking Sky-hendinga, vart koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling viktig for å oppnå eit godt samvirke mellom dei ulike aktørane. Somme aktørar har eit særleg ansvar på dette området, i første rekkje HRS, politiet (LRS), fylkesmannen, DSB og KSE, jf. nærare skildring i kapittel 3. Figur 4 illustrerer kommunikasjonslinjene og den komplekse informasjonsflyten under hendinga med utgangspunkt i HRS-SN. I tillegg var det mykje kommunikasjon og informasjonsutveksling mellom ei rekkje av dei andre aktørane.



FIGUR 4. Kommunikasjonslinjer og informasjonsflyt med utgangspunkt i HRS-SN. Kjelde: HRS-SN.

Med så mange aktørar i sving på ulike arenaer, vart det svært krevjande å koordinere, kommunisere og dele informasjon. Hovudinstrykket er likevel at det alt i alt var eit godt samvirke, som blant anna viste seg ved at:

- Det var eit godt samarbeid i redningsleiinga i HRS-SN, og redningsleiinga hadde ein god kommunikasjon med operasjonsrommet.
- Det var god dialog mellom HRS-SN og LRS.
- Det var eit godt samvirke leidd av politiet i Brynhallen, jf. nærare omtale i kapittel 6.4.
- Politiet hadde (tett) dialog med kommunane Fræna, Kristiansund og Molde og FM MR, noko som vart oppfatta som nyttig for alle partar.
- FM MR arrangerte fleire samvirkemøte med kommunane, HV-11, politiet og Sivilforsvaret i løpet av handteringa. Desse møta gav rom for gjensidig statusoppdatering og vurdering av situasjonen.
- Kommunane opplevde i stor grad eit godt samarbeid seg imellom og med FM MR og Helse Møre og Romsdal HF.
- DSB arrangerte to samvirkekonferansar på direktoratsnivået, der også FM MR og Sivilforsvaret deltok. DSB gjennomførte også situasjonsrapportering på samordningskanal til KSE.
- Basert på situasjonsrapportering frå DSB, POD og HRS-SN rapporterte KSE vidare til politisk og administrativ leiding i JD, og til enkelte andre departement og Statsministerens kontor.
- Helsemyndighetene og Helse Midt-Noreg RHF opplevde ei tilfredsstillande situasjonsrapportering frå Helse Møre og Romsdal HF.
- Kystverket hadde god dialog med losane om bord på Viking Sky, og erfarte at kommunikasjonen mellom cruiseskipet og HRS-SN var god.
- Wilhelmsen Ship Management AS opplevde kommunikasjonen med skipet, HRS-SN og Sjøfartsdirektoratet som god, og hadde også ein god dialog med politiet i Molde.

Trass i mykje godt samvirke under hendinga, har vi også identifisert nokre læringspunkt knytte til koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling.

Dei viktigaste er knytte til:

- Eit felles situasjonsbilete.
- Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter.
- Felles kommunikasjonsplattformer.
- Etablering av stab hos politimeisteren og redningsleiinga ved LRS.
- Felles forståing for samvirke og samordning.
- Tydeleg kommunisering av katastrofepotensial.

### 6.7.1 EIT FELLES SITUASJONSBILETE

Det er ei utbreidd oppfatning blant aktørane som var involverte i handteringa av Viking Sky-hendinga, at kommunikasjonen var noko mangelfull og at det var ei utfordring å etablere eit felles situasjonsbilete. Ifølgje *Handbok for redningstenesta* er ei felles forståing av kva som har skjedd, omfanget på hendinga og behovet for ressursar, avgjerande for vurdering av hendinga og rett respons. Gruppegjennomgangen i Brynhallen 12. juni var tydeleg på at det var forbedringspotensial for kommunikasjon og samordning av informasjonsflyt.

Til dømes var det avgrensingar i den felles situasjonsforståinga mellom HRS-SN på den eine sida og politiet/LRS og Helse Møre og Romsdal HF på den andre sida. Dette gjeld i første rekkje informasjonen om status for passasjerane som vart evakuerte med helikopter og frakta til mottakssenteret, jf. nærare omtale i kapittel 6.7.2. Denne informasjonen var særleg etterspurt av innsatsleiarane for politi og helse på mottakssenteret. I tillegg sakna helseføretaket og politiet generelt meir informasjon om status for ulike sider ved den maritime redningsaksjonen og situasjonen på cruiseskipet. Inntrykket er likevel at dette ikkje fekk nokon alvorlege konsekvensar for handteringa og utfallet av hendinga.

HRS-SN erkjenner også at dei ikkje heilt nådde ut med informasjon til politi og helsevesen på mottakssenteret. Det tok også relativt lang tid før HRS-SN distribuerte sin første situasjonsrapport. I si eiga evaluering er det tilrådd at HRS-SN vurderer tiltak for å betre situasjonsrapportering til fleire aktørar, blant andre politiet/LRS, helseføretak, brann- og redningstenesta, fylkesmannen, DSB, POD, KSE og FOH.

## HANDTERING AV HENDINGA

Eit anna døme på mangelfull kommunikasjon er at Molde kommune var førebudd på ei storstilt ilandsetjing av passasjerar frå Viking Sky då skipet la til kai i byen. Dette var tidlegare bestemt i samråd mellom kommunen, politiet og reiarlaget. Kommunen fekk ikkje beskjed før innkomst av cruiseskipet om at denne avgjerda var omgjort, og at dei passasjerane som ønskte det, kunne bli på skipet.

Det er fleire årsaker til forholda skildra over. Bemanninga hos HRS-SN gjorde at dei måtte prioritere redningsleiing framfor informasjonsdeling av mindre tidskritisk art. Ulike aktørar hadde ulike kommunikasjonsplattformer, og berre enkelte aktørar hadde tilgang til alle dei aktuelle kommunikasjonsplattformene, jf. nærare omtale under (6.7.2 og 6.7.3).

For å betre kommunikasjonen mellom HRS og politiet/LRS, tek politiet til orde for å ha ein liaison i HRS, i tillegg til politirepresentanten i HRS redningsleiing, jf. kapittel 6.2. HRS-SN er likevel skeptisk til ei slik ordning sidan ein slik liaison uansett må få informasjon frå ein redningsleiar. Dette inneber eit ekstra ledd i kommunikasjonen. Slik HRS-SN vurderer det, vil det vere enklare å kommunisere direkte med politiet/LRS, gjeve at HRS har tilstrekkeleg kapasitet til å gjennomføre dette.

Vurderinga vår er at HRS bør setjast i stand til å vareta kommunikasjon og informasjonsdeling med sentrale samvirkeaktørar på ein betre måte. Dette kan ein kanskje oppnå ved omprioritering av arbeidsoppgåver og ressursar i HRS, noko som likevel kan gå på kostnad av andre viktige arbeidsoppgåver. Det er derfor eit behov for tilføring av dedikerte ressursar til kommunikasjon og informasjonsdeling i HRS. Slike ressursar kan også vareta andre oppgåver som HRS pr. i dag ikkje har kapasitet til å prioritere ved ein redningsaksjon, til dømes ulike stabs- og støttefunksjonar, og å representere ein viktig redundans i redningsarbeidet ved HRS.

Heldige omstende gjorde at HRS-SN ikkje kom på etterskot frå start av i handteringa av denne hendinga. Det kom inn ein ekstra redningsleiar kl.13.45, slik at det tilfeldigvis var tre redningsleiarar, og ikkje to, i operasjonsrommet då mayday kom kl.14.00. Det var også mogleg å få tak i fleire redningsleiarar som ikkje hadde beredskapsvakt.

I tillegg var den lokale leiinga i HRS-SN heime og tilgjengeleg. Alt dette gjorde at handteringa kom godt i gang i alle ledd. Det er likevel sårbart å måtte basere seg på at personale som ikkje er på vakt, er tilgjengeleg. Fleire i HRS-SN, inkludert leiinga, peikar på behovet for å styrkje det operative nivået, og då særleg ved at det blir etablert stabs- og støttefunksjonar.

I denne samanhengen er det også relevant å vise til instruksen til politimeister for HRS-SN<sup>70</sup> der det går fram at dei to hovudredningssentralane ved behov skal hjelpe til i kvarandre sine redningsaksjonar.

Politimeisteren skal spesielt sjå til at hovudredningssentralane er førebudde og klare for dette. Det må tilføyast at Hovudredningssentralen i Nord-Noreg under Viking Sky-hendinga hjalp til med å avlaste HRS-SN med handtering av andre redningshendingar som gjekk føre seg i det same tidsrommet som Viking Sky-hendinga. Derfor kan kapasiteten til hovudredningssentralane til å hjelpe kvarandre i ein stor redningsaksjon vere avgrensa. Dette momentet må også vurderast i lys av ny organisasjonsplan for redningstenesta fastsett i desember 2019.<sup>71</sup>

### 6.7.2 KOMMUNIKASJON MELLOM SKIP, HELIKOPTER OG MOTTAKSSENTER

Som nemnt over, sakna aktørane ved mottakssenteret i Brynhallen betre informasjon om dei evakuerte som kom inn med helikopter. Innleiingsvis varsla helikoptera frå 330 skvadron via Naudnett til Brynhallen om status for dei evakuerte, tal og eventuelle skadar. Etter at Møre Approach vart involvert i luftkoordineringa, gjekk denne informasjonen dit, men vart ikkje formidla vidare til aktørane i Brynhallen. Då fekk dei først klart føre seg status for dei evakuerte når helikoptera landa. Aktørane gjev uttrykk for at dei sakna slik informasjon på eit tidlegare tidspunkt, slik at dei kunne førebu seg betre på mottakinga og den vidare handteringa av dei evakuerte, jf. omtale i kapittel 6.5.

<sup>70</sup> Redningstenesta – Instruks til politimeister for Hovudredningssentralen Sør-Noreg. Justis- og beredskapsdepartementet 2015.

<sup>71</sup> FOR-2019-12-06 nr. 1740: Organisasjonsplan for redningstenesta.





Mottak av passasjerar evakuerte med helikopter ved Brynhallen. Foto: Scanpix NTB

Informasjonsflyten mellom skip/helikopter og mottakssenteret var dermed mangelfull, eller fråverande. Slik informasjonsflyt kunne også gått via HRS-SN, men vart av ulike årsaker ikkje gjennomført, jf. omtale i kapittel 6.7.1 og 6.7.3. Det vart føreslege å plassere ein person frå LRS på skipet for å vareta slik informasjon, men dette vart avslege av HRS-SN av omsyn til tryggleiken til vedkomande.

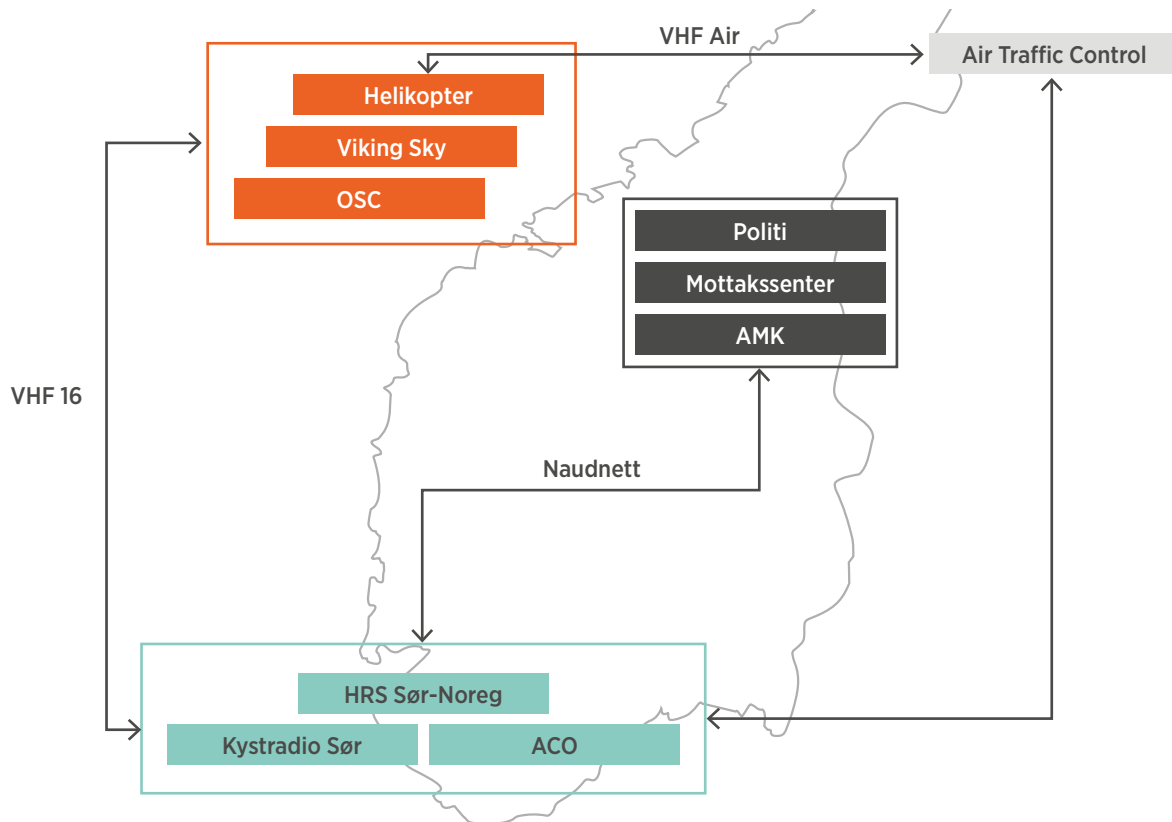
Det er også antyda at helikoptera kunne gjeve slik informasjon til mottakssenteret på veg inn med evakuerte. Ei avgrensing er at naudetatane ikkje har VHF-samband, og at berre halvparten av helikoptera hadde Naudnett. Dessutan var flytida kort, slik at det ville vore vanskeleg å få tid til å informere tilstrekkeleg, samtidig som helikoptermannskapet hadde andre viktige gjeremål med evakuerte om bord. Representantar frå 330 skvadron opplyser at dei melde status til Møre Approach, men at dei ikkje såg det som sitt ansvar å informere mottakssenteret direkte. Dei oppfatta at dette var HRS-SN sitt ansvar. HRS-SN erkjenner at det var uheldig at dei ikkje hadde god nok kommunikasjon med innsatsleiar i Brynhallen.

