

Oslo, 17. september 2020

## **OFFENTLIGGJØRING AV GRANSKNINGSRAPPORT**

Styret i Hurtigruten Group AS har besluttet at granskningsrapporten fra Wiersholm / DNV GL skal offentliggjøres på en slik måte at medlemmer av konsernets ledelse tydelig kan identifiseres ved gjennomlesning av rapporten.

Leseren kan derfor legge til grunn at

«Leder 2» er Daniel Skjeldam (Konsernsjef)

«Leder 1» er Bent Martini (Driftsdirektør og daglig leder i Hurtigruten Cruise AS på tidspunktet for seilingene)

«Leder 3» er Asta Lassesen (Kommersiell direktør)

«Leder 7» er Torleif Ernsten (Finansdirektør)

Av hensynet til øvrige ansatte som er nevnt i rapporten, er det besluttet å anonymisere identiteten til disse ytterligere.

Granskningsrapporten ligger vedlagt.

Med vennlig hilsen  
**Hurtigruten Group AS**



Trygve Hegnar  
Styrets leder



Advokatfirmaet Wiersholm AS og DNV GL AS

# Granskningsrapport

Utbrudd av covid-19 på Hurtigruten-skipet MS Roald Amundsen  
17. – 31. juli 2020

Oslo, 16. september 2020



*Wiersholm*

## Innhold

DEL I: OM GRANSKNINGEN .....	5
1. INNLEDNING .....	5
2. MANDAT.....	5
2.1 Mandat .....	5
3. PARTSRETTIGHETER OG PERSONVERN .....	6
3.1 Retningslinjer.....	6
3.2 Personvern .....	7
3.3 Metodikk og bevisvurderinger .....	7
3.4 Nærmere om kontradiksjonsprosessen .....	8
4. GJENNOMFØRING.....	8
4.1 Wiersholms team.....	8
4.2 DNV GLs team .....	8
4.3 Intervjuer .....	8
4.4 Øvrige samtaler .....	9
4.5 Dokumentinnsamling og dokumentgjennomgang .....	9
4.6 Bruk av underleverandører .....	9
4.7 Forholdet til offentlige myndigheter .....	9
4.8 Rapport.....	10
4.9 Rapportens struktur.....	10
DEL II: ORGANISERING OG REGELVERK .....	10
5. ORGANISERING.....	10
5.1 Innledning.....	10
5.2 Organisasjonskart .....	10
5.3 Hurtigruten-konsernet.....	11
5.3.1 Virksomhet .....	11
5.3.2 Selskapsstruktur.....	11
5.4 Hurtigruten Cruise AS .....	12
5.4.1 Bakgrunn .....	12
5.4.2 Ledelse.....	12
5.4.3 MS Roald Amundsen .....	12
6. REGELVERK, PROSEDYRER OG VEILEDERE .....	12
6.1 Innledning.....	12
6.2 Generelt regelverk.....	13
6.2.1 Skipssikkerhetsloven.....	13
6.2.2 ASH-forskriften .....	13
6.2.3 ISM-koden .....	15
6.3 Covid-19-regelverk .....	15
6.3.1 Innledning.....	15
6.3.2 Relevante covid-19-regler for cruisevirksomhet.....	15
6.3.3 Plikten til å avtjene karantene på tidspunktet for seilasene .....	16
6.3.4 Melde- og varslingsplikten etter smittevernloven og relevante forskrifter .....	17
6.4 Veiledere relatert til covid-19.....	17
6.4.1 Innledning.....	17

