

RAPPORT

Evaluering av Viking Sky- hendelsen

31.01.2020



INNHold

Sammendrag	4
1 Innledning	12
1.1 Bakgrunn	12
1.2 Mandat.....	12
1.3 Tolking av mandatet	13
1.4 Oppbygging av evalueringsrapporten	14
2 Metode og prosess	15
3 Formelt grunnlag og involvering	17
3.1 Formelt grunnlag.....	17
3.2 Aktører og involvering.....	20
4 Hendelsesforløpet	24
4.1 Lørdag 23. mars.....	25
4.2 Søndag 24. mars	33
4.3 Dagene etter.....	34
5 Forebygging og beredskap	36
5.1 Oversikt over risiko og sårbarhet	36
5.2 Beredskapsplanverk	37
5.3 Slepeberedskap	37
5.4 Redningshelikopterberedskap	38
5.5 Øvelser	39
6 Håndtering av hendelsen	41
6.1 Varsling	41
6.2 Organisering	43
6.3 Maritim innsats	48
6.4 Helikopterredning.....	52
6.5 Etablering og drift av mottakssenter	56
6.6 Helsemessig håndtering.....	62
6.7 Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling	65
6.8 Pårørende- og mediehandtering.....	75
7 Oppsummering og anbefalinger	78
7.1 Oppsummering	78
7.2 Anbefalinger	78
7.3 Oppfølging	82
Kilder	83
Vedlegg 1. Formelt grunnlag og ansvarsfordeling	86
Vedlegg 2. Takkebrev	96

SAMMENDRAG

Cruiseskipet Viking Sky fikk motorstans og kom i havsnød på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde 23. mars 2019. Skipet unngikk så vidt å grunnstøte, noe som kunne fått katastrofale konsekvenser. Det ble igangsatt et omfattende redningsarbeid og evakuering av passasjerer med helikopter, som foregikk til morgenen dagen etter.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) var lederdepartement under hendelsen, og har gitt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) i oppdrag å evaluere håndteringen av hendelsen. Evalueringen omfatter hele redningsaksjonen, inkludert maritim innsats og helikopterredning, evakuering av personer fra skipet og mottak og håndtering av dem på land.

Årsaken til at skipene (Viking Sky og fraktskipet Hagland Captain) kom i havsnød og mannskapenes håndtering av situasjonen har ikke inngått i oppdraget. Det samme gjelder problemstillinger knyttet til rederienes ivaretagelse av passasjerer og mannskap.

Arbeidet har foregått i dialog med Hovedredningssentralen i Sør-Norge (HRS-SN), og i dialog med Fylkesmannen i Møre og Romsdal (FMRR), Møre og Romsdal politidistrikt/lokal redningssentral (LRS) og de involverte kommunene. DSB har også hentet informasjon og synspunkter fra andre som deltok i redningsarbeidet, blant annet Helse Møre og Romsdal helseforetak (HF), Sivilforsvaret og frivillige organisasjoner.

Evalueringsarbeidet er basert på ulike metoder og kilder, som gjennomgang av relevant dokumentasjon, møter/intervjuer med relevante deltakere og en spørreundersøkelse. En sentral del av dokumentasjonen er aktørenes egne evalueringer, eventuelt presentasjoner av erfaringer.

Evalueringsrapporten vier størst oppmerksomhet til tema og problemstillinger som gjelder flere aktører, og særlig forholdet mellom disse og tverrsektorielle problemstillinger.

En vellykket redningsaksjon og håndtering av de evakuerte

Det er en utbredt oppfatning at redningsaksjonen i forbindelse med Viking Sky-hendelsen var vellykket, både evakueringen av passasjerene fra cruiseskipet og mottaket og håndteringen av dem på land. Evakueringen foregikk under svært krevende forhold, men skjedde uten ulykker eller skader.

Evalueringen bekrefter inntrykket av en vellykket redningsaksjon, en imponerende innsats og et godt samvirke mellom de ulike aktørene. Dette henger sammen med at vi i Norge har en integrert redningstjeneste hvor koordinering, ledelse og samvirke mellom aktører og ressurser er det samme uavhengig av type hendelse (sjø, land eller luft). Dette legger til rette for en rask etablering av et omfattende redningssamvirke ved hendelser.

Et kjennetegn ved håndteringen var at aktørene fant frem til gode løsninger på de aktuelle problemstillingene som oppsto, for eksempel knyttet til etableringen og driften av mottakssenteret i Brynhallen. Ikke alle løsningene var forberedt eller planlagt på forhånd. En del av læringen går derfor ut på å i større grad systematisere eller planlegge slike løsninger.

Noen viktige suksessfaktorer ved håndteringen kan punktvis oppsummeres på følgende måte:

- De fleste aktørene har utarbeidet relevante ROS-analyser, har beredskapsplaner som var dekkende for håndteringen og har gjennomført nyttige øvelser de siste årene
- Det ble gjennomført en omfattende varsling av hendelsen via ulike kanaler
- De fleste aktørene etablerte krisestab, og kriseledelsen ble involvert/holdt orientert
- Redningsledelsene hos HRS-SN og LRS ble etablert

- Det ble gjennomført en vellykket helikopterredningsaksjon
 - 475 personer ble evakuert (466 passasjerer fra Viking Sky og 9 mannskap fra Hagland Captain)
 - Ledet av HRS-SN med bistand fra relevante aktører
 - Effektivt og sikkert rotasjonsmønster for offentlige og private redningshelikoptre
 - Egnede helikopterlandingsplass ved Brynhallen med mulighet for etterfylling av drivstoff via tankbil
- Det ble på kort tid etablert et hensiktsmessig mottakssenter i Brynhallen
 - Rask beslutning om å bruke Brynhallen og effektiv klargjøring
 - Mottakssenter nær hendelsesstedet
 - Stor kapasitet både inne i hallen og utenfor, til personell og materiell
 - God organisering/logistikk og godt samvirke ledet av politiets innsatsleder sammen med innsatslederne for brann og helse
 - Rask mobilisering og helhjertet innsats av Fræna kommune, et stort antall frivillige, samt Heimevernet og Sivilforsvaret
 - De evakuerte opplevde å bli svært godt ivaretatt
 - Triage, førstehjelp og psykososial støtte ble gitt
 - Rask etablering og effektiv bruk av evakuerte- og pårørendesenter i Molde og Kristiansund
- Helse Møre og Romsdal HF tok seg av de som måtte på sjukehus i Molde og Kristiansund
 - Tilstrekkelig antall ambulanser og effektiv transport av evakuerte
 - Rask mobilisering og tilstrekkelig antall dedikert og kvalifisert helsepersonell
- God koordinering og godt samvirke mellom aktørene
 - Godt samarbeid i redningsledelsen i HRS-SN og god kommunikasjon med operasjonsrommet
 - God dialog mellom HRS-SN og LRS
 - DSBs samvirkekonferanser og FMMRs samvirkemøter ble opplevd som nyttige av flere aktører
 - Godt samarbeid mellom kommunene og med FMMR
 - Nyttig situasjonsrapportering på ulike nivåer

Læringspunkter og anbefalinger

Samtidig er det læringspunkter på flere områder og tilhørende anbefalinger om tiltak for å styrke beredskapen for lignende hendelser. Læringspunktene omfatter både gode eksempler til etterfølgelse, områder det er viktig å ha oppmerksomhet om ved fremtidige hendelser og, i de fleste tilfeller, områder der det er forbedringspotensial.

Vi¹ har ikke noe grunnlag for å si at de forholdene vi peker på i læringspunktene, fikk negative konsekvenser for håndteringen eller utfallet. Men en kan ikke se bort fra at de ved et alvorligere scenario, som var nær ved å inntreffe, kunne fått større konsekvenser. De gjennomførte tiltakene var i stor grad tilstrekkelige slik situasjonen utviklet seg, men en kunne kommet på etterskudd hvis situasjonen hadde eskalert med grunnstøting og passasjerer og mannskap i sjøen. Læringspunktene må vurderes i et slikt perspektiv.

¹ "Vi" referer her til DSB som evaluator. Når direktoratet omtales som involvert virksomhet i hendelsen, benyttes "DSB".

Beredskapsplanverk

Læringspunkt 1: Plan for masseevakuering

Norge har ikke et nasjonalt planverk for "Mass Rescue Operations" (MRO), og det foreslås i samme evaluering at HRS bør ta initiativ til å utarbeide en slik plan. Denne vil være et grunnlag for samhandling mellom HRS og andre virksomheter ved blant annet hendelser som Viking Sky, samt som grunnlag for øvelser. Vi støtter dette forslaget.

Øvelser

Læringspunkt 2: Nasjonal øvelse med samvirke mellom flere aktører i stor redningsaksjon

Øvelser er et viktig virkemiddel for å styrke krisehåndteringsevnen. Håndteringen av Viking Sky-hendelsen innebar et komplekst og krevende samspill mellom et stort antall aktører på ulike nivåer. Det er sjelden at et så omfattende samvirke blir aktivert.

Vi anbefaler derfor at det i løpet av de nærmeste årene gjennomføres en større øvelse som innebærer noe av det samme aktørbildet som Viking Sky-hendelsen. Basert på erfaringer fra Viking Sky-hendelsen bør sentrale elementer i en slik øvelse blant annet være at ulike samordningsfunksjoner iverksettes, som HRS redningsledelse, redningsledelsen ved lokal redningsentral og samordningsfunksjonene til DSB og fylkesmannen.

Varsling

Læringspunkt 3: Tilstrekkelig dekningsområde for mayday relay²

Viking Sky sendte ut mayday kl. 14.00 23. mars. HRS-SN sendte ut mayday relay via Kystradio Sør rett etterpå. HRS-SN sendte også SAR-varsel³ til nødetatene. For øvrig utspilte det seg et komplekst bilde av varslinger og varslingsveier, både mellom aktører og internt i de ulike virksomhetene.

Et læringspunkt er at mayday relay burde vært sendt ut over flere sendere og dekket et større geografisk område. Dermed kunne flere slepebåter med tilstrekkelig kapasitet fått varselet og potensielt bistått Viking Sky med slep.

Læringspunkt 4: Direkte varsling fra politiet til fylkesmannen

FMMR ble ikke varslet av politiet i initialfasen av hendelsen, men tok selv kontakt med politiet. FMMR ble varslet av politiet drøyt tre timer etter at hendelsen oppstod på bakgrunn av sin rolle som fast medlem i redningsledelsen.

Politiet i Møre og Romsdal har ikke som rutine å varsle fylkesmannen ved sjøhendelser. Vår vurdering er at politiet bør varsle fylkesmannen direkte ved store hendelser der det kan bli behov for fylkesmannens samordning regionalt. Politiet og FMMR må i samarbeid avklare hva som er terskelen for varsling, og hvordan denne skal gjennomføres. I etterkant av Viking Sky-hendelsen har politiet og FMMR hatt en dialog om dette. Embetet vurderer å opprette en beredskapsordning slik at politiet kan få et 24/7-nummer for beredskaps- og hendelsesvarsling.

Læringspunkt 5: Tidlig varsling av medlemmene i redningsledelsen ved LRS

I initialfasen av en hendelse kan det være usikkert hvorvidt redningsledelsen ved LRS vil bli innkalt. Vi mener det likevel vil være en god praksis alltid å varsle samtlige medlemmer av redningsledelsen når en så stor hendelse som Viking Sky inntreffer, og der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsledelsen.

² Mayday er et internasjonalt nødsignal for fly og skip, mens mayday relay er en videresending av en mayday.

³ "Search and Rescue"-varsel, fra HRS til nødmeldingssentralene 110, 112 og 113.

En 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"⁴. Dette gir alle medlemmene et forvarsel og også en mulighet for å selv vurdere om de bør be om at redningsledelsen skal samles.

Organisering

Læringspunkt 6: Lav terskel for å etablere politimesterens stab og innkalle redningsledelsen ved LRS

Underveis i Viking Sky-hendelsen etablerte de involverte aktørene sine kriseorganisasjoner i en eller annen grad, fra kommunalt nivå til departementsnivå, og hos frivillige og private aktører. Både redningsledelsen ved HRS-SN og ved LRS ble etablert. Det ble gjennomført møter i begge redningsledelsene.

En viktig læring etter hendelsen er at politiet burde ha etablert politimesterens stab og kalt inn redningsledelsen ved LRS tidligere enn hva som ble gjort. Disse etableringene er et signal til samvirkeaktørene om alvorlighetsgraden av en hendelse og at det er behov for å mobilisere ressurser. Vår vurdering er at mangelen på stab og den sene etableringen av redningsledelsen kunne ha resultert i at politiet og andre samvirkeaktører kom på etterskudd i sin håndtering dersom hendelsens katastrofepotensial hadde blitt en realitet.

På denne bakgrunnen mener vi at politiet bør ha lavere terskel for å etablere stab og innkalle redningsledelsen ved LRS ved redningsaksjoner med stort skadepotensial. Det bør gjennomføres øvelser der disse elementene inngår.

Læringspunkt 7: Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsledelse

Redningsledelsen ved HRS-SN ble innkalt umiddelbart etter at politimester ved Sør-Vest politidistrikt ble varslet om hendelsen. I følge deltakerne evnet redningsledelsen å holde fokuset på situasjonen frem i tid og ikke forstyrre det som foregikk i operasjonsrommet. Oppmerksomheten var rettet mot et verstefallsscenario og en plan for rask omstilling av ressurser dersom dette skulle inntreffe.

Politidirektoratet er ikke representert i HRS redningsledelse. Både HRS-SN og POD mener at politiet, som er en så viktig samvirkepartner i redningstjenesten, bør være representert i HRS redningsledelse med en representant fra direktoratet. Deltakelse i HRS redningsledelse vil gi POD og politiet en sterkere involvering i hendeshåndteringen, noe direktoratet anser som hensiktsmessig. En slik deltakelse vil også legge bedre til rette for en god kommunikasjon mellom HRS og politiet.

Maritim innsats

Læringspunkt 8: Bedre oversikt over slepebåter

Etter at Viking Sky sendte ut mayday, ble det raskt avklart hos HRS-SN at det var behov for slepebåter og andre fartøy som kunne bistå i redningsaksjonen. Slike fartøy ble dermed tilkalt.

Kontakten med Vardø sjøtrafikksentral (VTS), KV Njord og losene om bord på Viking Sky ga HRS-SN en god oversikt over den maritime situasjonen. HRS-SN savnet imidlertid en enklere tilgjengelig kunnskap om slepebåtene og deres utrustning og mulighet til å sette slep under krevende forhold. En slik kunnskap ville satt HRS bedre i stand til å planlegge og koordinere innsatsen fra slepebåtene. Et læringspunkt er dermed å sørge for en bedre oversikt over slepebåter.

Et tiltak for å styrke HRS' fagvurderinger om slepebåtinnsetts under krevende forhold, er å tilkalle en liaison fra et slepebåtselskap ved hendelser der det er behov for slepeinnsetts. Et videre tiltak for å styrke HRS' oversikt over tilgjengelighet på slepebåtressurser, er å sørge for at slik informasjon er tilgjengelig og oppdatert i *Felles ressursregister* (FRR). Det er Barents Watch som har ansvar for FRR, men det er frivillig å legge inn informasjon om ressurser der.

⁴ Jf. pkt. 3.1 i *Mandat for redningsledelsene ved lokale redningssentraler*, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

Læringspunkt 9: Plan for bruk av slepebåter

Slike tiltak vil også styrke HRS' evne til å planlegge den maritime innsatsen ved fremtidige hendelser. I sin egen evaluering vektlegger HRS-SN at organisasjonen ikke hadde en faglig vurdert plan for hvordan slepebåtene kunne assistere Viking Sky under de rådende værforholdene. Det er en erkjennelse i egen evaluering at HRS-SN bør styrke sin fagkompetanse på slepebåtoperasjoner og dermed evnen til å planlegge slik innsats ved fremtidige lignende hendelser.

Helikopterredning

Siden det viste seg vanskelig å sette slep på Viking Sky i det kraftige uværet lørdag 23. mars, og skipets kaptein vurderte det som for risikofylt å sette ut livbåter, ble hovedtilnærmingen i redningsaksjonen å evakuere passasjerene fra cruiseskipet med redningshelikoptre.

Det har i etterkant av hendelsen vært en diskusjon om bruk av helikopterressurser der det fremkommer ulike vurderinger av om det ville vært behov for og hensiktsmessig med flere helikoptre ved en eskalering av hendelsen.

HRS-SN tilkalte redningshelikoptre fra 330 skvadron og CHC Helikopter Service og hadde den overordnede ledelsen av redningsaksjonen. Seks redningshelikoptre var totalt i aksjon, både offentlige og private. HRS-SN valgte å ikke tilkalle Sea King-helikoptrene på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Vurderingen var at kapasiteten var tilstrekkelig, og en ville unngå å svekke helikopterberedskapen i resten av landet.

De tilkalte helikoptrene viste seg å være tilstrekkelig under Viking Sky-hendelsen, men representanter for 330 skvadron har gitt uttrykk for at HRS-SN burde tilkalt de to Sea King-helikoptrene på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Begrunnelsen er at hvis situasjonen hadde eskalert med grunnstøting og passasjerer i sjøen, hadde det sannsynligvis vært nødvendig med flere helikoptre enn de som var tilgjengelig i området.

I tillegg til beredskapen i resten av landet vektlegger HRS-SN også at hensynet til flysikkerhet ville medført begrensninger på hvor mange helikoptre som kunne vært i aksjon samtidig over et relativt begrenset område. Et viktig bakteppe er at HRS-SN ut fra sin lederrolle i redningsaksjonen og sitt beredskapsansvar måtte vurdere situasjonen og innsatsen i et helhetsperspektiv.

Læringspunkt 10: Konsept for luftkoordinering

En viktig suksessfaktor for en redningsaksjon med helikoptre er en god luftkoordinering, det vil si koordinering av helikoptertrafikken med tanke på effektivitet og sikkerhet. Luftkoordineringsfunksjonen i Viking Sky-hendelsen ble ivaretatt ved HRS-SN gjennom redningsleder og innkalt flygeleder fra Avinor.

Innledningsvis var det redningshelikopteret fra Florø (fra CHC Helikopter Service) og deretter innflygingskontrolltjenesten på Værnes (Møre Approach) som var bindeleddet mellom helikopterressursene og HRS-SN. Møre Approach hadde sambandsdekning i området og gjennomførte oppdraget på en god måte selv om personalet ikke hadde spesifikk "Aircraft Coordinator"-kompetanse (ACO-kurs).

På bakgrunn av erfaringene fra Viking Sky-hendelsen er det nødvendig at HRS sammen med Avinor videreutvikler et konsept for luftkoordinering slik at man har tilstrekkelig dekning for hele landet.

Etter vår vurdering er den mest kostnadseffektive løsningen å videreutvikle ACO-funksjonen sentralt (i HRS). Dette forutsetter at det legges til rette for landsdekkende kommunikasjonsmuligheter for å utøve denne funksjonen, primært gjennom lufttrafikkjenestens radioer, men også gjennom tilgang til Forsvarets radiosendere ved behov, samt Nødnett i de tilfeller der alle luftressursene har tilgang til dette sambandet.

Videre må en forsikre seg om at luftkoordineringsposisjonen i HRS er tilstrekkelig godt forberedt for slik koordinering. Det bør i tillegg utarbeides et nasjonalt planverk for ACO-funksjonen basert på internasjonale retningslinjer. Dessuten må det legges til rette for nasjonal opplæring og trening i ACO-funksjonen for det personellet som er aktuell for en slik oppgave.

Læringspunkt 11: Effektiv fylling av drivstoff

Politiets initiativ for å etablere fylling av drivstoff for helikoptrene rett i nærheten av Brynhallen, var et viktig tiltak for å effektivisere helikopterredningen. Det var litt tilfeldig at Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) kunne stille med tankbil og personell. Tankbilen, som ikke er forsikret for å kjøre utenfor flyplassen og heller ikke veldig godt egnet for å kjøre på landveien, kjørte fra Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte.

Å sørge for mulighet for etterfylling av drivstoff, er HRS' ansvar gjennom utøvelsen av luftkoordineringsrollen og inngår i planverket. HRS-SN var fornøyd med politiets initiativ og så det ikke som nødvendig å gjøre tiltak utover dette.

På bakgrunn av denne erfaringen bør imidlertid HRS vurdere om det i tillegg til det generelle planverket er hensiktsmessig å etablere en tilsvarende ordening som beskrevet over, ved fremtidige redningsaksjoner. En viktig forutsetning er at flyplassene opprettholder en nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff utenfor normale åpningstider.

Mottakssenter

Læringspunkt 12: Mottakssenteret – et godt eksempel til etterfølgelse

Brynhallen, en eldre idrettshall i nærheten av Hustadvika, ble valgt som mottakssenter. Beslutningen ble tatt av innsatsleder politi i samråd med Fræna kommune (innsatsleder brann) og HRS-SN. Mottakssenteret blir av de involverte oppfattet som en suksess på grunn av måten det ble organisert og driftet på. Dette kan være et eksempel til etterfølgelse for politidistrikt og kommuner ved lignende hendelser.

Læringspunkt 13: Robust system for registrering av evakuerte

Registreringen av de evakuerte ble improvisert, og mye "blokk og blyant" ble i stor grad benyttet, noe som innebar feilkilder, utfordringer med informasjonssikkerhet og begrenset muligheten for deling av informasjon. Politiet bør sammen med helsevesenet og andre sentrale samvirkeaktører vurdere hvordan det kan utvikles et mer robust system for registrering, som kan benyttes av ulike aktører og som gir mulighet for deling av informasjon.

Helsemessig håndtering

Læringspunkt 14: Merking av innsatspersonell

Både spesialisthelsetjenesten og primærhelsetjenesten deltok i håndteringen av Viking Sky-hendelsen. Helsepersonell ved sjukehusene i Molde og Kristiansund deltok ved mottakssenteret i Brynhallen, og ambulanser og ambulanshelikopter inkludert personell bidro også. Helsepersonell fra Fræna, Molde og Kristiansund kommuner gjorde en innsats ved mottakssenteret i Brynhallen (Fræna kommune), og ved EPS-sentrene på hoteller i Molde og Kristiansund.

Ved mottakssenteret i Brynhallen var det ca. 500 innsatspersonell, mannskap og frivillige fra mange ulike aktører. De aller fleste var markert enten med uniform eller refleksevest. Det var likevel noen som ikke var merket, for eksempel helsepersonell fra kommunen. For å få oversikt og kjennskap til alle aktørene ved mottakssenter og EPS-senter, er det viktig at alt mannskap er identifisert og merket. Dette av hensyn til sikkerhet, samt at det vil lette arbeidet for ulike vaktfunksjoner.

Læringspunkt 15: Medisinsk registrering av evakuerte

Det ble en utfordring med registrering av helsetilstand og medisinerbehov for de evakuerte, samt hvilken medisinsk oppfølging de hadde fått. Helsevesenet bør derfor vurdere å etablere et mer robust system for slik registrering. Dette tiltaket må ses i sammenheng med tiltak for registreringen av evakuerte som politiet har ansvar for, jf. omtale over.

Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling

Læringspunkt 16: Et felles situasjonsbilde

Med svært mange aktører i aksjon samtidig under Viking Sky-hendelsen ble koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling viktig for å oppnå et godt samvirke mellom de ulike aktørene. Det er en utbredt oppfatning blant aktørene som var involvert i håndteringen av hendelsen, at kommunikasjonen var noe mangelfull og at det var en utfordring å etablere et felles situasjonsbilde. For eksempel savnet politiet/LRS bedre kommunikasjon med HRS-SN.

Et tiltak er at HRS bør settes i stand til å ivareta kommunikasjon og informasjonsdeling med øvrige sentrale aktører på en bedre måte. For å styrke kapasiteten i HRS til dette formålet, vil det være nødvendig med tilføring av dedikerte ressurser.

Læringspunkt 17: Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter

Et slikt tiltak kan også legge til rette for bedre kommunikasjon mellom skip/helikopter og mottakssenteret. Aktørene ved mottakssenteret i Brynhallen savnet bedre informasjon om de evakuerte som ankom med helikopter. Først da helikopteret landet, fikk de klarhet i om det var bårpasienter eller relativt friske, eller en kombinasjon, de skulle motta og håndtere videre. Aktørene gir uttrykk for at de savnet denne informasjon, slik at de kunne forberede seg bedre på mottakelsen av de evakuerte.

Læringspunkt 18: Felles kommunikasjonsplattformer

Det var også en utfordring at aktørene kommuniserte på ulike kommunikasjonsplattformer. VHF Air og Maritim, Nødnett og mobiltelefon ble benyttet. De fleste aktørene hadde ikke tilgang til alle plattformene. Det bør derfor vurderes om flere aktører bør anskaffe Nødnett, primært de private redningshelikoptrene og kommunene.

Det er viktig å påpeke at det ikke nødvendigvis bare er teknologien og det forholdet at aktørene benyttet ulike kommunikasjonsplattformer, som skaper kommunikasjonsutfordringer. Det handler også om tidsperspektivet og kapasiteten hos aktørene til å formidle informasjon. I tillegg er det en generell erfaring for nødetatene, etter flere år med bruk av Nødnett, at det er et behov for å jobbe videre med temaet sambandsledelse. Dette gjelder spesielt ved komplekse aksjoner/hendelser hvor mange ulike aktører deltar, og hvor ulike kommunikasjonsystemer er i bruk. I forbindelse med neste revisjon av *Felles sambandsreglement for Nødnett* som forvaltes av POD, bør det vurderes om reglementet kan videreutvikles på dette området.

Læringspunkt 19: Felles forståelse for samvirke og samordning

På bakgrunn av håndteringen av Viking Sky-hendelsen har det fremkommet et behov for å klargjøre forholdet mellom HRS' ledelsen av redningsaksjoner og DSBs samordningsrolle, blant annet knyttet til å arrangere samvirkekonferanser. Tilsvarende er det også et behov for en klargjøring av forholdet mellom LRS redningsledelse og fylkesberedskapsrådet på det regionale nivået, selv om dette ikke kom like tydelig frem i hendelsen som forholdet mellom HRS og DSB.

Med utgangspunkt i at det var HRS-SN og redningsledelsen som ledet og koordinerte redningsaksjonen, ble samvirkekonferansene opplevd som et forum med flere av de samme deltakerne som i redningsledelsen og som tok opp delvis samme tema. HRS-SN stiller spørsmål ved om dette kan skape en viss utydelighet i krisehåndteringen. Dessuten opplevde HRS-SN det som noe forstyrrende i sin håndteringssituasjon å bli innkalt til et slikt forum.

DSBs samvirkekonferanser er en operasjonalisering av DSBs arbeid for å understøtte JD i samordningsrolle. Formålet med konferansene er å bidra til felles forståelse på etatsnivå for situasjonen og utviklingspotensial, særlig med tanke på mulige alvorlige samfunnsmessige konsekvenser. DSB har forståelse for at særlig den første samvirkekonferansen ble opplevd som forstyrrende for HRS-SN og redningsledelsens håndtering av redningsaksjonen.

Det er derfor behov for å skape en sterkere felles forståelse for rollene til redningsledelsen og samvirkekonferansene og hva som er grensesnittet mellom dem. Ved fremtidige lignende hendelser bør aktørene være varsomme med å iverksette (samvirke-)aktiviteter som kan virke forstyrrende for gjennomføringen av redningsaksjonen som HRS og LRS har hovedansvaret for å lede og koordinere.

Gjennomføring av øvelser med både etablering av redningsledelsen og samvirkekonferanser, jf. læringspunkt 2, kan være et virkemiddel for å skape en sterkere felles forståelse, særlig på bakgrunn av at det erfaringsmessig går lang tid mellom hver gang redningsledelsen innkalles. Slike øvelser bør også bidra til å avklare roller og grensesnitt på det regionale nivået, mellom redningsledelsen i LRS og fylkesberedskapsrådet.

Læringspunkt 12: Tydelig kommunisering av katastrofepotensial

I etterkant av Viking Sky-hendelsen var det mye oppmerksomhet om at en var svært nær en mye mer alvorlig hendelse enn det som ble tilfellet. Hadde cruiseskipet grunnstøtt, som det var nær ved å gjøre, kunne konsekvensene blitt katastrofale med mange døde og skadde. De aktuelle skriftlige situasjonsrapportene underkommuniserer dette scenarioet. Et læringspunkt er at ved fremtidige alvorlige hendelser bør en vektlegge å kommunisere et verstefallsscenario på en tydelig måte, slik at alle relevante nivå i krisehåndteringen har en forståelse for dette og kan innrette seg deretter.

Pårørende- og mediehåndtering

Læringspunkt 21: Planlegging av pårørendetelefoncenter

En viktig lærdom fra hendelsen er at det burde vært planlagt for opprettelse av et pårørendetelefoncenter underveis i hendelsen. Så langt vi er kjent med, ble ikke noe slikt etablert i regi av offentlige myndigheter. Etter vår vurdering ville det blitt behov for et pårørendetelefoncenter dersom hendelsen hadde blitt mer alvorlig og/eller trukket enda lenger ut i tid. Politiet bør klargjøre hvordan håndteringen av pårørendehenvendelser skal organiseres ved hendelser som Viking Sky. I denne sammenheng bør det også vurderes om konseptet med dedikerte lokaler for politiet for pårørendehenvendelser ved HRS-SN skal videreutvikles.

Læringspunkt 22: Opprettelse av pressesenter

Flere av aktørene er fornøyd med egen håndtering av media. Samtidig opplevde de at pressen savnet et sted der de kunne få informasjon. Et pressesenter kunne ha forhindre at pressen var såpass pågående og tok seg inn i Brynhallen for å intervju evakuerte. Et slikt senter ville gitt mer arbeidsro for de aktørene som måtte håndtere en mediestorm samtidig med andre oppgaver. Ikke minst ville det også lagt til rette for et korrekt og koordinert budskap til mediene.

Oppfølging av evalueringen

Det er viktig å sikre et størst mulig læringsutbytte etter en hendelse som Viking Sky ved at evalueringen følges opp. Vi anbefaler at evalueringen følges opp etter en gitt tid (for eksempel ett år), og at hovedfokuset er på hvordan aktørene har fulgt opp læringspunktene og de anbefalte tiltakene. Krav til oppfølging av funn og læringspunkter er et fokusområde i Meld. St. 10 (2016-2017) *Risiko i et trygt samfunn*. Her fremheves behovet for en tiltaksplan og rapportering i henhold til denne. Evalueringen av Viking Sky-hendelsen er omfattende og har munnet ut i over 20 læringspunkter med tilhørende anbefalinger om tiltak som peker på et bredt spekter av ansvarlige aktører. Videre konkretisering av tiltak er nødvendig, og må foretas av de ansvarlige virksomhetene.

Regjeringen har besluttet at det skal settes ned et utvalg som skal vurdere sjøsikkerhets- og beredskapsmessige utfordringer knyttet til den økende cruisetrafikken i norske farvann.⁵ Utvalget skal skaffe seg et kunnskapsgrunnlag blant annet basert på evalueringer fra hendelser. Denne evalueringen vil dermed inngå i dette kunnskapsgrunnlaget.

⁵ Pressemelding fra Justis- og beredskapsdepartementet 14.12.2019.

1 INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN

Cruiseskipet Viking Sky fikk motorstans og kom i havsnød på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde 23. mars 2019. Skipet unngikk så vidt å grunnstøte, noe som kunne fått katastrofale konsekvenser. Det ble igangsatt et omfattende redningsarbeid og evakuering av passasjerer med helikopter, som foregikk til morgenen dagen etter.

I henhold til *samfunnssikkerhetsinstruksen*⁶ har lederdepartementet i en hendelse blant annet i oppgave å ivareta ansvaret for evaluering av hendelseshåndteringen i samråd med andre berørte aktører, og sørge for at identifiserte læringspunkter følges opp. Justis- og beredskapsdepartementet (JD) var lederdepartement under hendelsen, og har gitt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) i oppdrag å evaluere håndteringen av hendelsen.

1.2 MANDAT

DSB har fått i oppdrag å sammenstille og evaluere erfaringer fra redningsarbeidet i forbindelse med hendelsen. Evalueringen omfatter hele redningsaksjonen, herunder innsatsen fra slepebåter⁷ og andre fartøyer, helikopterevakuering av personer fra skipet, samt mottak og håndtering av dem på land, frem til de forlot mottakssenteret.

Årsaken til at skipene (Viking Sky og fraktskipet Hagland Captain) kom i havsnød og mannskapenes håndtering av situasjonen, har ikke inngått i oppdraget. Det samme gjelder problemstillinger knyttet til rederienes ivaretagelse av passasjerer og mannskap.

Arbeidet har foregått i dialog med Hovedredningssentralen i Sør-Norge (HRS-SN), Fylkesmannen i Møre og Romsdal (FMMR), Møre og Romsdal politidistrikt (MRPD)/lokal redningssentral (LRS) og de involverte kommunene. DSB har også hentet informasjon og synspunkter fra andre som deltok i redningsarbeidet, herunder Helse Møre og Romsdal helseforetak (HF), Sivilforsvaret og frivillige organisasjoner. DSB har orientert Statens havarikommisjon for transport, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet om oppdraget, og sett til at evalueringen ikke unødig overlapper disse instansenes undersøkelser av hendelsesforløp og håndtering.

Rapporten sammenstiller opplysninger og erfaringer som fremkommer i disse aktørenes egne vurderinger, eller som er innhentet fra dem på annen måte. I den grad det har vært mulig og nødvendig for å komplettere bildet, har DSB gjort selvstendige vurderinger av innsatsen.

I henhold til mandatet skal rapporten:

- Gi en sammenfattet oversikt over redningsinnsatsen fra HRS-SN opprettet hendelsen (mottak av første melding) og frem til den ble avsluttet som en redningsaksjon. I denne sammenheng skal organiseringen av redningsarbeidet, samt de ulike aktørenes ressursinnsats og tiltak beskrives.
- Overordnet beskrive relevant lovverk, formelle krav, planverk og etablerte rutiner/prosedyrer som definerer de ulike myndighetenes rolle og ansvar knyttet til håndtering av slike hendelser.

⁶ FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnssikkerhetsinstruksen)

⁷ Underveis i evalueringen kom det frem et behov for å vie slepebåtinnsetts/-beredskap større oppmerksomhet. Den maritime redningsinnsatsen i sin helhet ble heller ikke evaluert av andre aktører. Evalueringens tidsramme ble derfor forskjøvet til 1. februar 2020.

- Gi en oversikt over gjennomførte risikovurderinger, øvelser, tiltak og oppfølging av disse.
- Vurdere krisehåndtering og bruk av de tilgjengelige ressursene.
- Redegjøre for hvordan koordinering og samvirke mellom de ulike aktørene fungerte under hendelsen, særlig aktørene som har et særskilt ansvar for samordning, slik som HRS-SN, lokal redningssentral (LRS), FMMR, DSB og Krisestøtteenheten i JD (KSE).

Rapporten inneholder anbefalinger om tiltak som kan gjennomføres for å styrke redningsberedskapen knyttet til lignende hendelser og spesielt til ulykker med store passasjerskip.

1.3 TOLKING AV MANDATET

Mandatet legger opp til at evalueringen skal ha en bred tilnærming. Redningsaksjonen til sjøs og evakuering av passasjerene står i fokus, og dette ble ledet og koordinert av HRS-SN, jf. *Organisasjonsplan for redningstjenesten*⁸. På oppdrag fra HRS-SN hadde LRS (ledet av politiet) hovedansvaret for mottak og håndtering av de evakuerte på land, i første rekke etablering og drift av mottakssenteret.

En rekke andre aktører var involvert i redningsaksjonen, og mottak og håndtering av de evakuerte på land. I tillegg trådte det nasjonale krisehåndteringsapparatet i aksjon, og JD var lederdepartement.

Evalueringen skal redegjøre for koordinering og samvirke mellom aktørene med særskilt ansvar for samordning, slik som HRS, LRS, fylkesmannen, DSB og KSE. Dette er aktører som er relevante fordi de har en rolle i redningstjenesten, men også fordi de har et ansvar for å håndtere samfunnskonskvensene av uønskede hendelser. I mandatet blir DSB også bedt om å sammenstille opplysninger og erfaringer som fremkommer i evalueringene til et bredt sett med aktører.

Som en følge av dette omtaler evalueringsrapporten også tiltak som ikke var direkte knyttet til selve redningsaksjonen eller mottakssenteret. Dette gjelder tiltak gjennomført av aktører som DSB, fylkesmannen og kommuner. Disse etablerte sine beredskaps- og kriseorganisasjoner, på eget initiativ når de ble varslet om, eller på annen måte ble kjent med at Viking Sky var i havsnød.

Selv om det i ettertid viser seg at hendelsen i liten grad fikk alvorlige samfunnskonskvenser, er en slik tilnærming relevant. Begrunnelsen er at lignende hendelser i fremtiden kan få store samfunnsmessige konsekvenser der det er behov for at hele bredden av samfunnsikkerhetsaktører og beredskapsordninger blir involvert og aktivert. Derfor er det viktig å også identifisere læringspunkter som ikke utelukkende gjelder selve redningsaksjonen eller mottakssenteret.

I tillegg til å være representert i HRS' redningsledelse har DSB et ansvar for å understøtte JDs samordningsrolle i krisehåndtering.⁹ Som et ledd i dette arrangerte DSB samvirkekonferanser og iverksatte rapportering på samordningskanal under Viking Sky-hendelsen. DSBs ansvar innebærer også å legge til rette for at fylkesmenn og kommuner kan utøve sin samordningsrolle ved krisehåndtering.

Fylkesmannen har et regionalt samordningsansvar ved håndtering av uønskede hendelser.¹⁰ Dette innebærer ingen endringer av ansvarsforholdene for andre samfunnsikkerhetsaktører, men et ansvar for å legge til rette for et samarbeid mellom berørte regionale aktører ved håndtering av hendelser.