Det er fleire tiltak som kan leggje til rette for ein betre kommunikasjon mellom ski, helikopter og mottakssenter ved ei framtidig tilsvarande hending. At ulike aktørar kan kommunisere på same plattform, er ein viktig føresetnad, jf. omtale under (kapittel 6.7.3). Det er også viktig at HRS, som sit med det mest fullstendige situasjonsbiletet, har kapasitet til å formidle informasjon til mottakssenteret, jf. omtalen av HRS' kapasitet over (kapittel 6.7.1).

### 6.7.3 FELLES KOMMUNIKASJONS-PLATTFORMER

Aktørane kommuniserte på fleire plattformer under Viking Sky-hendinga. Det var ei utfordring at ikkje alle aktørane hadde same kommunikasjonsplattform. Dette gjeld særleg kommunikasjonen mellom sjø, luft og land, jf. Kapittel 6.7.2.

## HANDTERING AV HENDINGA



**FIGUR 5.** Aktørane sin bruk av kommunikasjonsplattformer. Kilde: HRS-SN, presentasjon under debrief etter Viking Sky-hendinga 23.5.2019.

Dette er ei kjend problemstilling, og i Handbok for redningstenesta peikar ein på at "hendelser i overgangen mellom land og sjø kan være krevende, både på grunn av sambandskrav og koordineringsansvaret"<sup>72</sup>. Figur 5 skisserer i grove trekk ulike aktørar sin bruk av kommunikasjonsplattformer.

Det er internasjonalt og nasjonalt regulert kva for samband dei ulike aktørane skal ha. Samband for leiing og koordinering ved sjøredning er primært maritim VHF. Satellitt og annan kommunikasjon blir også brukt. Samband mellom og mot luftfartøy går føre seg på VHF Air, i det daglege styrt av Avinor og på dedikerte frekvensar. Ved redningshendingar er det HRS som koordinerer kommunikasjonen med luftfartøy. Under Viking Sky-hendinga gav HRS-SN i starten beskjed om kva for frekvensar som skulle brukast, og helikoptera fekk beskjed om å nytte

123,1 MHz. Det var Møre Approach som hadde best dekning i området og fekk oppgåva med å vidareformidle informasjon til og frå helikoptertrafikken, og å bidra til "flight safety", jf. kapittel 6.4. Ein ekstra frekvens vart dedikert til dette. Møre Approach hadde god radardekning lågt i Hustadvika og god kontroll på kvar alle helikoptera var.

Under Viking Sky-hendinga vart det i tillegg til VHF nytta Naudnett. Naudnett er det nasjonale radiosambandet for naudetatane, HRS og beredskaps- og samvirkeaktørane. Nettet er bygd for bruk i fastlands-Noreg. Naudnett har god dekning og kapasitet i hendingsområdet, og det vart nytta ei rekkje talegrupper, både etatsinterne og talegrupper på tvers av beredskapsaktørar. På det travlaste var det ca. 200 Naudnett-terminalar i bruk på same basestasjon, og det vart registrert trafikk ved mange basestasjonar i området.

<sup>72</sup> Handbok for redningstenesta. Systemskildring – prinsipp – verdier, 2018, s. 82.

HRS har alle sambandstypene og er "navet" ved hendingar som Viking Sky. Det er HRS som er ansvarleg for å sikre god samhandling på tvers av dei to sambandsnetta VHF og Naudnett.<sup>73</sup>

Likevel var det mange av aktørane som deltok i redningsaksjonen, som ikkje hadde Naudnett. HRS-SN stadfester at det er vanleg ved hendingar til sjøs, at dei fleste aktørane ikkje har Naudnett.

Etter Viking Sky-hendinga tek mange av dei involverte aktørane til orde for at det bør vurderast om fleire aktørar med oppgåver knytte til redning og beredskap, skal ha tilgang til Naudnett slik at ein ved komande hendingar av denne typen kan sikre ein betre informasjonsflyt mellom sjø, luft og land. Då kan aktørane nytte felles talegrupper i Naudnett for formidling av informasjon. Naudnett er primært berekna på aksjonar på land, men har også noko dekning over sjø i kystnære område (omtrent 50 km frå kvar basestasjon).

HRS-SN påpeikar at det er maritim VHF som er det primære sambandet ved sjøhendingar. Dette er etablert gjennom internasjonale konvensjonar. Det same gjeld for VHF Air der Noreg etter HRS-SN si vurdering ikkje har godt nok utbygd infrastruktur for å kunne koordinere luftressursar på ein tilfredsstillande måte, jf. omtale og tilråding i kapittel 6.4.2. Dette var også eit funn etter ulykka med Scandinavian Star i 1990.

Eit spørsmål som har kome opp i kjølvatnet av hendinga, er om fleire private helikopter bør ha Naudnett. Under redningsaksjonen hadde tre av seks helikopter Naudnett. Dei to Sea King-helikoptera frå 330-skvadronen og det eine CHC-helikopteret som er ein del av den offentlege redningstenesta, hadde dette. Desse har Naudnett for å sikre nødvendig kommunikasjon og koordinering med innsatspersonell på bakken.<sup>74</sup>

Dei private offshore SAR-helikoptera<sup>75</sup> frå CHC Helikopter Service som deltok i redningsaksjonen, hadde ikkje Naudnett. CHC påpeikar at dette var uheldig fordi helikoptera då ikkje hadde høve til å kommunisere med aktørane på bakken.

Sjølv om ikkje helikoptera inngår i den offentlege redningstenesta, er desse ein ressurs som kan nyttast, og blir nytta, ved redningsaksjonar på sjøen, jf. omtale i kapittel 6.4. På denne bakgrunnen kan det stillast spørsmål ved om desse bør ha Naudnett.

Naudnett gjer det mogleg at dei private helikoptera kan utveksle verdifull og tidskritisk informasjon med dei andre aktørane som tek del i redningsaksjonen. Dette gjeld særleg i dialog med politi og helsevesen. Ein positiv effekt vil også vere at Naudnett vil vere ein redundans til SAR-frekvensen på aeronaut VHF Air (frekvens 123,1) i dei kystnære områda.

HRS-SN påpeikar at det er svært sjeldan det er behov for at private redningshelikopter har direkte dialog med politi og helsevesen. Dessutan er det primært andre kanalar som er redundante for SAR-frekvensen på VHF Air. Likevel gjev også HRS-SN uttrykk for at det vil vere positivt med Naudnett-tilgang i private redningshelikopter.

Det har også vorte stilt spørsmål om fleire andre aktørar, enn helikoptera, bør ha Naudnett. Avinor Flysikring stiller spørsmålet om verksemda bør ha Naudnett. Det er også langt frå alle kommunar som har Naudnett. Pr. i dag har 118 kommunar dette til beredskapsføremål, dvs. føremål ut over brannvesenet sine oppgåver.

Ingen av dei involverte kommunane i Viking Sky-hendinga hadde Naudnett til beredskapsføremål. Kristiansund kommune opplevde dette som eit sakn under hendinga. Alle kommunane var avhengige av brannvesenet for å få informasjon via Naudnett. To av dei stiller spørsmålet om kommunen bør ha Naudnett til beredskapsføremål.

### **Fleire bør vurdere å anskaffe Naudnett**

Viking Sky-hendinga synleggjorde utfordringar i kommunikasjonen som følgje av mange kommunikasjonsplattformer. Ei viktig røynsle er også at fleire aktørar som var sentrale i handteringa av hendinga, mangla Naudnett. Ei generell tilråding er at aktørar som kan tenkjast å delta i redningsaksjonar bør vurdere å anskaffe Naudnett. Dette gjeld til dømes private offshore SAR- helikopter og kommunar, som i denne hendinga sjølv såg eit behov for Naudnett.

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Handbok for redningstenesta. Systemskildring – prinsipp – verdier, 2018, s. 82.

<sup>75</sup> Helikoptera er til dagleg i bruk ved offshore installasjonar.

## HANDTERING AV HENDINGA

Dersom fleire aktørar har tilgang på Naudnett, bør spesifikke talegrupper nyttast ved denne typen redningsaksjonar for å sikre god kommunikasjon og koordinering mellom naudetatane, HRS og dei andre beredskaps- og samvirkeaktørane.

I samanheng med vurderinga om å anskaffe Naudnett må også finansieringa av nye Naudnett-tilgangar og drifta av desse vurderast og avklarast. For helikoptera er dette ei stor investering dersom dei skal ha ei integrert løysing, medan det er mykje mindre kostbart med handhaldne Naudnett-terminalar. Sistnemnde blir nytta i brannhelikopter. Kva for ei løysing som er mest eigna, må vurderast.

HRS-SN påpeikar at Naudnett må vere integrert i private redningshelikopter dersom det skal fungere tilfredsstillande. Røynsla med handhaldne terminalar er at dei ikkje fungerer godt nok for bruk i redningshelikopter, blant anna på grunn av høgt støynivå.

Det bør også vurderast om det bør vere eit krav at private redningshelikopter knytte til offshore-industrien også skal vere utstyrte med fastmonterte Naudnett-terminalar. Desse helikoptera inngår som ein viktig kommersiell ressurs i den offentlege redningstenesta, samtidig inngår den offentlege redningstenesta og redningshelikoptera som ein del av beredskapen i offshoreindustrien.

Kommunane må etter vår vurdering ha planar for samband slik at dei er i stand til å kommunisere med andre involverte aktørar som dei er avhengige av informasjon frå ved hendingar som Viking Sky. I den samanhengen er Naudnett eit føremålstenleg verktøy. For kommunane sin del vil handhaldne terminalar vere det aktuelle. Kommunane har behov for informasjon for å kunne etablere og drifte mottakssenter og for å vareta ansvaret sitt for vidare handtering av dei evakuerte og deira grunnleggjande behov.<sup>76</sup> Når dei evakuerte ikkje lenger er i fare, vil handteringa av dei ikkje lenger vere eit ansvar for redningstenesta (HRS/LRS).<sup>77</sup> Kommunen vil då ha ei sentral rolle og eit spesifikt ansvar.

### Utvikling av felles sambandsreglement for Naudnett

Det er viktig å peike på at det ikkje nødvendigvis berre er teknologien og det forholdet at aktørane nytta ulike kommunikasjonsplattformer, som skaper kommunikasjonsutfordringar. Det handlar også om tidsperspektivet og kapasiteten hos aktørane til å formidle informasjon, jf. omtale 6.7.1 og 6.7.2. I tillegg er det ei generell røynsle for naudetatane, etter fleire år med bruk av Naudnett, at det er eit behov for å jobbe vidare med temaet *sambandsleiing*. Dette gjeld spesielt ved komplekse aksjonar/hendingar der mange ulike aktørar tek del, og der ulike kommunikasjonssystem er i bruk. I samband med neste revisjon av *Felles sambandsreglement for Naudnett* som blir forvalta av POD, bør det vurderast om reglementet kan vidareutviklast på dette området.

#### 6.7.4 ETABLERING AV STAB HOS POLITIMEISTEREN OG REDNINGSLEIINGA VED LRS

Som det går fram i kapittel 6.2, vart ikkje politimeisteren sin stab etablert under hendinga, og det tok noko tid før redningsleiinga ved LRS vart etablert. Etablering av redningsleiinga ved LRS er viktig for koordinering og kommunikasjon mellom aktørane i ein krisehandteringssituasjon, samtidig som etablering av stab hos politimeisteren vil innebere ei viktig støtte til koordineringa av politiet sine eigne ressursar. Dessuten vil etablering av desse elementa vere eit viktig signal til omverda om alvorsheten i situasjonen og til at relevante aktørar mobiliserer ressursane sine.