6.4.2	Veileder for ekspedisjonscruise (kystcruise) på og rundt Svalbard under covid-19 utbruddet 2020	17
6.4.3	Veileder for kystcruise langs norskekysten under covid-19-epidemien 2020	18
6.4.4	COVID-19: EU Guidance for Cruise Ship Operations	18
6.4.5	Sertifiserings- og verifikasjonsprogrammer	18
6.4.6	Øvrige veiledere om forebygging og håndtering av smitte om bord	18
6.5	Hurtigrutens interne prosedyrer og retningslinjer relatert til covid-19	19
6.5.1	Innledning	19
6.5.2	Hurtigrutens sikkerhetsstyringsystem	19
6.5.3	Plan for smittevern Hurtigruten/Hurtigruten Svalbard ekspedisjonscruise (kystcruise) på og rundt Svalbard under COVID-19 utbruddet 2020	19
6.5.4	PR-7239 Forebyggende arbeid til smittsomme sykdommer	20
6.5.5	PR-7235 Outbreak prevention and response plan (OPRP)	20
6.5.6	PR-7282 COVID-19 Outbreak Prevention and Response	21
6.5.7	SB-xxxx Role and Responsibility – Special Medical Team (COVID medical team for Svalbard)	22
6.5.8	Vessel Sanitation manual (USPH)	22
6.5.9	SOP expedition fleet HRG post COVID-19 V2	22
6.5.10	PR-6374 Emergency response manual	22
6.5.11	Smittevernplan for Hurtigruten kystcruise langs norskekysten under covid-19-pandemien 2020	23
DEL III: FAKTISKE FORHOLD		23
7.	SENTRALE FAKTISKE FORHOLD	23
7.1	Innledning	23
7.2	Nedstengning og forberedelse til oppstart	23
7.3	Risikovurderinger og smittevern i forbindelse med oppstart	24
7.4	Tolkning og praktisering av karantene	25
7.4.1	Praktisering av karantener regelverket før juni 2020	25
7.4.2	Praktisering av karantener regelverket fra juni 2020	26
7.4.3	Praktisering av karantene for mannskapet på MS Roald Amundsen i juli 2020	27
7.4.4	Etterfølgende forståelse av karantenebestemmelsene	28
7.5	17. – 24. juli 2020: Seilas 1	28
7.6	24. – 31. juli 2020: Seilas 2	30
7.6.1	Innledning	30
7.6.2	24. – 28. juli: Sykdomsbildet på skipet	30
7.6.3	28. juli: Beskjed om positiv test for en passasjer fra Seilas 1	30
7.6.4	29.juli: Korrespondanse mellom helsemyndighetene og Hurtigruten om varsling	30
7.6.5	29.-30. juli: 4 besetningsmedlemmer i isolasjon med feber og hoste	32
7.6.6	29.-30. juli: Intern oppfølging av mistanke om covid-19	33
7.6.7	30. juli: negativ test for smittedes reisefølge	34
7.6.8	31. juli: Fire besetningsmedlemmer sendes til sykehus etter ankomst i Tromsø	34
7.7	31. juli: Håndtering av smitteutbruddet	34
DEL IV: ANALYSE		36
8.	FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN	36
9.	FORBEREDELSE TIL OPPSTART AV EKSPEDISJONSCRUISE	36
9.1	Innledning	36
9.2	Kontekst	36

9.3	Risikostyringsprosessen for covid-19-risiko har ikke vært tilstrekkelig .....	36
9.3.1	Innledning.....	36
9.3.2	Konsernledelsens involvering i risikostyringen har vært begrenset.....	37
9.3.3	Hurtigruten Cruises risikostyring for covid-19 har vært mangelfull .....	37
9.3.4	Kvalitetssikringen av Hurtigrutens styringssystem for covid-19 ble ikke fullført .....	38
9.3.5	Opplæring/trening har ikke vært utført i tråd med Hurtigrutens prosedyrer .....	39
10.	HÅNDTERINGEN AV PÅMØNSTRENDE MANNSKAP .....	39
10.1	Innledning.....	39
10.2	Mannskapets helsetilstand var ikke fullt ut klarlagt ved påmønstring .....	39
10.3	Karantener regelverket ble feilpraktisert.....	40
10.4	Risikoreducerende tiltak ble ikke i tilstrekkelig grad iverksatt .....	40
11.	TILTAK FOR Å HINDRE SMITTESPREDNING UNDERVEIS I SEILASENE .....	41
11.1	Innledning.....	41
11.2	Hurtigrutens prosedyrer for isolasjon ble ikke fulgt .....	41
11.3	Testing av mannskap med sykdomssymptomer ble ikke gjennomført .....	41
11.4	Hurtigrutens prosedyrer for varsling av mistanke om covid-19 ble ikke iverksatt.....	42
11.5	Det ble ikke iverksatt varsling etter melding om smittet person fra Seilas 1 .....	44
12.	HÅNDTERING AV SMITTEUTBRUDET .....	44
12.1	Innledning.....	44
12.2	Transporten av mannskap til UNN var ikke forsvarlig.....	45
12.3	Mangler ved beredskapsorganiseringen .....	45
12.4	Forsinket varsling av passasjerer.....	46
12.5	Mangelfull håndtering av mannskap .....	46
	DEL V: OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER.....	47
13.	OPPSUMMERING.....	47
13.1	Innledning.....	47
13.2	Forberedelse .....	47
13.3	Påmønstring .....	47
13.4	Tiltak underveis .....	47
13.5	Håndtering av smitteutbrudd .....	48
14.	ANBEFALINGER.....	48
14.1	Bemerkninger .....	48
14.2	Hurtigruten bør evaluere om kulturen i organisasjon støtter håndtering av risiko .....	48
14.3	Hurtigruten bør etablere et rammeverk for helhetlig risikostyring i organisasjonen.....	48
14.4	Hurtigruten bør gjennomgå sitt sikkerhetsstyringssystem for å sikre at relevante risiko blir håndtert på en tilfredsstillende måte .....	48
14.5	Hurtigruten bør tydeliggjøre ansvarsforholdet i organisasjonen .....	48