⁸ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten Ny organisasjonsplan er i etterkant vedtatt i Statsråd 6. desember 2019.

⁹ FOR-2005-06-24 nr. 688: Instruks for Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskaps koordinerende roller.

¹⁰ Jf. FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnsikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnsikkerhetsinstruks), kap. IX.

Kommunene har et generelt ansvar for befolkningens sikkerhet og trygghet, og en plikt til å håndtere uønskede hendelser som inntreffer i kommunen, noe som innebærer et generelt samordningsansvar på lokalt nivå.¹¹ Kommunene skal også tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjoner, herunder blant annet legevakt, heldøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk nødmeldetjeneste og psykososial beredskap og oppfølging.¹² FMMR og kommuner etablerte derfor sine beredskaps- og kriseorganisasjoner for kunne møte ulike scenarioer og håndtere samfunnsmessige konsekvenser som følge av at Viking Sky var i havsnød og at utfallet av hendelsen var usikkert.

1.4 OPPBYGGING AV EVALUERINGSRAPPORTEN

Det neste kapitlet tar for seg den metodiske tilnærmingen og prosessen i forbindelse med utarbeidelse av evalueringsrapporten. Kapittel 3 omfatter det formelle grunnlaget og gir en kort beskrivelse av aktørenes involvering. Dernest følger en omtale av hendelsesforløpet i kapittel 4. Hoveddelen av rapporten omfatter beskrivelser og vurderinger av forebygging, beredskap og håndtering av hendelsen i kapitlene 5 og 6. Rapporten avsluttes med en oppsummering av læringspunkter og anbefalinger om oppfølgingstiltak i kapittel 7.

¹¹ Jf. FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt.

¹² LOV- 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstjenesteloven).

2 METODE OG PROSESS

En overordnet tilnærming til evalueringen har vært å identifisere og vurdere sterke sider og forbedringspunkter (læringspunkter) knyttet til forebygging, beredskap og håndtering av Viking Sky-hendelsen. Forebygging omfatter i henhold til mandatet oversikt over risiko og sårbarhet (for eksempel ROS-analyser), mens sentrale beredskapstiltak er blant annet beredskapsplanverk og øvelser. Håndteringen av hendelsen omfatter ulike tiltak for å redusere konsekvensene av hendelsen. Sentrale elementer i håndteringen er varsling, organisering, maritim innsats, helikopterredning og ivaretagelse av evakuerte på mottakssenteret i Brynhallen. I tillegg er koordinering/samordning, situasjonsforståelse og informasjonsdeling gjennomgående tema i alle faser av håndteringen.

Formelt grunnlag og ansvarsfordeling har også vært et viktig grunnlag for evalueringen, for eksempel knyttet til hvordan de ulike aktørene har forholdt seg til relevante formelle krav både i forebygging, beredskap og håndtering.

På bakgrunn av vurderingene av forebygging, beredskap og håndtering av hendelsen identifiseres læringspunkter, og det gis anbefalinger for å styrke beredskapen for å håndtere slike hendelser. Læringspunkter omfatter både gode eksempler til etterfølgelse og, i de fleste tilfeller, områder der det er forbedringspotensial.

Evalueringsarbeidet er i første rekke basert på følgende metoder og kilder:

- Gjennomgang av relevant dokumentasjon, jf. oversikten over kilder på slutten av rapporten:
 - Lover og forskrifter
 - Andre formelle dokumenter som stortingsmeldinger etc.
 - Annen dokumentasjon som beskriver relevante rutiner og prosedyrer, roller og ansvarsforhold
 - ROS-analyser
 - Planverk
 - Loggføring av hendelsen
 - Medieklipp
 - Andre aktørers evalueringer av hendelsen
 - Presentasjoner og referat fra debrief i regi av HRS-SN 23. mai 2019 og evalueringsdag i Brynhallen 12. juni 2019 i regi av berørte kommuner, FMMR og MRPD
- Møter og intervjuer, med utgangspunkt i forberedte tema/intervjuguider, med relevante aktører:
 - Ledelse- og samvirkeaktører: HRS-SN, LRS (MRPD), FMMR, DSB, KSE
 - Øvrige direktorater: Avinor, Helsedirektoratet, Kystverket (inkludert Vardø VTS og fungerende losdirektør/losoldermann), Politidirektoratet (POD), Sjøfartsdirektoratet
 - Statens havarikommisjon for transport
 - Berørte kommuner: Fræna, Molde og Kristiansund
 - Helse Møre og Romsdal helseforetak (HF)
 - Forsvaret: Heimevernet (HV-11), Kystvakten, 330 skvadron
 - Sivilforsvaret
 - Frivillige organisasjoner: Røde Kors, Norsk Folkehjelp, Idrettslaget Bryn (IL Bryn)
 - Private aktører: CHC Helikopter Service¹³, Wilhelmsen Ship Management AS

¹³ CHC Helikopter Service er et norsk helikopterselskap som eies av det canadiske selskapet CHC Helikopter. Selskapet leverer helikoptertjenester til norske oljeselskap og disponerer flere redningshelikoptre. I tillegg ivaretar CHC den offentlige redningshelikopterberedskapen i Florø, etter kontrakt inngått med JD.

- I tillegg til møtene/intervjuene har evalueringsteamet også benyttet rådgivere med redningsfaglig kompetanse
- En elektronisk spørreundersøkelse for å kartlegge aktørenes risiko- og sårbarhetsanalyser, beredskapsplaner og øvelser

Det er ikke funnet hensiktsmessig å kartlegge alle konkrete forhold knyttet til redningsaksjonen for å forsøke å rekonstruere et eksakt bilde av hva som skjedde. Kartleggingen og beskrivelsen av de faktiske forholdene er først og fremst gjort med hensikt på å identifisere og begrunne læringspunkter og anbefalinger. Der det har vært nødvendig med helt presise gjengivelser av for eksempel tidspunkter og aktører, er slike opplysninger kvalitetssikret.

Evalueringsrapporten vier størst oppmerksomhet til tema og problemstillinger som gjelder flere aktører, og særlig forholdet mellom disse og tverrsektorielle problemstillinger. Mange av aktørene har gjennomført egne evalueringer, og det er identifisert viktige læringspunkter i disse, men som i størst grad gjelder aktørene selv. Disse læringspunktene er i liten grad tema i denne evalueringsrapporten.

Utkast av evalueringsrapporten har vært sendt på høring til relevante aktører, og merknader er vurdert og innarbeidet der det er funnet hensiktsmessig.

I det følgende benytter vi "Vi" når vi refererer til DSB som evaluator og "DSB" når vi omtaler direktoratet som aktør i hendelsen. Habilitet er tatt hensyn til ved at det er et annet miljø i DSB som har stått for evalueringen enn miljøet som har ansvar for krisehåndteringen. Dessuten hadde DSB en mindre sentral rolle i håndteringen enn flere andre aktører.

3 FORMELT GRUNNLAG OG INVOLVERING

3.1 FORMELT GRUNNLAG

En rekke lover og bestemmelser regulerer ansvar og tiltak ved håndtering av hendelser tilsvarende Viking Sky-hendelsen. Her gis kort informasjon om viktige lover, forskrifter, instruksjoner og lignende som lå til grunn for håndteringen av hendelsen. For mer utfyllende informasjon, se vedlegg 1.

Det overordnede internasjonale rammeverket for redningstjeneste på sjø og i luft fremgår av de internasjonale konvensjonene 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*. Konvensjonene er ratifisert av Norge.

- *SAR Convention*¹⁴
 - SAR-konvensjonen inneholder bestemmelser om etablering og koordinering av søke- og redningstjeneste til sjøs.
- *Safety of Life at Sea (SOLAS)*¹⁵
 - Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs.
- *ICAO Annex-12*
 - Overenskomst om internasjonal sivil luftfart.
- *IAMSAR Manual, Vol. I, II og III*¹⁶
 - 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 (samfunnssikkerhetsinstruksen)*¹⁷
 - Formålet er å styrke samfunnets evne til å forebygge kriser og til å håndtere alvorlige hendelser gjennom et helhetlig og koordinert arbeid med samfunnssikkerhet.
 - Presiserer kravene til departementenes arbeid med samfunnssikkerhet
- *Organisasjonsplan for redningstjenesten*¹⁸
 - Fastsetter redningstjenestens organisering og rutiner for samarbeid, ledelse, koordinering, ansvar og oppgaver.
 - Formålet er å ivareta en integrert redningstjeneste på land, i sjø og i luft basert på et samvirke mellom offentlige, frivillige og private aktører. Planen er fastsatt med hjemmel i politiloven (§ 27).
 - Hver av de to hovedredningsentralene består av en redningsledelse, sammensatt av de sentrale samvirkepartnerne og med politimestrene med ansvar for Bodø og Salten som ledere.
 - Når redningsledelsen er innkalt, leder og koordinerer redningsledelsen redningsaksjonene på overordnet nivå. Medlemmene av redningsledelsen handler etter fullmakt fra sine respektive departementer eller foresatte.

¹⁴ International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979

¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

¹⁶ International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual

¹⁷ FOR-2017-09-01 nr. 1349, Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnssikkerhetsinstruksen)

¹⁸ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

- Den lokale redningssentralen består av en lokal redningsledelse sammensatt av de viktigste samvirkepartnerne innen landredning, med politimesteren som leder.
- Når lokal redningsledelse er innkalt, leder og koordinerer redningsledelsen redningsaksjonene på overordnet nivå. Medlemmene av redningsledelsen handler etter fullmakt fra sine respektive departementer, relevant lokal myndighet og foresatte.
- *Håndbok for redningstjenesten*¹⁹
 - Håndboken gir en overordnet beskrivelse av roller, ansvar og oppgaver i redningstjenesten. Håndboken beskriver og redegjør for de sentrale verdiene og prinsippene som den norske redningstjenesten er tuftet på.
- *Instruks for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps koordinerende roller*²⁰
 - Gjennom instruksene fastsettes det retningslinjer som direktoratet skal følge i arbeidet. Retningslinjene gjelder blant annet koordineringsoppgaver som gjøres for å understøtte JD i dets koordineringsrolle innenfor arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.
- *Lov om sjøfarten (sjøloven)*²¹
 - Sjøloven er en av de mest sentrale lovene innen sjøretten, det vil si de rettsregler som angår skipsfart og sjøveis transport. Loven regulerer først og fremst privatrettslige spørsmål knyttet til skip og transport av gods og personer med skip. Foruten bestemmelser om fraktavtaler, inneholder sjøloven rettsreglene for all virksomhet med tilknytning til sjøtransport, fra skipsbygging til ansvar ved ulykker, skade på gods, forlis, berging, sjøforklaring og tvister. Sjøloven regulerer også spørsmål av mer generell sikkerhetsmessig karakter og inneholder regler om begrenning av ansvaret for skade som oppstår ved driften av skipet.
- *Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten*²²
 - Veilederen er en veiledning i utarbeidelse av planverk og gir føringer for best mulig samhandling mellom samvirkeaktørene i redningstjenesten. Den gjelder for alle samvirkeaktørene som er representert i redningsledelsene ved de lokale redningssentralene (LRS) og Hovedredningssentralene (HRS). Veilederen er retningsgivende for utarbeidelse og revisjon av hver aktørs eget redningsplanverk.
- *Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks*²³
 - Gir retningslinjer for fylkesmannens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, og for fylkesmannens samordning av krisehåndtering ved uønskede hendelser.
- *Retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal*²⁴
 - Situasjonsrapportering til overordnet myndighet iverksettes som en del av krisehåndteringen i Norge. Hensikten er å holde overordnet myndighet oppdatert og å løfte relevante problemstillinger.

¹⁹ Håndbok for redningstjenesten (Redningshåndboken), 2018

²⁰ FOR 2005-06-24 nr. 688: Instruks for DSBs koordinerende roller

²¹ LOV-1994-06-24 nr. 39 om Lov om sjøfarten (sjøloven)

²² Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, 2018

²³ FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselembetjenten på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks).

²⁴ DSBs retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018

- *Sivilbeskyttelsesloven*²⁵
 - Formålet er å beskytte liv, helse, miljø, materielle verdier og kritisk infrastruktur.
 - Fastsetter at en kommune plikter å utarbeide en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse og med utgangspunkt i denne utarbeide en beredskapsplan.
 - Fastsetter også Sivilforsvarets oppgaver, som er å planlegge og iverksette tiltak for beskyttelse av sivilbefolkningen, miljø og materielle verdier.
- *Forskrift om kommunal beredskapsplikt*²⁶
 - Skal sikre at kommunen ivaretar befolkningens sikkerhet og trygghet. Kommunen skal jobbe systematisk og helhetlig med samfunnssikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdier.
- *Helseberedskapsloven*²⁷
 - Formålet med loven er å verne befolkningens liv og helse og bidra til at nødvendig helsehjelp, helse- og omsorgstjenester og sosiale tjenester kan tilbys befolkningen under krig, ved kriser og katastrofer i fredstid.
 - Fastsetter at kommuner, fylkeskommuner, regionale helseforetak og staten plikter å utarbeide en beredskapsplan for de helse- og omsorgstjenester eller sosialtjenester de skal sørge for et tilbud av eller er ansvarlige for.
- *Helse- og omsorgstjenesteloven*²⁸
 - Fastsetter at kommunen blant annet skal tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjoner, herunder blant annet legevakt, heldøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk nødmeldetjeneste, og psykososial beredskap og oppfølging.
- *Spesialisthelsetjenesteloven*²⁹
 - Fastsetter de regionale helseforetakenes ansvar for spesialisthelsetjenester. Det regionale helseforetaket skal sørge for at personer med fast bopel eller oppholdssted innen helseregionen tilbys spesialisthelsetjeneste i og utenfor institusjon, herunder blant annet akuttmedisinsk beredskap, medisinsk nødmeldetjeneste, luftambulansetjeneste og ambulansetjeneste med bil og eventuelt med båt.
- *Nasjonale helseberedskapsplan*³⁰
 - Gir en samlet oversikt over helse- og omsorgssektorens beredskap, inkludert beredskap for ulike sosiale tjenester. Planen utgjør grunnlag for helsesektorens håndtering av alle typer kriser og katastrofer.
- *Kystvaktloven*³¹
 - Fastsetter at Kystvakten skal delta i og gjennomføre søk og redningsaksjoner ved faresituasjoner og ulykker til sjøs, og skal så langt det er mulig yte bistand til person som er alvorlig syk eller skadet eller av andre årsaker er i åpenbar nød.

²⁵ LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (Sivilbeskyttelsesloven)

²⁶ FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt

²⁷ LOV-2000-06-23 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap (Helseberedskapsloven).

²⁸ LOV- 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstjenesteloven).

²⁹ LOV-1999-07-02 nr. 61 om spesialisthelsetjenesten m.m. (Spesialisthelsetjenesteloven).

³⁰ Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014

³¹ LOV-1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktloven).

- *Politi-loven*³²
 - Fastsetter at det tilligger politiet å iverksette og organisere redningsinnsats der menneskers liv eller helse er truet, hvis ikke en annen myndighet er pålagt ansvaret.
- *Politiets beredskapssystem, del I (PBS I)*³³
 - Politiets beredskapssystem er fundamentet for en enhetlig og effektiv håndtering av så vel ordinære som ekstraordinære hendelser og kriser.
 - Gir retningslinjer for politiets beredskap og skal bidra til en koordinert planlegging og innsats.
- *Brann- og eksplosjonsvernloven*³⁴
 - Har som formål å verne liv, helse, miljø og materielle verdier mot brann og eksplosjon, mot ulykker med farlig stoff og farlig gods og andre akutte ulykker, samt uønskede tilsiktede hendelser. Loven fastsetter videre at brannvesenet etter anmodning skal yte bistand ved brann og ulykker i sjøområder innenfor eller utenfor den norske territorialgrensen.

3.2 AKTØRER OG INVOLVERING

I det følgende gis en oversikt over aktørene som var involvert i Viking Sky-hendelsen og på hvilken måte de var involvert. Ansvarsforhold er beskrevet i vedlegg 1, mens involveringen er utdypet der det er relevant i omtalen av hendelsesforløpet (kapittel 4) og i vurderingen av forebygging, beredskap og håndteringen (kapittel 5 og 6).

NASJONALT NIVÅ

- *Statsministerens kontor*
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av Justis- og beredskapsdepartementet
- *Justis- og beredskapsdepartementet*
 - Var lederdepartement og ivaretok koordineringen av sivile myndigheters involvering i hendelsen
- *Samferdselsdepartementet*
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av JD og Kystverket
- *Helse- og omsorgsdepartementet*
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av JD og av Helsedirektoratet
- *Forsvarsdepartementet*
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av JD
- *Utenriksdepartementet*
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av JD

³²LOV-1995-08-04 nr. 53 om politiet (Politi-loven).

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

³⁴LOV-2002-06-14 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (Brann- og eksplosjonsvernloven)

- *Krisestøtteenheten (KSE)*
 - KSE bisto JD som var lederdepartement under hendelsen.
 - Holdt kontakt med HRS-SN og POD.
 - Innhentet rapportering fra blant annet HRS-SN og DSB (samordningskanal) og rapporterte videre til departementets ledelse, SMK og andre departementer.
- *Hovedredningsentralen for Sør-Norge*
 - Ledet og koordinerte redningsarbeidet under Viking Sky-hendelsen
- *Helsedirektoratet*
 - Representert i redningsledelsen ved HRS-SN
 - Ble holdt orientert underveis i hendelsen av Helse Møre og Romsdal HF
- *Sjøfartsdirektoratet*
 - Representert i redningsledelsen ved HRS-SN, etablerte egen krisestab, hadde løpende kontakt med rederiet som eide cruiseskipet
- *Forsvarets operative hovedkvarter*
 - Representert i redningsledelsen ved HRS-SN
- *Kystverket*
 - Hadde los om bord på Viking Sky.
 - Vardø sjøtrafikksentral (VTS), en av Kystverkets fem trafikksentraler, hadde en viktig rolle med å skaffe oversikt over slepebåtressurser.
 - Representert i redningsledelsen ved HRS-SN og LRS
- *Kystvakten*
 - Kystvaktskipet KV Njord var "On Scene Coordinator" og styrte og koordinerte skipene som var i området rundt Viking Sky som HRS-SN' forlengede arm.
- *Avinor*
 - Avinor Flysikring var representert i redningsledelsen ved HRS og LRS, samt med flygeleder i HRS-SN operasjonsrom. Bistod flygeleder hos HRS med informasjonsformidling og "flight safety" i forbindelse med helikoptertrafikken mellom cruiseskipet og mottakssenteret i Brynhallen.
 - Møre Approach (innflygingskontrolltjeneste på Værnes) var bindeleddet mellom helikopterressursene og HRS-SN.
- *Politidirektoratet*
 - Fulgte hendelsen fra Politiets situasjonssenter, hadde dialog med Møre og Romsdal politidistrikt og rapporterte til JD/KSE.
- *330 skvadron*
 - Deltok med to Sea King-helikoptre i redningsaksjonen.
- *Kystradio Sør*
 - Representert i redningsledelsen ved HRS-SN
 - Kystradioen videreformidlet maydaysignalet fra Viking Sky til HRS-SN, sendte ut mayday relay.
 - Opprettholdt kommunikasjon med skipet på maritim VHF, kanal 16.

- *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap*
 - Arrangerte to samvirkekonferanser på direktoratsnivå.
 - Rapporterte til JD/KSE på samordningskanal.
 - Deltok i redningsledelsen ved HRS via telefon.
- *Statens havarikommisjon for transport*
 - Startet arbeidet med å finne ut hvorfor Viking Sky kom i havsnød.

REGIONALT OG LOKALT NIVÅ

- *Fylkesmannen i Møre og Romsdal*
 - Etablerte krisestab og arrangerte samvirkemøter der kommuner, politiet, Sivilforsvaret og HV-11 deltok.
 - Deltok i redningsledelsen ved LRS via telefon og rapporterte på samordningskanal til DSB
- *Møre og Romsdal politidistrikt og lokal redningssentral*
 - Ledet landoperasjonen under Viking Sky-hendelsen.
 - Etablerte redningsledelsen ved LRS
 - Hadde tett dialog med HRS-SN underveis i hendelsen
- *Helse Møre og Romsdal HF*
 - Etablerte lokale krisestaber ved sjukehus og sentral krisestab i helseforetaket. Deltok med representant i LRS.
 - Rapporterte direkte til Helsedirektoratet og Helse Midt-Norge RHF
 - Representert i redningsledelsen ved LRS
 - Sjukehusene i Molde og Kristiansund tok imot skadde passasjerer og helseforetaket var i beredskap for en mulig forverring av situasjonen
- *Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt*
 - Møre og Romsdal Sivilforsvarsdistrikt var representert i redningsledelsen ved LRS og bistod med personell og ressurser ved mottakssenteret i Brynhallen. Fulgte busser med evakuerte til Molde og Kristiansund
- *Møre og Fjordane Heimevernsdistrikt 11*
 - Deltok i redningsledelsen ved LRS og bistod med personell og ressurser ved mottakssenteret i Brynhallen. Fulgte busser med evakuerte til Molde og Kristiansund
- *Kommunene Fræna, Molde og Kristiansund*
 - Grunnleggende ansvar for ivaretagelse av innbyggernes sikkerhet og trygghet
 - Fræna, Kristiansund og Molde etablerte krisestab.
 - Fræna var mottakskommune for helikopterevakueringen og bisto med etablering av mottakssenter på Brynhallen og kommunen etablert evakuerings- og pårørendesenter (EPS-senter) i kommunen og rekvirerte overnattingsmuligheter.
 - Molde og Kristiansund rekvirerte hotellrom og etablerte EPS-sentre

FRIVILLIGE AKTØRER

- *Frivillige Organisasjoners redningsfaglige Forum*
 - Representert i redningsledelsen ved HRS og LRS.
- *Redningsselskapet*
 - Redningsskøyta Erik Bye og Mærsk ble sendt for å bistå Viking Sky, men måtte gå til kai på grunn av det dårlige været.
 - Representert i redningsledelsen ved HRS.
- *Røde Kors*
 - Møre og Romsdal Røde Kors bidro i mottakssenteret i Brynhallen med førstehjelp, psykososial førstehjelp og logistikk håndtering av passasjerer og utstyr.
 - Bisto med to beredskapsambulanser som ble brukt til å frakte mindre skadde passasjerer til sjukehus og med busstransport til Molde og Kristiansund.
 - Bidro ved EPS-sentrene både i Molde og Kristiansund.
- *Norsk Folkehjelp*
 - Norsk Folkehjelp Nettet bidro i mottakssenteret i Brynhallen med førstehjelp, psykososial førstehjelp og logistikk håndtering av passasjerer og utstyr.
 - Fulgte også passasjerene videre ved busstransport til Molde og Kristiansund.
- *Norske kvinners sanitetsforening*
 - Bisto med å koble bagasje og passasjerer på Viking Sky.
- *Idrettslaget Bryn*
 - Bidro i mottakssenteret i Brynhallen, blant annet med klargjøring, catering og organisering av andre frivillige fra nærmiljøet.

PRIVATE AKTØRER

- *Wilhelmsen Ship Management AS*
 - Hadde løpende kontakt med rederiets ledelse, HRS-SN, Sjøfartsdirektoratet og politiet.
 - Håndterte henvendelser fra pårørende.
- *CHC Helikopter Service*
 - Fire helikoptre fra CHC deltok i redningsaksjonen, hvorav det ene av disse inngår som en del av den offentlige redningshelikoptertjenesten og er stasjonert i Florø.
- *Aviation Fuelling Services Norway (AFSN)*
 - Flyttet tankbil med flydrivstoff fra Molde lufthavn til Hustad skole rett ved Brynhallen, slik at helikoptrene som evakuerte passasjerer kunne fylle drivstoff der.

4 HENDELSESFORLØPET

MS Viking Sky er et norsk cruiseskip som ble ferdigstilt 23. mars 2016 i Ancona, Italia, og er tredje i rekken av i alt seks søsterskip. Viking Sky er 228 meter langt, 29 meter bredt, er ca. 47 000 tonn tungt og har en maks kapasitet på 944 passasjerer. Eier av cruiseskipet er Viking Ocean Cruises som har sitt hovedkontor i Bern (Sveits), mens Wilhelmsen Ship Management AS, med hovedkontor på Lysaker, står for drift og mannskap på Viking Sky. Skipet hadde sin jomfrutur 25. februar 2017 og har tidligere seilt både i Skandinavia, Østersjøen, Middelhavet og Karibia. Vinteren og våren 2019 ble cruiseskipet brukt mye langs norskekysten. På turen i slutten av mars seilte det fra Tromsø, skulle til Stavanger og hadde med seg totalt 1373 mennesker om bord, der 915 var passasjerer og 458 var mannskap.

I det følgende gis en oppsummert beskrivelse av forløpet i Viking Sky-hendelsen 23. mars 2019 og de nærmeste dagene etter. Hensikten er å gi en oversikt over de viktigste episodene og aktivitetene i løpet av hendelsen, samt gi et bilde av de mange aktørene og deres innsats. Omtalen i dette kapitlet er deskriptiv, mens vurdering av aktørenes innsats og eventuelt utdyping av hendelsesforløp fremkommer i kapitlene 5 og 6. Tidspunktene som nevnes under er ca.-tider, da logger fra ulike aktører avviker noe. Figur 1 i kapittel 4.3 viser en tidslinje med de viktigste situasjonene og aktivitetene.



Viking Sky i havsnød ikke langt i fra land på Hustadvika. Foto: Scanpix NTB

4.1 LØRDAG 23. MARS

4.1.1 KLOKKEN 14.00-15.00

Motorstans og mayday fra Viking Sky

Det er mellom sørvest liten til full storm med vind på 22-25 meter/sekund (rundt 50 knop) og med bølgehøyder opp mot 15 meter i området rundt Hustadvika i Fræna kommune på Romsdalskysten. Det dårlige været har medført at Hurtigruten og en rekke lokale ferger har søkt havn og er innstilt flere steder i Møre og Romsdal. Det dårlige været har blitt varslet for flere dager siden av Meteorologisk Institutt.

Kl. 14.00 lørdag 23. mars sender cruiseskipet Viking Sky ut mayday³⁵ i sjøområdet utenfor Hustadvika, et svært værutsatt område mellom Molde og Kristiansund. Skipet rapporterer at alle fire motorene har stoppet opp ca. 5-6 minutter tidligere, og at skipet har fått en såkalt "blackout"³⁶ der det har mistet all motorkraft og dermed fremdrift. Viking Sky driver nå innover mot selve Hustadvika, et område som er kjent for mange farlige grunner og skjær. På grunn av vindfanget som cruiseskipet utgjør, driver skipet raskt mot land, til tider med opp mot ni knops fart.

HRS-SN sender ut SAR-varsel³⁷

HRS-SN responderer umiddelbart på nødsignalet fra Viking Sky ved å tilkalle flere redningshelikoptre og fartøy, inkludert slepebåter, for å bistå cruiseskipet. På vegne av HRS-SN sender Kystradio Sør også ut mayday relay³⁸ for å tilkalle slepebåter som kan bistå. I første omgang setter blant andre redningsskøyten RS Erik Bye, kjemikalietankeren Bergen Viking og kystvaktskipet KV Njord kursen mot Hustadvika. De to nærmeste ligger i havn i Kristiansund, og er ca. 40 minutter unna.

Kl. 14.05 sender HRS-SN et SAR-varsel som går til 110-, 112- og 113-sentralene. En slik varsling gjennomføres umiddelbart når hendelser eller situasjoner håndteres som en redningsaksjon. I praksis vil det si at sentralene koples sammen i en felles telefonkonferanse slik at alle får lik informasjon og med mulighet for avklaring av videre innsats fra den enkelte.

Politi og kommune responderer

Operasjonssentralen ved MRPD varsler både internt i politiet og eksternt til andre relevante aktører. Innsatsleder politi blir varslet og rykker umiddelbart ut og kjører mot Hustadvika for å befare situasjonen og for eventuelt å opprette kommandoplass (KO) og mottakssenter. Flere politipatroljer rykker samtidig ut.

Fræna brannvesen blir alarmert ca. 15 minutter etter SAR-varselet, og brannsjefen, som tilfeldigvis er på arbeid denne dagen, rykker ut sammen med sitt mannskap. Brannsjefen i Fræna kommune tar etter hvert rollen som innsatsleder brann.

³⁵ Mayday er et internasjonalt nødsignal for fly og skip.

³⁶ I følge Statens havarikommisjon for transports foreløpige rapport (Accident Investigation Board Norway: Interim report 12. November 2019 on the investigation into the loss of propulsion and the near grounding of Viking Sky, 23 March 2019) varte "blackout" i 30 sekunder før nødaggatet ble koblet inn.

³⁷ "Search and Rescue"-varsel

³⁸ Mayday relay er videresending av et mayday-signal

Etablering av mottakssenter i Brynhallen

I kriseplanen til Fræna kommune fremgår det at Brynhallen skal fungere som KO og mottaksplass ved større hendelser i området. Innsatsleder politi og innsatsleder brann møtes imidlertid først ved Hustadvika Gjestegård for en rask befarings. De finner raskt ut at dette stedet ikke er egnet hvis masseevakuering av skipet blir nødvendig da kapasiteten her er for liten. Det blir dermed besluttet at Brynhallen, som ligger litt over fire kilometer lenger sør, skal brukes i henhold til planverket.

Fræna kommune tar raskt kontakt med IL Bryn og ber idrettslaget låse opp og gjøre klart for innsatslederne som er på vei. Denne litt eldre idrettshallen med omkringliggende områder driftes av IL Bryn og har gode fasiliteter for både mottak av helikoptre og mange evakuerte hvis dette skulle bli nødvendig. I tillegg ligger Brynhallen svært nær sjøområdet der Viking Sky er i havsnød, bare to kilometer unna i luftlinje.

Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral (AMK) Møre og Romsdal, som ligger i Ålesund, varsles også gjennom SAR-varslingen. Assisterende avdelingssjef prehospitaltjenester ved Helse Møre og Romsdal HF i Ålesund ankommer Brynhallen som innsatsleder helse like etter innsatsleder politi og innsatsleder brann, litt etter **kl. 14.30**. Parallelt med dette har helsetjenesten i Fræna kommune sendt ut SMS-varsel til alt helsepersonell, både fra hjemmetjenesten og sjukehjemtjenesten. I løpet av kort tid melder over 60 helsepersonell seg til tjeneste, og det etableres team, vaktlister og skiftlister umiddelbart.

Viking Sky unngår grunnstøting

Viking Sky prøver samtidig å få ankerfeste med to ankre ute, men dette oppnås ikke, og skipet driver videre inn mot land ved Male ved Hustadvika. Ankrene som er ute sinker imidlertid driften mot grunnene nærmere land. **Kl. 14.40** får cruiseskipet start på én av de fire motorene, og motorkraften sammen med vekten av ankerkjettingene stopper driften mot en sannsynlig nært forestående grunnstøting. Skipet holder nå posisjonen, men situasjonen er fortsatt usikker og kritisk. Cruiseskipet med 1373 mennesker om bord er nå bare 100 meter fra land og trolig bare noen få meter fra nærmeste skjær der det nå beveger seg opp og ned i de store bølgene.

Manglende fremdrift og sterk krenkning fra side til side fører til skade på enkelte av passasjerene. Noen av passasjerene blir truffet av bord, stoler og takplater og andre gjenstander som har løsnet og sklir frem og tilbake. Sjøen slår inn over det nederste åpne dekket, og vann strømmer inn over dørken og inn i skipet. Enkelte passasjerer faller, slår seg og blir våte. Mange blir redde, og det oppstår tilløp til panikk. De fleste passasjerene er relativt gamle, mange er pensjonister og er relativt sårbare i den situasjonen som har oppstått.

I samråd med kapteinen på Viking Sky, bestemmer HRS-SN at det skal iverksettes evakuering av passasjerene gitt den kritiske situasjonen cruiseskipet nå befinner seg i. HRS-SN utalarmerer de offentlige redningshelikoptrene på Ørlandet og i Florø. CHC Helikopter Service har i tillegg et SAR-redningshelikopter ved Kristiansund lufthavn, som raskt setter kurs mot Hustadvika.

Lokal kriseorganisering

Politiet ved operasjonssentralen i Møre og Romsdal varsler nå flere aktører iht. sine rutiner, og både Sivilforsvaret og Frivilliges organisasjoners redningsfaglige forum ved representant fra Røde Kors varsles. Kommuneledelsen i Fræna kommune blir varslet av om hendelsen av brannsjefen i kommunen **kl. 14.27** og av politiet **kl. 14.35**. Fræna, Molde og Kristiansund kommuner etablerer etter hvert kriseledelse og/eller krisestab, der politiet også deltar. Kommunene varsler hverandre om at kriseorganisasjonen er etablert. FMMR, lokalisert i Molde, etablerer også krisestab og -ledelse for å være forberedt på samordning og koordinering.

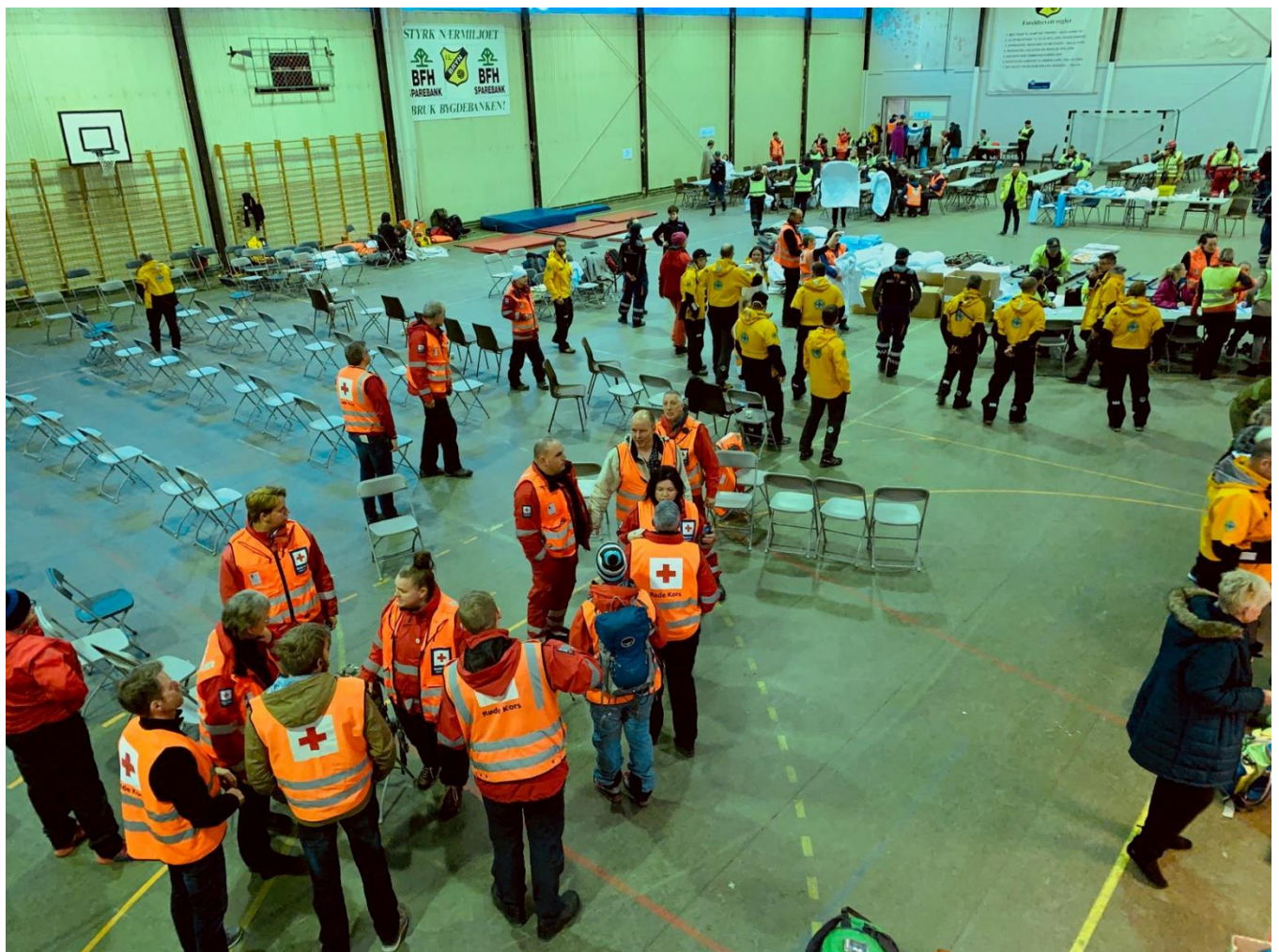
Varslene kommer fra flere hold og fra ulike aktører, og mange får med seg hva som skjer gjennom nyhetssendinger og sosiale media. Flere aktører vurderer et verstefallsscenario med grunnstøting, passasjerer og mannskap i sjøen og dermed mulige katastrofale konsekvenser.

Forberedelse for mottak i Brynhallen

I henhold til planverket til Fræna kommune er det altså bestemt at Brynhallen skal være mottakssenter for de som blir evakuert med helikopter fra cruiseskipet. Samtidig blir det også bestemt at både Molde og Kristiansund skal få videresendt passasjerer fra Brynhallen. Både Molde og Kristiansund etablerer etter hvert såkalte EPS-senter (Evakuerte- og pårørende senter) for mottak av passasjerene fra Viking Sky.

Kommandoplass etableres raskt i andre etasjen inne i Brynhallen. Det gjennomføres jevnlig møter med påfølgende oppdateringer gjennom ettermiddagen og kvelden. Her deltar representanter fra alle de som har en rolle og funksjon ved mottakssenteret, både innsatsledere, mannskaper og frivillige. Innsatsleder politi leder møtene, og det utveksles hele tiden oppdatert informasjon, og ulike oppgaver blir løpende fordelt og koordinert. De aller fleste ved mottakssenteret kommuniserer også via Nødnett slik at de hele tiden kan holde seg oppdatert om situasjonen og om status for passasjerene etter hvert som de ankommer Brynhallen.