På denne bakgrunnen deler vi andre aktørar si oppfatning om at politimeisteren sin stab burde vore etablert, og redningsleiinga ved LRS burde vore etablert på eit tidlegare tidspunkt. Begge desse tiltaka er viktige for koordinering av innsatsen til dei ulike aktørane og kommunikasjonen mellom dei. Ved framtidige tilsvarande hendingar bør terskelen til rask etablering vere lågare. Vi viser elles til omtalen i kapittel 6.2.

<sup>76</sup> FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt, § 4 d.

<sup>77</sup> Nasjonal rettleiar for planverk og samvirke i redningstenesta (nivå 2), 2018.

### 6.7.5 FELLES FORSTÅING FOR SAMVIRKE OG SAMORDNING

På bakgrunn av handteringa av Viking Sky-hendinga har det kome fram eit behov for å klargjere forholdet mellom HRS si leiging av redningsaksjonen og DSB si samordningsrolle, blant anna knytt til å arrangere samvirkekonferansar. Tilsvarende er det også eit behov for ei klargjering av forholdet mellom LRS redningsleiing og fylkesberedskapsrådet (i regi av fylkesmannen) på det regionale nivået, sjølv om dette ikkje kom like tydeleg fram i hendinga som forholdet mellom HRS og DSB.

I samsvar med *Organisasjonsplan for redningsteneste*<sup>78</sup> leier og koordinerer hovudredningssentralane alle typar redningsaksjonar (land-, sjø- og luftredningsteneste). Dette kan også skje gjennom oppdrag til underlode lokale redningssentralar, slik som i Viking Sky-hendinga der politidistriktet/LRS fekk delegert hovudansvar for mottak og handtering av dei evakuerte på land.

Redningsteneste er definert som:

*"offentlig organisert øyeblikkelig innsats fra flere samvirkepartnere for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak. Redningstjenesten utøves som et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personer, under ledelse og koordinering av to hovedredningssentraler og underordnede lokale redningssentraler."*<sup>79</sup>

*Organisasjonsplan for redningstjenesten* fastsetter redningstjenestens organisering og rutiner for samarbeid, ledelse, koordinering, ansvar og oppgaver. Føremålet er å vareta ei integrert redningsteneste på land, i sjø og i luft basert på eit samvirke mellom offentlege organ, frivillige organisasjonar og private verksemder under leiging og koordinering av hovudredningssentralane og underordna lokale redningssentralar.

I samsvar med organisasjonsplanen skal medlemene i redningsleiinga varslast ved redningshendingar som vil kunne krevje involvering frå redningsleiinga. Etter varslinga blir redningsleiinga kalla inn dersom politimeisteren eller minst to andre medlemmer av redningsleiinga krev det. Redningsleiinga består av HRS sine statlege sentrale samvirkepartnerar<sup>80</sup>, og andre faste medlemmer<sup>81</sup>, og leier og koordinerer redningsaksjonen på overordna nivå. Som omtalt over, vart redningsleiinga etablert under Viking Sky-hendinga.

Som omtalt i samband med tolkinga av mandatet, jf. kapittel 1.3, vart det under Viking Sky-hendinga også sett i verk tiltak og mekanismar som ikkje var direkte knytte til sjølve redningsaksjonen. Dette omfattar tiltak og mekanismar på både sentralt, regionalt og lokalt nivå, til dømes DSB sine samvirkekonferansar og fylkesmannen sine samvirkemøte. Bakgrunnen var potensialet i hendinga for ein større katastrofe med alvorlege samfunnsmessige konsekvensar, og behovet for å vere så godt som råd førebudd på eit slikt scenario.

DSB sine samvirkekonferansar er ei operasjonisering av arbeidet DSB gjer for å stø opp om JD si samordningsrolle slik dette kjem til uttrykk i ulike dokument. I *instruksen for DSB sine koordinerande roller* slår ein fast at DSB skal hjelpe JD og andre departement ved koordinering av handtering av større kriser og katastrofar på sivil side.

*Samfunnstryggleiksinstruksen* utdjuvar korleis DSB skal stø opp om JD si samordningsrolle. I *tildelingsbrevet frå JD til DSB for 2019*<sup>82</sup> går det generelt fram at DSB skal sikre eit koordinert og heilskapleg arbeid på tvers av sektorgrensene, vidare å bidra til eit forbetra samvirke mellom naudatar og beredskapsaktørar, og å bidra til styrking av den samverkande redningstenesta. Styrking av den samverkande redningstenesta blir blant anna vareteke gjennom representasjonen i redningsleiinga ved HRS.

<sup>78</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

<sup>79</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta, kap. 1-3 Definisjonar.

<sup>80</sup> I samsvar med Handbok for redningstenesta: Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, Helsedirektoratet og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap.

<sup>81</sup> Telenor Kystradio, Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum og Redningsselskapet.

<sup>82</sup> Tildelingsbrev 2019. Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap. Justis- og beredskapsdepartementet 31.12.2018.

## HANDTERING AV HENDINGA

Samvirkekonferansane har vorte ein etablert praksis for informasjonsutveksling og vurdering av utvikling og samfunnsmessige konsekvensar på direktoratsnivået. Konferansane blir primært nytta i samband med krisehandtering, men har også vorte brukte som arena for å samordne førebyggjande og førebauande aktivitetar mellom hendingar. DSB heldt to samvirkekonferansar under Viking Sky-hendinga.

HRS-SN deltok ved leiar og fungerande avdelingsdirektør, i den første samvirkekonferansen, laurdag kveld, men ikkje i den andre som vart arrangert på sundag. HRS-SN har stilt spørsmål ved nokre forhold knytte til samvirkekonferansane under Viking Sky-hendinga. Med utgangspunkt i at det var HRS-SN og redningsleiinga som leidde og koordinerte redningsaksjonen, vart samvirkekonferansen opplevd som eit forum med fleire av dei same deltakarane som i redningsleiinga og som tok opp delvis same tema. HRS-SN stiller spørsmål ved om dette kan gjere krisehandteringa noko utydeleg. Dessutan opplevde HRS-SN det som forstyrrende i handteringssituasjonen sin å bli kalla inn til eit slikt forum, noko som ein også kan sjå i samanheng med kapasiteten til HRS-SN, jf. omtale i kapittel 6.7.1. HRS-SN nemner også at det var deltaking ut over direktoratsnivået med FMMR som deltakar på samvirkekonferansane.

DSB peikar på at det er deltakarar i samvirkekonferansane som ikkje inngår i redningsleiinga og at desse konferansane ikkje har ei operasjonell tilnærming. Føremålet med konferansane er å bidra til felles forståing på etatsnivå for situasjonen og utviklingspotensial, særleg med tanke på moglege alvorlege samfunnsmessige konsekvensar. Dersom det til dømes hadde oppstått akutt ureining, ville dette involvert mange aktørar og gjeve behov for ei handtering i tillegg til sjølve redningsaksjonen.

Det er også merksemd om tverrsektorielle problemstillingar. Føremålet er ikkje å involvere seg unødig i ein pågåande redningsaksjon som blir leidd og koordinert av HRS og/eller LRS. Det er ei eintydig forståing at HRS og LRS har dette ansvaret. Samtidig gjev konferansane eit utvida grunnlag for rapporteringa frå DSB til JD på samordningskanal.<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Rapportering på samordningskanal er situasjonsrapportering frå DSB til Justis- og beredskapsdepartementet ved hendingar, som i stor grad er basert på fylkesmennene si situasjonsrapportering til DSB.

POD og andre deltakere opplevde samvirkekonferansane som nyttige, særleg med tanke på en gjensidig statusoppdatering.

DSB har forståing for at særleg den første samvirkekonferansen vart opplevd som forstyrrende for HRS-SN og redningsleiinga si handtering av redningsaksjonen, og innser at det kan stillast spørsmålet ved om den kom for tidleg. På den andre sida kjem omsynet til å vere proaktiv med tanke på ei eskalering av hendinga, noko som talar for at ein ikkje ventar for lenge med å gjennomføre ein samvirkekonferanse. DSB var også førebudd på at HRS-SN ikkje ville prioritere å delta på den første samvirkekonferansen, på grunn av den pågåande redningsaksjonen.

Ved framtidige hendingar kan eit alternativ vere at DSB sin representant i redningsleiinga tek del i samvirkekonferansane på vegner av HRS, dersom DSB finn det nødvendig å arrangere ein slik konferanse samtidig som ein redningsaksjon går føre seg. Då blir ikkje HRS forstyrra i redningsaksjonen sin, og representanten kan vere eit nyttig bindeledd mellom DSB si samordning og leing og koordinering av redningsaksjonen frå HRS og redningsleiinga. HRS-SN stør også ei slik tilnærming i si eiga evaluering.

HRS-SN stiller også spørsmål ved om rapporteringa frå DSB til JD på samordningskanal undervegs i redningsaksjonen inneber ei form for dobbeltrapportering sett i forhold til HRS si eiga rapportering til JD. I samsvar med instruksen til politimeister for HRS skal vedkomande under hendingar rapportere til JD dersom redningsleiinga blir kalla inn.<sup>84</sup> DSB peikar på det formelle grunnlaget i *instruksen for DSB sine koordinerande roller og fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks*.

Dessutan har rapporteringa på samordningskanal eit anna kjeldetilfang, blant anna rapportering frå fylkesmannen basert på informasjon frå kommunane og regionale aktørar, og ei noko anna tilnærming enn HRS si rapportering knytt til redningsaksjonen og mogleg utvikling av denne. Rapporteringa frå DSB skal ha ei breiare tilnærming og leggje vekt på moglege samfunnskonskvensar av hendinga knytt til dei ulike kritiske samfunnsfunksjonane.

<sup>84</sup> Redningstenesta – Instruks til politimeister for Hovudredningsentralen Sør-Noreg, 05.11.2015.

Rapporteringa på samordningskanal vil såleis vere eit supplement til rapporteringa frå HRS om redningsaksjonen.

JD påpeikar at situasjonsrapporteringa frå DSB gav departementet god informasjon og fekk fram fylkesmannsperspektivet. Tilsvarande oppfatta JD det som nyttig å ta mot rapportering frå situasjonscenteret i POD om politiet si handtering, som fekk fram politiperspektivet.

HRS-SN gjev uttrykk for at det generelt var mange som kjende på eit stort ansvar i hendinga og som derfor tok ulike initiativ og gjennomførte ulike tiltak. Dette er i seg sjølv prisverdig, men kan innebere at krisehandteringa blir litt uryddig når dette ikkje skjedde i samråd med HRS-SN eller LRS. Slike tiltak kan medføre tvitydige ansvarsforhold og informasjonsutveksling som kan svekkje gjennomføringa av redningsaksjonen.

Derfor bør aktørane ved framtidige liknande hendingar vere varsame med å setje i verk (samvirke-) aktivitetar som kan verke forstyrrende for gjennomføringa av redningsaksjonen som HRS og LRS har hovudansvaret for å leie og koordinere. Dette gjeld til dømes DSB sine samvirkekonferansar. Slike aktivitetar kan grunnjevast formelt og ut frå potensialet i hendinga, men ein må unngå å kome på tvers av den pågåande redningsaksjonen, som er det primære omsynet på kort sikt. I den samanhengen må aktørane nøye vurdere kva som er føremålstenleg "timing" av ulike aktivitetar, og eventuelt avklare gjennomføring med HRS og LRS.

Det er uansett behov for å skape ei sterkare felles forståing for ansvaret til HRS redningsleiing og DSB si samordningsrolle, som blant anna kjem til uttrykk ved gjennomføring av samvirkekonferansar, og kva som er grensesnittet mellom dei.

Gjennomføring av øvingar med både etablering av redningsleiinga og samvirkekonferansar, kan vere eit verkemiddel, særleg på bakgrunn av at det erfaringsmessig går lang tid mellom kvar gong redningsleiinga blir kalla inn, jf. tilråding i kapittel 5.5. Slike øvingar bør også bidra til å avklare roller og grensesnitt på det regionale nivået, mellom redningsleiinga i LRS og fylkesberedskapsrådet.

Dessutan kan DSB sin representant i redningsleiinga spele ei viktig rolle for å bidra til ei sterkare felles forståing. Av praktiske omsyn, reisetid og moglege flyavgangar, reiste ikkje DSB sin representant i redningsleiinga til Stavanger, men valde å vere tilgjengeleg på telefon frå Tønsberg. Røynsla frå Viking Sky-hendinga tilseier at DSB bør strekke seg etter å vere fysisk til stades i redningsleiinga ved framtidige store redningsaksjonar. Dersom det tek for lang tid å reise frå hovudkontoret i Tønsberg, kan HRS og DSB vurdere om det er føremålstenleg at DSB stiller med ein vararepresentant inntil DSB sin faste representant er på plass. Vararepresentanten bør vere ein DSB-tilsett som kan stille ved HRS i Bodø eller Stavanger på kort frist.