## DEL I: OM GRANSKNINGEN

### 1. INNLEDNING

Advokatfirmaet Wiersholm AS ("**Wiersholm**") og DNV GL AS ("**DNV GL**") (heretter Granskerne) er engasjert for å gjennomføre en granskning av Hurtigruten Cruise AS ("**Hurtigruten Cruise**") foranlediget av smitteutbrudd av covid-19 på to seilaser fra Tromsø til Svalbard med MS Roald Amundsen henholdsvis 17.-24. juli ("**Seilas 1**") og 24.-31. juli 2020 ("**Seilas 2**").

Hurtigruten Cruise eies av Hurtigruten Group AS ("**Hurtigruten Group**") gjennom datterselskapet Hurtigruten AS. Granskingen er initiert av styret i Hurtigruten Group. I nærværende rapport sammenfattes granskingens funn, vurderinger og anbefalinger.

Hurtigruten-konsernet består av mange selskaper. I denne rapporten benyttes begrepet Hurtigruten derfor gjennomgående. Spesifikke selskapsnavn fremgår der det har betydning.

### 2. MANDAT

#### 2.1 Mandat

Granskerne ble gitt mandat til å gjennomføre granskingen av styret i Hurtigruten Group 6. august 2020. Mandatet lyder slik:

#### "1. Background

*During the period 17-24 July 2020, MV "Roald Amundsen" undertook a cruise from the town of Tromsø, Norway, to Spitsbergen. A person who later tested positive for Covid-19, was a passenger on this voyage. On 25 July, the ship once again left Tromsø to undertake another cruise to Spitsbergen. Status regarding the number of infected individuals on 4 August 2020 was 44. Most of these individuals were engaged by Hurtigruten Cruises AS (the "Subsidiary"). A total number of 544 individuals have been on board the vessel during these two voyages. Any further voyages will be suspended until further notice. In a statement made on 3 August 2020, Hurtigruten's Group CEO, Daniel Skjeldam, said "we have failed, we have made a mistake ". He communicated that an external investigation would be launched into Hurtigruten's handling of this matter. On 4 August 2020, law firm advokatfirmaet Wiersholm, represented by Jan Fougner, Attorney-at-Law, was retained and tasked with leading the investigation.*

#### 2. Client

*Hurtigruten Group AS (the "Company") acts as client. The assignment is given by the Company's board of directors. Progress will be reported throughout and on completion of the matter to the Company's board of directors. If necessary, the retained investigators may communicate with other companies in the group and the Company's owners.*

#### 3. Assignment

*Law firm Wiersholm, represented by Jan Fougner, Attorney-at-Law, will examine the Subsidiary's handling of the incidence of the Covid-19 virus in connection with the voyages described above. The investigation will include a description of the applicable rules of law, including any internal guidelines applying to the voyages and identify to what extent such guidelines were followed before, during and after the voyages. The investigation should provide a basis for understanding what happened and learning from the incident. The investigation will contain recommendations for any further action.*