Samtidig sender AMK i Ålesund flere ambulanser og personell til Brynhallen, og utover ettermiddagen og kvelden er det hele 17 ambulanser tilgjengelig for transport til sjukehusene i henholdsvis Molde og Kristiansund. I tillegg ankommer et eget helikopter fra Norsk luftambulans (LA 41) til Brynhallen. Også busser ankommer etter hvert mottakssenteret for videre transport av passasjerer fra Brynhallen til de to EPS-sentrene. Senere på kvelden blir det sendt et ambulansfly fra Vigra (Ålesund) til Årø (Molde) for transport av én passasjer til Haukeland universitetssjukehus i Bergen.



Aktører i mottakssenteret inne i Brynhallen. Foto: Scanpix NTB

Frivillig innsats i Brynhallen

Flere frivillige ankommer til mottakssenteret i Brynhallen. Nyhetene om hva som skjer på Hustadvika sprer seg fort i det lille lokalsamfunnet. Blant annet kommer det mellom 60 og 70 medlemmer fra IL Bryn på lørdag ettermiddag, som får i oppgave å sørge for logistikk som stoler og bord, mat og drikke. Pågangen fra de frivillige fra IL Bryn blir såpass stor etter hvert, at flere blir satt på liste for rotering, og sendt hjem.

Idrettslaget sørger også for at flere butikker og cateringsselskaper åpner opp sine lokaler og bistår med varm mat og drikke, tiltenkt både de evakuerte fra Viking Sky og de etter hvert mange frivillige og innsatspersonellet som ankommer Brynhallen. I tillegg blir noen frivillige fra idrettslaget satt til utregistrering av de passasjerene som skal fraktes med buss videre til Molde og Kristiansund. Takket være god lokalkunnskap, blir det raskt skaffet til veie nok busser for videretransport av passasjerene.

Sivilforsvaret og Heimevernet i innsats

Sivilforsvaret ankommer både med ansatte fra Sivilforsvaret Møre og Romsdal, avdeling Molde, samt mannskap fra flere FIGer (fredsinnsatsgruppe) fra regionen. Nærmere 60 tjenestepliktige ankommer Brynhallen i løpet av de første timene. Sivilforsvaret får tildelt en rekke oppgaver fra innsatsleder politi, både på materiellsiden og bruk av mannskaper. Sivilforsvaret har med seg 1350 ulltepper, 300 bårer, førstehjelpsutstyr, belysning, varmeovner og minibusser.

Sivilforsvaret får ansvar for vakt hold og veikontroll, noe utregistrering, følgehjelp på busser med evakuerte til henholdsvis Molde og Kristiansund, rydding av helikopterplass samt logistikk og driftsstøtte til Brynhallen. I tillegg tilkalles mannskaper for vakt hold ved EPS-sentrene som etter hvert etableres i Molde og Kristiansund. Totalt er det 105 tjenestepliktige fra Sivilforsvaret som bidrar ved Brynhallen, Molde og Kristiansund. I tillegg deltar Sivilforsvaret i redningsledelsen ved LRS.

Heimevernsdistrikt 11 (HV11) omfatter hele Møre og Romsdal samt deler av Sogn og Fjordane ned til Sognefjorden. HV11 tar umiddelbart en uformell kontakt med kriseledelsen i Fræna kommune og spør om distriktet skal stille med bistand i form av mannskaper. Det viser seg at HV11 har innkalt flere mannskaper til en større øvelse denne helgen, og kan dermed raskt om dirigere disse til Brynhallen. Like etterpå blir HV11 formelt innkalt av politiet, og stiller raskt på stedet med ca. 40 mannskaper fra området rundt Fræna. HV11 får ansvar for sikring av landingsplass for helikoptrene, trafikkdirigering og opprettelse av adgangs kontroll, samt enkelte oppgaver i selve mottaket inne i Brynhallen.

Røde Kors og Norsk Folkehjelp stiller opp

Frivillige fra Røde Kors er på Hustadvika når Viking Sky får problemer og møter innsatsleder politi ganske raskt ved Brynhallen. Røde Kors er derfor involvert på mottakssenteret helt fra start og bistår i planlegging for bruk av hallen og i registreringsarbeidet. Frivillig redningspersonell fra Røde Kors og Norsk Folkehjelp strømmer til, og de nærmeste lokale ressursene ankommer innen kort tid og bistår på mottakssenteret fra første helikopterankomst.

Aksjonsledergruppe fra Møre og Romsdal Røde Kors, med tilholdssted i Ålesund og omegn, ankommer Brynhallen ca. kl. 17.00. De har på fergen over til Molde, laget et registreringsskjema som viser seg å bli brukt på mottakssenteret. Røde Kors får etter hvert hovedansvar for all slusing inn og ut av mottakssenteret og videre til EPS-sentrene (innregistrering og utregistrering). Flere av de frivillige stiller som båremannskap og med lettere førstehjelp, og får også ansvar for psykososial førstehjelp for de evakuerte passasjerene som kommer inn, samt følgehjelp av passasjerer som sendes videre med buss. I tillegg stiller de med én dedikerte person til medie håndteringen, som etter hvert skal bli relativt omfattende.

Røde Kors bidrar i alt med 163 frivillige fra 21 hjelpekorps i regionen denne ettermiddagen. De fleste ankommer mottakssenteret, men flere frivillige mannskaper er også lokalisert ved EPS-sentrene i Molde og Kristiansund. Som en del av beredskapen for et verstefallsscenario, varsler Møre og Romsdal Røde Kors mannskaper både i Sogn og Fjordane, Trøndelag, Hordaland og Oppland.

Norsk Folkehjelp (NFH) i Nesset øst for Molde får med seg den dramatiske hendelsen via nyhetene. De blir også varslet av Røde Kors. NFH organiserer seg raskt og ankommer med litt over 30 frivillige. På turen mot Fræna legges det planer for hva som møter dem og hvilke arbeidsoppgaver som kan forventes. NFH deler ansvarsområde og oppgaver med flere av de andre, og får etter hvert ansvar for noe triage og førstehjelp, samt som en del av mottaksapparatet i hallen. NFH deler også oppgaven sammen med Sivilforsvaret og Røde Kors med å være blant de som følger de evakuerte passasjerene videre i buss til EPS-sentrene i Molde og Kristiansund.

Det er etter hvert mange frivillige ved Brynhallen, flere enn det løpende er behov for. For å ta høyde for at situasjonen kan forverre seg hvis cruiseskipet grunnstøter, og det blir behov for flere mannskaper, bestemmer KO at de "overtallige" skal bli i hallen som beredskap.

Fartøy og helikopter ankommer Viking Sky

Rett etter **kl. 15.00** ankommer de første fartøyene, MS Holmfoss, Bergen Viking og Fiskenes, til området ved Hustadvika. Samtidig ankommer også det første SAR-helikopteret fra redningshelikopterbasen i Florø. Flere helikoptre fra både 330 skvadron og CHC Helikopter Service ankommer like etter og er klar til å begynne å evakuere passasjerene fra Viking Sky.

HRS-SN leder redningsaksjonen og benytter innledningsvis redningshelikopteret fra Florø til å videreformidle informasjon til luftressursene. Helikoptertrafikken mellom cruiseskipet og mottakssenteret på Brynhallen blir koordinert internt etterhvert som de forskjellige helikoptrene ankommer området. Senere er det innflygingskontrolltjenesten ved Trondheim Lufthavn (Værnes), Møre Approach, som står for videreformidlingen av informasjon og ivaretar "flight safety" i innsatsområdet.

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

Ca. en halvtime etter at de første fartøyene har ankommet området rundt Viking Sky, blir MS Holmfoss og Fiskenes dimittert av HRS-SN siden det ikke er mulig å sette slep på Viking Sky i uværet, og det heller ikke er aktuelt å evakuere passasjerene ved hjelp av fartøyene i området. Det er dermed helikoptrene som får i oppdrag å starte evakueringen av både skadde og uskadde passasjerer fra cruiseskipet.

De første passasjerene evakueres

Ca. **kl. 15.30** er mottakssenteret klart og rigget til å ta imot de første evakuerte passasjerer fra Viking Sky. Rundt 500 mannskaper og frivillige har kommet eller vil ankomme den nærmeste tiden – klar til innsats. De kan nå både se og høre flere av helikoptrene som er i luften, der de flyr ut mot Hustadvika og Viking Sky for å heise opp de aller første passasjerene fra cruiseskipet. Parkeringsplassen foran blir brukt som landingsplass for helikoptrene, og det er både raskt og enkelt å frakte de evakuerte inn i den etter hvert oppvarmede Brynhallen der mottaksapparatet står klart.

Ca. **kl. 15.40** ankommer de første evakuerte passasjerene mottakssenteret i Brynhallen. Det er de hardest skadde som ankommer først, og de frivillige mannskapene er klar med bærer og ulltepper. Hver enkelt passasjer blir fulgt av minst én frivillig, fra den etablerte landingsplassen og inn til registrering og videre inn i hallen. Noen havner på sykestua der helsepersonell er klar for akutt bistand, andre får enkel førstehjelp av frivillige mannskaper, mens andre blir loset inn i selve hallen. Hver enkelt passasjer blir registrert, fulgt opp, får et ullteppe rundt seg og tilbud om mat og drikke.

Helikopterevakueringen fortsetter

Kl. 15.51 melder Viking Sky at skipet har tre av fire motorer i gang, men at de bare kan bruke én av motorene til fremdrift, av frykt for full motorstopp igjen. Det er fortsatt store bølger, brott sjø og sterke vindkast. HRS-SN beskriver situasjonen som fortsatt dramatisk, og det er behov for videre evakuering av passasjerene med helikopter.

Ca. **kl. 16.00** er tre redningshelikoptre i virksomhet med å evakuere passasjerer fra cruiseskipet og frakte dem til det etablerte mottakssenteret i Brynhallen. CHC Helikopter Service og 330 skvadron prøver i begynnelsen å benytte to løftepunkter samtidig, men på grunn av flysikkerheten og vindforholdene som skaper turbulens mellom helikoptrene, er det ikke mulig å heise opp passasjerer fra mer enn én posisjon på cruiseskipet. Dette gir begrensninger på hvor fort det er mulig å evakuere passasjerene. Det blir etablert et rotasjonsmønster for å sikre en så effektiv evakuering som mulig. I rotasjonsmønsteret inngår Viking Sky, Brynhallen og en venteposisjon.

Fortløpende blir det vurdert hvor de evakuerte skal sendes. De med brudd og kuttskader sendes til sjukehusene i Molde og Kristiansund, mens de med særlige psykiske traumer blir sendt til sjukehuset i Molde der profesjonell bistand venter dem. De som ikke er skadet og som stort sett klarer seg selv, blir sendt til EPS-sentrene som nå er etablert på hoteller i Molde og Kristiansund. Også ved busstransport videre fra mottakssenteret, blir de evakuerte fulgt av frivillige som bidrar med støtte og omsorg underveis. Det er totalt 179 helsepersonell i innsats utover normalberedskap ved AMK, sjukehusene i Molde og Kristiansund, inkludert innsats- og ambulanspersonell og krisestaber. I tillegg stiller kommunene med helsepersonell både ved Brynhallen og EPS-sentrene.

4.1.2 KLOKKEN 16.00-19.00

Drivstoff til helikoptrene

Innsatsledelsen sørger for at det blir mulig for helikoptrene å fylle drivstoff ved Hustad barne- og ungdomsskole (Hustad skole) som ligger rett ved Brynhallen, noe som er tidsbesparende sammenlignet med å fly til nærmeste flyplass for å fylle (Molde lufthavn). En tankbil som bare er ment for bruk på flyplassen, blir kjørt fra Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte.

Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) stiller med tankbil og personell, og det blir tilrettelagt for service og drivstoffylling av redningshelikoptrene ved Hustad skole, slik at fylling kan skje så raskt og effektivt som mulig. Takket være at Fræna brannvesen i tillegg har to mannskaper som jobber på Molde lufthavn, har de den nødvendige kompetansen som skal til for at refueling av helikoptrene på Hustad skole lar seg gjennomføre. I tillegg får helikoptermannskapene mat og drikke når service og påfylling av drivstoff av helikoptrene skjer.

KV Njord som On Scene Coordinator

Etter hvert som det kommer flere fartøyer til området, blir kystvaktfartøyet KV Njord som ankommer **kl. 16.40**, på oppdrag fra HRS-SN, utpekt til å ivareta rollen med å koordinere fartøyene rundt cruiseskipet og blir dermed On Scene Coordinator (OSC). Kystvaktfartøyet kommuniserer med andre fartøy i området via VHF og holder fortløpende kontakt med losen og kapteinen om bord i Viking Sky. I første omgang er det snakk om å ligge i beredskap og observere det som skjer, samt informere og kommunisere med HRS-SN.

Mottak i Molde og Kristiansund

Ca. **kl. 16.40** får Molde og Kristiansund kommuner beskjed fra politi og legevakt om at de første evakuerte passasjerene er på vei. Det blir etablert gul beredskap ved Molde og Kristiansund sjukehus. Sjukehusene forbereder seg dermed på å ta imot skadde passasjerer. Kriseledelsene/-stabene i kommunene har allerede vært i kontakt med flere hotell i Molde og Kristiansund, og disse har blitt rigget for å ta imot de evakuerte. De evakuerte blir nå fortløpende fraktet med buss til Molde og Kristiansund for å bli ivaretatt og innlosjert for natten.

Helsepersonell fra både kommune og sjukehus blir innkalt for å kunne ta imot de som trenger behandling i en eller annen form. Det blir etter hvert klart at det trengs medisiner til noen av passasjerene, og apotekene åpner sine lokaler for å kunne imøtekomme det medisinske behovet. Det blir også gjort klart for registrering av passasjerer ved EPS-sentrene. Mannskaper fra Sivilforsvaret og Røde Kors står for registreringen.

Flere helikoptre i aksjon

Kl. 17.20 er 47 passasjerer på cruiseskipet evakuert. En drøy halvtime senere har dette antallet steget til ca. 70. Evakueringen fortsetter for fullt med redningshelikoptre fra både 330 skvadron og CHC Helikopter Service i aksjon. På det meste er det seks helikoptre tilgjengelig for evakuering av Viking Sky: Fire redningshelikoptre av typen Super Puma og Sikorsky S-92 fra CHC, samt to Sea King-helikoptre fra 330 skvadron, begge fra Ørland. I tillegg har Norsk luftambulanset et ambulanshelikopter som står "standby" for eventuell transport av hardt skadde.

Kombinasjonen av de dårlige værforholdene, høy sjø og mange eldre passasjerer med redusert fysisk helse, gjør at evakueringen med heiseslynger og bærer blir krevende. Særlig de første løftene med flere fysisk skadde tar noe tid. Mannskapet om bord i helikoptrene bruker mellom 25 og 40 minutter på hver heiseoperasjon avhengig av antall passasjerer, tilstand og uværet som gir utfordringer ved selve heisingen. Totalt for hele redningsaksjonen er gjennomsnittstiden for evakuering på 2 minutter og 20 sekunder pr. evakuert passasjer.

4.1.3 KLOKKEN 19.00–MIDNATT

Lasteskipet MS Hagland Captain i havsnød

Kl. 18.56 kommer det en ny mayday fra Hustadvika, denne gang fra lasteskipet MS Hagland Captain som har mistet all motorkraft og er i drift like i nærheten av Viking Sky. En større brottsjø har fosset gjennom luftventilene til maskineriet, og elektriske komponenter og skipets systemer er slått ut. MS Hagland Captain på vei nordover til Norske skog i Skogn med 3 350 tonn tømmer om bord.

I den sterke sjøen forskyver en del av tømmerlasten seg, og lasteskipet får slagside. MS Hagland Captain kaster anker for ikke å havne på skjær i den grunne sjøen, men lasteskipet opplever at ankrene ikke får feste i første omgang. Skipet driver raskt mot et større skjær i den voldsomme sjøen, og mannskapet på ni forbereder seg på å forlate skipet ganske raskt. Bare 40-50 meter unna skjæret får heldigvis lasteskipet ankerfeste.

Situasjonen er likevel dramatisk i det sterke uværet, og kapteinen beslutter sammen med HRS-SN å evakuere skipet. Mannskapet hopper, på instruks fra redningshelikoptret, i sjøen med overlevingsdrakter på fordi det er tryggere for redningshelikoptrene å heise dem opp fra sjøen i denne situasjonen. På grunn av at den pågående redningsaksjonen ved Viking Sky, tar det bare noen få minutter fra mannskapet fra MS Hagland Captain hopper i sjøen til de blir heist opp og fraktet til mottaksapparatet ved Brynhallen.

MS Hagland Captain blir liggende for anker inntil det blir satt slep på skipet. Kystvakten og Fræna kommune opprettholder beredskapen frem til skipet blir slept til Averøy. Dette skjer to dager etter da uværet har roet seg, og ved hjelp av slepebåten Boa Balder med noe bistand fra KV Njord.

Viking Sky på dypere farvann og flere fartøy i området

Kl. 19.37 melder Viking Sky at skipet har kommet seg ut på noe dypere farvann. Cruiseskipet har fortsatt begge ankrene ute og benytter én av motorene til fremdrift. **Kl. 20.29** melder Viking Sky at det ikke har flere bårepasienter om bord og at alle disse nå er evakuert. Til tross for at alle de skadde nå er fraktet til mottakssenteret eller sjukehus for behandling, så fortsetter evakueringen av passasjerer fra cruiseskipet kontinuerlig. Siden det fortsatt er uklart hvorvidt det kan oppstå en ny motorstans på Viking Sky, bestemmer kapteinen i samråd med HRS-SN at evakueringen skal fortsette utover kvelden og natten.

Samtidig er det nå flere skip i nærheten av havaristen som er klare til å bistå cruiseskipet: KV Njord (som OSC), Vivax (slepebåt), Edda Fauna (inspeksjons- og vedlikeholdsfartøy), Siem Symphony, Troms Arcturus, og Ocean Art, de tre sistnevnte skipene er såkalte PSV-fartøy ("Platform Supply Vessel"-fartøy). Ytterligere tre skip, Boa Heimdal, Ocean Response og Normand Ranger er etter utkalling fra HRS-SN og rederiets forsikringsselskap på vei mot Viking Sky. Alle skipene har tilstrekkelig slepekapasitet til å kunne håndtere et cruiseskip på denne størrelsen.

Ca. **kl. 20.50** melder Viking Sky at mannskapet om bord sliter med å få opp begge ankrene, slik at skipet kan fortsette lenger ut til havs. Etter en stund greier mannskapet imidlertid å trekke opp det ene ankeret, mens kjettingen til det andre ankeret kappes på ordre fra kapteinen. Skipet kan dermed, til tross for sterkt redusert motorkraft, sakte men sikkert sette kursen utover mot åpent hav og bort fra det grunne farvannet og skjærene.

Ved midnatt har helikoptrene vært i skytteltrafikk mellom Viking Sky og Brynhallen i ca. ni timer, og 180 passasjerer er nå evakuert fra cruiseskipet. HRS-SN melder om at det foreløpig er registrert 15 skadde passasjerer som har blitt sendt videre til sjukehus.

Skipsreder til Molde

I løpet av kvelden reiser skipsrederen i Viking Ocean Cruises, som eier av Viking Sky, med privatfly fra Luzern i Sveits til Molde lufthavn. Cruiseselskapet har siden hendelsen oppstod, hatt løpende kontakt med HRS-SN, og selskapet har vært i beredskap. På Oslo lufthavn Gardermoen plukker skipsrederen opp to representanter fra driftsselskapet Wilhelmsen Ship Management AS for videre flyvning til Molde. Rederiet opplyser i en pressemelding senere på lørdag kveld at det har startet arbeidet med å organisere hjemreise for passasjerene så raskt som mulig.

Koordinering av innsatsen

Gjennom kvelden og natten holder de ulike aktørene tett kontakt med hverandre for best mulig koordinering og håndtering. Ved siden av interne statusmøter i HRS-SN, er det kontinuerlig kontakt med både politiets operasjonssentral, AMK og 110-sentralen. I tillegg til vanlig mobiltelefon, epost-utveksling og loggføring, benyttes både Nødnett og VHF. I tillegg har HRS-SN jevnlig kontakt med losen og kapteinen om bord i Viking Sky, KV Njord som ligger på stedet, andre fartøy som er i farvannet rundt Viking Sky, samt Møre Approach via Avinors liaison i HRS-SN.

HRS-SN har videre kontakt med flere andre sentrale aktører under håndteringen, blant annet KSE, Politiets situasjonssenter i POD, FOH, Kystverket, Wilhelmsens Ship Management AS, andre nordiske land om mulig bistand, ulike lands ambassader, samt ulike media og presse.

DSB gjennomfører en samvirkekonferanse der HRS-SN, POD, FOH, Helsedirektoratet, Kystverket, Sivilforsvaret (DSB) og FMMR deltar i. FMMR gjennomfører også egne samvirkemøter regionalt, der de berørte kommunene, politiet, Sivilforsvaret (lokalt) og de frivillige organisasjonene deltar. I tillegg gjennomføres det flere møter i ulike staber, både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

4.2 SØNDAG 24. MARS

Slep mot Molde

Det er fortsatt dårlig vær ved Hustadvika gjennom natten, men vinden løyer noe, fra vindkast opp mot 25 meter/sekund (50 knop) til 15 meter/sekund (30 knop). Tre av fire motorer i cruiseskipet går stabilt, og Viking Sky har nå sakte drift fremover. I samråd med losen om bord bestemmer kapteinen at skipet skal ta seg inn til Molde havn så snart de får slep. **Kl. 08.18**, omtrent 18 timer etter at mayday ble sendt ut fra Viking Sky, setter MS Ocean Response slep forut på skipet, mens T/B Vivax setter slep akterut. En drøy time senere når cruiseskipet sitt vestligste punkt, dvs. lengst fra land, og slepet sørøstover mot Molde starter. Like før slepet mot Molde starter, bestemmer kapteinen i samråd med HRS-SN å stanse evakueringen av passasjerene med helikopter.

Totalt er 475 personer evakuert fra cruiseskipet og MS Captain Hagland (mannskap på ni personer). 27 av de evakuerte er sendt videre fra mottakssenteret til behandling på sjukehusene i Molde, Kristiansund og Bergen. For en eldre kvinne er tilstanden betegnet som alvorlig, men hun overlever.

Mottak av Viking Sky i Molde

Noen timer før ankomst til Molde blir det bestemt at gjenværende passasjerer om bord på cruiseskipet skal ilandsettes ved ankomst. Beslutningen tas i samråd mellom politiet, Molde kommune og rederiet Viking Ocean Cruises. Cirka **kl. 13.00** nedbemannes mottakssenteret i Brynhallen, og personell omgrupperes for mottak av skipet og passasjerene i Molde. Det blir mobilisert store ressurser i form av personell og materiell for å ha et større mottaksapparat klart til at Viking Sky ankommer havna i Molde.

Kl. 15.11 kanselleres mayday for Viking Sky i samråd mellom kapteinen og HRS-SN. Innsatspersonell, mannskaper og frivillige puster nå ut etter over et døgn med høy aktivitet, mye koordinering og store ressurser i innsats i form av personell og materiell.

Kl. 16.25 klapper Viking Sky til kai i Molde. Beslutningen om ilandsettingen av passasjerene omgjøres av kapteinen om bord og rederiet, og passasjerene kan oppholde seg om bord hvis de ønsker det. De fleste av passasjerene gjør dette i påvente av videre transport hjem med fly fra Molde lufthavn.

Et kjøpesenter i byen er åpnet for passasjerene slik at de kan få tak i klær og andre nødvendige varer, og det er etablert mottakssenter på Seilet hotell i Molde for de som ønsker det. Mottaksapparatet som er etablert ved havna der Viking Sky ligger, nedskaleres etter omgjøringen av beslutningen om ilandsetting av passasjerene på skipet, men helseapparatet står klar til å ta imot passasjerene som har behov for helsebistand, særlig psykososial bistand.

Samfunnssikkerhetsministeren til Molde

I løpet ettermiddagen ankommer Samfunnssikkerhetsminister Ingvil Smines Tybring-Gjedde til Molde for å møte FMMR, innsatsledere, frivillige og de involverte kommunene. Det er mye media og presse i Molde denne ettermiddagen, der både minister, redningsledelse, innsatspersonell, frivillige og passasjerer blir intervjuet. Til tross for den dramatiske situasjonen mange av passasjerene har opplevd, gir flere uttrykk for begeistring over mannskaper og frivillige samt den hjertevarmen og omsorgen de har møtt det siste døgnet, jf. vedlegg 2 med takkebrev skrevet av en av passasjerene. De første passasjerene blir flydd hjem allerede søndag kveld, og de fleste har forlatt Norge i løpet av mandagen.

4.3 DAGENE ETTER

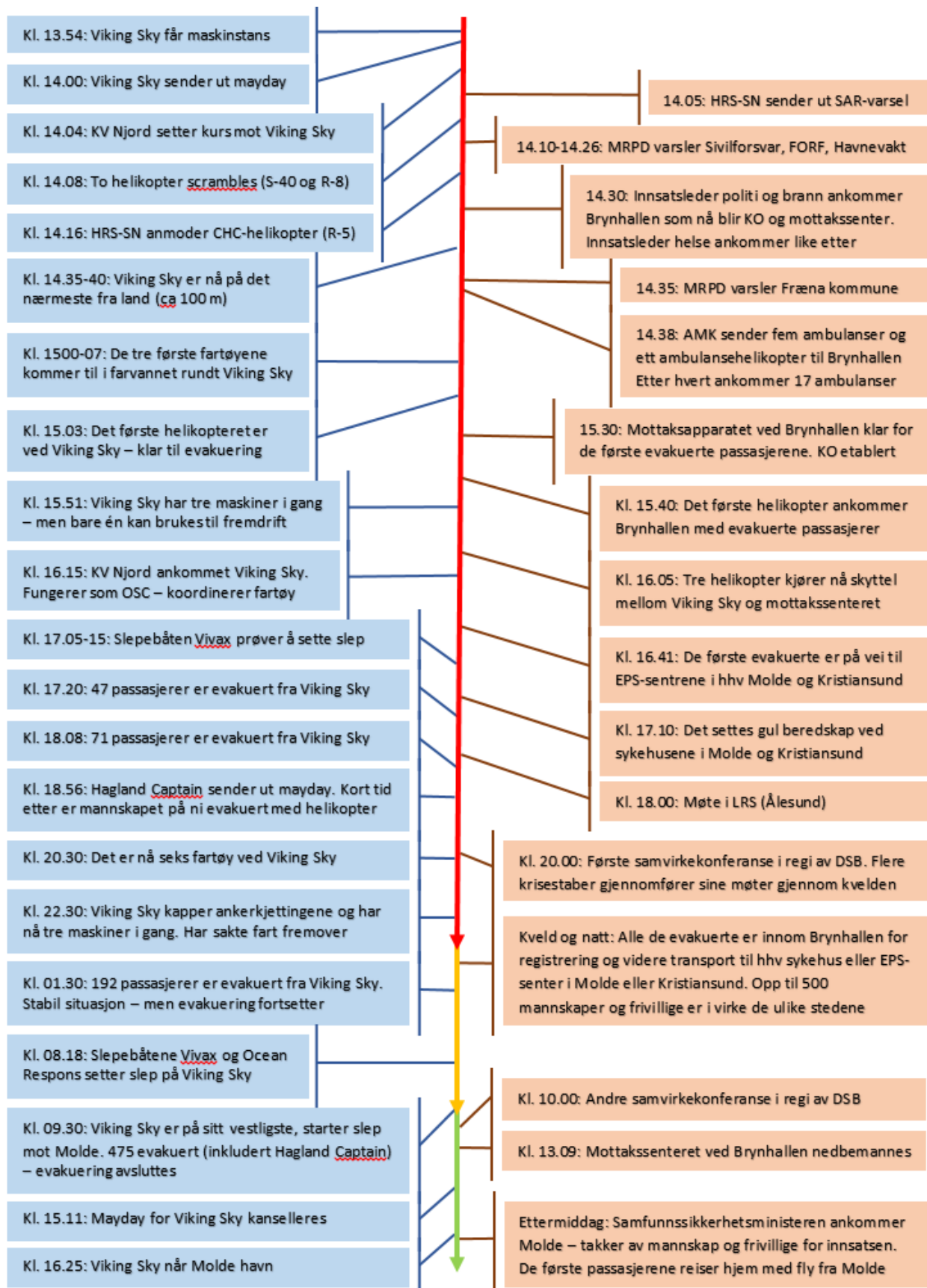
Mandag 25. mars går Statens havarikommisjon, Sjøfartsdirektoratet og politiet om bord i cruiseskipet Viking Sky. De skal forsøke å finne ut hva som skjedde. Havarikommisjonen har besluttet å granske hendelsen. I tillegg har politiet opprettet undersøkelsessak etter motorhavariet. Det foreligger ingen mistanke om straffbare forhold, men på grunn av det store skadepotensialet ønsker politiet å se nærmere på saken.

Tirsdag 26. mars arrangerer Fræna kommune en debrief for alle de involverte aktørene i Brynhallen. Hit kommer også rederiet Viking Ocean Cruises. Også helsepersonell som var med i håndteringen, får tilbud om en egen debrief i etterkant.

Onsdag 27. mars kl. 06.20 seiler Viking Sky igjen for egen maskin over Hustadvika, denne gang til Vestbase i Kristiansund for mindre innvendige reparasjoner. Viking Sky pålegges å ha med både los om bord og slepebåt som sikring, også fordi skipet mangler anker. Av de totalt 27 passasjerene som ble innlagt under hendelsen, ligger åtte fortsatt på sjukehus for videre behandling.

Samme dag slår Sjøfartsdirektoratet fast i sine første undersøkelser at årsaken til motorstansen og "blackouten" om bord i Viking Sky trolig var for lavt oljetrykk. De høye bølgene medførte såpass store bevegelser i smøreoljetankene, at pumpene til motorene sugde luft i stedet for olje. Uten smøring av olje vil det bare ta et par minutter før motorene skjærer seg.

Viking Sky er for øvrig bygget med to separate maskinrom med to og to motorer for at det skal være en redundans ved eventuelle motorproblem. Men siden tankene for smøreolje ikke var fylt opp til den høyden de burde være, fikk ikke motorene nødvendig olje og alle de fire motorene gikk inn i et såkalt shut down-modus. Viking Sky mistet dermed motorkraften og fremdriften.



Figur 1. Tidslinje for de viktigste delhendelsene vedrørende Viking Sky-hendelsen 23. og 24. mars. Kilder: Logger fra KSE, HRS-SN, Kystverket, DSB, AMK Møre og Romsdal og Møre og Romsdal politidistrikt.

5 FOREBYGGING OG BEREDSKAP

5.1 OVERSIKT OVER RISIKO OG SÅRBARHET

Å ha oversikt over risiko og sårbarhet er et viktig grunnlag for å utarbeide relevante beredskapsplaner og øvelsesscenario, for dermed å bli bedre forberedt på å håndtere uønskede hendelser. På sentralt nivå pålegger *samfunnsikkerhetsinstruksen* departementene å utarbeide og vedlikeholde systematiske risiko- og sårbarhetsanalyser, jf. omtale i kapittel 3.

På sentralt nivå utarbeider DSB med jevne mellomrom *Analyser av krisescenarier (AKS)*.³⁹ Analysene omhandler risiko knyttet til katastrofale hendelser som kan ramme det norske samfunnet og som vi bør være forberedt på å møte. Den siste versjonen⁴⁰ inneholder blant annet et scenario om skipskollisjon på Vestlandet mellom et cruiseskip og et tankskip. Her heter det: "En ulykke som involverer store cruiseskip eller tankskip vil utfordre samfunnets beredskapsressurser i stor grad. Cruiseskip kan ha flere tusen passasjerer, og ved et forlis kan redningsinnsatsen bli svært krevende". I analysen vises det også til *Sjøsikkerhetsanalysen*, som Kystverket leverte Samferdselsdepartementet i 2014, hvor det blant annet ble anbefalt å ha større oppmerksomhet på cruisetrafikken som har økt sterkt de senere årene.

På regionalt nivå pålegger blant annet *instruks for fylkesmannens og Sysselemannen på Svalbards arbeid med samfunnsikkerhet, beredskap og krisehåndtering* å ha oversikt over risiko og sårbarhet ved å utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse (fylkesROS) for fylket, i nært samarbeid med regionale aktører.

På lokalt nivå pålegger *sivilbeskyttelsesloven* kommunene å kartlegge hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe i kommunen, vurdere sannsynligheten for at disse hendelsene inntreffer og hvordan de i så fall kan påvirke kommunen. Resultatet av dette arbeidet skal vurderes og sammenstilles i en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse. Med utgangspunkt i risiko- og sårbarhetsanalysen skal kommunen utarbeide en beredskapsplan.

Alle aktører som var sentrale i håndteringen av Viking Sky-hendelsen, oppgir i spørreundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med evalueringen, at de har en risiko og sårbarhetsanalyse. Aktørene oppgir videre at risiko- og sårbarhetsanalysen i noen grad eller i stor grad var relevant for hendelsen. På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er *stor grad* av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørene 3,8.

HRS-SN utdyper i spørreundersøkelsen at analysen er generell, men likevel basert på hvorvidt de er i stand til å håndtere dimensjonerende hendelser i denne kategorien, og er derfor også relevant for Viking Sky-hendelsen. Helse Møre og Romsdal HF har en egen risiko- og sårbarhetsanalyse, samt felles analyse med det regionale helseforetaket (Helse Midt-Norge RHF), og har planer som henger sammen med analysene. Dette gjelder planer for masseskade og massetilstrømming til sjukehus, som under hendelsen ble benyttet for mobilisering på nærliggende sjukehus og prehospital.

FMMR har en fylkesROS-sjø, med ulike hendelser til sjøs. Kristiansund kommune har en risiko- og sårbarhetsanalyse med masseskade som kommunen dro nytte av under Viking Sky-hendelsen. Fræna kommune har en oppdatert risiko- og sårbarhetsanalyse som dekker et vidt spekter av ulike hendelser. Molde kommune oppgir i spørreundersøkelsen at den har en risiko- og sårbarhetsanalyse som i stor grad er relevant for Viking Sky-hendelsen.

³⁹ DSBs scenarioanalyser het t.o.m. 2016 "Nasjonalt risikobilde" DSB har utgitt risikoanalyser av scenarioer siden 2011

⁴⁰ Analyse av krisescenarioer 2019, Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap

5.2 BEREDSKAPSPLANVERK

Aktørene skal være forberedt på å håndtere kriser og ha et beredskapsplanverk for dette formålet. Dette kravet er blant annet forankret i *samfunnssikkerhetsinstruksen, politiloven, håndbok for redningstjenesten, nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, helseberedskapsloven, fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks* og *sivilbeskyttelsesloven*, jf. omtale i kapittel 3 og 5.1.

HRS-SN har et hendelsesplanverk for alle typer redningshendelser. Hendelsestypene er basert på erfaringer fra hendelser siden opprettelsen av hovedredningsentralene i 1970. Viking Sky-hendelsen ble håndtert i henhold til planen for denne hendelsestypen (*Sjøplan: Drivende fartøy – større objekt*).

I spørreundersøkelsen oppgir alle aktørene at de har en beredskapsplan. De fleste aktørene vurderer at planen i stor grad var relevant for håndteringen av Viking Sky-hendelsen. På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er *stor grad* av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørene 4,6.

For politiets håndtering står Politiets beredskapssystem sentralt. Politiets bruk av dette planverket er nærmere omtalt i kapittel 6.2.

I intervjuene og aktørenes egne evalueringer fremkommer det likevel at flere av aktørene ser behov for å oppdatere sitt beredskapsplanverk etter hendelsen. Dette handler for eksempel om varsling (jf. omtale i kapittel 6.1) og å skaffe større klarhet i roller, ansvar og fullmakter, samt samarbeid om etablering av mottakssenter.

5.2.1 PLAN FOR MASSEEVAKUERING

Norge har ikke et nasjonalt planverk for "Mass Rescue Operations" (MRO), og det foreslås i HRS-SNs evaluering at HRS bør ta initiativ til å utarbeide en slik plan. Denne vil være et grunnlag for samhandling mellom HRS og andre virksomheter ved blant annet hendelser som Viking Sky, samt som grunnlag for øvelser. Vi støtter dette forslaget.

5.3 SLEPEBEREDSKAP

Det ble i 2003 etablert en statlig slepeberedskap med hovedhensikt å forebygge, eller redusere faren for akutt forurensning. Den statlige slepeberedskapen styres av Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø (Vardø VTS⁴¹). Denne sjøtrafikksentralen har et særskilt ansvar for overvåking av de ytre seilingsledene langs norskekysten, hvor fartøy med størst forurensningspotensial seiler.

Den statlige slepeberedskapen er etablert i områder med begrenset tilgang til kommersielle aktører. Slepeberedskapen skal ikke konkurrere med private aktører, men være en ekstra sikkerhet for å unngå skipsuhell. Statlig slepeberedskap skal som prinsipp ikke anvendes i tilfeller hvor kommersielle aktører kan utføre arbeidet på tilfredsstillende måte. Kystverket har ansvaret for å foreta denne vurderingen.

Kystvakten tok over det operative ansvaret for slepeberedskapen fra 1. januar 2020. Kystverket er ansvarlig myndighet for ordningen, som fortsatt skal styres fra Vardø VTS. Det er skrevet en avtale for å avklare forventninger, krav og ansvarsdeling.⁴² Blant annet skal Kystvakten utføre operativ statlig slepeberedskap, så langt det er mulig, uten at det går ut over akutte militære eller politisære oppgaver etter *kystvaktloven* eller *politiloven* (§27a). Den nye ordningen innebærer innleie av to ekstra fartøy som bemannes med kystvaktpersonell. Den statlige slepeberedskapen består fra 2020 av seks fartøy, mot tidligere fire fartøy.