#### 6.7.6 TYDELIG KOMMUNISERING AV KATASTROFEPOTENSIAL

I etterkant av Viking Sky-hendinga var det mykje merksemd om at ein var svært nær ei mykje meir alvorleg hending enn det som vart tilfellet. Hadde cruiseskipet grunnstøytt, som det var nær ved å gjere, kunne konsekvensane vorte katastrofale med mange døde og skadde. Helikopterredning ville sannsynlegvis framleis vore det einaste alternativet så lenge vêret var dårleg, og dette ville uansett teke lang tid. Eit slikt scenario var ei aktuell problemstilling eit godt stykke ut i redningsaksjonen, noko som er illustrert ved kor lenge helikopterredninga varte.

Det er litt uklårt i kva grad eit slikt verstefallsscenario vart vurdert og kommunisert i dei første timane av handteringa. Av intervjuar kjem det fram at fleire aktørar har vurdert eit verstefallsscenario og eventuelle tiltak i så fall. Dette gjeld til dømes HRS-SN, LRS og KO ved mottakssenteret. I HRS redningsleiing og i operasjonsrommet vart det heilt frå starten av aksjonen fokusert på moglegheit og konsekvensar for eit verstefallsscenario.

Korleis eit slikt scenario er kommunisert mellom aktørane, kjem ikkje like godt fram. Til dømes opplevde Helse Møre og Romsdal HF at SAR-varselet ikkje formidla alvorlet i situasjonen tydeleg nok, og dermed ikkje var eit klårt nok signal for mobilisering av ressursar med tanke på eit verstefallsscenario.

HRS-SN bør ved framtidige hendingar tydelegare kommunisere katastrofepotensialet, går det fram av eiga evaluering. HRS-SN viser til at nivåinndelinga for hendingar i redningshandboka bør nyttast. I dette tilfellet ville HRS ha kommunisert ut at dette var ei hending på nivå 3 – katastrofe.

Nokre av dei aktuelle situasjonsrapportane synest også å underkommunisere dette scenarioet. Den første situasjonsrapporten frå DSB som vart distribuert ca. kl. 21.00, orienterte om at redningsleiinga ved HRS-SN og politiet jobba med å utvikle ein plan for å handtere eit eventuelt verstefallsscenario. Vidare kjem det fram at det ville bli ein langt meir krevjande redningsaksjon dersom skipet mista motorkraft og trefte land. Det vart også referert til at FMMR var uroa for at skipet skulle gå på grunn og situasjonen bli forverra, noko som ville krevje auka støtte frå helsevesenet, blant anna med akuttmottak. Det står ikkje noko meir om kva eit verstefallsscenario kunne innebere, til dømes med omsyn til talet på døde og skadde.

KSE si loggføring frå hendinga inneheld blant anna kommunikasjon med aktørar som HRS-SN, POD, DSB og andre direktorat, og i tillegg rapportering til politisk og administrativ leiing i JD og til andre departement. Etter ein gjennomgang av denne loggføringa for laurdag 23. mars har vi ikkje funne noka skildring av kva eit verstefallsscenario kan innebere ut over det som kjem fram i situasjonsrapporten frå DSB. Vurderinga vår er at den skriftlege rapporteringa åleine ikkje gav leiinga i departementet eit tilstrekkeleg grunnlag for å få eit bilete av katastrofepotensialet i hendinga. HRS-SN opplyser likevel at dei munnleg kommuniserte katastrofepotensialet til KSE.

Eit læringspunkt er uansett at ved framtidige alvorlege hendingar bør ein leggje vekt på skriftleg å kommunisere eit verstefallsscenario på ein tydeleg måte, for å sikre at alle relevante nivå i krisehandteringa har ei forståing for dette og kan innrette seg og mobilisere deretter.

## 6.8

### PÅRØRANDE- OG MEDIEHANDTERING

Det var totalt 1 373 personar om bord i Viking Sky då hendinga inntreffe. 915 var passasjerar og 458 mannskap. Dei fleste av passasjerane var frå USA, Storbritannia og Australia.<sup>85</sup> Bileta av skipet og den storstilte redningsaksjonen gjekk verda over.

Det var mange pårørande som følgde hendinga via media. Dekninga av hendinga frå både norske og utanlandske media var omfattande. Mange av dei involverte aktørane opplevde eit stort medietrykk.

Dei mest sentrale læringspunkta vi har identifisert knytte til pårørande- og mediehandtering, er:

- Planlegging av pårørandedefonsenter.
- Oppretting av pressesenter.

#### 6.8.1 PLANLEGGING AV PÅRØRANDETELEFONSENTER

Mange pårørande tok kontakt, særleg med reiarlaget, ambassadar, politidistriktet og HRS-SN. Informasjon om kvar deira næraste var, var kritisk informasjon for dei pårørande. Svaret var at passasjerane anten var på skipet, i mottakssenteret på Brynhallen, i eit av EPS-sentera eller ved eit av sjukehusa. Likevel var det ofte ikkje så enkelt å få dette svaret. Evalueringa viser at det var manglar i handteringa av pårørandeførespurnader og korleis dette vart organisert.

MRPD viser til at systemet for registrering av evakuerte kunne vore betre. På grunn av dette hadde ikkje politiet tilstrekkeleg oversikt, og kunne ikkje alltid gje god informasjon til pårørande.

<sup>85</sup> Interim report 12. november 2019 on the investigation into the loss of propulsion and the near grounding of Viking Sky, 23 march 2019, Accident Investigation Board Norway.



HRS-SN fekk mange førespurnader frå pårørande. Ambassadar tok kontakt, og HRS-SN tilviste vidare til MRPD som har eit ansvar for å handtere førespurnader frå pårørande.<sup>86</sup> Der fekk ofte ikkje ambassadane svar. Samtidig skryt den amerikanske ambassaden av korleis reiarlaget handterte dei pårørande.

Den amerikanske ambassaden koordinerte førespurnadene som kom via andre ambassadar. Reiarlaget har også eit sjølvstendig ansvar for å informere pårørande, og stod for det meste av pårørandehandteringa. Operatørselskapet Wilhelmsen Ship Management AS, med støtte frå reiarlaget Viking Cruises, oppretta eit kontaktnummer for pårørande. Wilhelmsen Ship Management AS som har ansvaret for ein del av dei tilsette på skipet, fortel at dei sjølv måtte ringje rundt til sjukehusa for å finne ut kvar dei evakuerte oppheldt seg, jf. kapittel 6.5.

Det blir også peika på at det vart kommunisert for lite på engelsk. Dei fleste av passasjerane var engelskspråklege. HRS-SN la ut ein tweet på engelsk, og han vart lesen av svært mange. Dette meiner HRS-SN dei burde ha gjort meir av.

HRS-SN viser til at redningssentralen har eit dedikert rom, sett opp med telefonar, for pårørandetelefoncenter i lokala sine. Dette rommet er sett av til politiet som kan bemanne dette for å vareta ansvaret sitt for pårørandehandtering, dersom politiet finn det føremålstenleg. Konseptet har ikkje vore brukt sidan Åsta-ulykka i januar 2000. HRS-SN og politiet vurderer om dette er eit konsept dei skal forkaste, eller byggje vidare på. I dag har politiet ofte slike senter sjølv, i motsetnad til då pårørandekontaktsenteret ved HRS-SN vart etablert.

Dersom politiet hadde oppretta ein stab, jf. omtale i kapittel 6.2, ville funksjonsleiaren for P2 hatt ansvar for pårørandeoppgåvene i politiet: *"Når politiet får melding om en hendelse som berører et betydelig antall personer, eller man av andre årsaker kan regne med mange henvendelser skal evakuerte- og pårørendeoppgaver organiseres under p2 i politimesterens stab"*.<sup>87</sup>

Eit forhold ved denne hendinga var samanhengen mellom registreringa av dei evakuerte og handteringa av pårørande. Manglane i systemet for registreringa gjorde at det var vanskeleg å gje korrekt og god informasjon til dei pårørande. Dette er nærare skildra og vurdert i kapittel 6.5.

Ein viktig lærdom frå hendinga er at det burde vore planlagt for oppretting av eit pårørandetelefoncenter, medrekna ein pårørandetelefon, undervegs i hendinga. Så langt vi er kjende med, vart ikkje noko slikt etablert i regi av offentlege styresmakter. Etter vår vurdering ville det vorte behov for eit pårørandetelefoncenter dersom hendinga hadde vorte meir alvorleg og/eller drege endå lenger ut i tid. Ein situasjon med mange omkomne og hardt skadde, og tidkrevjande søk etter passasjerar, var eit mogleg scenario. Endring i utvikling av hendinga kunne ha skjedd raskt, og offentlege styresmakter si handtering av pårørande ville fort ha kome på etterskot dersom ikkje arbeidet var påbyrja.

Eit tiltak i den vidare beredskapsplanlegginga er at politiet klargjer korleis ein skal organisere handtering av pårørandeførespurnader ved liknande hendingar som Viking Sky. I denne samanhengen bør det vurderast om konseptet med dedikerte lokale for politiet for pårørandeførespurnader ved HRS-SN skal vidareutviklast eller ikkje.

## 6.8.2 OPPRETNING AV PRESSESENTER

Fleire av aktørane er nøgde med eiga handtering av media. Samtidig opplevde blant anna kommunane Fræna og Molde og MRPD at pressa sakna ein stad der dei kunne få oppdatert informasjon om hendinga.

HRS-SN kalla inn pressestaben sin (ikkje fast tilsette, men på innkallingsliste for HRS) som dei nyttar til mediehandtering under hendingar for å avlaste personellet som handterer redningsaksjonen. HRS-SN vurderer at dette er eit sårbart system og at det er potensial for å styrkje mediehandteringa, i tillegg til planlegging og trening. HRS-SN heldt ein pressekonferanse på føremiddagen (kl. 13.30) søndag 24. mars.

<sup>86</sup> Jf. Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap I. Rettleiar - Politiets handtering av pårørande og evakuerte ved store hendingar, Politidirektoratet, august 2014.

<sup>87</sup> Jf. Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, s. 166.

## HANDTERING AV HENDINGA

Helse Møre og Romsdal HF vart også kontakta av mange media som ville ha informasjon om passasjerane. Helseføretaket viste til eigne nettsider. Desse vart kontinuerleg oppdaterte.

Ut ifrå det vi kjenner til, heldt ikkje politidistriktet eigne pressekonferansar undervegs i hendinga. I og med at ikkje stab vart etablert, vart heller ikkje P5-funksjonen etablert. Denne funksjonen har i oppgåve å handtere media, jf. kapittel 6.2. Innsatsleiarane frå politiet og involverte frå andre aktørar, seier i ettertid at dei sakna at politiet hadde etablert denne funksjonen. Det burde ha vore peika ut dedikert personell i politidistriktet som handterte media.

Kommunane opplevde et veldig medietrykk. Både Fræna og Molde kommunar heldt pressekonferansar medan hendinga gjekk føre seg. Fræna heldt første pressekonferanse etter at pressa hadde teke seg inn i Brynhallen. Føremålet var å ta trykket bort frå dei som handterte dei evakuerte.

Fleire av dei involverte meiner at det var uheldig at det ikkje vart oppretta eit eige pressesenter under handteringa av Viking Sky-hendinga. Dette kunne ha forhindra at pressa var såpass pågåande som ho var ved mottakssenteret, der pressa tok seg inn i Brynhallen og ville intervju dei evakuerte. Eit pressesenter ville også gjeve meir arbeidsro for dei aktørane som måtte handtere medietrykket samtidig med andre oppgåver. Ikkje minst ville eit slikt pressesenter bidrege til ein korrekt og koordinert bodskap til media. Dette er ein viktig lærdom for komande hendingar av denne typen, der vi meiner eit fornuftig tiltak er å opprette eit eige pressesenter tidleg i hendinga.

KAPITTEL

---

# 07

---

Oppsummering  
og tilrådingar

---



### 7.1

#### OPPSUMMERING

Det har vore ei utbreidd oppfatning at redningsaksjonen i samband med Viking Sky-hendinga var vellykka, både evakueringa av passasjerane frå cruiseskipet og mottaket og handteringa av dei på land. Evakueringa gjekk føre seg under svært krevjande forhold, men skjedde utan ulykker eller skadar.

Evalueringa stadfestar inntrykket av ein vellykka redningsaksjon og ein imponerande innsats og eit godt samvirke mellom dei ulike aktørane. Samtidig er det læringspunkt på fleire område og tilhøyrande tilrådingar for å styrkje beredskapen for å handtere liknande hendingar. Læringspunkt omfattar både gode døme til etterfølging og, i dei fleste tilfelle, område der det er forbettringspotensial.

Eit kjenneteikn ved handteringa var at aktørane fann fram til gode løysingar på dei aktuelle problemstillingane som oppstod, til dømes knytte til etableringa og drifta av mottakssenteret i Brynhallen. Ikkje alle løysingane var førebudde eller planlagde på førehand. Ein del av læringa går derfor ut på å i større grad systematisere eller planleggje slike løysingar.