*The client will ensure that Wiersholm and Wiersholm's aids are granted unlimited access to any records considered by them to be relevant to the execution of the assignment.*

#### 4. Aids

*Classification company DNV GL is retained to assist Wiersholm in its work. Upon agreement with the Company, Wiersholm may retain other sub-suppliers on behalf of the Company, including technical expertise.*

5. *Method*

*The guidelines of the Norwegian Bar Association for private investigations will be followed to the extent appropriate.*

6. *Deadline*

*The investigation is to be carried out as swiftly as practically possible, in view of the need for a responsible and professional execution of the assignment.*

7. *Report*

*A written report will be prepared for subsequent submission to to the Client. The report is to be submitted in a form suited for publication."*

Granskningen er gjennomført i perioden 10. august – 16. september 2020, og er dermed fullført på fem uker. Det er Granskernes oppfatning at granskningen har latt seg gjennomføre i henhold til mandatet.

### **3. PARTSRETTIGHETER OG PERSONVERN**

#### **3.1 Retningslinjer**

Arbeidet er underlagt Advokatforeningens retningslinjer for private granskninger så langt de passer. I tillegg vil granskningen gjennomføres i henhold til gjeldende rettslig rammeverk.

Det er utarbeidet egne retningslinjer for arbeidet datert 6. august 2020.

Følgende prinsipper har vært særskilt viktige ved gjennomføringen av Oppdraget:

- objektivitet og uavhengighet
- forsvarlighet og grundighet
- ivaretagelse av rettsikkerhet

Objektivitet innebærer at Hurtigrutens eller andre parters interesse i utfallet ikke har påvirket granskningen.

Wiersholm har et etablert klientforhold til Hurtigruten-konsernet og kjenner derfor virksomheten. Wiersholm har imidlertid ikke bistått Hurtigruten i det sakskompleks som har foranlediget granskningen. Når dette nevnes her er det for å understreke at prinsippet om uavhengighet ikke innebærer at Wiersholm er "uavhengig" av Hurtigruten, men at arbeidet skal utføres etter faglige anerkjente metoder uten innblanding eller påvirkning fra klienten. Formålet med granskningen er å avklare faktiske forhold og ta stilling til om rettsregler er brutt. Den beskrevne faglige uavhengighet er en grunnleggende forutsetning for å oppnå formålet og Hurtigruten Group har overfor Wiersholm og DNV GL sterkt understreket behovet for å oppnå dette. Granskerne er gitt fri tilgang til alt relevant personell og materiale.

DNV GL har assistert Wiersholm i granskningen. DNV GL har et etablert klientforhold til Hurtigruten-konsernet og kjenner derfor virksomheten. DNV GL har imidlertid ikke bistått Hurtigruten i det sakskompleks som har foranlediget granskningen. DNV GLs omfang av arbeidet er utført etter faglige anerkjente metoder og uten innblanding eller påvirkning fra Hurtigruten.<sup>1</sup>

Det ble underveis i prosessen besluttet at DNV GL og Wiersholm skulle utarbeide en felles rapport i stedet for separate rapporter fra hvert selskap. Dette ble besluttet ettersom faktagrunnlaget for rapportene er identisk fordi begge selskaper har gjennomført intervjuer sammen og hatt tilgang til tilsvarende dokumentasjon. Videre har selskapene benyttet samme metodikk. Utarbeidelsen av rapporten er gjort i fellesskap. Hvor det har vært ulike oppfatninger mellom DNV GL og Wiersholm, vil dette markeres ved at begge syn er fremlagt i rapporten. Der uenighet ikke er markert i rapporten har det vært konsensus mellom

---

<sup>1</sup> DNV GLs omfang av arbeidet er av rådgivende art. Konklusjoner i rapporten utgjør derfor ikke en bindende forhåndsuttalelse som har innvirkning på senere godkjenninger som utstedes av DNV GL som klassifiseringsselskap, og har ikke noen føringer på etterfølgende lovpålagt godkjenning av DNV GL på vegne av fartøyets flagg administrasjon, i den grad lovkrav skulle bli implementert som er relevant for et skips klasse.