⁴¹ Vardø Vessel Traffic Service

⁴² Avtale om ivaretagelse av operativ statlig slepeberedskap, Kystverket. 21.11.2018.

Disponeringen av fartøyene i den statlige slepeberedskapen skal være basert på daglige risikovurderinger utført av Vardø VTS. I risikovurderingene er det særlig fokus på værhold, fartøy over 5000 bruttotonn (BT) og/eller fartøy som fører farlig eller forurensende last (risikofartøy). I tillegg har Vardø VTS særlig oppmerksomhet om såkalte "fartøy av interesse". Dette er fartøy og rederier med en negativ historikk (motorstans, uhell mv.). I gjennomsnitt er det 160-250 fartøy som havner i drift pr. år, blant annet på grunn av motorstans.

På bakgrunn av risikovurderingene vil slepebåtenes lokalisering variere med det daglige risikobildet. Likevel skal Kystvakten til enhver tid ha egnede og tilgjengelige fartøy både sør og nord for 65 grader nord. Den statlige slepeberedskapen er dermed ikke dimensjonert med utgangspunkt i cruisetrafikken, men med utgangspunkt i fare for forurensning. Imidlertid er de fleste cruiseskip over 5000 BT, og inngår således i risikovurderingene som skal utføres av Vardø VTS.

Det er ikke foretatt noen utredning/vurdering av slepeberedskap langs ulike strekninger av norskekysten ut fra et redningsperspektiv så langt HRS-SN og Kystverket kjenner til.⁴³ For den kystnære trafikken er det ikke etablert noen slepeberedskap ut over at cruiseskip og andre fartøy kan benytte kommersielle ressurser. Det finnes et stort antall private slepebåter.

Ved en mayday, som var tilfellet ved Viking Sky-hendelsen, har riktignok alle fartøy plikt til å svare, uavhengig av om de er statlige eller kommersielle. Fartøyene i den statlige slepeberedskapen vil også være sentrale ressurser ved en mayday i kystnært farvann, selv om det ikke er dette denne beredskapen er dimensjonert ut ifra.

En utfordringen ved å ha en slepeberedskap for den kystnære trafikken, er den knappe tidshorizonten før fartøyet eventuelt driver på land, avhengig av vind- og strømforhold. Viking Sky ville ha gått på grunn ca. 40 minutter etter mayday dersom ikke den ene motoren hadde startet. I tillegg oppdaget HRS-SN under denne hendelsen at det var stor geografisk spredning langs norskekysten på slepebåter med slepekapasitet for et fartøy av størrelsen til Viking Sky under de rådende værforhold.

5.4 REDNINGSHELIKOPTERBEREDSKAP

Redningshelikoptertjenesten er en del av den norske stats redningstjeneste, og det er JD som er ansvarlig og som eier helikoptrene. 330 skvadron har siden 1973 imidlertid vært driftsoperatør av redningshelikoptrene, og totalt 12 Sea King-helikoptre er i dag utplassert ved fem utvalgte flyplasser/lufthavner, henholdsvis Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge.

I tillegg har CHC Helikopter Service ett helikopter av typen Super Puma som inngår i den statlige redningstjenesten. Basen for dette helikoptret ligger i Florø. Det er også to helikoptre av typen Super Puma ved Longyearbyen på Svalbard. Disse helikoptrene eies av staten gjennom Sysselmannen på Svalbard, mens det er Lufttransport AS som er driftsoperatør. Totalt er det dermed pr. i dag 15 helikoptre som inngår i den statlige redningshelikoptertjenesten, hvorav åtte er i kontinuerlig beredskap, seks på fastlandet og to på Svalbard.

Som en del av statens redningshelikoptertjeneste, har helikoptrene som hovedoppgave å gjennomføre søk og redning (SAR-helikoptre). Helikoptrene kan også brukes til andre oppgaver, som for eksempel ambulanseoppdrag. 330 skvadron er en del av Luftforsvaret, men redningshelikoptrene i beredskap disponeres av HRS ved hendelser der det er behov for disse. SAR-helikoptrene har en standard besetning på to flygere, én tekniker, én redningsmann og én anestesilege.

⁴³ Regjeringen vil sette ned et utvalg for å se på beredskapssituasjonen knyttet til den økende cruisetrafikken i norske farvann. Utvalgets mandat er p.t. ikke ferdigstilt. JD vil utarbeide mandatet i samråd med NFD, SD og Finansdepartementet.

De 12 Sea King-helikoptrene skal etter planen bli erstattet av 16 helikoptre av typen Augusta Westland (AW101) innen 2020. De nye helikoptrene har lenger rekkevidde og større løftekapasitet og er i tillegg bedre teknisk utrustet. De vil dermed styrke redningshelikopterberedskapen i Norge.

Ved hendelser der det anses nødvendig, kan HRS anmode om bistand fra andre helikoptertjenester. Dette kan være offentlige helikoptre som Luftforsvarets Bell-helikoptre, eller luftambulansetjenestens ambulansefly og helikoptre. I tillegg er det en stor helikopterberedskap gjennom ulike oljeselskapers helikopterressurser, som kan disponeres av HRS ved behov og skal kunne bistå i løpet av kort tid.

Flere oljeselskap disponerer SAR-helikopter som en del av egen beredskap. Oljeselskapene kjøper denne helikoptertjenesten gjennom helikopterselskap, for eksempel CHC Helikopter Service, som har fem SAR-helikoptre, og Bristow Norway med sine tre SAR-helikoptre. Flere av disse SAR-helikoptrene er utplassert på oljeinstallasjoner og kan bistå ved hendelser ved behov.

5.5 ØVELSER

Øvelser er et viktig virkemiddel for å styrke krisehåndteringsevnen. Det er viktig å øve egen ledelse og organisasjon for å avklare oppgaver, roller og ansvar både internt og eksternt, og for å skaffe kunnskap om andres ressurser og kompetanse. Øvelse sammen med andre sentrale aktører er nødvendig for å styrke evnen til informasjonsdeling, koordinering og samvirke. Den enkelte aktør med ansvar for forebygging og beredskap er forpliktet til å delta i øvelser. Dette kravet er for eksempel hjemlet i *samfunnssikkerhetsinstruksen*, *Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks* og *Sivilbeskyttelsesloven*, jf. omtale i kapittel 3.

I spørreundersøkelsen oppgir alle aktørene som har besvart undersøkelsen, at de har gjennomført minst én øvelse i løpet av de siste tre årene. Alle bekrefter også å ha deltatt på én eller flere øvelser sammen med andre aktører i løpet av den samme tidsperioden. Over halvparten av aktørene mener at øvelsene hadde stor grad av relevans for håndteringen av Viking Sky-hendelsen, mens de øvrige oppgir øvelsene som i noen grad eller til en viss grad relevante for håndteringen. På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er *stor grad* av relevans, er gjennomsnittsskåre for aktørene 4,3.

I perioden 2015 til 2019 har det vært gjennomført flere nasjonale, regionale og lokale øvelser der flere av aktørene i Viking Sky-hendelsen deltok. Eksempler på slike øvelser er:

- Øvelse *SkagEx11* (2011) var en fullskala rednings- og beredskapsøvelse der om lag 3000 mennesker fra ca. 55 virksomheter i Norge, Sverige, Danmark og Finland var involvert. Scenarioet var brann på passasjerferge og kollisjon med et oljefartøy, med et potensiale for omfattende tap av menneskeliv og alvorlige miljøkonsekvenser i et sårbart naturområde.
- I øvelsen *HarbourEx* (2015) var scenarioet blant annet en eksplosjon og brann med farlige stoffer i et containerområde og grunnstøting av skip med påfølgende oljeutslipp i indre Oslofjord. Noen av deltakerne på nasjonalt nivå var POD, Helsedirektoratet, HRS, DSB, Forsvaret, Kystverket, Sivilforsvaret, JD ved KSE, og UD samt flere land og ambassader.
- Fræna kommune ved kriseledelsen gjennomførte i 2016 en fullskalaøvelse med fokus på *PLIVO* (Pågående livstruende vold) og evakuering, sammen med lokale nødetater og Røde Kors.
- En *RITS-øvelse* (Redningsinnsats til sjøs) ble gjennomført i Ålesund i 2018 med ulike RITS-aktører og sentrale nødetater der scenarioet var brann ombord på et skip.

- *Øvelse Trident Juncture* (2018) var en stor NATO-øvelse med cirka 50 000 soldater fra 31 nasjoner pluss en rekke sivile aktører på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. I Møre og Romsdal var det blant annet nødetater og flere kommuner som deltok, blant annet Molde og Kristiansund i tillegg til fylkesmannen og andre regionale aktører.
- *Den nasjonale helseberedskapsøvelsen* i 2018 var samordnet med *Trident Juncture* og ble gjennomført i flere deler av landet, blant annet i Kristiansund. Det ble øvet på håndtering av masseskade og etablering av EPS-senter for evakuerte. Flere regionale og lokale aktører deltok, blant annet Forsvaret, nødetatene (inkludert sjukehus), kommunehelsetjeneste, redningstjeneste, frivillige organisasjoner, samt Kristiansund og Molde kommune.

5.5.1 NASJONAL ØVELSE MED SAMVIRKE MELLOM FLERE AKTØRER I STOR REDNINGSAKSJON

I intervjuene og aktørenes egne evalueringer er de fleste aktørene opptatt av at øvelser, og ikke minst øvelser sammen med andre, er viktig for å styrke krisehåndteringsevnen og evnen til koordinering og samvirke mellom flere aktører. Mange aktører påpeker behovet for å gjennomføre større samvirkeøvelser knyttet til redningsaksjoner. Det er likevel noen aktører som vektlegger at slike øvelser er svært ressurskrevende, og kan dermed gå på bekostning av andre sentrale aktiviteter innenfor beredskapsarbeidet.

Håndteringen av Viking Sky-hendelsen innebar et komplekst og krevende samspill mellom et stort antall aktører, jf. omtalen av hendelsesforløpet i kapittel 4 og vurderingene i kapittel 5 og 6. Selv om håndteringen av hendelsen i stor grad var vellykket, er det også viktige læringspunkter, ikke minst knyttet til koordinering, kommunikasjon, informasjonsdeling og rolleforståelse. For å følge opp disse læringspunktene, er gjennomføring av samvirkeøvelser etter vår vurdering et hensiktsmessig virkemiddel.

Vi anbefaler derfor at det i løpet av de nærmeste årene gjennomføres en større nasjonal øvelse som innebærer noe av det samme aktørbildet som Viking Sky-hendelsen. Basert på erfaringer fra Viking Sky-hendelsen bør sentrale elementer i en slik øvelse blant annet være at ulike samordningsfunksjoner iverksettes, som HRS redningsledelse, redningsledelsen ved lokal redningsentral og samordningsfunksjonene til DSB og fylkesmannen, jf. blant annet anbefalinger i kapittel 6.2 og 6.7.6. Som et oppspill til en slik nasjonal øvelse bør det gjennomføres mer begrensede øvelser på de ulike nivåene (lokalt, regionalt og nasjonalt), eventuelt også arbeidsmøter og seminarer, som tar opp i seg de samme temaene.

6 HÅNDTERING AV HENDELSEN

6.1 VARSLING

Cruiseskipet Viking Sky sendte ut mayday på Hustadvika mellom Kristiansund og Molde kl. 14.00 lørdag 23. mars 2019. Skipet rapporterte om motorstans og «blackout» og at skipet drev mot land i uværet. Basert på nødmeldingen fra Viking Sky erkjente redningsleder ved HRS-SN at det var behov for slepebåter og SAR-helikoptre. Det ble opprettet kontakt med Vardø VTS for å finne slepebåter, samt at flere redningshelikoptre ble utalarmert. Mayday relay ble sendt ut via Kystradio Sør. Kl. 14.05 gikk et SAR-varsel fra HRS-SN til 110-, 112- og 113-sentralene. SAR-varslingen foregikk som en telefonkonferanse mellom HRS-SN og nødetatene.⁴⁴

Mer enn 30 aktører var involvert i hendelsen, og det utspilte seg et komplekst bilde av varslingsveier både mellom aktører og internt i de ulike virksomhetene, se for øvrig beskrivelse av hendelsesforløpet i kapittel 4.

Viking Sky-hendelsen var kjennetegnet ved at mange aktører ble "varslet" via media da saken raskt fikk dekning i både nettaviser, radio og tv. Det var også mange folk på strendene i Hustadvika som var vitne til det som skjedde, og hendelsen ble også mye omtalt i sosiale medier. Prinsippet om at en virksomhet er varslet når den har kjennskap til situasjonen, er noe mange fremholder. Det var også tydelig for aktørene fra starten av at dette var en redningsaksjon og at det var HRS-SN som hadde det overordnede ansvaret for aksjonen.

Sentrale forhold knyttet til varslingen under hendelsen var:

- Kystradio Sør fanget opp mayday fra skipet og rapporterte om denne til HRS-SN.
- På oppdrag fra HRS-SN sendte Kystradio Sør ut en mayday relay, det vil si en videresending av nødmeldingen fra skipet der det ble varslet om behov for slepebåter.
- Det ble varslet internt i HRS-SN, og flere redningsledere ble tilkalt.
- HRS-SN kalte umiddelbart inn redningsledelsen.
- Det ble varslet internt i politiet, og innsatsleder politi rykket umiddelbart ut til Hustadvika.
- Operasjonssentralen i Møre og Romsdal politidistrikt varslet eksternt til andre relevante aktører. Deriblant Fræna kommune⁴⁵, om enn noe senere enn til andre samvirkeaktører som blant annet Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt og frivillige organisasjoner. Politidistriktet uttrykker at varslingen til eksterne aktører tok noe tid.
- Kl. 17.20 gikk det varsel fra operasjonssentralen i MRPD til medlemmene av redningsledelsen ved LRS.

Det er identifisert flere læringspunkter hos de ulike virksomhetene knyttet til varsling, noen interne og noen på tvers av enkelte virksomheter. Vi har valgt å fremheve følgende læringspunkter:

- Tilstrekkelig dekningsområde for mayday relay
- Direkte varsling fra politiet til fylkesmannen
- Tidlig varsling av medlemmene i redningsledelsen ved LRS

⁴⁴ I tråd med beskrivelser i Håndbok for redningstjenesten, 2018

⁴⁵ Fræna kommune mener at kommuneledelsen og kriseledelsen ikke ble varslet av politiet, men av brannsjefen kl. 14.27. MRPD viser til sin logg der det er registrert at Fræna kommune ved ordfører og rådmann ble varslet kl. 14.35. Ingen svarte, men en av dem ringte tilbake (ikke loggført hvem).

6.1.1 TILSTREKKELIG DEKNINGSOMRÅDE FOR MAYDAY RELAY

Ved mottak av mayday og når det er behov for å tilkalle spesielle ressurser, i dette tilfellet slepebåter, har Kystradio som rutine å sende mayday relay over lokal sender som dekker aktuelt geografisk område for hendelsen. Dette ble også gjennomført under Viking Sky-hendelsen.

HRS-SN har i etterkant identifisert et læringspunkt knyttet til utsendelse av mayday relay. Mayday ble sendt ut på mange sendere (VHF, VHF DSC⁴⁶ og MF DSC⁴⁷), og hadde dermed et stort dekningsområde. Det er ikke uvanlig at mayday relay dekker et mindre geografisk område enn mayday. I dette tilfellet hadde det imidlertid vært hensiktsmessig at mayday relay ble utstedt over flere sendere og dermed dekket et større geografisk område.

Slepebåter med kapasitet til å sette slep på skip av størrelsen til Viking Sky, er spredt langs hele norskekysten. Derfor kunne ikke alle disse fange opp mayday relay under hendelsen. Med et utvidet mayday relay kunne flere slepebåter med tilstrekkelig kapasitet fått varselet og dermed potensielt bistått Viking Sky med slep. HRS og Kystradio bør derfor utvide det geografiske området for mayday relay ved hendelser der det kan være behov for slepebåtinnsett for å bistå cruiseskip eller andre fartøy av en viss størrelse.

6.1.2 DIREKTE VARSLING FRA POLITIET TIL FYLKESMANNEN

Fylkesmannen i Møre og Romsdal ble ikke varslet av politiet i initialfasen av hendelsen, men tok selv kontakt med politiet under hendelsen. FMMR ble varslet av politiet kl. 17.20 på bakgrunn av sin rolle som fast medlem i redningsledelsen.

Det er ikke en egen rutine å varsle fylkesmannen i planverket for "sjøhendelser" i Møre og Romsdal politidistrikt. Politiet har lagt vekt på at aktuelle kommuner skal varsles, som igjen rapporterer til overordnet nivå, herunder fylkesmannen. Politiet viser også til at FMMR ikke har hatt en 24/7-beredskapstelefon, og at det dermed ikke er innarbeidet rutiner for beredskaps- og hendelsesvarsling til embetet. FMMR viser til at embetet har et system for å kunne ta imot beredskapsmeldinger (e-post), men dette inkluderer ikke et 24/7-nummer. Dette er i tråd med kravet om at fylkesmannen skal ha systemer for å på kort varsel kunne motta beredskapsmeldinger.⁴⁸ Det er ikke satt krav til spesifikke løsninger, men det er opp til hvert embete å vurdere hvilken løsning som er mest hensiktsmessig.

Ved tidligere hendelser med en viss samfunnsmessig konsekvens har MRPD erfaringer med at god dialog med FMMR bidrar positivt i hendeshåndteringen. Politidistriktet viser til at tett dialog med fylkesmannen innledningsvis i en hendelse vil legge til rette for god samordning fra fylkesmannen, og for at samvirkeprinsippet vil være ytterligere ivarettatt.

Embetet bør varsles på bakgrunn av sitt ansvar for å samordne håndteringen regionalt ved uønskede hendelser, i tillegg til at fylkesmannen bør varsles som medlem av redningsledelsen, jf. kapittel 6.1.3. Samordningen vil være på et strategisk nivå og understøtte kommunene eller andre berørte aktører i arbeidet med å beskytte befolkningen og opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner.⁴⁹

MRPD har en rutine med å varsle FMMR via kommunene. Gitt fylkesmannens samordningsansvar ved hendelser mener vi at politiet heller bør varsle embetet direkte når det oppstår hendelser med potensielt store samfunnskonsekvenser og det kan bli behov for fylkesmannens samordning regionalt.

⁴⁶ DSC = Digital Selective Calling

⁴⁷ MF DSC = Medium-Frequency Digital Selective Calling

⁴⁸ FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks), kap. VII, pkt. 4.

⁴⁹ FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks), kommentarene til kap. III Virkeområde.

Politiet og fylkesmannen må i samarbeid avklare hva som er terskelen for varsling, og hvordan denne skal gjennomføres. I etterkant av Viking Sky-hendelsen har MRPD og FMMR hatt en dialog om dette. Fylkesmannen vurderer å opprette en beredskapsordning slik at politiet kan få et 24/7-nummer for beredskaps- og hendelsesvarsling som gjør det enklere å varsle embetet pr. telefon.

6.1.3 TIDLIG VARSLING AV MEDLEMMENE I REDNINGSLEDELSEN VED LRS

Den sene varslingen av FMMR henger sammen med tidspunktet for innkalling av redningsledelsen ved LRS. FMMR tok riktignok på eget initiativ kontakt med politidistriktet tidlig i hendelsen. Tidspunktet for innkalling av LRS er nærmere drøftet i kapittel 6.2. I initialfasen kan det være usikkert hvorvidt LRS vil bli innkalt. Vi mener det likevel vil være en god praksis alltid å varsle samtlige medlemmer av LRS når en så stor hendelse som Viking Sky inntreffer, og der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsledelsen.

En 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"⁵⁰. Dette gir alle medlemmene et forvarsel og også en mulighet for selv å vurdere om de bør be om at redningsledelsen skal samles.

Redningsledelsen skal innkalles dersom minst to medlemmer krever det. Under hendelsen med Viking Sky var det ingen av medlemmene som ba om dette. Et læringspunkt fra hendelsen er at medlemmene i redningsledelsen ved LRS bør varsles tidlig ved hendelser der det kan bli aktuelt å kalle inn redningsledelsen.

6.2 ORGANISERING

Underveis i Viking Sky-hendelsen etablerte de involverte aktørene sine kriseorganisasjoner i en eller annen grad, fra kommunalt nivå til departementsnivå, og hos frivillige og private aktører. De fleste aktørene etablerte krisestab, og kriseledelsen ble involvert/holdt orientert, men ikke etablert hos alle aktørene. Både redningsledelsen ved HRS-SN og ved LRS ble etablert. Det ble gjennomført møter i begge redningsledelsene.

Noen øvrige sentrale forhold knyttet til organiseringen under hendelsen var:

- HRS-SNs organisasjon ble forsterket gjennom innkallelse av redningsledelsen og ekstra personell. Totalt ble det benyttet 15 redningsledere under hendelsen.
- LRS ble forsterket gjennom innkalling av redningsledelse og styrking av operasjonssentralen.
- JD var lederdepartement, og det ble etablert forsterket linje i departementet.
- Ledelsen i POD ble holdt orientert, og direktoratet bemannet etter hvert opp Politiets situasjonssenter (PSS).
- FMMR valgte å ikke etablere fylkesberedskapsrådet lørdag da det var tydelig at det i denne fasen var en redningsaksjon koordinert av HRS-SN og LRS. FMMR informerte fylkesberedskapsrådet om hendelsen slik at medlemmene var orientert om status. Embetet arrangerte samvirkemøter⁵¹ med de berørte kommunene, politidistriktet og sivilforsvarsdistriktet, jf. kapittel 6.6.
- Det ble etablert krisestab hos FMMR og i kommunene Fræna, Molde og Kristiansund.
- Helse Møre og Romsdal HF kalte inn sentral krisestab og satte beredskap på gult nivå.

⁵⁰ Jf. pkt. 3.1 i Mandat for redningsledelsene ved lokale redningssentraler, Justis- og beredskapsdepartementet, 5. november 2015.

⁵¹ Samvirkemøtene har en mer uformell status enn møter i fylkesberedskapsrådet.

For nærmere beskrivelse av hendelsesforløpet se kapittel 4.

Det er stor enighet om at LRS gjorde en særdeles god innsats i store deler av arbeidet med å lede landaksjonen. Politiets arbeid med å etablere mottakssenteret ved Brynhallen og koordinere innsatsen her, trekkes særlig frem som et eksempel til etterfølgelse, jf. nærmere omtale i kapittel 6.4. Vi har imidlertid identifisert et sentralt læringspunkt knyttet til politiets organisering. I tillegg er det identifisert et læringspunkt angående deltakere i redningsledelsen ved HRS:

- Lav terskel for å etablere politimesterens stab og redningsledelsen ved LRS ved redningsaksjoner med stort skadepotensial
- Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsledelse

6.2.1 LAV TERSKEL FOR Å ETABLERE POLITIMESTERENS STAB OG INNKALLE REDNINGSLEDELSEN VED LRS

En viktig læring etter Viking Sky-hendelsen er at politiet burde ha etablert stab og kalt inn redningsledelsen ved LRS tidligere enn hva som ble gjort. Et utbredt inntrykk er at det var noe uklart både for politiet selv og for andre aktører hvordan politiet organiserte seg under denne hendelsen. Før vi begrunner dette læringspunktet, er det på sin plass å gi en kort beskrivelse av redningsledelsen ved LRS og politimesterens stab.

Om LRS og politimesterens stab

Redningstjenesten i Norge utøves som et samvirke mellom offentlige, frivillige og private aktører. Den ledes og koordineres av hovedredningssentralene og av underordnede lokale redningssentraler (LRS).⁵² LRS leder og koordinerer normalt landredningsaksjoner. Det er politimesteren i distriktet som leder LRS og redningsledelsen. Medlemmer i redningsledelsen er viktige samvirkepartnere innen landredning:

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

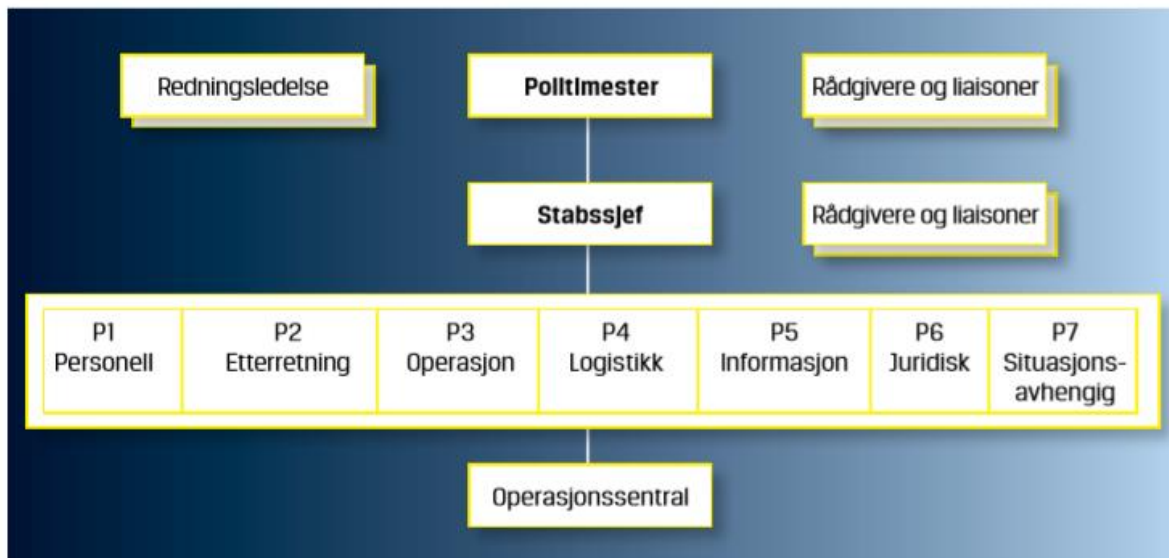
Det kan foretas lokale tilpasninger, og faglige rådgivere kan også benyttes. Politimesteren, eller minst to av medlemmene i redningsledelsen avgjør om redningsledelsen skal innkalles.⁵³

Hensikten med å etablere politimesterens stab, er å oppnå en effektiv ledelse og koordinering av politidistriktets ressurser på operasjonelt nivå.⁵⁴ Stabens hovedoppgaver er beslutningsstøtte til politimesteren, og redningsledelsen ved LRS når denne er etablert, og støtte til innsatslederens arbeid. Staben må se fremover og være i forkant av utviklingen av hendelsen. Figur 2 gir en illustrasjon av politimesterens stab med inndeling i de ulike stabsfunksjonene.

⁵² Håndbok for redningstjenesten, 2018, Justis- og beredkapsdepartementet, 5. november 2015.

⁵³ Håndbok for redningstjenesten, 2018, s. 27; Jf. punkt 3.2 i Mandat for redningsledelsene ved lokale redningssentraler, Justis- og beredkapsdepartementet, 5. november 2015.

⁵⁴ Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011; Håndbok for redningstjenesten, 2018.



Figur 2. Politimesterens stab. Kilde: *Politiets beredskapssystem del I*, s. 123.

Politimesterens stab består av en stabssjef og funksjonene P1-P7 som alle har en funksjonsleder. Stabssjefen leder og koordinerer arbeidet i staben, og er bindeleddet mellom politimesteren og staben. Stabsfunksjonene P1-P5 skal alltid ivaretas, mens det er valgfritt å benytte P6 og P7. Rådgivere og liaisoner benyttes etter behov.

Organiseringen av politiet under Viking Sky-hendelsen

I starten av hendelsen valgte politidistriktet å forsterke operasjonssentralen. Ekstra operasjonsleder ble satt inn, og bemanningen i operasjonssentralen ble doblet i forbindelse med vaktbyttet kl. 15.00. Etter hvert ble stabssjef involvert, men det ble ikke etablert en stab.

Politidistriktets innsatsledere⁵⁵ gir uttrykk for at de savnet en stab for å blant annet ivareta innsatsleders behov for informasjon og en plan for rullering av personell, jf. nærmere omtale under. Det fremholdes at det var diskusjoner i distriktet om å etablere stab og innkalle redningsledelsen ved LRS.

Politiets situasjonssenter (PSS) i POD fanget opp hendelsen i nyhetene. PSS har tilgang på den politioperative loggen i distriktet, og fulgte der med på hvordan MRPD organiserte seg. Det var også dialog mellom politidistriktet og PSS. Tilbakemeldingen fra politidistriktet ca. kl. 15.30 var at distriktet ikke vurderte at det var behov for å etablere stab. De var godt rustet til å håndtere hendelsen og hadde nok ressurser.

PSS har ikke myndighet til å instruere et distrikt til å etablere stab, men gir sine råd. Da distriktet ga uttrykk for at det hadde kontroll, forholdt situasjonssenteret seg til dette. PSS påpeker at senteret underveis i hendelsen stilte spørsmål ved vurderingen om å ikke etablere stab. Spørsmålet ble stilt med bakgrunn i potensialet i hendelsen.

⁵⁵ Taktisk nivå består av innsatslederen og innsatsstyrker, som skal gjennomføre oppdragene operasjonslederen eller politimesterens stab gir. Ved hendelser som krever koordinerende ledelse, skal det alltid utpekes en innsatsleder. Innsatslederen skal være en erfaren polititjenesteperson som har god faglig kompetanse i innsatsledelse og gode lederegenskaper, jf. *Politiets beredskapssystem del I (PBS I)*, Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.

Flere i politiet og hos andre aktører peker også i ettertid på at det var uheldig at ikke P5-funksjonen (informasjon) ble opprettet under Viking Sky-hendelsen. Dette stabselementet har hovedansvar for (i) *mediehåndtering*, (ii) *intern informasjon* og (iii) *medieovervåkning*. Dette er sentrale oppgaver som det ikke var utpekt en funksjonsleder for under hendelsen. Dette stabselementet kunne også ha tatt ansvar for å etablere et pressesenter under hendelsen. Det viste seg å være behov for et slikt senter, men det ble ikke etablert, jf. nærmere omtale i kapittel 6.7. Politidistriktet viser til at én ressurs ble innkalt for å styrke politiet på dette området.

En av innsatslederne påpeker også at han hadde hatt behov for P1 for planlegging av personellressurser. Det ble ikke utarbeidet en kontinuitetsplan for politiets ressurser under hendelsen. Innsatsleder viser også til at han hadde behov for P2-funksjonen (etterretning) for å få mer informasjon. P2 har også evakuerte og pårørende som et av sine hovedansvarsområder.⁵⁶ Det blir også vist til at man her burde ha opprettet et P7-element med ansvar for deling av informasjon fra HRS-SN.

Andre i politidistriktet fremholder at effekten av å etablere stab ikke ville vært så stor. Det var unaturlig å sette stab tidlig i hendelsen, og operasjonssentralen skal kunne håndtere noen av oppgavene som ligger til en stab.

Det kunne blitt behov for nabohjelp under denne hendelsen. Nabohjelp er bistand mellom politidistrikt som ikke omfattes av de nasjonale bistandsressursene ved Oslo politidistrikt eller særorgan. Nabohjelp kan utløses av behov for ressurser eller behov for spesiell kompetanse.⁵⁷ Her kan POD bistå, eller MRPD kan selv ta direkte kontakt med andre distrikter. Det samme gjelder overfor Forsvaret. Politidistriktene kan selv ta direkte kontakt og be om ressurser, eller forespørselen kan gå via PSS. Under Viking Sky tok PSS på eget initiativ kontakt med Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) og varslet om at det kunne bli behov for ressurser fra Forsvaret.

Innkalling av redningsledelsen ved LRS

Medlemmene i redningsledelsen ved LRS ble innkalt kl. 17.20, og møtet fant sted ved politistasjonen i Ålesund kl. 18.15. Dette var fire timer etter at Viking Sky sendte ut mayday-signalet. Politimester og visepolitimester møtte. FMMR, heimevernsdistriktet og sivilforsvarsdistriktet har oppgitt at de ikke hadde mulighet til å komme på så kort varsel og deltok per telefon fra fylkesmannens lokaler. For øvrig deltok en FORF-representant fra Røde Kors, Avinor, Kystverket, Den norske kirke, brann- og redningstjenesten, en representant utpekt av Helsedirektoratet og stabssjefen i MRPD. HRS-SN er kritisk til fylkesmannens prioritering om ikke å stille med representant i Ålesund i LRS redningsledelse, samtidig som embetet arrangerte egne samvirkemøter.

I møtet i redningsledelsen ved LRS ble det fokusert på mulig videre utvikling av hendelsen og verstefallsscenarioer. I følge de som deltok, evnet ledelsen å foreta strategiske vurderinger og skape en felles risikoerkjennelse knyttet til den hendelsen regionen stod midt oppe i. Et spørsmål som har blitt stilt i ettertid, er om ikke disse vurderingene også burde vært diskutert i redningsledelsen ved LRS på et tidligere tidspunkt i hendelsen. Vurderingene ble riktignok foretatt på et tidligere tidspunkt i redningsledelsen ved HRS-SN og deretter videreformidlet til LRS.

MRPD mener selv at redningsledelsen burde ha vært innkalt tidligere. Videre gir politidistriktet uttrykk for at tidspunkt for innkalling og deltakelse i redningsledelsen ved LRS bør vurderes nærmere. Under Viking Sky-hendelsen kom innkallingen kort tid før møtet. Hvem som skal sitte i redningsledelsen, bør også vurderes ut ifra geografisk avstand til Ålesund. Det er viktig at redningsledelsen kan etableres raskt. Videre erfarte politidistriktet at det må være en dedikert loggfører under møtene i redningsledelsen for å sikre notoritet og presis gjengivelse av beslutninger.

⁵⁶ Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011.

⁵⁷ Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011, del I, s. 40.

Dette var første gang redningsledelsen ved LRS ble etablert under en hendelse i det nye politidistriktet. Flere av medlemmene i redningsledelsen viser til øvelsen HRS-SN arrangerte for LRS i Møre og Romsdal i 2018, og at denne var svært nyttig. Enkelte mener det derfor er behov for flere øvelser ved LRS der redningsledelsen er samlet.

Selv om politidistriktet erkjenner at det kunne ha kalt inn redningsledelsen tidligere, er det også tilfelle at medlemmene i redningsledelsen på eget initiativ kan kreve at redningsledelsen samles. Kravet må etterfølges dersom minst to medlemmer krever dette, jf. beskrivelse overfor. Det er derfor ikke politiet alene som bærer ansvaret for denne beslutningen.

I oktober 2018 gjennomførte HRS-SN tilsyn med Møre og Romsdal LRS. I rapporten var et av hovedfunnene at redningsledelsen ikke hadde gjennomført møter siden oppstartsmøtet i november 2017. HRS-SN viser til at *Organisasjonsplan for redningstjenesten* krever "*minimum to møter i året ut over øvelser og hendelser*". Videre at "en slik frekvens er basert på at redningsledelsen er oppdatert og øvet til tilfredsstillende nivå". Tilsynet anbefalte derfor hyppige møter i begynnelsen. Det ble i tillegg påpekt at det heller ikke var gjennomført noen redningsøvelser i regi av Møre og Romsdal LRS etter etableringen i november 2017.

Varsling til POD

Politidistriktet varslet ikke Politiet situasjonssenter om at redningsledelsen ved LRS var etablert. PSS viser til at det er viktig at situasjonssenteret varsles om dette fordi det er et signal om at det pågår en stor og alvorlig hendelse i eget distrikt som politiet bruker mesteparten av sine ressurser på. Dette er viktig informasjon for PSS som har oversikt over politiressurser og hendelser over hele landet, og dermed har en viktig funksjon hvis det blir nødvendig å prioritere ressurser på tvers av politidistrikt, jf. omtale over. POD påpeker at ved et verstefallsscenario, som det var helt naturlig å planlegge for, ville det oppstått behov for vesentlig større politibidrag og tilførsel av mannskaper og ressurser fra andre politidistrikter. POD ville i en slik situasjon ha et ansvar for flere sentrale beslutninger. Selv om PSS var godt kjent med at hendelsen pågikk, er det nødvendig for senteret å få informasjon om hvordan et distrikt velger å organisere seg, samt hvordan distriktet vurderer behovet for ressurser.

Samtidig med Viking Sky-hendelsen var det to andre store hendelser. Lasteskipet Hagland Captain kom i havsnød, jf. omtale i kapittel 4. Redningshelikopter som deltok i evakueringen fra Viking Sky, måtte også håndtere denne hendelsen. Det var i tillegg en helikopterstyrt ved Kragerø i Sør-Øst politidistrikt. Det er viktig at PSS blir varslet om håndteringen av slike hendelser, og hva distriktene bruker av ressurser fordi dette påvirker hvordan PSS vurderer prioriteringen av ressurser for etaten som helhet.

Vurdering og anbefaling

Etablering av politimesterens stab og redningsledelsen ved LRS er et signal til samvirkeaktørene om alvorlighetsgraden av en hendelse og at det er behov for å mobilisere ressurser. Vår vurdering er at mangelen på stab og den sene etableringen av redningsledelsen kunne ha resultert i at politidistriktet og andre samvirkeaktører kom på etterskudd i sin håndtering dersom hendelsens katastrofepotensial hadde blitt en realitet. Mobiliseringen og koordineringen av de ulike aktørenes ressurser kunne blitt forsinket sammenlignet med en situasjon med etablering av stab og tidligere etablering av redningsledelsen.

På denne bakgrunnen mener vi at politiet må påse at mandater og instruksjoner for LRS i henhold til kgl.res. 19. juni 2015 *Organisasjonsplan for redningstjenesten* blir fulgt opp, og at redningsledelsen samles og involveres i det viktige arbeidet som må foregå mellom hendelser.

Generelt bør politiet ha lav terskel for å etablere egen stab og innkalle redningsledelsen ved LRS ved redningsaksjoner med stort skadepotensial. Dersom et politidistrikt mangler eget personell til å fylle staben, kan nabohjelp vurderes. Det bør gjennomføres møter og øvelser der samvirkeelementene ved redningsaksjoner inngår.