Vi har ikkje noko grunnlag for å seie at dei forholda vi peikar på i læringspunkta, fekk negative konsekvensar for handteringa eller utfallet. Men ein kan ikkje sjå bort frå at dei ved eit alvorlegare scenario, som var nær ved å inntreffe, kunne fått større konsekvensar. Dei gjennomførte tiltaka var i stor grad tilstrekkelege slik situasjonen utvikla seg, men ein kunne kome på etterskot dersom situasjonen hadde eskalert med grunnstøyting og passasjerar og mannskap på Viking Sky hadde hamna i sjøen. Læringspunkta må vurderast i eit slikt perspektiv.

### 7.2

#### TILRÅDINGAR

Det som gjekk bra under handteringa, er nærare skildra i hovudteksten og er også oppsummert i samandraget. I det følgjande gjev vi ei tabellmessig oversikt over læringspunkta innanfor dei ulike områda med korte grunngevingar og tilhøyrande tilrådingar om oppfølgingstiltak, og forslag til ansvarlege for oppfølginga.

LÆRINGSPUNKT	BAKGRUNN/GRUNNGJEVING	TILTAK	ANSVAR
<b>Førebygging og beredskap</b>			
1. Plan for masseevakuering ("Mass rescue Operations")	Noreg har ikkje eit nasjonalt planverk for "Mass rescue Operations"  Ein slik plan vil vere grunnlag for samhandling mellom hrS og andre aktørar	Utarbeide plan for masseevakuering	HRS
2. Nasjonal øving med samvirke mellom fleire aktørar i stor redningsaksjon	Sjeldan at eit så omfattande samvirke blir aktivert  Behov for å styrkje koordinering, situasjonsforståing og informasjonsdeling	Gjennomføre større redningsøving med noko av det same aktørbiletet som i Viking Sky-hendinga	JD, DSB, HRS
<b>Varsling</b>			
3. Tilstreккеleg dekningsområde for mayday relay	Mayday relay dekte eit mindre område enn mayday  Ved eit større dekningsområde kunne ein nådd fleire aktuelle slepebåtar	Syte for at mayday relay dekkjer eit tilstrekkeleg stort geografisk område ved framtidige hendingar	HRS, Kystradio
4. Direkte varsling frå politiet til fylkesmannen	Fylkesmannen vart ikkje varsla av politiet innleiingsvis, men som medlem av redningsleiinga i IrS noko seinare i hendinga  Dialog mellom politiet og FMMr om dette i etterkant	Etablere rutinar for direkte varsling av fylkesmannen ved store hendingar	Politiet, fylkesmannen
5. Tidleg varsling av medlemene i redningsleiinga ved LRS	Relativ sein varsling av medlemene i redningsleiinga ved LRS  Kjennskap til hendinga og høve til å be om innkalling av redningsleiinga	Etablere rutinar for tidleg varsling av medlemene i redningsleiinga	Politiet
<b>Organisering</b>			
6. Låg terskel for å etablere stab hos politimeisteren og innkalle redningsleiinga ved LRS	Full stab vart ikkje etablert, noko som vart etterlyst av andre aktørar og internt i politiet  Redningsleiinga ved LRS ble etablert, men noko seint  Signal om alvorsgraden ved hendinga og mobilisering av ressursar for andre aktørar	Seinke terskel for å etablere stab hos politimeisteren og redningsleiinga ved LRS  Øve desse elementa	Politiet  Politiet
7. Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsleiing	Politiet ikkje med i HRS redningsleiing  Politiet viktig samvirkepartnar  Kommunikasjon mellom HRS og politiet	Syte for at POD deltek i HRS redningsleiing	HRS, POD

## OPPSUMMERING OG TILRÅDINGAR

LÆRINGS-PUNKT	BAKGRUNN/GRUNNGJEVING	TILTAK	ANSVAR
<b>Maritim innsats</b>			
8. Betre oversikt over slepebåtar	HRS-SN sakna enklare tilgjengeleg kunnskap om slepebåtane  Eit betre grunnlag for planlegging av slepebåtinnsetsen	Oppgradere Felles ressursregister (FRR)  Styrkje fagkompetansen i HRS på slepebåtoperasjonar  Liaison frå slepebåtselskap i HRS	HRS, Kystverket, Kystvakta  HRS  HRS
9. Plan for bruk av slepebåtar	HRS-SN overlét slik planlegging til losane og mannskapa på fartøya  Burde involvert seg sterkare i planlegging av denne delen av redningsaksjonen	Oppgradere Felles ressursregister (FRR)  Liaison frå slepebåt-selskap i HRS	Kystverket  HRS
<b>Helikopterredning</b>			
10. Konsept for luftkoordinering	Møre approach hjelpte til med luftkoordinering av redningshelikoptera utan å ha spesifikk ACO-kompetanse <sup>86</sup>  Slik kompetanse er ein avgrensa ressurs  Luftkoordinering kan gå føre seg frå ulike lokasjonar	Vidareutvikle eit konsept for luftkoordinering  Syte for nødvendig sambandsdekning for heile landet  Kompetanseheving på ACO-funksjonen	HRS, Avinor  KMD, SD, JD  HRS, Avinor
11. Effektiv fylling av drivstoff	Tankbil ved Brynhallen effektiviserte helikopterredninga  Denne løysinga vart improvisert	Vurdere å etablere ordning for slike tiltak  Oppretthalde nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff på flyplassar	HRS  SD, JD
<b>Mottakssenter</b>			
12. Mottakssenteret – eit godt døme til etterfølging	Mottakssenteret i Brynhallen fungerte bra med tanke på etablering, organisering og drift	Vurdere å systematisere røynslene frå mottakssenteret til bruk ved komande hendingar	Politiet, kommunar
13. Robust system for registrering av evakuerte	Registrering vart improvisert  Mangla tilpassa IT-verktøy  Feilkjelder og avgrensa høve til deling av informasjon	Vurdere korleis ein kan etablere eit meir robust system for registrering, som kan nyttast av fleire aktørar og som gjev høve for å dele informasjon	Politiet, helsevesenet, sentrale samvirkeaktørar
<b>Helsemessig handtering</b>			
14. Merking av innsatspersonell	Helsepersonell frå kommunen hadde ikkje tilstrekkeleg merking som viste status  Nødvendig for oversikt og tryggleik	Førebu merking av innsatspersonell ved hendingar	Kommunar

<sup>86</sup> Slik kompetanse tileignar ein seg gjennom "Aircraft Coordinator"-kurs.

LÆRINGSPUNKT	BAKGRUNN/GRUNNGJEVING	TILTAK	ANSVAR
15. Medisinsk registrering av evakuerte	Utfordring med registrering av helsetilstand, medisinbehov og oppfølging av dei evakuerte	Vurdere å etablere eit system for registrering av helsestatus for ramma i hendingar, sjå i smh. læringspunkt 12	Helsevesenet
<b>Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling</b>			
16. Eit felles situasjonsbilete	Fleire opplevde mangelfull kommunikasjon og informasjonsdeling  Krevjande å etablere ei felles situasjonsforståing  Ulike kommunikasjons-plattformer, sjå læringspkt. 17	Styrkje kapasiteten i HRS til kommunikasjon og informasjonsdeling	JD, HRS
17. Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter	Mottakssenteret sakna informasjon om status for evakuerte som kom inn med helikopter	Styrkje kapasiteten i HRS til kommunikasjon og informasjonsdeling	JD, HRS
18. Felles kommunikasjons-plattformer	VHF Air, maritim VHF, Naudnett og mobiltelefon vart nytta  Ulike plattformer gjorde kommunikasjonen vanskeleg mellom nokre av aktørane	Vurdere om fleire aktørar bør skaffe seg naudnett, primært private redningshelikopter og kommunar  Utvikling av felles sambandsreglement for Naudnett	JD, DSB, HRS, CHC, kommunar  POD, Helsedirektoratet, DSB, Forsvaret, HRS
19. Felles forståing for samvirke og samordning	Avgrensingar i felles forståing av samvirke i redningsaksjonar og breiare samordning  Ulike oppfatningar om DSBs samordningsrolle og samvirkekonferansar i forhold til HRS redningsleiing	Avklare og skape sterkare felles forståing for roller, ansvar og grensesnitt  Unnlate å setje i verk samvirkeaktivitetar som forstyrrar redningsaksjonen  Gjennomføre øvingar der desse elementa inngår, jf. læringspunkt 2	DSB, HRS  Fleire  DSB, HRS
20. Tydeleg kommunisering av katastrofepotensial	Katastrofepotensial i verstefallsscenario underkommunisert i skriftleg situasjonsrapportering	Leggje vekt på å kommunisere skadepotensial på ein tydeleg måte	JD, DSB, HRS, POD, fylkesmannen
<b>Pårørande- og mediehandtering</b>			
21. Planlegging av pårørandetelefoncenter	Det vart ikkje etablert eit pårørandetelefoncenter  Stort behov for eit pårørandetelefoncenter ved ei eskalering av hendinga	Klargjere organisering av handtering av pårørandeforespurnader	Politiet
22. Oppretting av pressesenter	Det vart ikkje oppretta eit pressesenter  Eit pressesenter ville gjeve meir "arbeidsro" for anna handtering	Etablere pressesenter ved framtidige store hendingar	Politiet

## 7.3

### OPPFØLGING

Det er viktig å sikre eit størst mogleg læringsutbyte etter ei hending som Viking Sky ved at evalueringa blir følgd opp. Vi tilrår at evalueringa blir følgd opp etter ei viss tid (til dømes eitt år), og at hovudfokuset er på korleis aktørane har følgd opp læringspunktane og dei tilrådde tiltaka.

Krav til oppfølging av funn og læringspunkt er eit fokusområde i Meld. St. 10 (2016-2017) *Risiko i et trygt samfunn*. Her framhevar ein behovet for ein tiltaksplan og rapportering i samsvar med denne. Evalueringa av Viking Sky-hendinga er omfattande og har munna ut i over 20 læringspunkt med tilhøyrande tilrådingar om tiltak som peikar på eit breitt spekter av ansvarlege aktørar. Vidare konkretisering av tiltak er nødvendig, og må gjerast av dei ansvarlege verksemdene.

Regjeringa har vedteke at det skal setjast ned eit utval som skal vurdere sjøtryggleiks- og beredskapsmessige utfordringar knytte til den aukande cruisetrafikken i norske farvatn.<sup>89</sup> JD viser til at "Viking Sky-hendelsen påminnet oss alle om det enorme omfanget en alvorlig hendelse med et cruiseskip kan ha". Utvalet skal skaffe seg eit kunnskapsgrunnlag blant anna basert på evalueringar frå hendingar. Denne evalueringa vil dermed inngå i dette kunnskapsgrunnlaget.

Utvalet skal leggje vekt på å identifisere risikoreduserande tiltak, dvs. både sannsyns- og konsekvensreduserande tiltak. Evalueringa vår vil særleg kunne gje innspel til konsekvensreduserande tiltak, då ho omhandlar handteringa av hendinga (til sjøs og på land). At det er nødvendig å sjå nærare på sannsynsreduserande tiltak, har vorte peika på av fleire av dei aktørane vi har møtt gjennom evalueringsprosessen. Likevel ligg slike tiltak utanfor vårt mandat.

### KJELDER

Justis- og beredskapsdepartementet:  
LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (sivilvernlova).

Justis- og beredskapsdepartementet:  
LOV-1995-08-04 nr. 53 om politiet (Politilova).

Justis- og beredskapsdepartementet:  
LOV-1994-06-24 nr. 39 om Lov om sjøfarten (Sjølova).

Justis- og beredskapsdepartementet:  
FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt.

Justis- og beredskapsdepartementet:  
FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (Samfunnstryggleiksinstruks).

Justis- og beredskapsdepartementet:  
FOR-2005-06-24 nr. 688: Instruks for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps koordinerende roller.

Justis- og beredskapsdepartementet:  
FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks).

Justis- og beredskapsdepartementet:  
Redningstenesta – Instruks til politimester for Hovedredningssentralen Sør-Norge, 05.11.2015.

Justis- og beredskapsdepartementet:  
Redningstenesta – Instruks til politimester for lokal redningssentral, 05.11.2015.

Justis- og beredskapsdepartementet:  
Mandat for redningsledelsene ved lokale redningssentraler, 5. november 2015.

Justis- og beredskapsdepartementet:  
FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

<sup>89</sup> Pressemelding frå Justis- og beredskapsdepartementet 14.12.2019.



Justis- og beredskapsdepartementet:

FOR-2019-12-06 nr. 1740: *Organisasjonsplan for redningstenesta.*

Justis- og beredskapsdepartementet:

*Håndbok for redningstjenesten. Systembeskrivelse – prinsipper – verdier, datert 24. september 2018.*

Justis- og beredskapsdepartementet:

*Tildelingsbrev 2019. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 31.12.2018.*

Helse- og omsorgsdepartementet:

LOV-2000-06-23 nr. 56 *om helsemessig og sosial beredskap (Helseberedskapslova).*

Helse- og omsorgsdepartementet:

LOV- 2011-06-24 nr. 30 *om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstenestelova).*

Helse- og omsorgsdepartementet:

LOV-1999-07-02 nr. 61 *om spesialisthelsetjenesten m.m. (Spesialisthelsetenestelova).*

Helse- og omsorgsdepartementet:

*Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014.*

Forsvarsdepartementet:

LOV-1997-06-13 nr. 42 *om Kystvakten (Kystvaktlova).*

Politidirektoratet:

*Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.*

Politidirektoratet:

*Veileder - Politiets håndtering av pårørende og evakuerte ved store hendelser, august 2014.*

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap:

*DSBs retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018.*

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap:

*Analyse av krisescenarioer 2019, DSBs scenarioanalyser het t.o.m. 2016 "Nasjonalt risikobilde" DSB har utgitt risikoanalyser av scenarioer siden 2011.*

Hovedredningssentralen: *Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, november 2018.*

Accident Investigation Board Norway:

*Interim report 12. November 2019 on the investigation into the loss off propulsion and the near grounding of Viking Sky, 23 March 2019.*

International Maritime Organization (IMO):

*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual.*

International Maritime Organization (IMO):

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1 November 1974.*

International Maritime Organization (IMO):

*International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 27. April 1979.*

International Maritime Organization (IMO) and the

International Civil Aviation Organization (ICAO): *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Vol I, II og III.*

Swedish, Finnish and Danish JRCC/SAR-officials:

*International Manual for Aircraft Coordinator (Baltic ACO manual).*



---

## Vedlegg

---

1. Formelt grunnlag og ansvarsfordeling
2. Takkebrev

## VEDLEGG 1: FORMELT GRUNNLAG OG ANSVARSFORDELING

### FORMELT GRUNNLAG

#### INSTRUKS FOR DEPARTEMENTA SITT ARBEID MED SAMFUNNSTRYGGELEIK (SAMFUNNSTRYGGELEIKSINSTRUKSEN)

Føremålet med instruksjonen er å styrkje evna samfunnet har til å førebyggje kriser og til å handtere alvorlege hendingar gjennom eit heilskapleg og koordinert arbeid med samfunnstryggeleik. Instruksjonen<sup>90</sup> presiserer krava til departementa sitt arbeid med samfunnstryggeleik. Forsvarsdepartementet og forsvarssektoren er berre omfatta av delar av instruksjonen.<sup>91</sup> Det blir stilt krav om at det enkelte departement varetek ansvaret for krisehandtering innanfor eigen sektor, også som eventuelt leiardepartement, og er i stand til å stø opp om handteringa i andre departement.

JD er fast leiardepartement ved sivile nasjonale kriser med mindre anna blir bestemt. Leiardepartementet har ansvaret for å koordinere handteringa av krisa på departementsnivå.

#### ORGANISASJONSPLAN FOR REDNINGSTENESTA<sup>92</sup> OG HANDBOK FOR REDNINGSTENESTA

Organisasjonsplan for redningstenesta fastset organisering av og rutinar for samarbeid i redningstenesta, leiing, koordinering, ansvar og oppgåver. Føremålet er å vareta ei integrert redningsteneste på land, i sjø og i luft basert på eit samvirke mellom offentlege, frivillige og private aktørar. Planen er fastsett med heimel i politilova (§ 27).

Redningsteneste er definert som:

*“offentlig organisert øyeblikkelig innsats fra flere samvirkepartnere for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivarettatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak. Redningstjenesten utøves som et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personer, under ledelse og koordinering av to hovedredningssentraler og underordnede lokale redningssentraler”.*<sup>93</sup>

I dette ligg det to vilkår:

- Hendinga skal vere av ein karakter som krev innsats frå samvirkeaktørar utover det som blir handtert av “særskilt oppretta organ” eller med “særskilte tiltak”.
- Redningsaksjonen skal vere leidd og koordinert av hovudredningssentralane (HRS) eller lokal redningssentral (LRS).

<sup>90</sup> FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnstryggeleiksinstruksjonen).

<sup>91</sup> FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnstryggeleiksinstruksjonen), pkt. III, V og VIII. Punkt IV i instruksjonen gjeld så langt det passar og ikkje anna er bestemt.

<sup>92</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

<sup>93</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

JD har gjeve nærare instruksar og mandat for utøving av redningstenesta i:

- Instruks til politimeister for Hovudredningsentralen Sør-Noreg.
- Mandat for redningsleiinga ved Hovudredningsentralen Sør-Noreg og Hovudredningsentralen Nord-Noreg.
- Instruks til politimeister for lokal redningsentral.
- Mandat for redningsleiinga ved lokale redningsentralar.

Noreg har også internasjonale forpliktingar for sjø- og luftredningstenesta regulert gjennom internasjonale overenskomstar som Noreg er part i, blant anna *SAR-konvensjonen* (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979) og ICAO- konvensjonen (Convention on International Civil Aviation 1944).

Det er også utarbeidd ei handbok for redningstenesta<sup>94</sup>. Denne byggjer på organisasjonsplan for redningstenesta og beste kunnskap frå dei ulike fagfeltene i redningstenesta. Handboka gjev ei overordna skildring av roller, ansvar og oppgåver i redningstenesta.

## REDNINGSLEIING FRÅ HOVUDREDNINGSENTRALEN (HRS) OG REDNINGSLEIING FRÅ LOKAL REDNINGSSENTRAL (LRS)<sup>95</sup>

### HRS

Kvar av dei to hovudredningsentralane består av ei redningsleiing, sett saman av dei sentrale samvirkepartnarane og med politimeistrane med ansvar for Bodø og Stavanger som leiarar. Dei statlege sentrale samvirkepartnarane i redningsleiinga skal bestå av representantar for Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, Helsedirektoratet og DSB. Følgjande blir tilbydd å delta i redningsleiinga på nærare fastsett måte ved JD: Representantar for Avinor, Telenor Maritim Radio, Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum og Redningsselskapet

Når redningsleiinga er kalla inn, leier og koordinerer redningsleiinga redningsaksjonane på overordna nivå. Medlemene av redningsleiinga handlar etter fullmakt frå sine respektive departement eller føresette. Ansvaret og oppgåvene redningsleiinga har, er regulert i eit eige mandat ved JD.

Redningsleiinga skal elles bidra til å utvikle den samverkande redningstenesta. Dei skal møtast jamleg for å gjennomgå verksemda ved hovudredningsentralen, og for å planleggje og leggje fram forslag til JD om eventuelle tiltak for redningstenesta.

### LRS

Den lokale redningsentralen består av ei lokal redningsleiing sett saman av dei viktigaste samvirkepartnarane innanfor landredning, med politimeisteren som leiar. Dei statlege samvirkepartnarane i redningsleiinga skal vere sett saman av representantar for Helsedirektoratet, Kystverket (der det er relevant), Forsvaret, Sivilforsvaret, og fylkesmannens beredskapsorganisasjon. Følgjande blir tilbydd å delta i redningsleiinga på nærare fastsett måte ved JD: Avinor (eventuelt anna lokal luftfartsmyndigheit), brann- og redningstenesta og FORF. Utover dette kan det, føresett tilstrekkeleg avtalegrunnlag og godkjenning frå hovudredningsentralane, gjerast lokale tilpassingar i samansetninga av den lokale redningsleiinga.

Når redningsleiinga er kalla inn, leier og koordinerer redningsleiinga redningsaksjonane på overordna nivå. Medlemene av redningsleiinga handlar etter fullmakt frå sine respektive departement, relevant lokal styresmakt og føresette. Ansvaret og oppgåvene redningsleiinga har, er regulert i eit eige mandat.

<sup>94</sup> Håndbok for redningstjenesten: Systembeskrivelse – prinsipper – verdier, Hovedredningsentralen, 2018.

<sup>95</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

## VEDLEGG

Redningsleinga skal elles bidra til å utvikle den samverkande redningstenesta. Dei skal møtast jamleg for å gå gjennom lokal verksemd ved redningssentral, og for å planleggje og leggje fram forslag om eventuelle tiltak for redningstenesta. Forslaga skal sendast til den aktuelle hovudredningssentralen eller eventuelt til JD via hovudredningssentralen.

### FYLKESMANNENS SAMFUNNSTRYGGLEIKSINSTRUKS

FMMR har eit overordna ansvar for det heilskaplege arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i fylket. Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks<sup>96</sup> gjev retningslinjer for fylkesmannen sitt arbeid med samfunnstryggleik og beredskap, og for fylkesmannen si samordning av krisehandtering ved uønskte hendingar.

Gjennom instruksen blir fylkesmannen pålagd:

- Å samordne, halde oversikt over og informere om arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i Møre og Romsdal (fylkesROS).
- Å rettleie og vere pådrivar for eit målretta og systematisk arbeid med samfunnstryggleik og beredskap i Møre og Romsdal.
- Å oppnemne og leie eit fylkesberedskapsråd.
- Eit ansvar for eigenberedskap gjennom å ha ein førebudd og øvd kriseorganisasjon.
- Eit ansvar for regional samordning ved handtering av uønskte hendingar.

Føremålet med instruksen er å leggje til rette for samordning og samarbeid for å styrkje samfunnstryggleiksarbeidet. Samordninga gjeld i alle delar av samfunnstryggleikskjeda: kunnskap, førebygging, beredskap, handtering, gjenoppretting og læring. Samarbeid med regionale aktørar er vesentleg i dette arbeidet.

For Fylkesmannen i Møre og Romsdal tyder dette at embetet skal ha oversikt over risiko og sårbarheit ved å utarbeide ein risiko- og sårbarheitsanalyse for Møre og Romsdal (fylkesROS) i nært samarbeid med regionale aktørar i fylket.

På bakgrunn av fylkesROS skal det utarbeidast ein fireårig oppfølgingsplan. Planen skal skildre kva ansvar fylkesmannen har for oppfølginga av funn i ROS-analysen og fylkesmannen si pådrivarrolle i oppfølginga overfor andre samfunnstryggleiksaktørar.

Beredskapsrådet i Møre og Romsdal består i dag av følgjande verksemder: Avinor, Bane NOR, Fiskeridirektoratet – Region Møre og Romsdal, Møre og Romsdal HF, Kartverket Molde, Kraftforsyninga sin beredskapsorganisasjon (KBO, KS Møre og Romsdal, Kvinnens frivillige beredskap, Møre bispedømme, Kystverket Midt-Noreg, Mattilsynet, Møre og Fjordane HV-distrikt 11, Møre og Romsdal 110-sentral, Møre og Romsdal fylkeskommune, Møre og Romsdal Raude Kross, Møre og Romsdal Sivilforsvarsdistrikt, NAV Møre og Romsdal, NHO Møre og Romsdal, NRK Møre og Romsdal, NVE - Region Midt, NVE - Region Vest, Møre og Romsdal politidistrikt, Redningsselskapet Møre og Romsdal, Statens Vegvesen - Møre og Romsdal, Telenor.

Fylkesmannen leier beredskapsrådet. Fylkesmannen har også ansvar for å sikre ein eigenberedskap gjennom å ha oppdaterte og funksjonelle beredskapsplanar og ein kriseorganisasjon som blir øvd jamleg.

<sup>96</sup> FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehandtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks).

Ved uønskede hendinger skal fylkesmannen "på regionalt nivå samordne den sivile krisehåndteringen, og mellom sivile og militære myndigheter, for å sikre optimale løsninger i samarbeid med berørte aktører, og i samsvar med gitte instruks, retningslinjer og lover. Når uønskede hendelser er varslet eller har oppstått, skal fylkesmannen og berørte politimestere umiddelbart etablere gjensidig kontakt for å vurdere situasjonen."<sup>97</sup>

### **Retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal**

Som ein del av krisehåndtering i Noreg, blir også situasjonsrapportering til overordna styresmakt sett i verk. Situasjonsrapporteringa har som føremål å halde overordna styresmakt oppdatert på situasjonsutviklinga og å løfte relevante problemstillingar. *Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks* skildrar ei rapporteringslinje frå kommune til fylkesmann, vidare til DSB og endeleg til JD. Rapporteringslinja blir kalla samordningskanal, og skal gje eit heilskapleg bilete av situasjonen med fokus på samfunnskonskvensar. Linja kjem i tillegg til den rapporteringa som skjer i fagkanal, det vil seie frå underordna til overordna organ innanfor kvar enkelt sektor.<sup>98</sup>

### **SIVILVERNLOVA**

Føremålet med lova er å verne liv, helse, miljø, materielle verdiar og kritisk infrastruktur ved bruk av ikkje-militær makt når riket er i krig, når krig trugar, når sjølvstendet eller tryggleiken til riket er i fare, og ved uønskede hendinger i fredstid.