6.2.2 POLITIDIREKTORATET BØR INNGÅ I HRS REDNINGSLEDELSE

Redningsledelsen ved HRS-SN ble innkalt umiddelbart etter at politimester ved Sør-Vest politidistrikt ble varslet om hendelsen. Det store antallet personer om bord og potensialet for grunnstøting med katastrofale konsekvenser gjorde at HRS-SN forstod alvorret med en gang. Fylkeslegen, FOH, FORF Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Kystradio⁵⁸, Redningsselskapet og Avinor møtte i redningsledelsen. DSB deltok via telefon.

I følge deltakerne evnet redningsledelsen å holde fokuset på situasjonen frem i tid og ikke forstyrre det som foregikk i operasjonsrommet. Oppmerksomheten var rettet mot et verstefallsscenario og en plan for rask omstilling av ressurser dersom dette skulle inntreffe. Selv etter at Viking Sky hadde fått én av fire motor i drift, opprettholdt redningsledelsen ved HRS-SN dette fokuset.

Merverdien av redningsledelsen var at denne bidro med langsiktig planlegging på strategisk nivå, og at de ulike deltakerne bidro på sine fagområder og med sine perspektiver. Noen av problemstillingene som ble diskutert, var strandsøk, ressurstilgang til Brynhallen, forurensningspotensialet og prioritet i telenettet. Redningslederne ved HRS-SN kom også med bestillinger til redningsledelsen.

Politidirektoratet er ikke representert i HRS redningsledelse. Både HRS-SN og POD mener at politiet, som er en så viktig samvirkepartner i redningstjenesten, bør være representert i HRS redningsledelse med en representant fra direktoratet. Under Viking Sky-hendelsen var det noe utfordringer i kommunikasjonen mellom politiet og HRS-SN, jf. omtale i kapittel 6.7.1.

Deltakelse i HRS redningsledelse vil gi POD og politiet en sterkere involvering i hendelsehåndteringen, noe direktoratet anser som hensiktsmessig. En slik deltakelse vil også legge bedre til rette for en god kommunikasjon mellom HRS og politiet. I en høringsuttalelse fra POD fremhever direktoratet at deltakelse i HRS redningsledelse har vært tema i flere år. Vi mener det er et læringspunkt etter Viking Sky-hendelsen at POD bør inngå i denne redningsledelsen.

6.3 MARITIM INNSATS

Etter at Viking Sky sendte ut mayday, ble det raskt avklart hos HRS-SN at det var behov for slepebåter. Kystradio Sør sendte derfor ut en mayday relay der dette behovet ble understreket. I tillegg tilkalte HRS-SN redningshelikoptre og fartøy direkte for å bistå cruiseskipet. Innsatsen til redningshelikoptrene er nærmere beskrevet i kapittel 6.4.

Rett etter kl. 15.00 ankom de første fartøyene Hustadvika, MS Holmfoss (kombinert reefer- og containerskip), Bergen Viking (olje- og kjemikalietanker) og Fiskenes (en mellomstor fiskebåt).

Ca. en halv time senere dimitterte HRS-SN MS Holmfoss og Fiskenes siden det ikke var mulig for disse fartøyene å sette slep på Viking Sky i uværet. Det var heller ikke aktuelt å evakuere passasjerene ved hjelp av fartøyene i området på grunn av vind, bølger og grunt farvann

Kystvaktskipet KV Njord, som ankom litt før kl. 17.00, fikk oppdrag fra HRS-SN med å koordinere fartøyene rundt cruiseskipet og ble dermed "On Scene Coordinator". KV Njord kommuniserte med de andre fartøyene i området via VHF og holdt løpende kontakt med losene om bord på Viking Sky. Siden det innledningsvis ikke var aktuelt å sette slep eller evakuere passasjerene ved hjelp av fartøyene, ble den viktigste oppgaven til kystvaktskipet i første omgang å observere og kommunisere med HRS-SN og losene om bord på Viking Sky.

⁵⁸ Først med representant fra Kystradio Sør, inntil representant fra Kystradios ledelse kom frem.

Etter at KV Njord var tilkalt av HRS-SN, tok Kystvakten kontakt med HRS-SN for å høre om det var behov for flere ressurser. Det ble enighet om at Kystvakten skulle sende flere fartøy mot området, selv om disse var langt unna.

I løpet av de neste timene ankom flere fartøyer området:

- Slepebåten T/B Vivax, eid av Østensjø rederi og med arbeidssted Nyhamna terminal, Aukra
- Inspeksjons- og vedlikeholdsfartøyet Edda Fauna, eid av Østensjø rederi (inkludert sykestue og med lugarkapasitet på 90 personer og livbåtkapasitet på 180 personer)
- PSV-fartøyet⁵⁹ Siem Symphonyeid, eid av Siem Offshore Rederi AS
- PSV-fartøyet Troms Arcturus, eid av Troms Offshore Management AS
- PSV-fartøyet Ocean Art, eid av Atlantic Offshore Epsilon AS

På lørdag kveld var ytterligere tre skip på vei mot området, slepebåtene Boa Heimdal, Ocean Response⁶⁰ og Normand Ranger (et kombinert ankerhånderings- og supplyskip). I løpet av denne perioden hadde imidlertid Viking Sky kommet seg ut på noe dypere farvann for egen maskin, jf. nærmere omtale i kapittel 4.

I løpet av kvelden besluttet kapteinen på Viking Sky, i samråd med losene om bord, at cruiseskipet skulle ta seg inn til Molde så snart det fikk slep. Ca. kl. 08.00 søndag morgen ble det satt slep på Viking Sky ved hjelp av MS Ocean Response forut og T/B Vivax akterut. En drøy time senere nådde Viking Sky sitt vestligste punkt, og var dermed lengst unna land, under hendelsen. Deretter ble kursen satt sørvestover mot Molde. Rett etter kl. 15.00 ble mayday kansellert. Cruiseskipet ankom Molde havn ca. kl. 16.30.

Selv om en i den mest kritiske fasen ikke kunne følge den primære strategien, som var å slepe Viking Sky vekk fra farlig farvann, anses den maritime innsatsen likevel i stor grad å være vellykket gitt rammebetingelsene. Det er likevel identifisert noen viktige læringspunkter knyttet til:

- Bedre oversikt over slepebåtressurser
- Plan for bruk av slepebåter

⁵⁹ "Platform Supply Vessel"-fartøy (forsyningskip særlig tiltenkt plattformer)

⁶⁰ Beskrevet som neste generasjons "emergency response and rescue vessel" med kapasitet på 370 personer ved evakuering



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

6.3.1 BEDRE OVERSIKT OVER SLEPEBÅTRESSURSER

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

HRS-SN savnet imidlertid en enklere tilgjengelig kunnskap om slepebåtene og deres utrustning og mulighet til å sette slep. En slik kunnskap ville satt HRS-SN bedre i stand til å planlegge og koordinere innsatsen fra slepebåtene. Et læringspunkt er dermed å sørge for en bedre oversikt over slepebåter.

Eierselskapet/rederiet Atlantic Offshore stiller også spørsmål ved om HRS-SN hadde god nok oversikt over slepebåtressursene. Rederiets slepebåt, Ocean Response, var ikke langt unna Hustadvika da mayday ble sendt ut. Slepebåten fanget ikke opp mayday og var utenfor dekningsområdet for mayday relay, og fortsatte sørover etter at nødmeldingene var sendt ut. Fartøyet kan ha vært i en blindsoner for mayday på det aktuelle tidspunktet. HRS-SN hadde ikke kjennskap til Ocean Response' egenskaper som slepebåt, og fartøyet ble dermed ikke tilkalt i første omgang.

Et tiltak for å styrke HRS' fagvurderinger om slepebåtinnsetts under krevende forhold, er å tilkalle en liaison fra et slepebåtselskap ved hendelser der det er behov for slepeinnsetts. Et tiltak for å styrke HRS' oversikt over tilgjengelige slepebåtressurser, er å sørge for at slik informasjon er tilgjengelig og oppdatert i *Felles ressursregister* (FRR). I tillegg til slepekapasitet bør denne informasjonen også omfatte utstyr og kompetanse (for eksempel trening i å sette slep) skip og mannskap har. Det er Barents Watch som har ansvar for FRR, men det er frivillig å legge inn informasjon om ressurser der.

Under hendelsen ble AIS ("Automatic Identification System") benyttet til å skaffe slik informasjon, men et oppdatert FRR kunne gitt relevant og verdifull tilleggsinformasjon. Både HRS med sitt ansvar for redningsaksjoner og Vardø VTS med sitt kystovervåkingsansvar har interesse av et mer oppdatert FRR.

Vardø VTS påpeker at under hendelser til sjøs vil AIS likevel være det mest nyttige verktøyet siden dette gir det mest tidsriktige bildet av tilgjengelige ressurser. Det er likevel nødvendig å undersøke om ressursene man finner, er mulige å benytte og ikke er på andre oppdrag (for eksempel slep, frakting av containere mv.).

6.3.2 PLAN FOR BRUK AV SLEPEBÅTER

I sin egen evaluering vektlegger HRS-SN at organisasjonen ikke hadde en faglig vurdert plan for hvordan slepebåtene kunne assistere Viking Sky under de rådende værforholdene. Når slepebåtene ankom cruiseskipet, ble slike vurderinger overlatt til losene og mannskapet på fartøyene. På det tidspunktet var situasjonen mindre dramatisk enn innledningsvis.

Berging av skip er en del av en redningsaksjon for å redde de som er om bord. HRS-SN vurderte tidlig i hendelsen at slep var den mest effektive måten å redde skipet og personene om bord. Det er en erkjennelse i egen evaluering at HRS-SN bør styrke sin fagkompetanse på slepebåtoperasjoner, og dermed evnen til å planlegge slik innsats ved fremtidige lignende hendelser. Dette er et viktig læringspunkt etter hendelsen med Viking Sky.

For å styrke HRS' evne til å gjennomføre slik planlegging ved fremtidige tilsvarende redningsaksjoner, bør, som nevnt over, en liaison fra et slepebåtselskap kalles inn for råd og veiledning. Det bør derfor legges til rette for at en liaison er på plass ved neste tilsvarende hendelse. Også Kystverket støtter et slikt initiativ.

6.3.3 VURDERINGER OM SLEP

I sin interne evaluering er HRS-SN opptatt av at noen av de første slepebåtene som ankom Hustadvika ikke hadde kapasitet til å sette slep på Viking Sky. Årsaken var de vanskelige værforholdene, men også at noen av fartøyene ikke var egnet for å sette slep. Kystvakten og Kystverket bekrefter denne forståelsen.

Slepebåten T/B Vivax som var den første slepebåten som ankom cruiseskipet, meldte fra at det var for farlig å ha mannskap på dekk, og at det dermed ikke var forsvarlig å forsøke å sette slep. På dette tidspunktet hadde også Viking Sky fremdrift utover og vekk fra farligere farvann, og et forsøk på å sette slep ble ansett som en risiko at fremdriften til Viking Sky kunne stoppe.

Rederiet Alantic Offshore mener det hadde vært mulig for Ocean Response å sette slep på Viking Sky ved en tidlig ankomst av slepebåten til Hustadvika. Dette ville i så fall ikke forandret på utfallet, men Viking Sky ville da kommet raskere i en mindre utsatt posisjon, og en kunne sannsynligvis også avsluttet helikopterredningen tidligere. Denne redningsmåten innebar også en viss risiko.

HRS-SN stiller seg imidlertid tvilende til at det hadde vært mer aktuelt for Ocean Response å sette slep enn det var for Vivax, gitt de rådende forholdene. Det er også viktig å være klar over at ingen slepebåter, heller ikke Ocean Response, hadde mulighet til å ankomme cruiseskipet i løpet av den første kritiske perioden. Hadde ikke Viking Sky fått start på én av de fire motorene, ville sannsynligvis skipet grunnstøtt i løpet av den første timen etter motorstansen, dvs. innen kl. 15.00. De første fartøyene ankom som nevnt en god stund etter dette.

6.4 HELIKOPTERREDNING

Siden det viste seg vanskelig å sette slep på Viking Sky i det kraftige uværet lørdag 23. mars, og skipets kaptein vurderte det som for risikofylt å sette ut livbåter, ble hovedtilnærmingen i redningsaksjonen å evakuere passasjerer fra cruiseskipet med redningshelikoptre. Det var ikke mulig å bruke fartøy til evakuering i de høye bølgene i det urene farvannet, jf. nærmere beskrivelse av hendelsesforløpet i kapittel 4 og 6.3. Siden helikoptrene ikke kunne lande på skipet, måtte passasjerene evakueres ved hjelp av redningsheis fra helikopteret. Totalt var seks redningshelikoptre i aksjon, og 475 personer ble evakuert på denne måten, inkludert mannskapet på fraktskipet Hagland Captain.

Helikopterredningsaksjonen var svært krevende under de vanskelige forholdene, men anses å være vellykket og foregikk uten ulykker og skader. Viktige forhold og forutsetninger for at helikopterredningsaksjonen var vellykket, er:

- HRS-SN tilkalte de offentlige redningshelikoptrene fra 330 skvadron og CHC Helikopter Service og hadde den overordnede ledelsen av redningsaksjonen.
- HRS-SN koordinerte helikoptertrafikken via innflygingskontrolltjenesten på Værnes, Møre Approach. Det ble etablert et rotasjonsmønster med tre til fire helikoptre for å oppnå en mest mulig effektiv og sikker evakuering. Før Møre Approach ble involvert i redningsaksjonen, var det et av CHC-helikoptrene (Rescue 8) som bistod HRS-SN med denne koordineringen.
- Det var god kommunikasjon mellom Møre Approach og helikoptrene. Samtidig var Avinors representant i HRS-SN på Sola et viktig bindeledd mellom HRS-SN og Møre Approach.
- Det ble tidlig satt en redningsmann fra et av CHC-helikoptrene ned på cruiseskipet for å bistå med evakueringen, noe som bidro til å effektivisere og redusere risikoen ved heising av passasjerer opp i helikoptrene.
- Enkelte av helikoptrene hadde ekstra mannskap som kunne bidra med å "stable" de evakuerte, noe som innebar en raskere evakuering, siden det da ble plass til flere passasjerer i hvert enkelt helikopter.
- For å sikre en god rullering av helikoptermannskap og nødvendig hvile, ble det flydd inn ekstra mannskaper fra Gardermoen og Flesland.
- Belysning av idrettsbanen ved siden av Brynhallen var gunstig for helikoptertrafikken til hallen etter at det ble mørkt.⁶¹
- På Hustad skole, nær Brynhallen, ble det etablert plass for fylling av drivstoff til helikoptrene, noe som var tidsbesparende i forhold til en situasjon der helikoptrene måtte fly til nærmeste flyplass for å fylle drivstoff. Dette ble mulig fordi en tankbil ble kjørt fra Molde lufthavn til Hustad skole.
- Helikopterkapasiteten i redningsaksjonen gjorde at mannskapet på Hagland Captain kunne evakueres samtidig som evakueringen fra Viking Sky pågikk.
- Alt i alt er inntrykket at deltakerne i helikopterredningen fremsto som svært kompetente, og de evakuerte passasjerene opplevde aksjonen som profesjonell, til tross for en skremmende situasjon for mange.

⁶¹ Helikoptrene landet på parkeringsplassen foran Brynhallen.



Evakuering av passasjerer fra Viking Sky med helikopter. Foto: Scanpix NTB

Dette var i det alt vesentlige en vellykket helikopterredningsaksjon. Vi har identifisert læringspunkter på bakgrunn av helikopterredningsaksjonen knyttet til:

- Konsept for luftkoordinering
- Effektiv fylling av drivstoff

Det har etterkant vært en diskusjon om bruk av helikopterressurser, jf. omtale i kapittel 6.4.3.

6.4.1 KONSEPT FOR LUFTKOORDINERING

En viktig suksessfaktor for en redningsaksjon med flere helikoptre i innsats er, som antydnet over, en god luftkoordinering, det vil si koordinering av helikoptertrafikken med tanke på effektivitet og sikkerhet. HRS har prosedyrer for etablering av en såkalt ACO-funksjon ("Aircraft Coordinator"-funksjon).⁶²

⁶² Denne luftkoordineringsfunksjonen er basert på IAMSAR-manualen og International Manual for Aircraft Coordinator (også kjent som Baltic ACO manual).

Luftkoordineringsfunksjonen i Viking Sky-hendelsen ble ivaretatt ved HRS-SN gjennom redningsleder sammen med en innkalt flygeleder fra Avinor. Innledningsvis var det redningshelikopteret i Florø (CHC) og deretter Møre Approach som var bindeleddet mellom helikopterressursene og HRS-SN. På grunn av begrensninger i sambandsdekningen (VHF Air 123,1 MHz) var det ikke mulig for HRS-SN å kommunisere direkte med alle helikoptrene.

HRS-SN forespurte også Forsvaret om stille med et Orion-fly som kunne ivareta ACO-funksjonen, men Forsvaret greide ikke å stille mannskap på så kort varsel.

Rollen som ACO innebærer en rekke oppgaver, blant annet:

- Bidra til «flight safety» i et luftrom med flere SAR-luftfartøy involvert
- Prioritering og allokering av luftressurser
- Koordinering av ressurser og søkemønstre for å få dekket søkeområdet mest mulig effektivt
- Koordinere etterfylling av drivstoff
- Videreformidle radiomeldinger
- Formidle situasjonsrapporter
- Koordinere ressursbruk og gjennomføring med "On Scene Coordinator" og redningsleder

For å styrke kompetansen på dette området i forbindelse med redningsaksjoner, har HRS invitert personell fra Forsvaret og andre organisasjoner til å delta på ACO-kurs i Danmark. Flygelederne i Møre Approach som var i aksjon, var ukjent med ACO-funksjonen, og måtte forholde seg til meldinger og informasjon fra HRS-SN. Avinor har opplyst at Møre Approach savnet en klarere oppdragsbeskrivelse fra HRS-SN i forbindelse med redningsaksjonen. HRS-SN erkjenner at Møre Approach burde fått en mer detaljert beskrivelse av oppdraget og forventninger til dette.

I henhold til HRS' planverk er det forhåndsbestemt at ACO-funksjonen skal utføres enten ved HRS, eller andre egnede plattformer som for eksempel Orion-fly eller kystvaktfartøy og som har personell med ACO-kompetanse. I denne hendelsen planla HRS-SN for at ACO-funksjonen skulle ivaretas ved HRS-SN, da det ikke var tilgjengelige ressurser med ACO-kompetanse i området der redningsaksjonen foregikk. Imidlertid medførte begrensninger i sambandsdekning at man hadde behov for et bindeledd for videreformidling av informasjon og støtte til "flight safety". Dermed valgte man på råd fra innkalt flygeleder fra Avinor å benytte flygeleder ved Møre Approach, som hadde nødvendig sambandsdekning i området, til dette formålet.

I HRS-SNs operasjonsrom er det en egen luftkoordineringsposisjon, som kan bemannes med en flygeleder ved behov. I følge HRS-SN har Avinor som medlem av redningsledelsen et ansvar for at personell som kan støtte HRS-SN med å ivareta ACO-funksjonen, kan ta denne posisjonen. Avinor har allerede iverksatt tiltak for å ivareta denne rollen. Flygelederen fra Avinor skal jobbe tett sammen en redningsleder med ACO-kompetanse som vil ha ansvaret for den redningsfaglige koordineringen. Avinor stiller imidlertid spørsmål ved om i hvilken grad denne posisjonen er godt nok egnet for å styre lufttrafikk.

Kommunikasjonsmessige begrensninger kan enten løses gjennom tekniske tiltak, eller ved at det utvikles bedre operasjonskonsepter for å koordinere eller kontrollere luftressurser lokalt der hendelsen foregår, med en flygeleder ved HRS som bindeledd mellom disse. Ulempen med et slikt konsept er at ACO-kompetansen da må spres over hele landet, istedenfor å samle denne ved HRS.

Etter vår vurdering er den mest kostnadseffektive løsningen å videreutvikle ACO-funksjonen sentralt (i HRS) i et nært samarbeid mellom HRS og Avinor. Dette forutsetter at det legges til rette for landsdekkende kommunikasjonsmuligheter for å utøve denne funksjonen, primært gjennom Lufttrafikkjenestens radioer (VHF Air 123,1 MHz), men også gjennom tilgang til Forsvarets radiosendere ved behov, samt Nødnett i de tilfeller der alle luftressursene har tilgang til dette sambandet. HRS-SN har i dag tilgang til lufttrafikkjenestens radioer, men dette er begrenset til ansvarsområdet for Stavanger kontrollsentral (Avinor).

Videre må en forsikre seg om at posisjonen i HRS er godt egnet for luftkoordinering, jf. Avinors merknad over. Det bør i tillegg utarbeides et nasjonalt planverk for ACO-funksjonen, basert på de internasjonale retningslinjene som er nedfelt i IAMSAR-manualene. Dessuten må det legges til rette for nasjonal opplæring og trening i ACO-funksjonen for det personellet som er aktuell for en slik oppgave.

Selv om en sentral utøvelse av ACO-funksjonen er hovedstrategien, bør en samtidig ta høyde for at det kan være hensiktsmessig eller nødvendig at funksjonen kan utøves av andre aktører, nærmere hendelser. Slike aktører omfatter blant annet Kystvakten, overvåkingsfly eller helikoptre.

6.4.2 EFFEKTIV FYLLING AV DRIVSTOFF

Politiets initiativ for å etablere fylling av drivstoff for helikoptrene rett i nærheten av Brynhallen, var et viktig tiltak for å effektivisere helikopterredningen. Det var litt tilfeldig at Aviation Fuelling Services Norway (AFSN) kunne stille med tankbil og personell. Tankbilen, som ikke er forsikret for å kjøre utenfor flyplassen og heller ikke veldig godt egnet for å kjøre på landeveien, kjørte fra Molde lufthavn til Hustad skole med politieskorte. Siden dette var en nødsituasjon med fare for liv og helse ble normale regler fraveket.

Å sørge for mulighet for etterfylling av drivstoff, er HRS' ansvar gjennom utøvelsen av luftkoordineringsrollen. Denne oppgaven inngår også som en del av HRS' planverk, og er også beskrevet i det internasjonale planverket.⁶³

I Viking Sky-hendelsen ble det ikke nødvendig for HRS-SN å gjennomføre tiltak for etterfylling av drivstoff, siden politiet gjorde dette på eget initiativ, og HRS-SN vurderte det valgte alternativet som en god løsning.

På bakgrunn av denne erfaringen bør imidlertid HRS vurdere om det i tillegg til det generelle planverket er hensiktsmessig å etablere en tilsvarende ordning som beskrevet over, ved fremtidige redningsaksjoner. En viktig forutsetning er at flyplassene opprettholder en nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff utenfor normale åpningstider.

6.4.3 TILSTREKKELIG HELIKOPTERKAPASITET

HRS-SN valgte å ikke tilkalle Sea King-helikoptrene på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Vurderingen var at kapasiteten var tilstrekkelig med de Sea King-helikoptrene som ble tilkalt, sammen med redningshelikoptrene til CHC. Dessuten ønsket ikke HRS-SN å svekke helikopterkapasiteten i resten av landet i tilfelle det samtidig med redningsaksjonen skulle oppstå andre hendelser der det ble nødvendig å benytte Sea King-helikoptrene på Sola og Rygge. HRS-SN vurderte imidlertid fortløpende å tilkalle disse helikoptrene dersom situasjonen skulle eskalere. Det fremheves også at hensynet til flysikkerhet ville medført begrensninger på hvor mange helikoptre som kunne vært i aksjon samtidig over et relativt begrenset område.

⁶³ International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) (2019) Volume II

Representanter for 330 skvadron har gitt uttrykk for at HRS-SN burde tilkalt de to Sea King-helikoptrene på Sola og Rygge for å delta i redningsaksjonen. Begrunnelsen er at hvis situasjonen hadde eskalert med grunnstøting og passasjerer i sjøen, hadde det sannsynligvis vært nødvendig med flere helikoptre enn de som var tilgjengelig i området.

330 skvadronens vurdering er videre at helikopterberedskapen i resten av landet kunne blitt ivaretatt av andre helikoptre, blant annet helikoptre fra Danmark og Sverige, luftambulanshelikoptre, militære helikoptre på Rygge og redningshelikoptre i Nordsjøen som ikke var involvert i redningsaksjonen. Ett redningshelikopter fra Danmark ble flydd til Kjevik, og Sverige tilbød seg også å bidra med helikopter. Vurderingen er dessuten at en bør sette inn flest mulig ressurser der krisen er.

HRS-SNs vurdering er at beredskapen i Norge ville være svekket frem til helikoptre fra Danmark og Sverige var på plass. Dessuten er ikke de øvrige alternativene like godt egnet til redningsaksjoner som Sea King-helikoptrene. For eksempel ville ikke danske eller svenske redningshelikoptre kunne bistått ved redningsaksjoner over land og i fjellområdene i Sør-Norge. Det var skredfare i fjellet i Sør-Norge på dette tidspunktet. Tilsvarende kunne ikke luftambulanshelikopter bistått i hendelser over sjø eller i hendelser over landterreng i mørke eller ved dårlig sikt, og heller ikke i hendelser der det er behov for heising av nødstedte personer. Det er også begrensninger i hva militære helikoptre på Rygge kunne bidratt med på bakgrunn av kompetanse, utstyr og trening.

Kommunikasjonen mellom Sea King-helikoptrene og CHC-helikoptrene ble oppfattet å være god under redningsaksjonen. Likevel kan det ikke utelukkes at kommunikasjonen kunne vært enda bedre mellom redningshelikoptre innenfor samme "familie", det vil si 330 skvadron. Dessuten har alle Sea King-helikoptrene Nødnett om bord, mens bare ett av CHC-helikoptrene i aksjonen hadde dette. Dette hadde ikke betydning for kommunikasjonen mellom helikoptrene og med de som koordinerte helikoptertrafikken. Denne kommunikasjonen foregikk på VHF. Generelt er likevel tilgang til Nødnett viktig for kommunikasjonen mellom de ulike aktørene i en slik redningsaksjon, jf. nærmere omtale i kapittel 6.7.

De tilkalte helikoptrene viste seg å være tilstrekkelig under Viking Sky-hendelsen. Som det fremgår over, er det ulike vurderinger av om det ville vært behov for og hensiktsmessig med flere helikoptre ved en eskalering av hendelsen. Dermed er det også ulike vurderinger knyttet til om ekstra ressurser skulle vært tilkalt i den aktuelle situasjonen, nærmere bestemt de to Sea King-helikoptrene på Rygge og Sola. Et viktig bakteppe er at HRS-SN ut fra sin lederrolle i redningsaksjonen og sitt beredskapsansvar måtte vurdere situasjonen og innsatsen i et helhetsperspektiv. Uansett vil det ved fremtidige redningsaksjoner med stort skadepotensial også være nødvendig å gjøre avveininger om å skaffe til veie nødvendig kapasitet vurdert opp mot å opprettholde forsvarlig beredskap i resten av landet.

6.5 ETABLERING OG DRIFT AV MOTTAKSSENTER

Et mottakssenter er et sted hvor man mottar et større antall evakuerte. Politiet har hovedansvaret for etablering og drift av mottakssenteret. Kommunen skal bistå med å finne egnet sted for dette. Politiet skal skaffe oversikt over og registrere hvor mange og hvem som er involvert i hendelsen, samt utføre andre politioppgaver.⁶⁴

Hustadvika Gjestegård i Fræna kommune ble først utpekt av politiet som lokasjon for mottakssenter. Lokasjonen viste seg å ikke være egnet da den både var for liten, og det var vanskelig for helikopter å lande der. Valget falt i stedet på Brynhallen som viste seg å være et svært godt valg. Hallen er beskrevet i Fræna kommunes planverk som et aktuelt evakuert- og pårørendesenter. Beslutningen ble tatt av innsatsleder politi i samråd med Fræna kommune (innsatsleder brann) og HRS-SN. Innsatsleder helse ankom like etter.

⁶⁴ Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten, s. 35

Innsatslederne og Fræna kommune jobbet med å få på plass personell og materiell for å kunne ta imot evakuerte fra cruiseskipet. Omtrent halvannen time etter mayday-signalet (ca. kl. 15.30) var mottakssenteret klart og rigget. Nesten 500 mannskaper og frivillige hadde møtt opp for å bistå, også fra innbyggerne i området. Kl. 15.40 ankom det første helikopteret med evakuerte passasjerer. Det ble besluttet å videresende evakuerte passasjerer til Molde og Kristiansund etter opphold i Brynhallen. Både Molde og Kristiansund etablerte derfor etter hvert EPS-sentre ved hoteller i de to byene. Det stod også ambulanser i beredskap ved Brynhallen for transport av passasjerer til sjukehus. På det meste var det 17 ambulanser tilgjengelig, samt ett ambulanshelikopter.

Mottakssenteret blir av de involverte oppfattet som en suksess på grunn av måten det ble organisert og driftet på. Dette kan være et eksempel til etterfølgelse for andre politidistrikt og kommuner ved kommende hendelser. Derfor har vi formulert følgende læringspunkt:

- Mottakssenteret - et godt eksempel til etterfølgelse

Likevel var det også forhold som bør forbedres ved en eventuell ny hendelse. Det viktigste læringspunktet i denne sammenheng er:

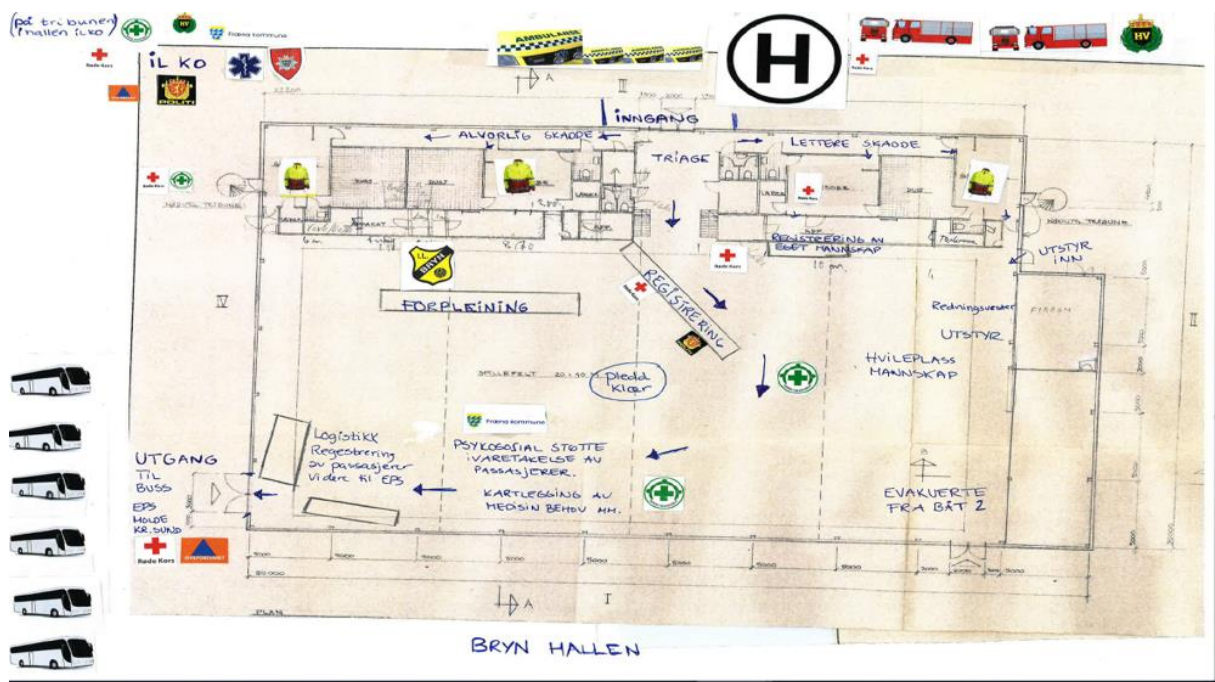
- Robust system for registrering av evakuerte

6.5.1 MOTTAKSSENTERET - ET GODT EKSEMPEL TIL ETTERFØLGELSE

Organisering av mottakssenteret ved Brynhallen ble gjort ut i fra situasjon, men med utgangspunkt i normal prosedyre. Følgende sentrale funksjoner ble etablert:

- **Kommandoplass (KO):** Ble etablert i annen etasje i hallen. KO ble ledet av innsatsleder politi og bestod ellers av innsatslederne fra brann og helse samt de fleste øvrige aktørene ved mottakssenteret. Alle funksjonene ved senteret var representert.
- **Triage:** Dette ble gjennomført av ambulanspersonell rett innenfor hovedinngangen.
- **Akuttrom, systue og varmetue:** De skadde passasjerene ble sluset enten til systue, akuttrom eller varmetue avhengig av hvor skadet de var. Det var helsepersonell fra Helse Møre og Romsdal HF og Fræna kommune som hadde ansvaret for disse ulike rommene. De uskadde passasjerene ble sluset videre inn for registrering.
- **Innregistrering:** Det ble etablert et område for innregistrering av de evakuerte. Politiet delegerte oppgaven med innregistrering til Røde Kors og Norsk Folkehjelp. Andre aktører hjalp også i perioder til.
- **Hvilezone:** Det ble også etablert en hvilezone for passasjerer med madrasser dersom noen hadde behov for å hvile.
- **Oppholdssoner og forpleining:** I hallen var det én oppholdssone for passasjerer og én for hjelpemannskap, der det også ble servert mat og drikke. IL Bryn hadde hovedansvaret for forpleiningen ved senteret og for mannskaper som ble innlosjert ved Hustad skole rett ved siden av mottaket.
- **Utregistrering:** Dette ble etablert ved utgangen til området der bussene stod. Disse fraktet passasjerene videre til EPS-sentrene i Molde og Kristiansund. Flere aktører bistod i arbeidet med å registrere passasjerene ut av hallen.
- **Oppholdssted for ressurser som ikke var i bruk:** Det er var i perioder overkapasitet av ressurser. For at ikke det skulle bli for mange som oppholdt seg nede i hallen der de evakuerte ble sluset inn, ble personell som ikke var virksomme plassert på tribunene i Brynhallen.

Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum har utarbeidet en skisse av organiseringen i Brynhallen som er vist under.

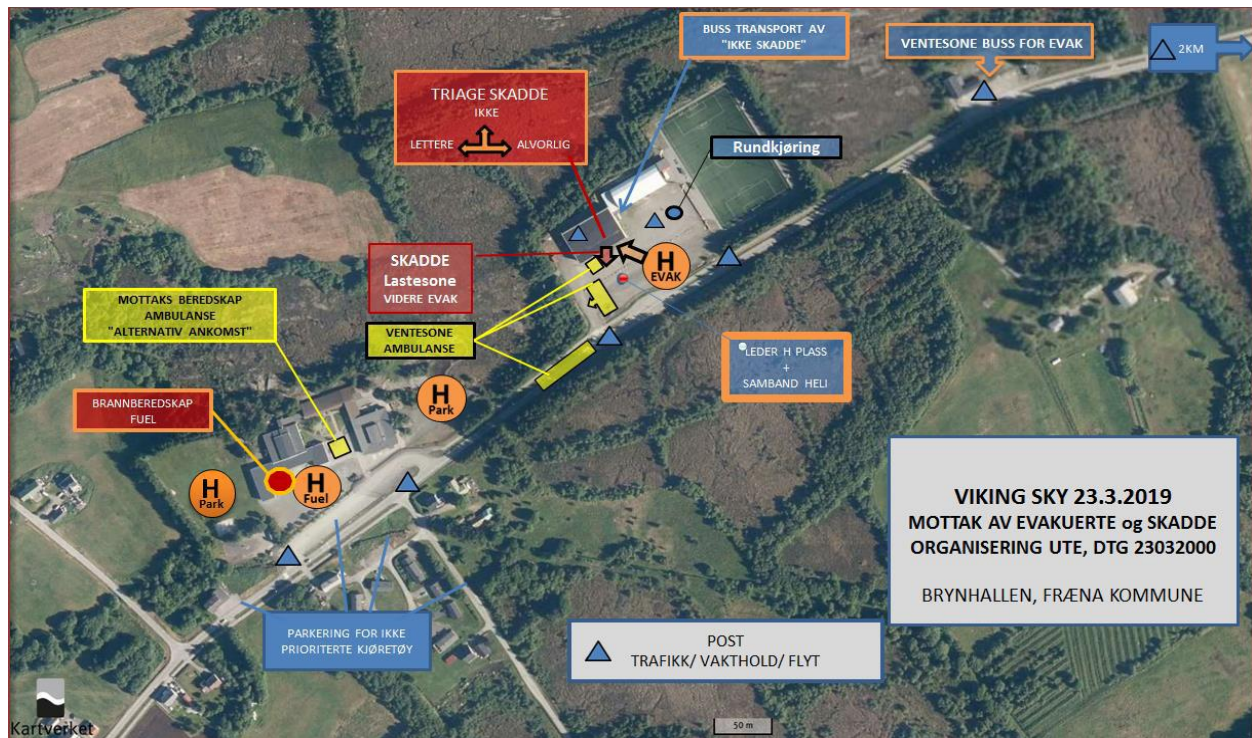


Figur 3: Skisse over organisering i Brynhallen. Kilde: FORF

Området rundt mottakssenteret var organisert med følgende sentrale funksjoner/områder:

- **Landingsplass for helikoptrene:** Det ble etablert ulike landingsplasser for helikopter. En landingsplass for helikopter som ankom med evakuerte ble etablert på parkeringsplassen rett utenfor mottakssenteret. Det ble også etablert landingsplass der helikoptrene fylte drivstoff på Hustad skole.
- **Drivstoff til helikoptrene:** En tankbil med drivstoff ble flyttet fra Molde Lufthavn til Hustad skole for effektiv tanking for helikoptrene.
- **Ventesoner for ambulanser:** Det var to ventesoner for ambulanser i umiddelbar nærhet til mottakssenteret.
- **Busstransport:** Et område rett utenfor mottakssenteret ble satt av til bussene som skulle frakte passasjerene videre til EPS-senter. Et annet område litt lenger unna ble benyttet som ventesone for ytterligere flere busser.