*Sivilvernlova*<sup>99</sup> slår fast at ein kommune pliktar å utarbeide ein heilskapleg risiko- og sårbarheitsanalyse. Risiko- og sårbarheitsanalysen skal leggjast til grunn for kommunen sitt arbeid med samfunnstryggleik og beredskap, inkludert ved utarbeiding av planar etter *plan- og bygningslova*. Risiko- og sårbarheitsanalysen skal oppdaterast i takt med revisjon av kommunedelplanar, jf. *plan- og bygningslova* § 11-4 første ledd, og elles ved endringar i risiko- og sårbarheitsbiletet. Med utgangspunkt i risiko- og sårbarheitsanalysen skal kommunen utarbeide ein beredskapsplan.

Beredskapsplanen skal innehalde ei oversikt over kva for tiltak kommunen har førebudd for å handtere uønskede hendinger. Som eit minimum skal beredskapsplanen innehalde ein plan for kriseleinga i kommunen, varslingslister, ressursoversikt, evakueringsplan og plan for informasjon til befolkninga og media. Beredskapsplanen skal vere oppdatert og reviderast minimum éin gong i året. Kommunen skal syte for at planen blir jamleg øvd.

*Sivilvernlova* fastset også Sivilforsvaret sine oppgåver, som er å planleggje og setje i verk tiltak for vern av sivilbefolkninga, miljø og materielle verdiar. Sivilforsvaret skal blant anna hjelpe naud- og beredskapssetatane med personell og materiell i samband med skadeførebyggjande og skadeavgrensande tiltak. Vidare leie redningsinnsats på skadestaden og ha ordensmynde når naudetatar gjeve slikt mynde ikkje er til stades. Mynde etter denne føresegna skal så langt det er mogleg, utøvast i samråd med politiet.

### **FORSKRIFT OM KOMMUNAL BEREDSKAPSPLIKT**

*Forskrift om kommunal beredskapsplikt*<sup>100</sup> skal sikre at kommunen varetek tryggleiken for befolkninga. Kommunen skal jobbe systematisk og heilskapleg med samfunnstryggleiksarbeidet på tvers av sektorar i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdiar.

Plikta omfattar kommunen som styresmakt innanfor sitt geografiske område, som verksemd og som pådrivar overfor andre aktørar.

<sup>97</sup> FOR-2015-06-19 nr. 703, Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnstryggleiksinstruks), kap. IX.

<sup>98</sup> DSB sine retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018.

<sup>99</sup> LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (sivilvernlova).

<sup>100</sup> FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt.

## VEDLEGG

### HELSEBEREDSKAPSLOVA

Føremålet med *helseberedskapslova*<sup>101</sup> er å verne om liv og helse i befolkninga og bidra til at nødvendig helsehjelp, helse- og omsorgstenester og sosiale tenester kan tilbydast befolkninga under krig, ved kriser og katastrofar i fredstid.

*Helseberedskapslova* fastset at kommunar, fylkeskommunar, regionale helseføretak og staten pliktar å utarbeide ein beredskapsplan for dei helse- og omsorgstenestene eller sosialtenestene dei skal syte for eit tilbod av eller er ansvarlege for. Kommunar skal også utarbeide beredskapsplan for oppgåvene sine etter folkehelselova kapittel 3. Beredskapsplanen skal også omfatte tenester som etter lov eller avtale blir tilbydde av private verksemder som ein del av dei respektive tenestene. Det skal også i nødvendig utstrekning utarbeidast delplanar for aktuelle institusjonar og tenestekområde.

### HELSE- OG OMSORGSTENESTELOVA

*Helse- og omsorgstenestelova*<sup>102</sup> fastset at kommunen blant anna skal tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjonar, medrekna blant anna legevakt, heildøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk naudmeldeteneste og psykososial beredskap og oppfølging.

### SPESIALISTHELSETENESTELOVA

*Spesialisthelsetenestelova*<sup>103</sup> fastset dei regionale helseføretaka sitt ansvar for spesialisthelsetenester. Det regionale helseføretaket skal syte for at personar med fast bustad eller opphaldsstad innanfor helseregionen får tilbod om spesialisthelseteneste i og utanfor institusjon, medrekna blant anna akuttmedisinsk beredskap, medisinsk naudmeldeteneste, luftambulanseteneste og ambulanseteneste med bil og eventuelt med båt.

### NASJONAL HELSEBEREDSKAPSPLAN

Føremålet med *Nasjonale helseberedskapsplan*<sup>104</sup> er å gje ei samla oversikt over beredskapen i helse- og omsorgssektoren, inkludert beredskap for ulike sosiale tenester. Planen utgjer grunnlag for helsesektoren si handtering av alle typar kriser og katastrofar.

*Nasjonale helseberedskapsplan* er eit nasjonalt rammeverk for beredskapen i helsesektoren. Planen skildrar lov- og plangrunnlag, aktørane i helseberedskapen, deira rolle, ansvar, oppgåver og ressursar i førebygging, beredskapsplanlegging og krise- og katastrofar.

### KYSTVAKTLOVA

*Kystvaktlova*<sup>105</sup> fastset at Kystvakta skal delta i og gjennomføre søk og redningsaksjonar ved faresituasjonar og ulykker til sjøs, og skal så langt det er mogleg yte bistand til person som er alvorleg sjuk eller skadd eller av andre årsaker er i openberr naud.

<sup>101</sup> LOV- 2000-06-23 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap (Helseberedskapslova).

<sup>102</sup> LOV 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstenestelova).

<sup>103</sup> LOV 1999-07-02 nr. 61 om spesialisthelsetjenesten m.m. (Spesialisthelsetenestelova).

<sup>104</sup> Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014.

<sup>105</sup> LOV 1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktlova).



## POLITILOVA

*Politilova*<sup>106</sup> fastset at det ligg til politiet å setje i verk og organisere redningsinnsats der menneske sine liv eller helse er truga, dersom ikkje eit anna styringsorgan er pålagt ansvaret. I ulykkes- og katastrofesituasjonar ligg det til politiet å setje i verk dei tiltaka som er nødvendige for å hindre fare og avgrense skade. Inntil ansvaret blir overteke av annan myndigheit, skal politiet organisere og koordinere hjelpeinnsatsen.

### Bistand frå Forsvaret

Etter førespurnad kan Forsvaret hjelpe politiet ved ulykker, naturkatastrofar og liknande for å verne liv og helse blant menneske, egedom og for å halde ved lag ro og orden.

## POLITIETS BEREDSKAPSSYSTEM DEL 1 (PBS 1)

*Politiets beredskapssystem* (PBS) er fundamentet for ei einskapleg og effektiv handtering av så vel ordinære som ekstraordinære hendingar og kriser. Systemet skal blant anna bidra til ei koordinert planlegging og innsats. Den viktigaste føresetnaden for å lykkast i felles oppgåveløysing er at beredskapsaktørane har god kunnskap om kvarandre sine roller og ansvar. Politiet må kjenne ansvaret og oppgåvene dei andre aktørane har. Dei andre aktørane må på si side kjenne ansvar og oppgåvene politiet har i denne samanhengen. Eit viktig føremål med PBS I, attåt å gje retningslinjer for politiets beredskapsarbeid, er å skildre dei forskjellige beredskapsaktørane si rolle og ansvar<sup>107</sup>.

Politiets beredskapssystem består av tre delar:

- PBS I: *Retningslinjer for politiets beredskap*. PBS I gjev retningslinjene for politiets beredskapsarbeid.
- PBS II: *Politidirektoratet sine styringsdokument*. Politidirektoratet gjev ut styringsdokument på beredskapsområdet. Desse dannar grunnlaget for politidistrikta sine eigne planar.
- PBS III: *Politidistrikta sine planverk*. Politidistrikta sine planverk skal ta utgangspunkt i føringane i PBS I og II og tilpassast lokale forhold.

## AKTØRAR – ANSVARSFORDELING

### NASJONALT NIVÅ

#### Statsministerens kontor

Statsministerens kontor er felleskontor for Statsrådet og Regjeringa. Kontoret hjelper statsministeren i å leie og samordne Regjeringa sitt arbeid.

#### Justis- og beredskapsdepartementet

JD har samordningsansvar for den sivile tryggleiken i samfunnet og ansvar for tilsynsarbeid gjennom DSB, Nasjonal tryggleiksmyndigheit (NSM) og hovudredningssentralane.

<sup>106</sup> LOV 1995-08-04 nr. 53 om politiet (Politilova).

<sup>107</sup> *Politiets beredskapssystem del I (PBS I): Retningslinjer for politiets beredskap*, datert 1. juli 2011.

## VEDLEGG

### **Krisestøtteeininga**

Krisestøtteeininga er permanent sekretariat for Kriserådet og skal stø leiardepartementa. I ei krise bidreg KSE med kompetanse i form av rådgjeving og fagleg bistand til arbeidet leiardepartementet gjer med samordning og heilskapleg sentral krisehandtering. KSE bemannar sivilt situasjonscenter som stø opp om JD si samordningsrolle med døgnkontinuerleg beredskap og er fast kontaktpunkt for informasjon til og frå departementet ved ekstraordinære hendingar og kriser.

### **Samferdselsdepartementet**

Samferdselsdepartementet sine ansvarsområde inkluderer farleier langs kysten og til dei viktigaste hamnene, statlege fiskerihamner, kystkultur, førebyggjande sjøtryggleik, statleg beredskap mot akutt ureining og sektoransvar for hav- og kystmiljø.

### **Helse- og omsorgsdepartementet**

Helse- og omsorgsdepartementet (HOD) er ansvarleg helsemyndigheit og har overordna ansvar for den akutte helseberedskapen, styring av helseføretaka og lov om helsemessig og sosial beredskap attåt psykososial oppfølging ved kriser. Føremålet med helseberedskapen er å verne liv og helse i befolkninga, og syte for medisinsk behandling, pleie og omsorg til personar som treng det i kriser og krig. Helsedirektoratet er underliggjande verksemd.

### **Nærings- og fiskeridepartementet**

Nærings- og fiskeridepartementet skal fremje norsk næringsliv og handel, og bidra til ei berekraftig forvaltning av fiskeri- og havbruksnæringa. Departementet har også ansvaret for skipsfartspolitik, medrekna skipsfartsberedskapen. Sjøfartsdirektoratet er underliggjande verksemd.

### **Forsvarsdepartementet**

Forsvarsdepartementet er eit regjeringskontor med ansvar for utforming og iverksetjing av norsk trygging- og forsvarspolitik.

### **Utanriksdepartementet**

Oppgåva til Utanriksdepartementet er å arbeide for Noreg sine interesser internasjonalt. Noreg sine interesser er blant anna fastsette av den geografiske plasseringa vår i eit strategisk område, den opne økonomien vår, posisjonen vår som kyststat og forvaltar av store marine ressursar og omfattande eksport av olje og gass.

### **Hovudredningssentralen Sør-Noreg**

Noreg har to hovudredningssentralar, med kvart sitt ansvarsområde. Sentralane har det overordna koordineringsansvaret for all sjø-, luft og landredningsteneste.

Sjø- og luftredningsteneste blir alltid leidd og koordinert direkte frå ein av hovudredningssentralane. Koordineringa av hendingar på land blir i dei aller fleste tilfelle delegert til ein av dei lokale redningssentralane (LRS), etter føringar frå hovudredningssentralen.

HRS-SN er plassert i nærleiken av Stavanger Lufthavn Sola. HRS-SN sitt ansvarsområde går frå Skagerrak og opp til 65 gradar nord. I sør grensar HRS-SN sitt ansvarsområde mot Sverige og Danmark, og i vest mot Storbritannia. Sentralen har også det overordna ansvaret for all redningsteneste på land frå og med Nord-Trøndelag og sørover.

### **Kystradio Sør**

Kystradio Sør, tidlegare Rogaland Radio, er ein kystradiostasjon som er samlokalisert med HRS-SN på Sola og har anlegg på mellombølge og VHF.

### **Sjøfartsdirektoratet**

Direktoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med tryggleik for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utanlandske fartøy i norske farvatn. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljøverndepartementet. Det overordna målet til Sjøfartsdirektoratet er at Noreg skal vere ein attraktiv flaggstat med høg tryggleik for liv, helse, miljø og materielle verdier.

### **Kystverket**

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøtryggleik og beredskap mot akutt ureining. Kystverket arbeider aktivt for ein effektiv og sikker sjøtransport gjennom å vareta behova transportnæringa har for å kunne kome fram og å ha effektive hamner. Kystverket driver førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt ureining, og medverkar til ei berekraftig utvikling av kystsona. Kystverket ligg under Samferdselsdepartementet.

### **Kystvakten**

Kystvakta er ein del av Forsvaret. I fredstid skal Kystvakta fortrinnsvis utføre dei oppgåvene som følgjer av *Kystvaktlova*<sup>108</sup>, blant anna delta i og gjennomføre søk og redningsaksjonar ved faresituasjonar og ulykker til sjøs.

### **Avinor**

Ansvar til Avinor består i å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av flyplassar for sivil sektor, og ei samla fysikringsteneste for sivil og militær sektor.