Organiseringen av mottakssenteret og de omkringliggende områdene er vist på satellittbildet under.



Satellittbilde av området rundt Brynhallen med inntegning av funksjoner i håndteringen. Kilde: Kartverket, bearbeidet av HRS-SN.

Suksessfaktorer ved mottakssenteret

Det er bred enighet om at Brynhallen var egnet og fungerte godt som mottakssenter. De involverte trekker frem at det var flere årsaker til at dette mottakssenteret var et eksempel til etterfølgelse ved liknende hendelser.

På grunn av det store omfanget evakuerte krevde denne hendelsen et mottakssenter med både inne- og uteområder med stor kapasitet. Det hadde Brynhallen og arealene rundt, noe som ga gode rammebetingelser for organiseringen av mottakssenteret og uteområdene.

Organiseringen ved hallen blir fremhevet som en annen suksessfaktor. Organiseringen bidro til en god logistikk og dermed en effektiv passasjer-/pasientstrøm. Helsepersonell fra kommunen og helseforetaket viser til at denne måten å organisere triage og behandlingsrom på, førte til en effektiv sortering og behandling, og en god pasientflyt, jf. omtale i kapittel 6.5. Organiseringen med ulike ansvarsområder/funksjoner ga en tydelig arbeidsdeling. Det ble også etablert egne soner for de ulike funksjonene, noe som ga arbeidsro og man unngikk å "gå i beina" på hverandre.

Det var også en suksessfaktor at man lagde et opplegg der de evakuerte oppholdt seg kortest mulig i hallen. Det ble satt et mål om at de evakuerte skulle videre etter maksimalt én time. Etter at de evakuerte hadde fått det de trengte av behandling, omsorg, mat, og ikke minst varme i kroppen, ble de sendt med buss til EPS-sentrene i Molde og Kristiansund.

En annen suksessfaktor var politiets ledelse av mottakssenteret, som ble oppfattet som tydelig av de øvrige involverte aktørene. Samtidig var det et hensiktsmessig grep at innsatsleder politi⁶⁵ delegerte en rekke oppgaver til disse aktørene som hadde godt med personell. Disse ble gitt som oppdrag om hvilke oppgaver som skulle løses, uten detaljer om hvordan de skulle løses. Aktørene opplevde dette som en fornuftig og effektiv måte å lede arbeidet på.

⁶⁵ Det var to ulike innsatsledere som etterfulgte hverandre i aksjon under hendelsen.

Selv om situasjonen var noe uoversiktlig i starten og det var litt mange som ville hjelpe i perioder, er inntrykket at samordningen, koordineringen og informasjonsdelingen ved mottakssenteret fungerte bra. En viktig årsak var kommandoplassen som ble etablert i hallen. Dette var et viktig møtepunkt. KO sikret koordinering av de ulike aktørene og funksjonene ved mottakssenteret. Det var her avgjørelser ble tatt og videreformidlet til det øvrige personellet i hallen som skulle håndtere de evakuerte passasjerene. Det ble gjennomført jevnlig statusmøter i KO. Røde Kors gjennomførte også jevnlig statusmøter nede i hallen. Primært var disse møtene for eget mannskap, men andre aktører deltok også, da behovet for et likt situasjonsbilde var stort.

Selv om koordineringen av informasjon var god mellom aktørene som opererte ved mottaket, fremheves det at det var mangler i kommunikasjonen med flere aktører utenfor Brynhallen. Det var frustrasjon ved mottakssenteret fordi det var mangel på informasjon om status ute på skipet og for de evakuerte passasjerene som ville ankomme mottakssenteret. Man savnet svar på flere spørsmål: Hvordan var tilstanden for passasjerene ute på skipet? Hvor mange passasjerer kom med helikoptrene? Hvor hardt skadde var de? Måtte de forberede seg på å ta imot omkomne? Denne problemstillingen er også omtalt og vurdert i kapittel 6.7.

Det er også vårt inntrykk at aktørene ved mottakssenteret evnet å tenke verstefallsscenario, og å planlegge for dette. For eksempel ble det holdt igjen personell i tilfelle hendelsen skulle eskalere. Den store plassen i hallen gjorde det mulig at dette personellet kunne være i beredskap uten å forstyrre den pågående håndteringen av de evakuerte. Dette personellet oppholdt seg på tribunen i hallen. Samtidig var det en vanskelig avveining mellom det å holde på personell i tilfelle hendelsen plutselig eskalerte, og behovet for rulling av personell og utholdenhet. Etter hvert ble ressurser sendt hjem, og lister for videre drift ble utarbeidet (innkalling av mannskaper). Det var imidlertid ikke så enkelt å dimettere mannskapene da alle ville bli og hjelpe til.

Politiet begynte også å forberede mulig strandsøk hvis passasjerer skulle havne i sjøen. De undersøkte hva som fantes av tilgjengelig personell som kunne bistå med dette. Blant annet skaffet Røde Kors oversikt over tilgjengelig vannredningsutstyr og vannredningskompetanse på stedet. Fræna kommune gjorde også klar en hall i sentrum av kommunen (Frænahallen) i tilfelle det ble behov for å separere omkomne og levende. Frænahallen er i likhet med Brynhallen, definert i kommunens planverk som EPS-senter. Det ble også vurdert å ta i bruk en hall ved siden av Brynhallen dersom det skulle ankomme omkomne passasjerer.

Grepet med å flytte drivstoff til området ved mottakssenteret var en suksessfaktor med tanke på tidseffektivitet. Dette sparte helikoptrene for en flytur på ca. 30 km i luftlinje til nærmeste flyplass som var Molde Lufthavn. Samtidig var dette en improvisert løsning under hendelsen, og det bør vurderes om en slik ordning bør planlegges i større grad, jf. omtale i kapittel 6.4.2. I tillegg bør det vurderes om slike tankbiler er ressurser som bør registreres i *Felles ressursregister (FRR)*, jf. nærmere omtale i kapittel 6.3.

Mottakssenteret var en suksess ved at de som jobbet der klarte å ivareta de evakuerte passasjerene på en god måte. Det ble gitt både helsetjenester, psykososial førstehjelp, forpleining, og passasjerene fikk dekket andre primærbehov som tørre klær og varme. Den psykososiale førstehjelpen har i ettertid blitt fremhevet av mange som en svært viktig oppgave. Dette var noe alle mannskapene i hallen bidro med, men var særlig en rød tråd i arbeidet til de frivillige organisasjonene. De som jobbet ved mottakssenteret, opplevde at de evakuerte ikke følte de hadde overlevd før de var i trygghet i hallen. Flere var nokså medtatt. Støtte og omsorg fra mannskapene var derfor vesentlig.

Noen øvrige suksessfaktorer som trekkes frem av de involverte, omfatter:

- Belysning av idrettsbanen ved siden av Brynhallen var gunstig for helikoptertrafikken til hallen etter at det ble mørkt. Helikoptrene landet på parkeringsplassen ved siden av banen.
- For å holde oversikt ble det besluttet at flytevestene passasjerene hadde på seg fra Viking Sky, først ble fjernet etter at de var registrert inn i hallen.

EVALUERING AV VIKING SKY-HENDELSEN

- IL Bryns innsats med å skaffe mat og drikke til både de evakuerte og mannskapene. Dette frigjorde også kapasitet hos de frivillige organisasjonene (Norsk Folkehjelp og Røde Kors) som ellers ville hatt den oppgaven. Ved denne hendelsen kunne de bidra med andre oppgaver som de er trent til. Personellet fra Bryn IL var også godt kjent i hallen.
- Hjelpemannskapene ble innlosjert ved Hustad skole når det var behov for hvile og forpleining.
- God infrastruktur og mye nyttig materiell ved Brynhallen: Flere separate rom, dusjer, toaletter, stoler, bord, kafeteriafasiliteter mv.

6.5.2 ROBUST SYSTEM FOR REGISTRERING AV EVAKUERTE

I etterkant av Viking Sky-hendelsen er en viktig læring at det er behov for å forbedre måten de evakuerte blir registrert på. Systemet som ble etablert for å registrere de evakuerte, ble improvisert der og da. Mal for registrering av de evakuerte ble utarbeidet av Røde Kors, mens de var på vei til Brynhallen, jf. bilde 6. Malen ble tatt i bruk på mottakssenteret for en bedre kartlegging av passasjerene enn kun navn og antall, som var det som ble registrert ved ankomst.

Røde Kors Møre og Romsdal Hjelpekorps									
Registrert av									
Digitalt Lagra sett X									
Sent SMS									
Hendelse OneNote									
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 fra Viking Sky. Kilde: Røde Kors Møre og Romsdal

Det ble benyttet mye "blokk og blyant" i registreringen. Det var en svakhet at registreringen ikke skjedde digitalt. Da var det ingen mulighet for felles lagring og deling på tvers av aktører og lokasjoner. Politiet viser til at det mangler en egen digital plattform for å kunne gjøre en god nok registrering.

Aktørene ved Brynhallen, inkludert politiet, sier at de ikke hadde full kontroll på de evakuerte. Systemet som ble etablert, var også problematisk ut fra et informasjonssikkerhetsperspektiv. I tillegg til navn på de evakuerte ble det også registrert informasjon om deres helsetilstand, medisinbehov mv. For at denne informasjonen skulle bli videreformidlet til EPS-sentrene og legene der, samt apotekene i Molde og Kristiansund, ble det tatt bilder av skjemaene som ble sendt via private mobiltelefoner.

Det er en enighet blant aktørene om at registreringen må kunne gjøres digitalt. Informasjonen må også kunne deles på en trygg måte på tvers av aktørene. Dette er viktig for å kunne følge de evakuerte ettersom de forflyttes, for eksempel videre til sjukehus eller EPS-senter. Wilhemsens Ship Management peker også på dette, og viser til at det var svært uheldig at det manglet informasjon om hvem som var sendt til sjukehus. De måtte ringe rundt til sjukehusene for å finne igjen passasjerene.

Politiet har et system for registrering av evakuerte – DIR ("Disaster Involved Register"). Dette er et dataverktøy som skal hjelpe politiet med å få oversikt over alle involverte personer ved større ulykker, katastrofer eller hendelser.⁶⁶ Systemet er ensartet og felles for politiet, og dermed tilgjengelig på tvers av politidistrikt. Dette gir mulighet for å ivareta behovet for nabohjelp. Det er utarbeidet en veileder for politiets håndtering av pårørende og evakuerte ved store hendelser⁶⁷ som beskriver at systemet skal brukes ved (i) større katastrofer, eller (ii) hendelser hvor mange personer er involvert. Viking Sky kan sies å oppfylle begge disse kriteriene.

DIR ble ikke benyttet under hendelsen. MRPD har heller ikke implementert dette systemet i distriktet. MRPD har ikke ønsket å ta dette i bruk da de mener det er et tungvint system, og at det er nye systemer underveis. POD viser til at politidistriktene er pålagt å bruke systemet, men sier samtidig at systemet nesten aldri har blitt brukt. Ut fra det vi har fått opplyst, er det også usikkert om politiet kan gi andre aktører tilgang til DIR.

Viking Sky-hendelsen avdekket at det er behov for et system for registrering som er digitalt og som kan benyttes av andre aktører enn politiet. Ved liknende hendelser kan det igjen bli behov for å delegerer oppgaven med å registrere involverte. Informasjonen som registreres bør derfor også kunne deles med andre aktører.

Vi oppfatter at DIR er et system som er etablert i politiet for å ivareta politiets behov for oversikt over involverte ved hendelser som Viking Sky. Imidlertid mener vi det er usikkert om dette systemet imøtekommer det behovet som ble identifisert under Viking Sky-hendelsen. Dette skyldes både at tilgangen synes å være begrenset til politiet, og fordi det er et system som få politidistrikt har tatt i bruk.

På bakgrunn av disse forholdene bør politiet sammen helsevesenet og andre sentrale samvirkeaktører vurdere hvordan det kan utvikles et mer robust system for registrering. Siden systemet bør kunne benyttes på tvers av aktører, er det viktig at de aktuelle brukerne er involvert i vurderingen. Gjennomgang av bruk og funksjonalitet i allerede eksisterende systemer hos de ulike aktørene bør inngå i en slik vurdering.

6.6 HELSEMESSIG HÅNDTERING

Både spesialisthelsetjenesten og primærhelsetjenesten deltok i håndteringen av Viking Sky-hendelsen. Helsepersonell ved sjukehusene i Molde og Kristiansund deltok ved mottakssenteret i Brynhallen, og ambulanser og ambulanshelikopter inkludert personell bidro også. Helsepersonell fra Fræna, Molde og Kristiansund kommuner gjorde en innsats ved mottakssenteret i Brynhallen, og ved EPS-sentrene på hoteller i Molde og Kristiansund.

⁶⁶ Veileder – Politiets håndtering av pårørende og evakuerte ved store hendelser, Politidirektoratet, august 2014.

⁶⁷ Veileder – Politiets håndtering av pårørende og evakuerte ved store hendelser, Politidirektoratet, august 2014.

6.6.1 SPESIALISTHELSETJENESTEN

AMK-sentralen i Ålesund som koordinerte spesialisthelsetjenestens håndtering av Viking Sky-hendelsen, besluttet ca. kl. 14.30 (23. mars) å innkalle sentral krisestab samt bemanne sentralen med ekstra personell. Assisterende ambulansesjef, som har bopel på Hustad, dro til Brynhallen som innsatsleder helse. Ca. kl. 14.40 ble det sendt fem ambulanser mot Brynhallen, og etter hvert var det 17 ambulanser tilgjengelig ved det etablerte mottakssenteret. Det ble også sendt ett 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.

Opgaver for spesialisthelsetjenesten under hendelsen var, ved siden av å betjene rollen som innsatsleder helse ved Brynhallen, følgende:

- Mottak og triage (inkludert merking ("predoc")) ved mottakssenteret i Brynhallen
- Etablering av skadestue inkludert førstehjelp og behandling av skadde passasjerer (gjort i samarbeid med kommunale leger og sjukepleiere)
- Etablering av undersøkelsesrom/systue for mindre skader
- Beredskap for mottak av flere pasienter (kapasitet med inntil 100 bårer/senger)
- Ambulansetjeneste til henholdsvis Molde og Kristiansund sjukehus
- Transport og logistikk av personell og helsemateriell.

Totalt var ca. 180 helsepersonell fra spesialisthelsetjenesten i innsats under Viking Sky-hendelsen, der det blant annet var i underkant av 50 helsepersonell ved Brynhallen. Videre var i overkant av 50 personer innkalt til aktiv tjeneste utover normalberedskap ved Molde sjukehus, og tilsvarende nær 70 personer ved Kristiansund sjukehus.

6.6.2 PRIMÆRHELSETJENESTEN

Kommunehelsetjenesten i Fræna kommune ble varslet via beredskapskoordinator i kommunen. Leder for Fræna sjukeheim og omsorgssenter fikk samlet ca. 60 helsepersonell med oppmøte Brynhallen i løpet av 30 minutter gjennom bruk av telefon og SMS. Dette var både ansatte fra legevakten og kommunen, inkludert leger, sykepleiere og hjelpepleiere. Om lag halvparten av de som møtte opp, ble sendt hjem umiddelbart med beskjed om å være tilgjengelig i tilfelle økt behov. Det ble satt opp turnusliste for helsepersonellet ved mottakssenteret, og det var nok helsepersonell for flere døgns drift hvis nødvendig. Helsepersonellet fra kommunen jobbet på mottakssenteret sammen med både helsepersonell og ambulanspersonell fra spesialisthelsetjenesten, samt frivillige mannskaper fra Røde Kors, Norsk Folkehjelp og Sivilforsvaret.

Helsesjefen i Molde kommune ble oppringt fra legevakta i Molde. To kommuneleger fra Molde kommune dro til mottakssenteret i Brynhallen for å bistå der. Helsesjef og beredskapsleder tok kontakt med et hotell i Molde for etablering av EPS-senter, og helsemateriell og medikamenter ble fraktet fra Molde sjukehus for bruk ved EPS-senteret. Kommunalt helsepersonell og frivillige mannskaper fra Røde Kors og Sivilforsvaret etablerte seg ved EPS-senteret.

De evakuerte passasjerene med akutte skader, ble sendt med ambulanse til enten Molde eller Kristiansund sjukehus. De som ikke hadde behov for behandling på sjukehus, ble sendt med busser til EPS-senteret i Molde eller i Kristiansund. Flere av passasjerene hadde ikke fått med seg sine medisiner ved evakueringen, og det ble derfor åpnet et apotek for å kunne hente ut nødvendige medikamenter. De passasjerene som ankom EPS-senteret i Molde, hadde stort sett mindre fysiske skader, og mye av behandlingen gikk ut på psykososial støtte og medisiner.

Beredskapsleder i Kristiansund kommune fikk varsel gjennom Røde Kors, som for øvrig er en fast del av kriseledelsen i kommunen. Det ble raskt etablert krisestab i kommunen. Etter samtale med Fræna kommune, ble det etablert EPS-senter ved et dedikert beredskapshotell i Kristiansund kommune. EPS-senteret ble bemannet med personell fra kommunen og frivillige fra Røde Kors og Sivilforsvaret. Her ble det også etablert en provisorisk kommunal legevakt. Det ble behov for medisiner, og et lokalt apotek ble åpnet for å kunne få tak i dette. EPS-senteret i Kristiansund mottok flere busser med evakuerte med behov for helsebistand, særlig psykososial behandling.

6.6.3 VURDERING AV DEN HELSEMESSIGE HÅNDTERINGEN – KJENNETEGN OG LÆRINGSPUNKTER

Hovedinntrykket er at den helsemessige håndteringen av Viking Sky-hendelsen var vellykket, og noen viktige forhold og forutsetninger som underbygger dette inntrykket, er følgende:

- Tidlig kriseorganisering og heving av helseberedskapen
- Tidlig utnevning og tilgjengelighet av innsatsleder helse, sammen med innsatsleder fra politi og brann, for rask kartlegging, planlegging og håndteringen av situasjonen
- Rask mobilisering og tilgang på nok antall dedikert og kvalifisert helsepersonell
- Rask og enkel tilgang på nok helsemateriell, medisinsk utstyr og medikamenter
- Rask og enkel tilgang på nødvendig materiell som bærer, ulltepper, lys, varme etc.
- Godt samarbeid mellom ulikt personell og mannskap ved de ulike lokasjonene, for eksempel mellom kommunalt helsepersonell, sjukehuspersonell og frivillige mannskaper (Sivilforsvaret, Røde Kors og Norsk Folkehjelp)
- Gjennomføring av en god og systematisk triage på skadested/mottakssenter med hensyn til sortering og merking (predoc) av de evakuerte til henholdsvis sjukehus eller EPS-senter
- Tilstrekkelig antall ambulanser og effektiv ambulansedrift
- Godt samarbeid mellom spesialisthelsetjenesten og primærhelsetjenesten om opprettelse og drift av EPS-senter for mottak av evakuerte som ikke hadde behov for medisinsk behandling, men som likevel må håndteres av helsepersonell, for eksempel lettere medisinsk behandling og oppfølging, samt psykososial behandling

Vi har likevel identifisert noen læringspunkter knyttet til den helsemessige håndteringen:

- Merking av innsatspersonell
- Medisinsk registrering av evakuerte

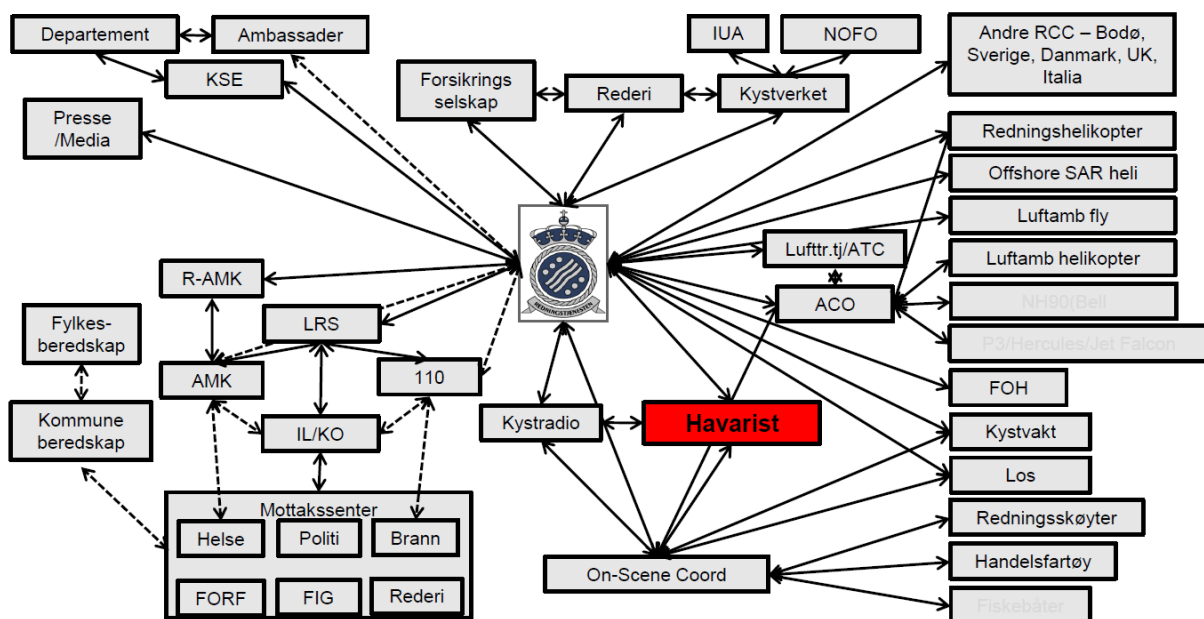
Ved mottakssenteret i Brynhallen var det ca. 500 innsatspersonell, mannskap og frivillige fra mange ulike aktører. De aller fleste var markert enten med uniform eller refleksevest. Det var likevel noen som ikke var merket, for eksempel helsepersonell fra kommunen. For å få oversikt og kjennskap til alle aktørene ved mottakssenter og/eller EPS-senter, er det viktig at alt mannskap er identifisert og merket. Dette har både et sikkerhetsperspektiv og vil lette arbeidet for ulike vaktfunksjoner.

Gjennom håndteringen av nesten 500 passasjerer som ble evakuert i land fra Viking Sky, ble det en utfordring med registrering av den enkelte passasjer, inkludert skaffe til veie oversikt over helsetilstanden til den enkelte. Det ble brukt ulike registreringer ved hendelsen, både penn og papir, PC, private mobiltelefoner, SMS og MMS ble brukt.

Ved å etablere et lett tilgjengelig registreringssystem der også helsetilstand kartlegges og videreformidles (gjerne ved triage), vil en kunne ivareta den enkelte evakuerte helsebehov på en enkel og sikker måte. Ved å inkludere denne helsekartleggingen ved den ordinære registreringen, vil en kunne ha et system som enkelt kan brukes av flere mottakere, eksempelvis for helsepersonell ved mottakssenter, EPS-senter eller sjukehus. Et slikt system vil både lette registreringen, skaffe oversikt, og ivareta helsebehovet for den enkelte evakuerte. Dette tiltaket må ses i sammenheng med tiltak for registrering av evakuerte som politiet har ansvar for, jf. kapittel 6.5.2.

6.7 KOORDINERING, KOMMUNIKASJON OG INFORMASJONSDELING

Med svært mange aktører i aksjon samtidig under Viking Sky-hendelsen, ble koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling viktig for å oppnå et godt samvirke mellom de ulike aktørene. Noen aktører har et særlig ansvar på dette området, i første rekke HRS, politiet (LRS), fylkesmannen, DSB og KSE, jf. nærmere beskrivelse i kapittel 3. Figur 4 illustrerer kommunikasjonslinjene og den komplekse informasjonsflyten under hendelsen med utgangspunkt i HRS-SN. I tillegg var det mye kommunikasjon og informasjonsutveksling mellom en rekke av de øvrige aktørene.



Figur 4. Kommunikasjonslinjer og informasjonsflyt med utgangspunkt i HRS-SN. Kilde: HRS-SN.

Med så mange aktører i sving på ulike arenaer ble det svært krevende å koordinere, kommunisere og dele informasjon. Hovedinntrykket er likevel at det alt i alt var et godt samvirke, som blant annet viste seg ved at:

- Det var et godt samarbeid i redningsledelsen i HRS-SN, og redningsledelsen hadde en god kommunikasjon med operasjonsrommet.
- Det var god dialog mellom HRS-SN og LRS.
- Det var et godt samvirke ledet av politiet i Brynhallen, jf. nærmere omtale i kapittel 6.4.

- Politiet hadde (tett) dialog med kommunene Fræna, Kristiansund og Molde og FMMR, noe som ble oppfattet som nyttig alle parter.
- FMMR arrangerte flere samvirkemøter med kommunene, HV-11, politiet og Sivilforsvaret i løpet av håndteringen. Disse møtene ga mulighet for gjensidig statusoppdatering og vurdering av situasjonen.
- Kommunene opplevde i stor grad et godt samarbeid seg imellom og med FMMR og Helse Møre og Romsdal HF.
- DSB arrangerte to samvirkekonferanser på direktoratsnivået, der også FMMR og Sivilforsvaret deltok. DSB gjennomførte også situasjonsrapportering på samordningskanal til KSE.
- Basert på situasjonsrapportering fra DSB, POD og HRS-SN rapporterte KSE videre til politisk og administrativ ledelse i JD, samt enkelte andre departementer og Statsministerens kontor.
- Helsedirektoratet og Helse Midt-Norge RHF opplevde en tilfredsstillende situasjonsrapportering fra Helse Møre og Romsdal HF.
- Kystverket hadde god dialog med losene 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 en god dialog med politiet i Molde.

Til tross for mye godt samvirke under hendelsen, har vi også identifisert noen læringspunkter knyttet til koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling. De viktigste er knyttet til:

- Et felles situasjonsbilde
- Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter
- Felles kommunikasjonsplattformer
- Etablering av politimesterens stab og redningsledelsen ved LRS
- Felles forståelse for samvirke og samordning
- Tydelig kommunisering av katastrofepotensial

6.7.1 ET FELLES SITUASJONSBILDE

Det er en utbredt oppfatning blant aktørene som var involvert i håndteringen av Viking Sky-hendelsen, at kommunikasjonen var noe mangelfull, og at det var en utfordring å etablere et felles situasjonsbilde. I følge *Håndbok for redningstjenesten* er en felles forståelse av hva som har skjedd, omfanget på hendelsen og behovet for ressurser, avgjørende for vurdering av hendelsen og rett respons. Gruppegjennomgangen i Brynhallen 12. juni var tydelig på at det var forbedringspotensial for kommunikasjon og samordning av informasjonsflyt.

For eksempel var det begrensninger i den felles situasjonsforståelsen mellom HRS-SN på den ene siden og politiet/LRS og Helse Møre og Romsdal HF på den andre siden. Dette gjelder i første rekke informasjonen om status for passasjerene som ble evakuert med helikoptre og fraktet til mottakssenteret, jf. nærmere omtale i kapittel 6.7.2. Denne informasjonen var særlig etterspurt av innsatslederne for politi og helse på mottakssenteret. I tillegg savnet helseforetaket og politiet generelt mer informasjon om status for ulike sider ved den maritime redningsaksjonen og situasjonen på cruiseskipet. Inntrykket er likevel at dette ikke fikk noen alvorlige konsekvenser for håndteringen og utfallet av hendelsen.

HRS-SN erkjenner også at de ikke helt nådde ut med informasjon til politi og helsevesen på mottakssenteret. Det tok også relativt lang tid før HRS-SN distribuerte sin første situasjonsrapport. I sin egen evaluering anbefales det at HRS-SN vurderer tiltak for å bedre situasjonsrapportering til flere aktører, blant andre politiet/LRS, helseforetak, brann- og redningstjenesten, fylkesmannen, DSB, POD, KSE og FOH.

Et annet eksempel på mangelfull kommunikasjon er at Molde kommune var forberedt på en storstilt ilandsetting av passasjerer fra Viking Sky da skipet la til kai i byen. Dette var tidligere besluttet i samråd mellom kommunen, politiet og rederiet. Kommunen fikk ikke beskjed før ankomst av cruiseskipet om at denne beslutningen var omgjort, og at de passasjerene som ønsket det, kunne bli på skipet.

Det er flere årsaker til forholdene beskrevet over. Bemanningen hos HRS-SN gjorde at de måtte prioritere redningsledelse fremfor informasjonsdeling av mindre tidskritisk art. Ulike aktører hadde ulike kommunikasjonsplattformer, og bare enkelte aktører hadde tilgang til alle de aktuelle kommunikasjonsplattformene, jf. nærmere omtale under (6.7.2 og 6.7.3).

For å bedre kommunikasjonen mellom HRS og politiet/LRS, tar politiet til orde for å ha en liaison i HRS, i tillegg til politirepresentanten i HRS redningsledelse, jf. kapittel 6.2. HRS-SN er imidlertid skeptisk til en slik ordning siden en slik liaison uansett må få informasjon fra en redningsleder. Dette innebærer et ekstra ledd i kommunikasjonen. Slike HRS-SN vurderer det, vil det være enklere å kommunisere direkte med politiet/LRS, gitt at HRS har tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre dette.

Vår vurdering er at HRS bør settes i stand til å ivareta kommunikasjon og informasjonsdeling med sentrale samvirkeaktører på en bedre måte. Dette kan muligens oppnås ved omprioritering av arbeidsoppgaver og ressurser i HRS, noe som imidlertid kan gå på bekostning av andre viktige arbeidsoppgaver. Det er derfor et behov for tilføring av dedikerte ressurser til kommunikasjon og informasjonsdeling i HRS. Slike ressurser kan også ivareta andre oppgaver som HRS pr. i dag ikke har kapasitet til å prioritere ved en redningsaksjon, for eksempel ulike stabs- og støttefunksjoner, samt representere en viktig redundans i redningsarbeidet ved HRS.

Heldige omstendigheter gjorde at HRS-SN ikke kom på etterskudd fra start av i håndteringen av denne hendelsen. Det kom inn en ekstra redningsleder kl.13.45, slik at det tilfeldigvis var tre redningsledere, og ikke to, i operasjonsrommet da mayday kom kl.14.00. Det var også mulig å få tak i flere redningsledere som ikke hadde beredskapsvakt. I tillegg var HRS-SNs lokale ledelse hjemme og tilgjengelig. Alt dette gjorde at håndteringen kom godt i gang i alle ledd. Det er likevel sårbart å måtte basere seg på at personale som ikke er på vakt, er tilgjengelig. Flere i HRS-SN, inkludert ledelsen, peker på behovet for å styrke det operative nivået, og da særlig ved at det etableres stabs- og støttefunksjoner.

I denne forbindelse er det også relevant å vise til instruksen til politimester for HRS-SN⁶⁸ der det fremgår at de to hovedredningssentralene ved behov skal bistå i hverandres redningsaksjoner. Politimesteren skal spesielt påse at hovedredningssentralene er forberedt og klare for dette. Det må tilføyes at Hovedredningssentralen i Nord-Norge under Viking Sky-hendelsen bistod med å avlaste HRS-SN med håndtering av andre redningshendelser som foregikk i det samme tidsrommet som Viking Sky-hendelsen. Derfor kan kapasiteten til hovedredningssentralene til å bistå hverandre i en stor redningsaksjon være begrenset. Dette momentet må også vurderes i lys av ny organisasjonsplan for redningstjenesten fastsatt i desember 2019.⁶⁹

⁶⁸ Redningstjenesten – Instruks til politimester for Hovedredningssentralen Sør-Norge. Justis- og beredskapsdepartementet 2015

⁶⁹ FOR-2019-12-06 nr. 1740: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

6.7.2 KOMMUNIKASJON MELLOM SKIP, HELIKOPTER OG MOTTAKSSENTER

Som nevnt over savnet aktørene ved mottakssenteret i Brynhallen bedre informasjon om de evakuerte som ankom med helikopter. Innledningsvis varslet helikoptrene fra 330 skvadron via Nødnett til Brynhallen om status for de evakuerte, antall og eventuelle skader. Etter at Møre Approach ble involvert i luftkoordineringen, gikk denne informasjonen dit, men ble ikke videreformidlet til aktørene i Brynhallen. Da fikk de først klarhet i status for de evakuerte når helikoptrene landet. Aktørene gir uttrykk for at de savnet slik informasjon på et tidligere tidspunkt, slik at de kunne forberede seg bedre på mottakelsen og den videre håndteringen av de evakuerte, jf. omtale i kapittel 6.5.

Informasjonsflyten mellom skip/helikoptre og mottakssenteret var dermed mangelfull, eller fraværende. Slik informasjonsflyt kunne også gått via HRS-SN, men ble av ulike årsaker ikke gjennomført, jf. omtale i kapittel 6.7.1 og 6.7.3. Det ble foreslått å plassere en person fra LRS på skipet for å ivareta slik informasjon, men dette ble avslått av HRS-SN av hensyn til sikkerheten til vedkommende.

Det er også antydnet at helikoptrene kunne gitt slik informasjon til mottakssenteret på vei inn med evakuerte. En begrensning er at nødstatene ikke har VHF-samband, og at bare halvparten av helikoptrene hadde Nødnett. Dessuten var flytiden kort, slik at det ville vært vanskelig å få tid til å informere tilstrekkelig, samtidig som helikoptermannskapet hadde andre viktige gjøremål med evakuerte om bord. Representanter fra 330 skvadron oppgir at de meldte status til Møre Approach, men at de ikke så det som sitt ansvar å informere mottakssenteret direkte. De oppfattet at dette var HRS-SNs ansvar. HRS-SN erkjenner at det var uheldig at de ikke hadde god nok kommunikasjon med innsatsleder i Brynhallen.

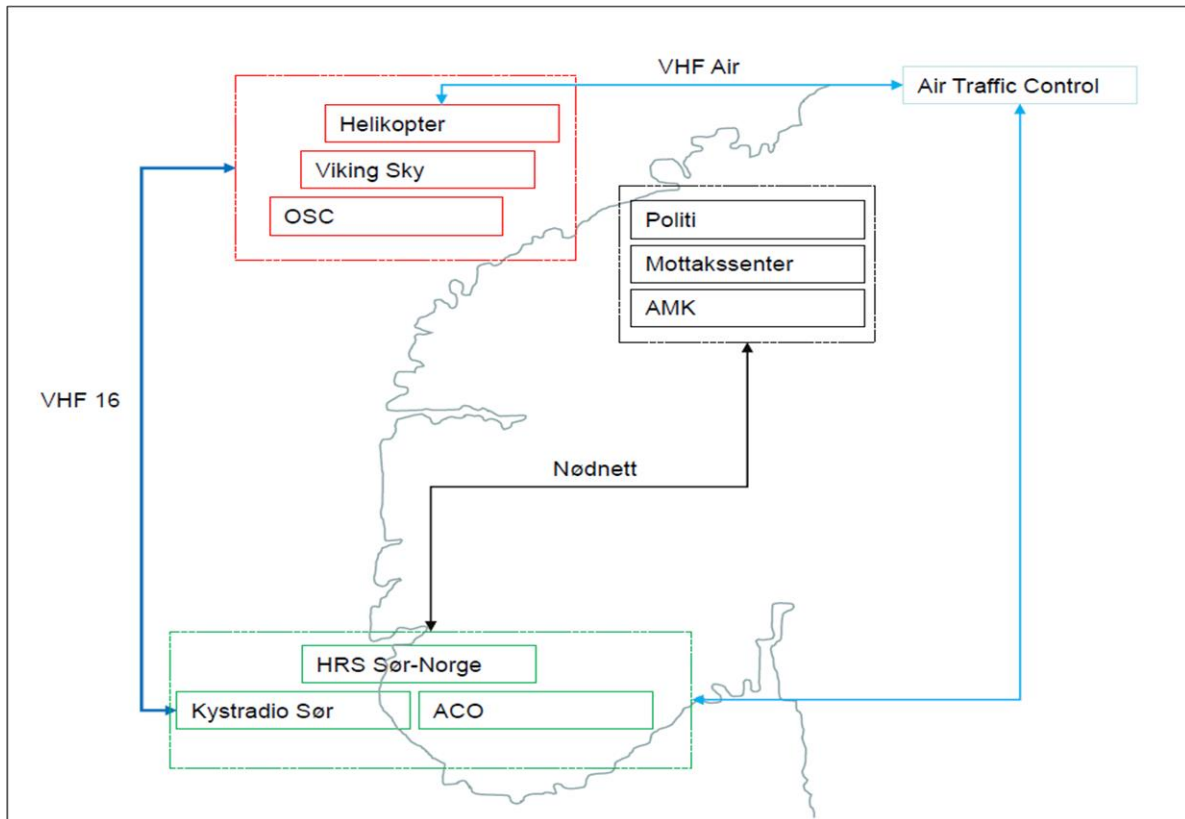
Det er flere tiltak som kan legges til rette for en bedre kommunikasjon mellom ski, helikoptre og mottakssenter ved en fremtidig tilsvarende hendelse. At ulike aktører kan kommunisere på samme plattform, er en viktig forutsetning, jf. omtale under (kapittel 6.7.3). Det er også viktig at HRS, som sitter med det mest fullstendige situasjonsbildet, har kapasitet til formidle informasjon til mottakssenteret, jf. omtalen av HRS' kapasitet over (kapittel 6.7.1).



Mottak av passasjerer evakuert med helikopter ved Brynhallen. Foto: Scanpix NTB

6.7.3 FELLES KOMMUNIKASJONSPLATTFORMER

Aktørene kommuniserte på flere plattformer under Viking Sky-hendelsen. Det var en utfordring at ikke alle aktørene hadde samme kommunikasjonsplattform. Dette gjelder særlig kommunikasjonen mellom sjø, luft og land, jf. kapittel 6.7.2. Dette er en kjent problemstilling, og i *Håndbok for redningstjenesten* påpekes det at "hendelser i overgangen mellom land og sjø kan være krevende, både på grunn av sambandskrav og koordineringsansvaret"⁷⁰. Figur 5 skisserer i grove trekk ulike aktørers bruk av kommunikasjonsplattformer.



Figur 5. Aktørenes bruk av kommunikasjonsplattformer. Kilde: HRS-SN, presentasjon under debrief etter Viking Sky-hendelsen 23.5.2019.

Det er internasjonalt og nasjonalt regulert hvilke samband de ulike aktørene skal ha. Samband for ledelse og koordinering ved sjøredning er primært maritim VHF. Satellitt og annen kommunikasjon benyttes også. Samband mellom og mot luftfartøy foregår på VHF Air, i det daglige styrt av Avinor og på dedikerte frekvenser. Ved redningshendelser er det HRS som koordinerer kommunikasjonen med luftfartøy. Under Viking Sky-hendelsen ga HRS-SN i starten beskjed om hvilke frekvenser som skulle brukes, og helikoptrene fikk beskjed om å benytte 123,1 MHz. Det var Møre Approach som hadde best dekning i området og fikk oppgaven med å viderefordre informasjon til og fra helikoptertrafikken, samt bidra til "flight safety", jf. kapittel 6.4. En ekstra frekvens ble dedikert til dette. Møre Approach hadde god radardekning lavt i Hustadvika og god kontroll på hvor alle helikoptrene befant seg.

Under Viking Sky-hendelsen ble det i tillegg til VHF benyttet Nødnett. Nødnett er det nasjonale radiosambandet for nødetatene, HRS og beredskaps- og samvirkeaktørene. Nettet er bygd for bruk i fastlands-Norge. Nødnett har god dekning og kapasitet i hendelsesområdet, og det ble benyttet en rekke talegrupper, både etatsinterne og talegrupper på tvers av beredskapsaktører. På det travleste var det ca. 200 Nødnett-terminaler i bruk på samme basestasjon, og det ble registrert trafikk ved mange basestasjoner i området.

⁷⁰ Håndbok for redningstjenesten. Systembeskrivelse – prinsipper – verdier, 2018, s. 82.

HRS har alle sambandstypene og er "navet" ved hendelser som Viking Sky. Det er HRS som er ansvarlig for å sikre god samhandling på tvers av de to sambandsnettene VHF og Nødnett.⁷¹

Imidlertid var det mange av aktørene som deltok i redningsaksjonen som ikke hadde Nødnett. HRS-SN bekrefter at det er vanlig ved hendelser til sjøs at de fleste aktørene ikke har Nødnett.

Etter Viking Sky-hendelsen tar mange av de involverte aktørene til orde for at det bør vurderes om flere aktører med oppgaver knyttet til redning og beredskap skal ha tilgang til Nødnett slik at man ved kommende hendelser av denne typen kan sikre en bedre informasjonsflyt mellom sjø, luft og land. Da kan aktørene benytte felles talegrupper i Nødnett for formidling av informasjon. Nødnett er primært beregnet på aksjoner på land, men har også noe dekning over sjø i kystnære områder (omtrent 50 km fra hver basestasjon).

HRS-SN påpeker at det er maritim VHF som er det primære sambandet ved sjøhendelser. Dette er etablert gjennom internasjonale konvensjoner. Det samme gjelder for VHF Air der Norge etter HRS-SNs vurdering ikke har godt nok utbygd infrastruktur for å kunne koordinere luftressurser på en tilfredsstillende måte, jf. omtale og anbefaling i kapittel 6.4.2. Dette var også et funn etter ulykken med Scandinavian Star i 1990.

Et spørsmål som har kommet opp i kjølvannet av hendelsen, er om flere private helikoptre bør ha Nødnett. Under redningsaksjonen hadde tre av seks helikoptre Nødnett. De to Sea King-helikoptrene fra 330-skvadronen og det ene CHC-helikoptret som er en del av den offentlige redningstjenesten, hadde dette. Disse har Nødnett for å sikre nødvendig kommunikasjon og koordinering med innsatspersonell på bakken.⁷²

De private offshore SAR-helikoptrene⁷³ fra CHC Helikopter Service som deltok i redningsaksjonen, hadde ikke Nødnett. CHC påpeker at dette var uheldig fordi helikoptrene da ikke hadde mulighet til å kommunisere med aktørene på bakken. Selv om ikke helikoptrene inngår i den offentlige redningstjenesten, er disse en ressurs som kan benyttes, og blir benyttet, ved redningsaksjoner på sjøen, jf. omtale i kapittel 6.4. På denne bakgrunn kan det stilles spørsmål ved om disse bør ha Nødnett.

Nødnett muliggjør at de private helikoptrene kan utveksle verdifull og tidskritisk informasjon med de andre aktørene som deltar i redningsaksjonen. Dette gjelder særlig i dialog med politi og helsevesen. En positiv effekt vil også være at Nødnett vil være en redundans til SAR-frekvensen på aeronaut VHF Air (frekvens 123,1) i de kystnære områdene.

HRS-SN påpeker at det er meget sjelden det er behov for at private redningshelikoptre har direkte dialog med politi og helsevesen. Dessuten er det primært andre kanaler som er redundante for SAR-frekvensen på VHF Air. Imidlertid gir også HRS-SN uttrykk for at det vil være positivt med Nødnett-tilgang i private redningshelikoptre.

Det har også blitt stilt spørsmål om flere andre aktører, enn helikoptrene, bør ha Nødnett. Avinor Flysikring stiller spørsmålet om virksomheten bør ha Nødnett. Det er også langt fra alle kommuner som har Nødnett. Pr. i dag har 118 kommuner dette til beredskapsformål, dvs. formål ut over brannvesenets oppgaver.

Ingen av de involverte kommunene i Viking Sky-hendelsen hadde Nødnett til beredskapsformål. Kristiansund kommune opplevde dette som et savn under hendelsen. Alle kommunene var avhengige av brannvesenet for å få informasjon via Nødnett. To av dem stiller spørsmålet om kommunen bør ha Nødnett til beredskapsformål.

⁷¹ Ibid.

⁷² Håndbok for redningstjenesten. Systembeskrivelse – prinsipper – verdier, 2018, s. 82.

⁷³ Helikoptrene er til daglig i bruk ved offshore installasjoner.

Flere bør vurdere å anskaffe Nødnett

Viking Sky-hendelsen synliggjorde utfordringer i kommunikasjonen som følge av mange kommunikasjonsplattformer. En viktig erfaring er også at flere aktører som var sentrale i håndteringen av hendelsen, manglet Nødnett. En generell anbefaling er at aktører som kan tenkes å delta i redningsaksjoner bør vurdere å anskaffe Nødnett. Dette gjelder for eksempel private offshore SAR-helikoptre og kommuner, som i denne hendelsen selv så et behov for Nødnett. Dersom flere aktører har tilgang på Nødnett, bør spesifikke talegrupper benyttes ved denne typen redningsaksjoner for å sikre god kommunikasjon og koordinering mellom nødetatene, HRS og de øvrige beredskaps- og samvirkeaktørene.

I sammenheng med vurderingen om å anskaffe Nødnett må også finansieringen av nye Nødnett-tilganger og driften av disse vurderes og avklares. For helikoptrene er dette en stor investering dersom de skal ha en integrert løsning, mens det er mye mindre kostbart med håndholdte Nødnett-terminaler. Sistnevnte benyttes i brannhelikopter. Hvilken løsning som er mest egnet, må vurderes. HRS-SN påpeker at Nødnett må være integrert i private redningshelikoptre hvis det skal fungere tilfredsstillende. Erfaringen med håndholdte terminaler er at de ikke fungerer godt nok for bruk i redningshelikoptre, blant annet på grunn av høyt støynivå.

Det bør også vurderes om det bør være et krav at private redningshelikopter knyttet til offshore-industrien også skal være utstyrt med fastmonterte Nødnett-terminaler. Disse helikoptrene inngår som en viktig kommersiell ressurs i den offentlige redningstjenesten, samtidig inngår den offentlige redningstjenesten og redningshelikoptrene som en del av offshoreindustriens beredskap.

Kommunene må etter vår vurdering ha planer for samband slik at de er i stand til å kommunisere med andre involverte aktører som de er avhengige av informasjon fra ved hendelser som Viking Sky. I den forbindelse er Nødnett et hensiktsmessig verktøy. For kommunenes del vil håndholdte terminaler være det aktuelle. Kommunene har behov for informasjon for å kunne etablere og drifte mottakssenter samt for å ivareta sitt ansvar for videre håndtering av de evakuerte og deres grunnleggende behov.⁷⁴ Når de evakuerte ikke lenger er i fare, vil håndteringen av dem ikke lenger være et ansvar for redningstjenesten (HRS/ LRS).⁷⁵ Kommunen vil da ha en sentral rolle og et spesifikt ansvar.

Utvikling av felles sambandsreglement for Nødnett

Det er viktig å påpeke at det ikke nødvendigvis bare er teknologien og det forholdet at aktørene benyttet ulike kommunikasjonsplattformer, som skaper kommunikasjonsutfordringer. Det handler også om tidsperspektivet og kapasiteten hos aktørene til å formidle informasjon, jf. omtale 6.7.1 og 6.7.2. I tillegg er det en generell erfaring for nødetatene, etter flere år med bruk av Nødnett, at det er et behov for å jobbe videre med temaet *sambandsledelse*. Dette gjelder spesielt ved komplekse aksjoner/hendelser hvor mange ulike aktører deltar, og hvor ulike kommunikasjonssystemer er i bruk. I forbindelse med neste revisjonen av *Felles sambandsreglement for Nødnett* som forvaltes av POD, bør det vurderes om reglementet kan videreutvikles på dette området.

6.7.4 ETABLERING AV POLITIMESTERENS STAB OG REDNINGSLEDELSEN VED LRS

Som det fremgår i kapittel 6.2, ble ikke politimesterens stab etablert under hendelsen, og det tok noe tid før redningsledelsen ved LRS ble etablert. Etablering av redningsledelsen ved LRS er viktig for koordinering og kommunikasjon mellom aktørene i en krisehåndteringssituasjon, samtidig som etablering av politimesterens stab vil innebære en viktig støtte til koordineringen av politiets egne ressurser. Dessuten vil etableringen av disse elementene være et viktig signal til omverden om alvorlighetsgraden i situasjonen og til at relevante aktører mobiliserer sine ressurser.

⁷⁴ FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt, §4 d.

⁷⁵ Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten (nivå 2), 2018.

På denne bakgrunnen deler vi andre aktørers oppfatning om at politimesterens stab burde vært etablert, og redningsledelsen ved LRS burde vært etablert på et tidligere tidspunkt. Begge disse tiltakene er viktig for koordinering av innsatsen til de ulike aktørene og kommunikasjonen mellom dem. Ved fremtidige tilsvarende hendelser bør terskelen til rask etablering være lavere. Det vises for øvrig til omtalen i kapittel 6.2.

6.7.5 FELLES FORSTÅELSE FOR SAMVIRKE OG SAMORDNING

På bakgrunn av håndteringen av Viking Sky-hendelsen har det fremkommet et behov for å klargjøre forholdet mellom HRS' ledelse av redningsaksjonen og DSBs samordningsrolle, blant annet knyttet til å arrangere samvirkekonferanser. Tilsvarende er det også et behov for en klargjøring av forholdet mellom LRS redningsledelse og fylkesberedskapsrådet (i regi av fylkesmannen) på det regionale nivået, selv om dette ikke kom like tydelig frem i hendelsen som forholdet mellom HRS og DSB.

I henhold til *Organisasjonsplan for redningstjeneste*⁷⁶ leder og koordinerer hovedredningsentralene alle typer redningsaksjoner (land-, sjø- og luftredningstjeneste). Dette kan også skje gjennom oppdrag til underlagte lokale redningsentraler, slik som i Viking Sky-hendelsen der politidistriktet/LRS fikk delegert hovedansvar for mottak og håndtering av de evakuerte på land.

Redningstjeneste 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 hovedredningsentraler og underordnede lokale redningsentraler."*⁷⁷

Organisasjonsplan for redningstjenesten fastsetter redningstjenestens organisering og rutiner for samarbeid, ledelse, koordinering, ansvar og oppgaver. Formålet er å ivareta en integrert redningstjeneste på land, i sjø og i luft basert på et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter under ledelse og koordinering av hovedredningsentralene og underordnede lokale redningsentraler.

I henhold til organisasjonsplanen skal redningsledelsens medlemmer varsles ved redningshendelser som vil kunne kreve redningsledelsens involvering. Etter varslingen innkalles redningsledelsen dersom politimesteren eller minst to andre medlemmer av redningsledelsen krever det. Redningsledelsen består av HRS' statlige sentrale samvirkepartnere⁷⁸, samt andre faste medlemmer⁷⁹, og leder og koordinerer redningsaksjonen på overordnet nivå. Som omtalt over, ble redningsledelsen etablert under Viking Sky-hendelsen.

Som omtalt i forbindelse med tolkingen av mandatet, jf. kapittel 1.3, ble det under Viking Sky-hendelsen også iverksatt tiltak og mekanismer som ikke var direkte knyttet til selve redningsaksjonen. Dette omfatter tiltak og mekanismer på både sentralt, regionalt og lokalt nivå, for eksempel DSBs samvirkekonferanser og fylkesmannens samvirkemøter. Bakgrunnen var potensialet i hendelsen for en større katastrofe med alvorlige samfunnsmessige i konsekvenser, og behovet for å være så godt som mulig forberedt på et slikt scenario.

⁷⁶ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten

⁷⁷ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten, kap. 1-3 Definisjoner

⁷⁸ I henhold til Håndbok for redningstjenesten: Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Helsedirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

⁷⁹ Telenor Kystradio, Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum og Redningsselskapet.

DSBs samvirkekonferanser er en operasjonalisering av DSBs arbeid for å understøtte JDs samordningsrolle slik dette kommer til uttrykk i ulike dokumenter. I *instruksen for DSBs koordinerende roller* slås det fast at DSB skal bistå JD og øvrige departementer ved koordinering av håndtering av større kriser og katastrofer på sivil side. *Samfunnssikkerhetsinstruksen* utdyper DSBs understøttelse av JDs samordningsrolle. I *JDs tildelingsbrev til DSB for 2019*⁸⁰ fremgår det generelt at DSB skal sikre et koordinert og helhetlig arbeid på tvers av sektorgrensene, videre å bidra til et forbedret samvirke mellom nødetater og beredskapsaktører, samt bidra til styrking av den samvirkende redningstjenesten. Styrking av den samvirkende redningstjenesten blir blant annet ivaretatt gjennom representasjonen i HRS redningsledelse.

Samvirkekonferansene har blitt en etablert praksis for informasjonsutveksling og vurdering av utvikling og samfunnsmessige konsekvenser på direktoratsnivået. Konferansene benyttes primært i forbindelse med krisehåndtering, men har også blitt brukt som arena for å samordne forebyggende og forberedende aktiviteter mellom hendelser. DSB avholdt to samvirkekonferanser under Viking Sky-hendelsen.

HRS-SN deltok ved leder og fungerende avdelingsdirektør, i den første samvirkekonferansen, lørdag kveld, men ikke i den andre som ble arrangert på søndag. HRS-SN har stilt spørsmål ved noen forhold knyttet til samvirkekonferansene under Viking Sky-hendelsen. Med utgangspunkt i at det var HRS-SN og redningsledelsen som ledet og koordinerte redningsaksjonen, ble samvirkekonferansen opplevd som et forum med flere av de samme deltakerne som i redningsledelsen og som tok opp delvis samme tema. HRS-SN stiller spørsmål ved om dette kan skape en viss utydelighet i krisehåndteringen. Dessuten opplevde HRS-SN det som forstyrrende i sin håndteringssituasjon å bli innkalt til et slikt forum, noe som også kan ses i sammenheng med kapasiteten til HRS-SN, jf. omtale i kapittel 6.7.1. HRS-SN bemerker også at det var deltakelse ut over direktoratsnivået med FMMR som deltaker på samvirkekonferansene.

DSB peker på at det er deltakere i samvirkekonferansene som ikke inngår i redningsledelsen og at disse konferansene ikke har en operasjonell tilnærming. Formålet med konferansene er å bidra til felles forståelse på etatsnivå for situasjonen og utviklingspotensial, særlig med tanke på mulige alvorlige samfunnsmessige konsekvenser. Det er også oppmerksomhet om tverrsektorielle problemstillinger. Hensikten er ikke å involvere seg unødig i en pågående redningsaksjon som ledes og koordineres av HRS og/eller LRS. Det er en entydig forståelse at HRS og LRS har dette ansvaret. Samtidig gir konferansene et utvidet grunnlag for DSBs rapportering til JD på samordningskanal.⁸¹ POD og andre deltakere opplevde samvirkekonferansene som nyttige, særlig med tanke på en gjensidig statusoppdatering.

DSB har forståelse for at særlig den første samvirkekonferansen ble opplevd som forstyrrende for HRS-SN og redningsledelsens håndtering av redningsaksjonen, og innser at det kan stilles spørsmål ved om den kom for tidlig. På den annen side kommer hensynet til å være proaktiv med tanke på en eskalering av hendelsen, noe som taler for at en ikke venter for lenge med å avholde en samvirkekonferanse. DSB var også forberedt på at HRS-SN ikke ville prioritere å delta på den første samvirkekonferansen, på grunn av den pågående redningsaksjonen.

⁸⁰ Tildelingsbrev 2019. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Justis- og beredskapsdepartementet 31.12.2018

⁸¹ Rapportering på samordningskanal er DSBs situasjonsrapportering til Justis- og beredskapsdepartementet ved hendelser, som i stor grad er basert på fylkesmennenes situasjonsrapportering til DSB.

Ved fremtidige hendelser kan et alternativ være at DSBs representant i redningsledelsen deltar i samvirkekonferansene på vegne av HRS, dersom DSB finner det nødvendig å arrangere en slik konferanse samtidig som en redningsaksjon pågår. Da blir ikke HRS forstyrret i sin redningsaksjon, og representanten kan være et nyttig bindeledd mellom DSBs samordning og HRS og redningsledelsens ledelse og koordinering av redningsaksjonen. HRS-SN støtter også en slik tilnærming i sin egen evaluering.

HRS-SN stiller også spørsmål ved om DSBs rapportering til JD på samordningskanal underveis i redningsaksjonen innebærer en form for dobbelrapportering sett i forhold til HRS' egen rapportering til JD. I henhold til instruksene til politimester for HRS skal vedkommende under hendelser rapportere til JD dersom redningsledelsen innkalles.⁸² DSB peker på det formelle grunnlaget i *instruksene for DSBs koordinerende roller og fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks*. Dessuten har rapporteringen på samordningskanal et annet kildetilfang, blant annet rapportering fra fylkesmannen basert på informasjon fra kommunene og regionale aktører, og en noe annen tilnærming enn HRS' rapportering knyttet til redningsaksjonen og mulig utvikling av denne. DSBs rapportering skal ha en bredere tilnærming og vektlegge mulige samfunnskonssekvenser av hendelsen knyttet til de ulike kritiske samfunnsfunksjonene. Rapporteringen på samordningskanal vil således være et supplement til HRS' rapportering om redningsaksjonen.

JD påpeker at DSBs situasjonsrapportering ga departementet god informasjon og fikk frem fylkesmannsperspektivet. Tilsvarende oppfattet JD det som nyttig å motta rapportering fra situasjonssenteret i POD om politiets håndtering, som fikk frem politiperspektivet.

HRS-SN gir uttrykk for at det generelt var mange som følte et stort ansvar i hendelsen og som derfor tok ulike initiativ og gjennomførte ulike tiltak. Dette er i seg selv prisverdig, men kan innebære uryddighet i krisehåndteringen når dette ikke skjedde i samråd med HRS-SN eller LRS. Slike tiltak kan medføre tvetydige ansvarsforhold og informasjonsutveksling som kan svekke gjennomføringen av redningsaksjonen.

Derfor bør aktørene ved fremtidige tilsvarende hendelser være varsom med å iverksette (samvirke-) aktiviteter som kan virke forstyrrende for gjennomføringen av redningsaksjonen som HRS og LRS har hovedansvaret for å lede og koordinere. Dette gjelder for eksempel DSBs samvirkekonferanser. Slike aktiviteter kan begrunnes formelt og ut fra potensialet i hendelsen, men en må unngå å komme på tvers av den pågående redningsaksjonen, som er det primære hensynet på kort sikt. I den forbindelse må aktørene nøye vurdere hva som er hensiktsmessig "timing" av ulike aktiviteter, og eventuelt avklare gjennomføring med HRS og LRS.

Det er uansett behov for å skape en sterkere felles forståelse for ansvaret til HRS redningsledelse og DSBs samordningsrolle, som blant annet kommer til uttrykk ved gjennomføring av samvirkekonferanser, og hva som er grensesnittet mellom dem. Gjennomføring av øvelser med både etablering av redningsledelsen og samvirkekonferanser, kan være et virkemiddel, særlig på bakgrunn av at det erfaringsmessig går lang tid mellom hver gang redningsledelsen innkalles, jf. anbefaling i kapittel 5.5. Slike øvelser bør også bidra til å avklare roller og grensesnitt på det regionale nivået, mellom redningsledelsen i LRS og fylkesberedskapsrådet.

Dessuten kan DSBs representant i redningsledelsen spille en viktig rolle for å bidra til en sterkere felles forståelse. Av praktiske hensyn, reisetid og mulige flyavganger, reiste ikke DSBs representant i redningsledelsen til Stavanger, men valgte å være tilgjengelig på telefon fra Tønsberg. Erfaringen fra Viking Sky-hendelsen tilsier at DSB bør tilstrebe å være fysisk til stede i redningsledelsen ved fremtidige store redningsaksjoner. Hvis det tar for lang tid å reise fra hovedkontoret i Tønsberg, kan HRS og DSB vurdere om det er hensiktsmessig at DSB stiller med en stedfortreder inntil DSBs faste representant er på plass. Stedfortrederen bør være en DSB-ansatt som kan stille ved HRS i Bodø eller Stavanger på kort frist.

⁸² Redningstjenesten – Instruks til politimester for Hovedredningsentralen Sør-Norge, 05.11.2015

6.7.6 TYDELIG KOMMUNISERING AV KATASTROFEPOTENSIAL

I etterkant av Viking Sky-hendelsen var det mye oppmerksomhet om at en var svært nær en mye mer alvorlig hendelse enn det som ble tilfellet. Hadde cruiseskipet grunnstøtt, som det var nær ved å gjøre, kunne konsekvensene blitt katastrofale med mange døde og skadde. Helikopterredning ville sannsynligvis fortsatt vært det eneste alternativet så lenge været var dårlig, og dette ville uansett tatt lang tid. Et slikt scenario var en aktuell problemstilling et godt stykke ut i redningsaksjonen, noe varigheten av helikopterredningen illustrerer.

Det er litt uklart i hvilken grad et slikt verstefallsscenario ble vurdert og kommunisert i de første timene av håndteringen. Av intervjuene fremkommer det at flere aktører har vurdert et verstefallsscenario og eventuelle tiltak i så fall. Dette gjelder for eksempel HRS-SN, LRS og KO ved mottakssenteret. I HRS redningsledelse og i operasjonsrommet ble det helt fra starten av aksjonen fokusert på muligheter og konsekvenser for et verstefallsscenario.

Hvordan et slikt scenario er kommunisert mellom aktørene, kommer ikke like godt frem. For eksempel opplevde Helse Møre og Romsdal HF at SAR-varslet ikke formidlet alvoret i situasjonen tydelig nok, og dermed ikke var et klart nok signal for mobilisering av ressurser med tanke på et verstefallsscenario.

HRS-SN bør ved fremtidige hendelser tydeligere kommunisere katastrofepotensialet, fremgår det av egen evaluering. HRS-SN viser til at nivåinndelingen for hendelser i *redningshåndboken* bør benyttes. I dette tilfellet ville HRS ha kommunisert ut at dette var en hendelse på nivå 3 – katastrofe.

Noen av de aktuelle situasjonsrapportene synes også å underkommunisere dette scenarioet. DSBs første situasjonsrapport som ble distribuert ca. kl. 21.00, orienterte om at redningsledelsen ved HRS-SN og politiet jobbet med å utvikle en plan for å håndtere et eventuelt verstefallsscenario. Videre fremkommer det at det ville bli en betraktelig mer krevende redningsaksjon dersom skipet mistet motorkraft og traff land. Det ble også referert til at FMMR var bekymret for at skipet skulle gå på grunn og situasjonen bli forverret, noe som ville kreve økt støtte fra helsevesenet, blant annet med akuttmottak. Det står ikke noe mer om hva et verstefallsscenario kunne innebære, for eksempel med hensyn til antall døde og skadde.

KSEs loggføring fra hendelsen inneholder blant annet kommunikasjon med aktører som HRS-SN, POD, DSB og andre direktorater, samt rapportering til politisk og administrativ ledelse i JD og til andre departementer. Etter en gjennomgang av denne loggføringen for lørdag 23. mars har vi ikke funnet noen beskrivelse av hva et verstefallsscenario kan innebære ut over det som fremkommer i DSBs situasjonsrapport. Vår vurdering er at den skriftlige rapporteringen alene ikke ga ledelsen i departementet et tilstrekkelig grunnlag for å få et bilde av katastrofepotensialet i hendelsen. HRS-SN opplyser imidlertid at de muntlig kommuniserte katastrofepotensialet til KSE.

Et læringspunkt er uansett at ved fremtidige alvorlige hendelser bør en vektlegge å skriftlig kommunisere et verstefallsscenario på en tydelig måte, for å sikre at alle relevante nivå i krisehåndteringen har en forståelse for dette og kan innrette seg og mobilisere deretter.

6.8 PÅRØRENDE- OG MEDIEHÅNDTERING

Det var totalt 1373 personer om bord i Viking Sky da hendelsen inntraff. 915 var passasjerer og 458 mannskap. De fleste av passasjerene var fra USA, Storbritannia og Australia.⁸³ Bildene av skipet og den storstilte redningsaksjonen gikk verden over.

⁸³ 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.

Det var mange pårørende som fulgte hendelsen via media. Både norske og utenlandske mediers dekning av hendelsen var omfattende. Mange av de involverte aktørene opplevde et stort medietrykk.

De mest sentrale læringspunktene vi har identifisert knyttet til pårørende- og mediehandtering er:

- Planlegging av pårørendetelefoncenter
- Opprettelse av pressesenter

6.8.1 PLANLEGGING AV PÅRØRENDETELEFONSENTER

Mange pårørende tok kontakt, særlig med rederiet, ambassader, politidistriktet og HRS-SN. Informasjon om hvor deres nærmeste befant seg, var kritisk informasjon for de pårørende. Svaret var at passasjerene enten var på skipet, i mottakssenteret på Brynhallen, i et av EPS-senterne eller ved et av sjukehusene. Imidlertid var det ofte ikke så enkelt å få dette svaret. Evalueringen viser at det var mangler i håndteringen av pårørendehenvendelser og hvordan dette ble organisert.

MRPD viser til at systemet for registrering av evakuerte kunne vært bedre. På grunn av dette hadde ikke politiet tilstrekkelig oversikt, og kunne ikke alltid gi god informasjon til pårørende.

HRS-SN fikk mange henvendelser fra pårørende. Ambassader tok kontakt, og HRS-SN henviste videre til MRPD som har et ansvar for å håndtere henvendelser fra pårørende.⁸⁴ Der fikk ofte ikke ambassadene svar. Samtidig skryter den amerikanske ambassaden av rederiets håndtering av pårørende.

Den amerikanske ambassaden koordinerte forespørslene som kom via andre ambassader. Rederiet har også et selvstendig ansvar for å informere pårørende, og stod for det meste av pårørendehåndteringen. Operatørselskapet Wilhelmsen Ship Management AS, med støtte fra rederiet Viking Cruises, opprettet et kontaktnummer for pårørende. Wilhelmsen Ship Management AS som har ansvaret for en del av de ansatte på skipet, forteller at de selv måtte ringe rundt til sjukehusene for å finne ut hvor de evakuerte oppholdt seg, jf. kapittel 6.5.

Det pekes også på at det ble kommunisert for lite på engelsk. De fleste av passasjerene var engelskspråklige. HRS-SN la ut én tweet på engelsk, og den ble lest av svært mange. Dette mener HRS-SN de burde ha gjort mer av.

HRS-SN viser til at redningssentralen har et dedikert rom, oppsatt med telefoner, for pårørendetelefoncenter i sine lokaler. Dette rommet er avsatt til politiet som kan bemanne dette for å ivareta sitt ansvar for pårørendehåndtering, dersom politiet finner det hensiktsmessig. Konseptet har ikke vært brukt siden Åsta-ulykken i januar 2000. HRS-SN og politiet vurderer om dette er et konsept de skal forkaste, eller bygge videre på. I dag har politiet ofte slike senter selv, i motsetning til da pårørendekontaktsenteret ved HRS-SN ble etablert.

Dersom politiet hadde opprettet en stab, jf. omtale i kapittel 6.2, ville funksjonslederen for P2 hatt ansvar for pårørendeoppgavene 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*".⁸⁵

Et forhold ved denne hendelsen var sammenhengen mellom registreringen av de evakuerte og håndteringen av pårørende. Manglene i systemet for registrering gjorde at det var vanskelig å gi korrekt og god informasjon til de pårørende. Dette er nærmere beskrevet og vurdert i kapittel 6.5.

⁸⁴ Jf. Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap I. Veileder – Politiets håndtering av pårørende og evakuerte ved store hendelser, Politidirektoratet, august 2014.

⁸⁵ Jf. Politiets beredskapssystem del I (PBS I), Retningslinjer for politiets beredskap, s. 166.

En viktig lærdom fra hendelsen er at det burde vært planlagt for opprettelse av et pårørendesenter, herunder en pårørendetelefon, underveis i hendelsen. Så langt vi er kjent med, ble ikke noe slikt etablert i regi av offentlige myndigheter. Etter vår vurdering ville det blitt behov for et pårørendetelefoncenter dersom hendelsen hadde blitt mer alvorlig og/eller trukket enda lenger ut i tid. En situasjon med mange omkomne og hardt skadde, og tidkrevende søk etter passasjerer, var et mulig scenario. Endring i utvikling av hendelsen kunne ha skjedd raskt, og offentlige myndigheters håndtering av pårørende ville fort ha kommet på etterskudd dersom ikke arbeidet var påbegynt.

Et tiltak i den videre beredskapsplanleggingen er at politiet klargjør hvordan man skal organisere håndtering av pårørendehenvendelser ved lignende hendelser som Viking Sky. I den sammenheng bør det vurderes om konseptet med dedikerte lokaler for politiet for pårørendehenvendelser ved HRS-SN skal videreutvikles eller ikke.

6.8.2 OPPRETTELSE AV PRESSESENTER

Flere av aktørene er fornøyd med egen håndtering av media. Samtidig opplevde blant annet kommunene Fræna og Molde samt MRPD at pressen savnet et sted der de kunne få oppdatert informasjon om hendelsen.

HRS-SN kalte inn sin pressestab (ikke fast ansatte, men på innkallingsliste for HRS) som de benytter til mediehåndtering under hendelser for å avlaste personellet som håndterer redningsaksjonen. HRS-SN vurderer at dette er et sårbart system og at det er potensial for å styrke mediehåndteringen, samt planlegging og trening. HRS-SN avholdt en pressekonferanse på formiddagen (kl. 13.30) søndag 24. mars.

Helse Møre og Romsdal HF ble også kontaktet av mange medier som ville ha informasjon om passasjerene. Helseforetaket henviste til egne nettsider. Disse ble kontinuerlig oppdatert.

Ut ifra det vi kjenner til, avholdt ikke politidistriktet egne pressekonferanser underveis i hendelsen. I og med at ikke stab ble etablert, ble heller ikke P5-funksjonen etablert. Denne funksjonen har i oppgave å håndtere media, jf. kapittel 6.2. Innsatslederne fra politiet og involverte fra andre aktører, sier i ettertid at de savnet at politiet hadde etablert denne funksjonen. Det burde ha vært utpekt dedikert personell i politidistriktet som håndterte media.

Kommunene opplevde et voldsomt medietrykk. Både Fræna og Molde kommuner avholdt pressekonferanser mens hendelsen pågikk. Fræna avholdt første pressekonferanse etter at pressen hadde tatt seg inn i Brynhallen. Hensikten var å ta trykket bort fra de som håndterte de evakuerte.

Flere av de involverte mener at det var uheldig at det ikke ble opprettet et eget pressesenter under håndteringen av Viking Sky-hendelsen. Dette kunne ha forhindret at pressen var såpass pågående som den var ved mottakssenteret, der pressen tok seg inn i Brynhallen og ville intervju de evakuerte. Et pressesenter ville også gitt mer arbeidsro for de aktørene som måtte håndtere medietrykket samtidig med andre oppgaver. Ikke minst ville et slikt pressesenter bidratt til et korrekt og koordinert budskap til mediene. Dette er en viktig lærdom for kommende hendelser av denne typen, der vi mener et fornuftig tiltak er å opprette et eget pressesenter tidlig i hendelsen.

7 OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER

7.1 OPPSUMMERING

Det har vært en utbredt oppfatning at redningsaksjonen i forbindelse med Viking Sky-hendelsen var vellykket, både evakueringen av passasjerene fra cruiseskipet og mottaket og håndteringen av dem på land. Evakueringen foregikk under svært krevende forhold, men skjedde uten ulykker eller skader.

Evalueringen bekrefter inntrykket av en vellykket redningsaksjon og en imponerende innsats og et godt samvirke mellom de ulike aktørene. Samtidig er det læringspunkter på flere områder og tilhørende anbefalinger for å styrke beredskapen for å håndtere lignende hendelser. Læringspunktene omfatter både gode eksempler til etterfølgelse og, i de fleste tilfeller, områder der det er forbedringspotensial.

Et kjennetegn ved håndteringen var at aktørene fant frem til gode løsninger på de aktuelle problemstillingene som oppsto, for eksempel knyttet til etableringen og driften av mottakssenteret i Brynhallen. Ikke alle løsningene var forberedt eller planlagt på forhånd. En del av læringen går derfor ut på å i større grad systematisere eller planlegge slike løsninger.

Vi har ikke noe grunnlag for å si at de forholdene vi peker på i læringspunktene, fikk negative konsekvenser for håndteringen eller utfallet. Men en kan ikke se bort fra at de ved et alvorligere scenario, som var nær ved å inntreffe, kunne fått større konsekvenser. De gjennomførte tiltakene var i stor grad tilstrekkelige slik situasjonen utviklet seg, men en kunne kommet på etterskudd hvis situasjonen hadde eskalert med grunnstøting og passasjerer og mannskap på Viking Sky hadde havnet i sjøen. Læringspunktene må vurderes i et slikt perspektiv.

7.2 ANBEFALINGER

Det som gikk bra under håndteringen, er nærmere beskrevet i hovedteksten og er også oppsummert i sammendraget. I det følgende gis en tabellmessig oversikt over læringspunktene innenfor de ulike områdene med korte begrunnelser og tilhørende anbefalinger om oppfølgingstiltak, samt forslag til ansvarlige for oppfølgingen.