### **Politidirektoratet**

Politidirektoratet er eit forvaltningsorgan underlagt JD. Direktoratet har ansvaret for fagleg leiing, styring, oppfølging, og utvikling av politidistrikta og særorgana i politiet.

### **330 skvadron**

330 skvadron er ein del av Luftforsvaret i Noreg, og er underlagt Redningshelikoptertenesta. 330 skvadron er operatør av statens redningshelikopter og har som hovudoppgåve å gjennomføre søk- og redningsoppdrag, med ambulanseflyging, katastrofehjelp og spesialoperasjonar som sekundære oppgåver. 330 skvadron har fem avdelingar plassert i Banak, Bodø, Ørland, Sola og på Rygge.

### **Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap**

Oppgåva til DSB er bl.a. å stø opp om JD i departementet si generelle samordningsrolle på samfunns-tryggleiksområdet.<sup>109</sup> Direktoratet er også fagmyndigheit på brannområdet, der brannvesenet er ein sentral aktør i redningstenesta.

Under hendingar hentar fylkesmannen inn rapportar frå alle involverte kommunar og delt informasjon frå relevante regionale aktørar. Fylkesmannen samanstiller informasjonen og utarbeider ein heilskapleg regional situasjonsrapport som blir send til DSB. DSB samanstiller situasjonsrapportane frå alle involverte fylkesmenn og sender dette saman med eigne vurderingar til JD ved KSE.<sup>110</sup>

### **Sivilforsvaret**

Sivilforsvaret er til for å beskytte sivilbefolkninga. I fredstid bidreg Sivilforsvaret med ekstra mannskap og utstyr når naud- og beredskapsetatane treng støtte ved større ulykker og naturkatastrofar. Sivilforsvaret er organisert som ein del av DSB.

<sup>108</sup> LOV 1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktlova).

<sup>109</sup> FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap (Samfunnstryggleiksinstruksen).

<sup>110</sup> DSB sine retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018.

## VEDLEGG

### **Statens havarikommisjon for transport**

Havarikommisjonen er eit forvaltningsorgan med ansvar for å undersøkje ulykker og hendingar innanfor luftfart, vegtrafikk, sjøfart og jernbane (medrekna også sporvegar og T-bane). Undersøkingane har til føremål å forbetre tryggleiken og førebyggje ulykker innanfor transportsektoren. Kommisjonen tek ikkje stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar.

### REGIONALT OG LOKALT NIVÅ

#### **Fylkesmannen i Møre og Romsdal**

FMMR er statens representant i fylket og er eit viktig bindeledd mellom kommunane og sentrale styresmakter.

Fylkesmannen kan i ein del tilfelle ta eit samordningsansvar for krisehandteringa på regionalt nivå, for å sikre gode og samordna løysingar mellom aktørane. Fylkesberedskapsrådet er eit viktig forum for å vareta samordningsansvaret. I rådet deltek leiarar av offentlege beredskapsetatar, kommunar, næringsliv og frivillige organisasjonar.

#### **Møre og Romsdal politidistrikt og lokal redningsentral**

Politimeisteren i MRPD leier LRS og redningsleinga i tråd med *Organisasjonsplan for redningstenesta*.<sup>111</sup> Føremålet med planen er å vareta ei integrert redningsteneste basert på nasjonal dugnad og samvirke mellom offentlege, frivillige og private aktørar.

*Politi- og lensmannsetaten* består av Politidirektoratet og er delt inn i 12 politidistrikt. Politiet skal bl.a. yte borgarane hjelp og tenester i faresituasjonar, i lovbestemte tilfelle og elles når forholda tilseier at bistand er påkravd og naturleg.<sup>112</sup> Politidistrikta representerer også LRS innanfor redningstenesta sin organisasjon.

#### **Helse Møre og Romsdal HF**

Helse Møre og Romsdal HF er et helseforetak med ansvar for den offentlige spesialisthelsetjenesten i Møre og Romsdal.

Helseføretaket har i normalberedskap kapasitet for å handtere ulike hendingar som t.d. trafikkulykker. Når hendinga overstig normal kapasitet ved sjukehus og i ambulansetenesta, blir ekstra ressursar mobilisert i samsvar med prosedyrar og ev. beredskapsplanar.

#### **Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt**

Sivilforsvaret i Møre og Romsdal er ein viktig aktør i arbeidet med å gjere samfunnet sikkert, både i det daglege og når det skjer uønskte hendingar. Sivilforsvaret er trenar og har utstyr slik at det kan stø politiet, brannvesen og medisinsk personell ved større ulykker og naturkatastrofar.

#### **Møre og Fjordane Heimevernsdistrikt 11**

Distriktet omfattar Møre og Romsdal fylke og nordlege delar av Sogn og Fjordane. Sjef HV-11 har det lokale territoriale ansvaret, som omfattar den militære forsvarsberedskapen, bistand til det sivile samfunnet og leiging av militære operasjonar på vegner av Forsvarets operative hovudkvarter (FOH).

#### **Kommunene (Fræna, Molde og Kristiansund)**

Kommunane har eit grunnleggjande ansvar for å vareta tryggleiken til befolkninga. Dette omfattar viktige oppgåver både knytte til førebygging og beredskap.

<sup>111</sup> FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstenesta.

<sup>112</sup> LOV 1995-08.04 nr. 53 om politiet (Politilova).

**FRIVILLIGE AKTØRAR****Møre og Romsdal Raude Kross**

Raudekrossen er verdas største humanitære nettverk. Føremålet til organisasjonen er å oppdage, hindre og lindre menneskeleg naud og lidning.

**Frivillige organisasjoners redningsfaglige Forum (FORF)**

FORF er eit samarbeidsorgan for frivillige redningsorganisasjonar i Noreg. Hovudføremålet er å betre kvaliteten på norsk redningsteneste og vere eit samarbeidsorgan mot Justisdepartementet.

**Norsk Folkehjelp**

Norsk Folkehjelp er den humanitære solidaritetsorganisasjonen for fagrørsla. Målet til organisasjonen er menneskeverd og like rettar for alle, uansett kjønn, handikap, etnisk tilhøyrslø, religion, alder, seksuell legning eller sosial status.

**Redningsselskapet**

Redningsselskapet er ein frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som har tre føremål: redde liv, førebyggje og berge verdier.

**Norske kvinners sanitetsforening**

Norske Kvinners Sanitetsforening (NKS) er den største kvinneorganisasjonen i Noreg med 41 000 medlemmer. Sidan etableringa i 1896 har organisasjonen jobba for dei som treng bistand i samfunnet og retta den frivillige innsatsen der behovet er størst.

**Idrettslaget Bryn**

Idrettslaget Bryn (stifta 24. juli 1949) er eit idrettslag frå Fræna kommune i Møre og Romsdal, som driv med fotball, handball og friidrett. Eig Brynhallen.

**PRIVATE AKTØRAR****Wilhelmsen Ship Management AS**

Wilhelmsen Ship Management er teknisk driftsansvarlig for Viking Sky.

**CHC Helikopter Service**

CHC Helikopter Service AS er eit av dei leiande helikopterselskapa i verda og den største helikopteroperatøren på norsk kontinentalsokkel. Selskapet har operert for den norske offshore-verksemda sidan 1966 og flyg ca. 700 000 passasjerar årleg til, frå og mellom oljeinstallasjonane på sokkelen.

**Equinor**

Equinor er den største operatøren på norsk sokkel, blant verdas største offshoreoperatørar, og ein stadig viktigare aktør innanfor fornybar energi.

**Aviation Fuelling Services Norway (AFSN)**

Aviation Fuelling Services Norway AS leverer og fyller flydrivstoff på 14 lufthamner i Noreg.

## VEDLEGG 2: TAKKEBREV

Debattinnlegg i Bergens Tidende  
Publisert 27. mars 2019  
Forfatter: Chris Rickard, Rayleigh, Storbritannia

*Innlegget ble først publisert på nettstedet Reddit, og ble gjengitt med skribentens tillatelse. Bergens Tidende har oversatt teksten fra engelsk.*

**Først: Landet deres** forbløffet oss med sin skjønnhet på vår ferd gjennom byene, kystlinjen og fjellene, og vi lot oss skjemme bort av maten, kulturen og gjestfriheten. Likevel var det bare i løpet av den verste opplevelsen i livet vårt, at vi virkelig forsto og verdsatte hvor fantastisk det norske folk er.

Vi var så heldige at vi var blant de første 100 personene som ble heist opp fra Viking Sky til et helikopter, og fra vårt første møte med redningsfolkene visste vi at alt kom til å gå bra. Mannskapet på redningshelikopteret var så imponerende med sin profesjonalitet og stå på-vilje – midt i det som virket som en endeløs redningsaksjon. De passet på at vi var trygge og uskadde og ga klare instruksjoner om hva vi skulle gjøre. Selv om vi ble presset sammen som sardiner i helikopteret, var vi bare glade for å ha kommet oss av skipet. Så min første takksigelse går til helikoptermannskapene. Takk!

**Deretter landet vi** ved Røde Kors mottakssenter, og vi ble absolutt forbløffet over hva de hadde klart å samle sammen på så kort tid. Flere titalls ambulanser og busser, hundrevis av mennesker som ventet på at vi skulle ankomme, og sikre at vi var OK. Da vi kom inn, var kjempehyggelige folk fra Røde Kors der for å berolige oss, passe på at vi var uskadet og guide oss til mottakspulten – bemannet av fantastiske politifolk. Etter at vi hadde sjekket inn, var Røde Kors der igjen for å gi oss støtte, pledd, rene, tørre klær og varm drikke til oss alle – mens vi ventet på resten av følget vårt, eller noen som ble undersøkt av det medisinske personellet. Oppmerksomheten deres for at vi skulle ha det bra, ikke bare fysisk, men også psykisk, var utrolig og fikk oss virkelig til å føle oss trygge og godt ivaretatt.

Så min andre takksigelse går til alle folkene på mottakssenteret: Røde Kors, politiet, ambulansfolk, frivillige og alle andre jeg har glemt å nevne – dere var alle fantastiske! Takk!

**Straks vi var tørre**, varme og lappet sammen, ble vi fraktet til Molde, og alt jeg kan si er «wow». Det virket som hver eneste innbygger i den vakre byen deres kom sammen for å hjelpe oss. Igjen var utmerkede Røde Kors der og ventet på oss på hotellet. De passet på at vi var i god form fysisk og psykisk, og sørget for at vi fikk et rom for natten. Staben på Hotel Alexandra var fantastisk. De sørget for at vi fikk et varmt måltid og alt vi måtte behøve. Etter det vi hadde vært gjennom, satte vi stor pris på en varm dusj og en varm seng. Drosjesjåførene i byen var også utrolige. De fraktet oss rundt, selv om mange av oss ikke hadde noen mulighet for å betale dem direkte. Den påfølgende dagen kom Moldes innbyggere igjen sammen for å støtte oss, ved å åpne opp det lokale kjøpesenteret, som normalt er stengt på søndager. Mange av passasjerene hadde bare klærne de gikk i (dynket i saltvann), og her kunne vi skaffe oss rene klær og noen nødvendigheter for de neste dagene. Alle de butikkansatte virket oppriktig glade for å være der og hjelpe oss på fridagen sin, og dette var i sannhet en utrolig fremvisning av medmenneskelighet som vi alle var så takknemlige for. Så til alle innbyggerne i Molde: Takk!

**Min kone ble** lettere skadd på skipet, så vi ble sendt til sykehuset for at hun skulle bli undersøkt. Vi erfarte et norsk helsevesen som var eksemplarisk, og jeg tror virkelig at dette bør være standarden som resten av verden bør måles mot. Alle legene og sykepleierne var så snille, oppmerksomme og omsorgsfulle. Igjen var de enormt oppmerksomme på både fysiske skader og psykisk helse, noe som var så forfriskende å se og gjorde at vi følte vi ble veldig godt ivaretatt. Alle de ansatte var vennlige og fikk oss til å le, selv etter alt vi hadde vært gjennom, og vi kunne komme oss videre etter bare et par timer på sykehuset, med minimal ventetid. Jeg kan ærlig si at dette var et lyst øyeblikk, og vi er så takknemlige. Til alle på Molde sykehus: Takk!

Jeg er sikker på at jeg har glemt noe eller noen her, men forhåpentligvis kan du tilgi meg dette, siden vi ikke har fått mer enn rundt seks timer med søvn de siste dagene. Tusen takk, Norge, vi håper å se dere igjen under bedre omstendigheter.













Direktoratet for  
samfunnstryggleik  
og beredskap

**DSB**  
**Rambergveien 9**  
**Postboks 2014**  
**3103 Tønsberg**

**+47 33 41 25 00**

**postmottak@dsb.no**  
**www.dsb.no**



**/DSBNorge**



**@dsb\_no**



**dsb\_norge**



**dsbnorge**

**ISBN 978-82-7768-513-7 (PDF)**  
**HR 2439**  
**Februar 2020**