Læringspunkt	Bakgrunn/begrunnelse	Tiltak	Ansvar
Forebygging og beredskap			
1. Plan for masse-evakuering ("Mass Rescue Operations")	Norge har ikke et nasjonalt planverk for "Mass Rescue Operations" En slik plan vil være grunnlag for samhandling mellom HRS og andre aktører	Utarbeide plan for masseevakuering	HRS
2. Nasjonal øvelse med samvirke mellom flere aktører i stor redningsaksjon	Sjelden at et så omfattende samvirke blir aktivert Behov for å styrke koordinering, situasjonsforståelse og informasjonsdeling	Gjennomføre større redningsøvelse med noe av det samme aktørbildet som i Viking Sky-hendelsen	JD, DSB, HRS

Læringspunkt	Bakgrunn/begrunnelse	Tiltak	Ansvar
Varsling			
3. Tilstrekkelig dekningsområde for mayday relay	Mayday relay dekket et mindre område enn mayday Ved et større dekningsområde kunne en nådd flere aktuelle slepebåter	Sørge for at mayday relay dekker et tilstrekkelig stort geografisk område ved fremtidige hendelser	HRS, Kystradio
4. Direkte varsling fra politiet til fylkesmannen	Fylkesmannen ble ikke varslet av politiet innledningsvis, men som medlem av redningsledelsen i LRS noe senere i hendelsen Dialog mellom politiet og FMMR om dette i etterkant	Etablere rutiner for direkte varsling av fylkesmannen ved store hendelser	Politiet, fylkesmannen
5. Tidlig varsling av medlemmene i redningsledelsen ved LRS	Relativt sen varsling av medlemmene i redningsledelsen ved LRS Kjennskap til hendelsen og mulighet til å be om innkalling av redningsledelsen	Etablere rutiner for tidlig varsling av medlemmene i redningsledelsen	Politiet
Organisering			
6. Lav terskel for å etablere politimesterens stab og innkalle redningsledelsen ved LRS	Full stab ble ikke etablert, noe som ble etterlyst av andre aktører og internt i politiet Redningsledelsen ved LRS ble etablert, men noe sent Signaler om hendelsens alvorlighetsgrad og mobilisering av ressurser for øvrige aktører	Senke terskel for å etablere politimesterens stab og redningsledelsen ved LRS Øve disse elementene	Politiet Politiet
7. Politidirektoratet bør inngå i HRS redningsledelse	Politiet ikke med i HRS redningsledelse Politiet viktig samvirkepartner Kommunikasjon mellom HRS og politiet	Sørge for at POD deltar i HRS redningsledelse	HRS, POD

Læringspunkt	Bakgrunn/begrunnelse	Tiltak	Ansvar
Maritim innsats			
8. Bedre oversikt over slepebåter	HRS-SN savnet enklere tilgjengelig kunnskap om slepebåtene Et bedre grunnlag for planlegging av slepebåtinnnsatsen	Oppgradere Felles ressursregister (FRR) Styrke fagkompetansen i HRS på slepebåtoperasjoner Liaison fra slepebåtselskap i HRS	HRS, Kystverket, Kystvakten HRS
9. Plan for bruk av slepebåter	HRS-SN overlot slik planlegging til losene og mannskapene på fartøyene Burde involvert seg sterkere i planlegging av denne delen av redningsaksjonen	Oppgradere Felles ressursregister (FRR) Liaison fra slepebåtselskap i HRS	Kystverket HRS
Helikopterredning			
10. Konsept for luftkoordinering	Møre Approach bisto med luftkoordinering av redningshelikoptrene uten å ha spesifikk ACO-kompetanse ⁸⁶ Slik kompetanse er en begrenset ressurs Luftkoordinering kan foregå fra ulike lokasjoner	Videreutvikle et konsept for luftkoordinering Sørge for nødvendig sambandsdekning for hele landet Kompetanseheving på ACO-funksjonen	HRS, Avinor
11. Effektiv fylling av drivstoff	Tankbil ved Brynhallen effektiviserte helikopterredningen Denne løsningen ble improvisert	Vurdere å etablere ordning for slike tiltak Opprettholde nødvendig beredskap for etterfylling av drivstoff på flyplasser	HRS SD, JD
Mottakssenter			
12. Mottakssenteret – et godt eksempel til etterfølgelse	Mottakssenteret i Brynhallen fungerte bra mht. etablering, organisering og drift	Vurdere å systematisere erfaringene fra mottakssenteret til bruk ved kommende hendelser	Politiet, kommuner
13. Robust system for registrering av evakuerte	Registrering ble improvisert Manglet tilpasset IT-verktøy Feilkilder og begrenset mulighet til deling av informasjon	Vurdere hvordan man kan etablere et mer robust system for registrering, som kan benyttes av flere aktører og som gir mulighet for å dele informasjon	Politiet, helsevesenet, sentrale samvirkeaktører

⁸⁶ Slik kompetanse tilegnes gjennom "Aircraft Coordinator"-kurs

Læringspunkt	Bakgrunn/begrunnelse	Tiltak	Ansvar
Helsemessig håndtering			
14. Merking av innsatspersonell	Helsepersonell fra kommunen hadde ikke tilstrekkelig merking som viste status Nødvendig for oversikt og sikkerhet	Forberede merking av innsatspersonell ved hendelser	Kommuner
15. Medisinsk registrering av evakuerte	Utfordring med registrering av helsetilstand, medisinbehov og oppfølging av de evakuerte	Vurdere å etablere et system for registrering av helsestatus for rammede i hendelser, se i smh. læringspunkt 12.	Helsevesenet
Koordinering, kommunikasjon og informasjonsdeling			
16. Et felles situasjonsbilde	Flere opplevde mangelfull kommunikasjon og informasjonsdeling Krevende å etablere en felles situasjonsforståelse Ulike kommunikasjonsplattformer, se læringspkt. 17	Styrke kapasiteten i HRS til kommunikasjon og informasjonsdeling	JD, HRS
17. Kommunikasjon mellom skip, helikopter og mottakssenter	Mottakssenteret savnet informasjon om status for evakuerte som ankom med helikopter	Styrke kapasiteten i HRS til kommunikasjon og informasjonsdeling	JD, HRS
87. Felles kommunikasjonsplattformer	VHF Air, maritim VHF, Nødnett og mobiltelefon ble benyttet Ulike plattformer gjorde kommunikasjonen vanskelig mellom noen av aktørene	Vurdere om flere aktører bør anskaffe Nødnett, primært private redningshelikoptre og kommuner Utvikling av felles sambandsreglement for Nødnett	JD, DSB, HRS, CHC, kommuner POD, Helse-direktoratet, DSB, Forsvaret, HRS
19. Felles forståelse for samvirke og samordning	Begrensninger i felles forståelse av samvirke i redningsaksjoner og bredere samordning Ulike oppfatninger om DSBs samordningsrolle og samvirkekonferanser i forhold til HRS redningsledelse	Avklare og skape sterkere felles forståelse for roller, ansvar og grensesnitt Unnlate å iverksette samvirkeaktiviteter som forstyrre redningsaksjonen Gjennomføre øvelser der disse elementene inngår, jf. læringspunkt 2.	DSB, HRS Flere DSB, HRS
20. Tydelig kommunisering av katastrofepotensial	Katastrofepotensial i verstefallsscenario underkommunisert i skriftlig situasjonsrapportering	Vektlegge å kommunisere skadepotensial på en tydelig måte	JD, DSB, HRS, POD, fylkesmannen

Læringspunkt	Bakgrunn/begrunnelse	Tiltak	Ansvar
Pårørende- og mediehandtering			
21. Planlegging av pårørendetelefon-senter	Det ble ikke etablert et pårørendetelefon-senter Stort behov for et pårørendetelefon-senter ved en eskalering av hendelsen	Klargjøre organisering av håndtering av pårørende-henvendelser	Politiet
22. Opprettelse av pressesenter	Det ble ikke opprettet et pressesenter Et pressesenter ville gitt mer "arbeidsro" for øvrig håndtering	Etablere pressesenter ved fremtidig store hendelser	Politiet

7.3 OPPFØLGING

Det er viktig å sikre et størst mulig læringsutbytte etter en hendelse som Viking Sky ved at evalueringen følges opp. Vi anbefaler at evalueringen følges opp etter en gitt tid (for eksempel ett år) og at hovedfokuset er på hvordan aktørene har fulgt opp læringspunktene og de anbefalte tiltakene.

Krav til oppfølging av funn og læringspunkter er et fokusområde i Meld. St. 10 (2016-2017) *Risiko i et trygt samfunn*. Her fremheves behovet for en tiltaksplan og rapportering i henhold til denne. Evalueringen av Viking Sky-hendelsen er omfattende og har munnet ut i over 20 læringspunkter med tilhørende anbefalinger om tiltak som peker på et bredt spekter av ansvarlige aktører. Videre konkretisering av tiltak er nødvendig, og må foretas av de ansvarlige virksomhetene.

Regjeringen har besluttet at det skal settes ned et utvalg som skal vurdere sjøsikkerhets- og beredskapsmessige utfordringer knyttet til den økende cruisetrafikken i norske farvann.⁸⁷ JD viser til at "Viking Sky-hendelsen påminnet oss alle om det enorme omfanget en alvorlig hendelse med et cruiseskip kan ha". Utvalget skal skaffe seg et kunnskapsgrunnlag blant annet basert på evalueringer fra hendelser. Denne evalueringen vil dermed inngå i dette kunnskapsgrunnlaget.

Utvalget skal legge vekt på å identifisere risikoreducerende tiltak, dvs. både sannsynlighets- og konsekvensreducerende tiltak. Vår evaluering vil særlig kunne gi innspill til konsekvensreducerende tiltak, da den omhandler håndteringen av hendelsen (til sjøs og på land). At det er nødvendig å se nærmere på sannsynlighetsreducerende tiltak, har blitt påpekt av flere av de aktørene vi har møtt gjennom evalueringsprosessen. Imidlertid ligger slike tiltak utenfor vårt mandat.

⁸⁷ Pressemelding fra Justis- og beredskapsdepartementet 14.12.2019.

KILDER

- Justis- og beredskapsdepartementet: LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (Sivilbeskyttelsesloven)
- Justis- og beredskapsdepartementet: LOV-1995-08-04 nr. 53 om politiet (Politiloven)
- Justis- og beredskapsdepartementet: LOV-1994-06-24 nr. 39 om Lov om sjøfarten (sjøloven)
- 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 (samfunnssikkerhetsinstruksen)
- 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 samfunnssikkerhetsinstruks)
- Justis- og beredskapsdepartementet: Redningstjenesten – Instruks til politimester for Hovedredningsentralen Sør-Norge, 05.11.2015
- Justis- og beredskapsdepartementet: Redningstjenesten – Instruks til politimester for lokal redningsentral, 05.11.2015
- Justis- og beredskapsdepartementet: Mandat for redningsledelsene ved lokale redningsentraler, 5. november 2015.
- Justis- og beredskapsdepartementet: FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten
- Justis- og beredskapsdepartementet: FOR-2019-12-06 nr. 1740: Organisasjonsplan for redningstjenesten.
- 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 (Helseberedskapsloven)
- Helse- og omsorgsdepartementet: LOV- 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstjenesteloven)
- Helse- og omsorgsdepartementet: LOV-1999-07-02 nr. 61 om spesialisthelsetjenesten m.m. (Spesialisthelsetjenesteloven)
- Helse- og omsorgsdepartementet: Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014
- Forsvarsdepartementet: LOV-1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktloven)
- 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*

Hovedredningsentralen: *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 DEPARTEMENTENES ARBEID MED SAMFUNNSSIKKERHET (SAMFUNNSSIKKERHETSINSTRUKSEN)

Formålet med instruksen er å styrke samfunnets evne til å forebygge kriser og til å håndtere alvorlige hendelser gjennom et helhetlig og koordinert arbeid med samfunnssikkerhet. Instruksens⁸⁸ presiserer kravene til departementenes arbeid med samfunnssikkerhet. Forsvarsdepartementet og forsvarssektoren er kun omfattet av deler av instruksens.⁸⁹ Det stilles krav om at det enkelte departement ivaretar ansvaret for krisehåndtering innenfor egen sektor, også som eventuelt lederdepartement, og er i stand til å understøtte håndteringen i andre departementer.

JD er fast lederdepartement ved sivile nasjonale kriser med mindre annet blir bestemt. Lederdepartementet har ansvaret for å koordinere håndteringen av krisen på departementsnivå.

ORGANISASJONSPLAN FOR REDNINGSTJENESTEN⁹⁰ OG HÅNDBOK FOR REDNINGSTJENESTEN

Organisasjonsplan for redningstjenesten fastsetter redningstjenestens organisering og rutiner for samarbeid, ledelse, koordinering, ansvar og oppgaver. Formålet er å ivareta en integrert redningstjeneste på land, i sjø og i luft basert på et samvirke mellom offentlige, frivillige og private aktører. Planen er fastsatt med hjemmel i politiloven (§ 27).

Redningstjeneste 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 ivare tatt 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".⁹¹

I dette ligger det to vilkår:

- Hendelsen skal være av en karakter som krever innsats fra samvirkeaktører utover det som håndteres av "særskilt opprettede organer" eller med "særskilte tiltak".
- Redningsaksjonen skal være ledet og koordinert av hovedredningssentralene (HRS) eller lokal redningssentral (LRS).

JD har gitt nærmere instruks og mandater for utøvelse av redningstjenesten i:

- Instruks til politimester for Hovedredningssentralen Sør-Norge
- Mandat for redningsledelsen ved Hovedredningssentralen Sør-Norge og Hovedredningssentralen Nord-Norge

⁸⁸ FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnssikkerhetsinstruksens)

⁸⁹ FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnssikkerhetsinstruksens), pkt. III, V og VIII. Instruksens punkt IV gjelder så langt det passer og ikke annet er bestemt.

⁹⁰ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

⁹¹ FOR-2015-06-19 nr. 677; Organisasjonsplan for redningstjenesten.

- Instruks til politimester for lokal redningssentral
- Mandat for redningsledelsen ved lokale redningssentraler

Norge har og internasjonale forpliktelse for sjø- og luftredningstjenesten regulert gjennom internasjonale overenskomster som Norge er part i, blant annet *SAR-konvensjonen* (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979) og *ICAO-konvensjonen* (Convention on International Civil Aviation 1944).

Det er også utarbeidet en håndbok for redningstjenesten⁹². Denne bygger på organisasjonsplan for redningstjenesten samt beste kunnskap fra de ulike fagfeltene i redningstjenesten. Håndboken gir en overordnet beskrivelse av roller, ansvar og oppgaver for redningstjenesten.

HOVEDREDNINGSSENTRALENS (HRS) REDNINGSLEDELSE OG LOKAL REDNINGSSENTRAL (LRS) REDNINGSLEDELSE⁹³

HRS

Hver av de to hovedredningssentralene består av en redningsledelse, sammensatt av de sentrale samvirkepartnerne og med politimestrene med ansvar for Bodø og Stavanger som ledere. De statlige sentrale samvirkepartnerne i redningsledelsen skal bestå av representanter for Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Helsedirektoratet og DSB. Følgende tilbys å delta i redningsledelsen på nærmere fastsatt måte ved JD: Representanter for Avinor, Telenor Maritim Radio, Frivillige organisasjoners redningsfaglige forum og Redningsselskapet

Når redningsledelsen er innkalt, leder og koordinerer redningsledelsen redningsaksjonene på overordnet nivå. Medlemmene av redningsledelsen handler etter fullmakt fra sine respektive departementer eller foresatte. Redningsledelsens ansvar og oppgaver reguleres i et eget mandat ved JD.

Redningsledelsen skal for øvrig bidra til å utvikle den samvirkende redningstjenesten. De skal møtes jevnlig for å gjennomgå hovedredningssentralens virksomhet, og for å planlegge og legge frem forslag til JD om eventuelle tiltak for redningstjenesten.

LRS

Den lokale redningssentralen består av en lokal redningsledelse sammensatt av de viktigste samvirkepartnerne innen landredning, med politimesteren som leder. De statlige samvirkepartnerne i redningsledelsen skal bestå av representanter for Helsedirektoratet, Kystverket (der det er relevant), Forsvaret, Sivilforsvaret, og fylkesmannens beredskapsorganisasjon. Følgende tilbys å delta i redningsledelsen på nærmere fastsatt måte ved JD: Avinor (eventuelt annen lokal luftfartsmyndighet), brann- og redningstjenesten og FORF. Utover dette kan det, forutsatt tilstrekkelig avtalegrunnlag og godkjenning fra hovedredningssentralene, gjøres lokale tilpasninger i sammensetningen av den lokale redningsledelsen.

Når redningsledelsen er innkalt, leder og koordinerer redningsledelsen redningsaksjonene på overordnet nivå. Medlemmene av redningsledelsen handler etter fullmakt fra sine respektive departementer, relevant lokal myndighet og foresatte. Redningsledelsens ansvar og oppgaver reguleres i eget mandat.

⁹² Håndbok for redningstjenesten: Systembeskrivelse – prinsipper – verdier, Hovedredningssentralen, 2018

⁹³ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

Redningsledelsen skal for øvrig bidra til å utvikle den samvirkende redningstjenesten. De skal møtes jevnlig for gjennomgåelse av lokal redningsssentrals virksomhet, samt for å planlegge og legge frem forslag om eventuelle tiltak for redningstjenesten. Forslagene sendes til den aktuelle hovedredningsentralen eller eventuelt til JD via hovedredningsentralen.

FYLKESMANNENS SAMFUNNSSIKKERHETSINSTRUKS

FMMR har et overordnet ansvar for det helhetlige arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i fylket. Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks⁹⁴ gir retningslinjer for fylkesmannens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, og for fylkesmannens samordning av krisehåndtering ved uønskede hendelser.

Gjennom instruksjonen pålegges fylkesmannen:

- Å samordne, holde oversikt over og informere om arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i Møre og Romsdal (fylkesROS)
- Å veilede og være pådriver for et målrettet og systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap i Møre og Romsdal
- Å oppnevne og lede et fylkesberedskapsråd
- Et ansvar for egenberedskap gjennom å ha en forberedt og øvet kriseorganisasjon
- Et ansvar for regional samordning ved håndtering av uønskede hendelser

Formålet med instruksjonen er å legge til rette for samordning og samarbeid for å styrke samfunnssikkerhetsarbeidet. Samordningen gjelder i alle deler av samfunnssikkerhetskjeden: kunnskap, forebygging, beredskap, håndtering, gjenoppretting og læring. Samarbeid med regionale aktører er vesentlig i dette arbeidet.

For Fylkesmannen i Møre og Romsdal betyr dette at embetet skal ha oversikt over risiko og sårbarhet ved å utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse for Møre og Romsdal (fylkesROS) i nært samarbeid med regionale aktører i fylket.

På bakgrunn av fylkesROS skal det utarbeides en fireårig oppfølgingsplan. Planen skal beskrive hvilket ansvar fylkesmannen har for oppfølgingen av funn i ROS-analysen og fylkesmannens pådriverrolle i oppfølgingen overfor andre samfunnssikkerhetsaktører.

Beredskapsrådet i Møre og Romsdal består i dag av følgende virksomheter: Avinor, Bane NOR, Fiskeridirektoratet – Region Møre og Romsdal, Møre og Romsdal HF, Kartverket Molde, Kraftforsyninga sin beredskapsorganisasjon (KBO, KS Møre og Romsdal, Kvinners frivillige beredskap, Møre bispedømme, Kystverket Midt-Norge, Mattilsynet, Møre og Fjordane HV-distrikt 11, Møre og Romsdal 110-sentral, Møre og Romsdal fylkeskommune, Møre og Romsdal Røde Kors, Møre og Romsdal Sivildforsvarsdistrikt, 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 leder beredskapsrådet. Fylkesmannen har også ansvar for å sikre en egenberedskap gjennom å ha oppdaterte og funksjonelle beredskapsplaner og en kriseorganisasjon som øves jevnlig.

⁹⁴ FOR-2015-06-19 nr. 703: Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks).

Ved uønskede hendelser 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."⁹⁵

Retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal

Som en del av krisehåndtering i Norge, iverksettes også situasjonsrapportering til overordnet myndighet. Situasjonsrapporteringen har som hensikt å holde overordnet myndighet oppdatert på situasjonsutviklingen og å løfte relevante problemstillinger. *Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks* beskriver en rapporteringslinje fra kommune til fylkesmann, videre til DSB og endelig til JD. Rapporteringslinjen kalles samordningskanal, og skal gi et helhetlig bilde av situasjonen med fokus på samfunnskONSEKVENSER. Linjen kommer i tillegg til den rapporteringen som skjer i fagkanal, det vil si fra underordnet til overordnet organ innenfor hver enkelt sektor.⁹⁶

SIVILBESKYTTelsesLOVEN

Lovens formål er å beskytte liv, helse, miljø, materielle verdier og kritisk infrastruktur ved bruk av ikke-militær makt når riket er i krig, når krig truer, når rikets selvstendighet eller sikkerhet er i fare, og ved uønskede hendelser i fredstid.

*Sivilbeskyttelsesloven*⁹⁷ fastsetter at en kommune plikter å utarbeide en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal legges til grunn for kommunens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, herunder ved utarbeiding av planer etter *plan- og bygningsloven*. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal oppdateres i takt med revisjon av kommunedelplaner, *jf. plan- og bygningsloven* § 11-4 første ledd, og for øvrig ved endringer i risiko- og sårbarhetsbildet. Med utgangspunkt i risiko- og sårbarhetsanalysen skal kommunen utarbeide en beredskapsplan.

Beredskapsplanen skal inneholde en oversikt over hvilke tiltak kommunen har forberedt for å håndtere uønskede hendelser. Som et minimum skal beredskapsplanen inneholde en plan for kommunens kriseledelse, varslingslister, ressursoversikt, evakueringsplan og plan for informasjon til befolkningen og media. Beredskapsplanen skal være oppdatert og revideres minimum én gang per år. Kommunen skal sørge for at planen blir jevnlig øvet.

Sivilbeskyttelsesloven fastsetter også Sivilforsvarets oppgaver, som er å planlegge og iverksette tiltak for beskyttelse av sivilbefolkningen, miljø og materielle verdier. Sivilforsvaret skal blant annet bistå nød- og beredskapsstatene med personell og materiell i forbindelse med skadeforebyggende og skadebegrensende tiltak. Videre lede redningsinnsats på skadestedet og ha ordensmyndighet når nødetater tillagt slik myndighet ikke er tilstede. Myndighet etter denne bestemmelse skal så vidt mulig utøves i samråd med politiet.

FORSKRIFT OM KOMMUNAL BEREDSKAPSPLIKT

*Forskrift om kommunal beredskapsplikt*⁹⁸ skal sikre at kommunen ivaretar befolkningens sikkerhet og trygghet. Kommunen skal jobbe systematisk og helhetlig med samfunnssikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer i kommunen, med sikte på å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdier.

⁹⁵ FOR-2015-06-19 nr. 703, Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering (Fylkesmannens samfunnssikkerhetsinstruks), kap. IX.

⁹⁶ DSBs retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018

⁹⁷ LOV 2010-06-25 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (Sivilbeskyttelsesloven)

⁹⁸ FOR-2011-08-22 nr. 894: Forskrift om kommunal beredskapsplikt

Plikten omfatter kommunen som myndighet innenfor sitt geografiske område, som virksomhet og som pådriver overfor andre aktører.

HELSEBEREDSKAPSLOVEN

Formålet med *helseberedskapsloven*⁹⁹ er å verne befolkningens liv og helse og bidra til at nødvendig helsehjelp, helse- og omsorgstjenester og sosiale tjenester kan tilbys befolkningen under krig og ved kriser og katastrofer i fredstid.

Helseberedskapsloven fastsetter at kommuner, fylkeskommuner, regionale helseforetak og staten plikter å utarbeide en beredkapsplan for de helse- og omsorgstjenester eller sosialtjenester de skal sørge for et tilbud av eller er ansvarlige for. Kommuner skal også utarbeide beredkapsplan for sine oppgaver etter folkehelseloven kapittel 3. Beredkapsplanen skal også omfatte tjenester som etter lov eller avtale tilbys av private virksomheter som en del av de respektive tjenester. Det skal også i nødvendig utstrekning utarbeides delplaner for aktuelle institusjoner og tjenesteområder.

HELSE- OG OMSORGSTJENESTELOVEN

*Helse- og omsorgstjenesteloven*¹⁰⁰ fastsetter at kommunen blant annet skal tilby hjelp ved ulykker og andre akutte situasjoner, herunder blant annet legevakt, heldøgns medisinsk akuttberedskap, medisinsk nødmeldetjeneste, og psykososial beredskap og oppfølging.

SPELIALISTHELSETJENESTELOVEN

*Spesialisthelsetjenesteloven*¹⁰¹ fastsetter de regionale helseforetakenes ansvar for spesialisthelsetjenester. Det regionale helseforetaket skal sørge for at personer med fast bopel eller oppholdssted innen helseregionen tilbys spesialisthelsetjeneste i og utenfor institusjon, herunder blant annet akuttmedisinsk beredskap, medisinsk nødmeldetjeneste, luftambulansetjeneste og ambulansetjeneste med bil og eventuelt med båt.

NASJONAL HELSEBEREDSKAPSPLAN

Formålet med *Nasjonal helseberedskapsplan*¹⁰² er å gi en samlet oversikt over helse- og omsorgssektorens beredskap, inkludert beredskap for ulike sosiale tjenester. Planen utgjør grunnlag for helsesektorens håndtering av alle typer kriser og katastrofer.

Nasjonal helseberedskapsplan er et nasjonalt rammeverk for helsesektorens beredskap. Planen beskriver lov- og plangrunnlag, aktørene i helseberedskapen, deres rolle, ansvar, oppgaver og ressurser i forebygging, beredkapsplanlegging og krise- og katastrofer

KYSTVAKTLOVEN

*Kystvaktloven*¹⁰³ fastsetter at Kystvakten skal delta i og gjennomføre søk og redningsaksjoner ved faresituasjoner og ulykker til sjøs, og skal så langt det er mulig yte bistand til person som er alvorlig syk eller skadet eller av andre årsaker er i åpenbar nød.

⁹⁹ LOV 2000-06-23 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap (Helseberedskapsloven)

¹⁰⁰ LOV 2011-06-24 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. (Helse- og omsorgstjenesteloven).

¹⁰¹ LOV 1999-07-02 nr. 61 om spesialisthelsetjenesten m.m. (Spesialisthelsetjenesteloven).

¹⁰² Nasjonal helseberedskapsplan, Helse- og omsorgsdepartementet 2014

¹⁰³ LOV 1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktloven)

POLITILOVEN

*Politiloven*¹⁰⁴ fastsetter at det tilligger politiet å iverksette og organisere redningsinnsats der menneskers liv eller helse er truet, hvis ikke en annen myndighet er pålagt ansvaret. I ulykkes- og katastrofesituasjoner tilligger det politiet å iverksette de tiltak som er nødvendig for å avverge fare og begrense skade. Inntil ansvaret blir overtatt av annen myndighet, skal politiet organisere og koordinere hjelpeinnsatsen.

Bistand fra Forsvaret

Etter anmodning kan Forsvaret bistå politiet ved ulykker, naturkatastrofer og lignende for å verne menneskers liv og helse, eiendom og for å opprettholde ro og orden.

POLITIETS BEREDSKAPSSYSTEM DEL 1 (PBS 1)

Politiets beredskapssystem (PBS) er fundamentet for en enhetlig og effektiv håndtering av så vel ordinære som ekstraordinære hendelser og kriser. Systemet skal blant annet bidra til en koordinert planlegging og innsats. Den viktigste forutsetningen for å lykkes i felles oppgaveløsning er at beredskapsaktørene har god kunnskap om hverandres roller og ansvar. Politiet må kjenne de andre aktørenes ansvar og oppgaver. De andre aktørene må på sin side kjenne politiets ansvar og oppgaver i denne sammenheng. Et viktig formål med PBS I, foruten å gi retningslinjer for politiets beredskapsarbeid, er å beskrive de forskjellige beredskapsaktørenes rolle og ansvar¹⁰⁵. Politiets beredskapssystem består av tre deler:

- PBS I: *Retningslinjer for politiets beredskap*. PBS I gir retningslinjene for politiets beredskapsarbeid.
- PBS II: *Politidirektoratets styringsdokumenter*. Politidirektoratet gir ut styringsdokumenter på beredskapsområdet. Disse danner grunnlaget for politidistriktenes egne planer.
- PBS III: *Politidistriktenes planverk*. Politidistriktenes planverk skal ta utgangspunkt i føringene i PBS I og II og tilpasses lokale forhold.

AKTØRER – ANSVARSFORDELING

NASJONALT NIVÅ

Statsministerens kontor

Statsministerens kontor er Statsrådets og Regjeringens felleskontor. Kontoret bistår statsministeren i å lede og samordne Regjeringens arbeid.

Justis- og beredskapsdepartementet

JD har samordningsansvar for samfunnets sivile sikkerhet og ansvar for tilsynsarbeid gjennom DSB, Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) og hovedredningsentralene.

¹⁰⁴ LOV 1995-08-04 nr. 53 om politiet (Politiloven)

¹⁰⁵ Politiets beredskapssystem del I (PBS I): Retningslinjer for politiets beredskap, datert 1. juli 2011

Krisestøtteenheten

KSE er permanent sekretariat for Kriserådet og skal støtte lederdepartementene. I en krise bidrar KSE med kompetanse i form av rådgivning og faglig bistand til lederdepartementets arbeid med samordning og helhetlig sentral krisehåndtering. KSE bemanner sivilt situasjonssenter som understøtter JDs samordningsrolle med døgkontinuerlig beredskap og er fast kontaktpunkt for informasjon til og fra departementet ved ekstraordinære hendelser og kriser.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementets ansvarsområder inkluderer farleder langs kysten og til de viktigste havnene, statlige fiskerihavner, kystkultur, forebyggende sjøsikkerhet, statlig beredskap mot akutt forurensning og sektoransvar for hav- og kystmiljø.

Helse- og omsorgsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet (HOD) er ansvarlig helsemyndighet og har overordnet ansvar for den akutte helseberedskapen, styring av helseforetakene og lov om helsemessig og sosial beredskap samt psykososial oppfølging ved kriser. Helseberedskapens formål er å verne befolkningens liv og helse, og sørge for medisinsk behandling, pleie og omsorg til berørte personer i kriser og krig. Helsedirektoratet er underliggende virksomhet.

Nærings- og fiskeridepartementet

Nærings- og fiskeridepartementet skal fremme norsk næringsliv og handel, og bidra til en bærekraftig forvaltning av fiskeri- og havbruksnæringen. Departementet har også ansvaret for skipsfartspolitik, herunder skipsfartsberedskapen. Sjøfartsdirektoratet er underliggende virksomhet

Forsvarsdepartementet

Forsvarsdepartementet er et regjeringskontor med ansvar for utforming og iverksetting av norsk sikkerhets- og forsvarspolitik.

Utenriksdepartementet

Utenriksdepartementets oppgave er å arbeide for Norges interesser internasjonalt. Norges interesser bestemmes blant annet av vår geografiske plassering i et strategisk område, vår åpne økonomi, vår posisjon som kyststat og forvalter av store marine ressurser og omfattende eksport av olje og gass.

Hovedredningsentralen Sør-Norge

Norge har to hovedredningsentraler, med hvert sitt ansvarsområde. Sentralene har det overordnede koordineringsansvaret for all sjø-, luft og landredningstjeneste.

Sjø- og luftredningstjeneste ledes og koordineres alltid direkte fra en av hovedredningsentralene. Koordineringen av hendelser på land delegeres i de aller fleste tilfeller til en av de lokale redningsentralene (LRS), etter føringer fra hovedredningsentralen.

HRS-SN er plassert i nærheten av Stavanger Lufthavn Sola. HRS-SN' ansvarsområde går fra Skagerrak og opp til 65 grader nord. I sør grenser HRS-SN sitt ansvarsområde mot Sverige og Danmark, og i vest mot Storbritannia. Sentralen har også det overordnede ansvaret for all redningstjeneste på land fra og med Nord-Trøndelag og sørover.

Kystradio Sør

Kystradio Sør, tidligere Rogaland Radio, er en 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 sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljøverndepartementet. Det overordna målet til Sjøfartsdirektoratet er at Norge skal være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket arbeider aktivt for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnærings behov for framkommelighet og effektive hamner. Kystverket driver forebyggende arbeid og reduserer skadeeffektene ved akutt forurensning, og medvirker til en bærekraftig utvikling av kystsonen. Kystverket ligger under Samferdselsdepartementet.

Kystvakten

Kystvakten er en del av Forsvaret. I fredstid skal Kystvakten fortrinnsvis utføre de oppgaver som følger av *Kystvaktloven*¹⁰⁶, blant annet delta i og gjennomføre søk og redningsaksjoner ved faresituasjoner og ulykker til sjøs.

Avinor

Ansvaret til Avinor består i å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av flyplasser for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor.

Politidirektoratet

Politidirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt JD. Direktoratet har ansvaret for faglig ledelse, styring, oppfølging, og utvikling av politidistriktene og særorganene i politiet.

330 skvadron

330 skvadron er en del av Luftforsvaret i Norge, er underlagt Redningshelikoptertjenesten. 330 skvadron er operatør av statens redningshelikoptre og har som hovedoppgave å gjennomføre søk- og redningsoppdrag, med ambulanseflyging, katastrofehjelp og spesialoperasjoner som sekundære oppgaver. 330 skvadron har fem avdelinger plassert i Banak, Bodø, Ørland, Sola og på Rygge.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

DSBs oppgave er bl.a. å understøtte JD i departementets generelle samordningsrolle på samfunnssikkerhetsområdet.¹⁰⁷ Direktoratet er også fagmyndighet på brannområdet, der brannvesenet er en sentral aktør i redningstjenesten.

Under hendelser innhenter fylkesmannen rapporter fra alle berørte kommuner og delt informasjon fra relevante regionale aktører. Fylkesmannen sammenstiller informasjonen og utarbeider en helhetlig regional situasjonsrapport som sendes til DSB. DSB sammenstiller situasjonsrapportene fra alle involverte fylkesmenn og sender dette sammen med egne vurderinger til JD ved KSE.¹⁰⁸

Sivilforsvaret

Sivilforsvaret er til for å beskytte sivilbefolkningen. I fredstid bidrar Sivilforsvaret med ekstra mannskaper og utstyr når nød- og beredskapsstatene trenger støtte ved større ulykker og naturkatastrofer. Sivilforsvaret er organisert som en del av DSB.

¹⁰⁶ LOV 1997-06-13 nr. 42 om Kystvakten (Kystvaktloven).

¹⁰⁷ FOR-2017-09-01 nr. 1349: Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap (samfunnssikkerhetsinstruksen).

¹⁰⁸ DSBs retningslinjer for varsling og rapportering på samordningskanal, Publisert september 2018.

Statens havarikommisjon for transport

Havarikommisjonen er et forvaltningsorgan med ansvar for å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart, veitrafikk, sjøfart og jernbane (herunder også sporveier og T-bane). Undersøkelsene har til formål å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innenfor transportsektoren. Kommisjonen tar ikke stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

REGIONALT OG LOKALT NIVÅ

Fylkesmannen i Møre og Romsdal

FMMR er statens representant i fylket og er et viktig bindeledd mellom kommunene og sentrale myndigheter.

Fylkesmannen kan i en del tilfeller ta et samordningsansvar for krisehåndteringen på regionalt nivå, for å sikre gode og samordnede løsninger mellom aktørene. Fylkesberedskapsrådet er et viktig forum for å ivareta samordningsansvaret. I rådet deltar ledere av offentlige beredskapssetater, kommuner, næringsliv og frivillige organisasjoner.

Møre og Romsdal politidistrikt og lokal redningsentral

Politimesteren i MRPD leder LRS og redningsledelsen i tråd med *Organisasjonsplan for redningstjenesten*.¹⁰⁹ Formålet med planen er å ivareta en integrert redningstjeneste basert på nasjonal dugnad og samvirke mellom offentlige, frivillige og private aktører.

Politi- og lensmannsetaten består av Politidirektoratet og er delt inn i 12 politidistrikt. Politiet skal bl.a. yte borgerne hjelp og tjenester i faresituasjoner, i lovbestemte tilfeller og ellers når forholdene tilsier at bistand er påkrevet og naturlig.¹¹⁰ Politidistriktene representerer også LRS innen redningstjenestens organisasjon.

Helse Møre og Romsdal HF

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

Helseforetaket har i normalberedskap kapasitet for å håndtere ulike hendelser som f.eks. trafikkulykker. Når hendelsen overstiger normal kapasitet ved sjukehus og i ambulansetjenesten mobiliseres ekstra ressurser iht. prosedyrer og evt. beredskapsplaner.

Møre og Romsdal sivilforsvarsdistrikt

Sivilforsvaret i Møre og Romsdal er en viktig aktør i arbeidet med å gjøre samfunnet sikkert, både i det daglige og når det skjer uønskede hendelser. Sivilforsvaret er trent og har utstyr slik at det kan støtte politi, brannvesen og medisinsk personell ved større ulykker og naturkatastrofer.

Møre og Fjordane Heimevernsdistrikt 11

Distriktet omfatter Møre og Romsdal fylke og nordlige deler av Sogn og Fjordane. Sjef HV-11 har det lokale territorielle ansvaret, som omfatter den militære forsvarsberedskapen, bistand til det sivile samfunn og ledelse av militære operasjoner på vegne av Forsvarets operative hovedkvarter (FOH).

Kommunene (Fræna, Molde og Kristiansund)

Kommunene har et grunnleggende ansvar for ivaretagelse av befolkningens sikkerhet og trygghet. Dette omfatter viktige oppgaver både knyttet til forebygging og beredskap.

¹⁰⁹ FOR-2015-06-19 nr. 677: Organisasjonsplan for redningstjenesten.

¹¹⁰ LOV 1995-08.04 nr. 53 om politiet (Politi-loven)

FRIVILLIGE AKTØRER

Møre og Romsdal Røde Kors

Røde Kors er verdens største humanitære nettverk. Organisasjonens formål er å oppdage, hindre og lindre menneskelig nød og lidelse.

Frivillige organisasjoners redningsfaglige Forum (FORF)

FORF er et samarbeidsorgan for frivillige redningsorganisasjoner i Norge. Hovedhensikten er å bedre kvaliteten på norsk redningstjeneste og være et samarbeidsorgan mot Justisdepartementet.

Norsk Folkehjelp

Norsk Folkehjelp er fagbevegelsens humanitære solidaritetsorganisasjon. Organisasjonens mål er menneskeverd og like rettigheter for alle, uansett kjønn, handikap, etnisk tilhørighet, religion, alder, seksuell legning eller sosial status.

Redningsselskapet

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som har tre formål: redde liv, forebygge og berge verdier.

Norske kvinners sanitetsforening

Norske Kvinners Sanitetsforening (NKS) er Norges største kvinneorganisasjon med 41.000 medlemmer. Siden etableringen i 1896 har organisasjonen jobbet for dem som trenger bistand i samfunnet og rettet den frivillige innsatsen der behovet er størst.

Idrettslaget Bryn

Idrettslaget Bryn (stiftet 24. juli 1949) er et idrettslag fra Fræna kommune i Møre og Romsdal, som driver med fotball, håndball og friidrett. Eier Brynhallen.

PRIVATE AKTØRER

Wilhelmsen Ship Management AS

Wilhelmsen Ship Management er teknisk driftsansvarlig for Viking Sky.

CHC Helikopter Service

CHC Helikopter Service AS er et av verdens ledende helikopterselskaper og den største helikopteroperatøren på norsk kontinentalsokkel. Selskapet har operert for den norske offshore-virksomheten siden 1966 og flyr ca. 700.000 passasjerer årlig til, fra og mellom oljeinstallasjonene på sokkelen.

Equinor

Equinor er den største operatøren på norsk sokkel, blant verdens største offshoreoperatører, og en stadig viktigere aktør innen fornybar energi.

Aviation Fuelling Services Norway (AFSN)

Aviation Fuelling Services Norway AS leverer og fyller flydrivstoff på 14 lufthavner i Norge.

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!

Dereetter 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
samfunnssikkerhet
og beredskap**

Rambergveien 9
3115 Tønsberg

Telefon 33 41 25 00
Faks 33 31 06 60

postmottak@dsb.no
www.dsb.no