Granskerne. Det har ikke vært et mål for Granskerne å oppnå konsensus. Det skal være uavhengighet også mellom DNV GL og Wiersholm.

Prinsippet om forsvarlighet og grundighet innebærer at Granskerne innenfor det mulighetsrom som foreligger har søkt å innhente et så komplett faktisk grunnlag som mulig for å sikre riktige og etterprøvbare vurderinger.

Rapporten er rettslig sett kun å regne som en ytring, men erfaringsmessig tillegges slike rapporter vekt og får oppmerksomhet. Derfor er granskingen søkt gjennomført på en måte som sikrer alle berørte personers juridiske rettigheter. Prinsippet om rettssikkerhet har vært ivaretatt ved at alle parter har fått anledning til å gjøre seg kjent med, og imøtegå, sakens faktiske forhold. De berørte er deriblant også rett til nødvendig bistand under prosessen. Prinsippet er nærmere forklart i Advokatforeningens retningslinjer for private granskninger.

### **3.2 Personvern**

Wiersholm har vurdert spørsmål knyttet til ivaretagelse av personvern både ved oppstarten av granskingen og løpende under utførelsen. Wiersholm har vurdert det slik at vilkårene for behandling av personopplysninger er oppfylt, jf. GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav f. Det er også gjort individuelle vurderinger av vilkår for innsyn i elektronisk lagret materiale, jf. forskrift om arbeidsgivers innsyn i e-postkasse og elektronisk lagret materiale § 2 (1) bokstav a. Utover kravene oppstilt i personvernlovgivningen har Wiersholm fulgt Wiersholms interne personvernpolicy og Retningslinjer for informasjonssikkerhet ved behandlingen av personopplysningene.

Av hensyn til de som omtales i rapporten, har Granskerne besluttet at personer ikke benevnes ved navn i fremstillingen av de faktiske forholdene, men med anonymisert stillingstittel eller lignende. Det er likevel ikke slik at rapporten er fullt ut anonymisert, da personer vil kunne identifiseres ut fra sammenhengen i de opplysninger som fremgår.

### **3.3 Metodikk og bevisvurderinger**

Granskerne har lang erfaring med denne type arbeid og har utført granskingen i henhold til anerkjente metoder. Ved arbeidets oppstart identifiserte Granskerne enkelte problemstillinger ut ifra mandatet og utførte undersøkelser med utgangspunkt i disse. Problemstillinger og hypoteser har vært gjenstand for kontinuerlig vurdering underveis i prosessen. Det faktiske materialet rapporten bygger på, er dels dokumentbevis og dels vitnebevis. Granskerne har opplevd at ressurser, dokumentasjon og intervjuobjekter har blitt stilt til disposisjon på en slik måte at granskingen har latt seg gjennomføre.

Ved rettsanvendelsen er alminnelig juridisk metode, utviklet gjennom Høyesteretts praksis, lagt til grunn.

Hva gjelder hvilke beviser Granskerne kan bygge på, vil utgangspunktet i Advokatforenings retningslinjer for private granskninger bli lagt til grunn for vurderingene i rapporten. Dette medfører at Granskerne kun kan utforme vurderinger og konklusjoner som kan henføres til åpne kilder. Formålet er at alle vurderingene og standpunktene skal kunne underbygges av andre opplysninger, innhentet fra åpne kilder, samt undergis kontradiksjon.

Ved vurderingen av hvilket faktum som skal anses bevist, bygger norsk sivilrett på prinsippet om alminnelig sannsynlighetsovervekt. Dette innebærer at det mest sannsynlige faktum legges til grunn. Regelen anses å gi flest riktige resultater og vil også gjelde for Granskernes bevisvurderinger.

DNV GL har basert seg på to varianter av sin Systematic Cause Analysis Technique (SCAT) for å analysere faktagrunnlaget. Den ene fokuserer på barrierer (B-SCAT) og den andre er spesielt tilpasset maritim virksomhet (M-SCAT). Metoden har definerte kategorier for å støtte Granskernes kobling mellom hendelser, underliggende årsaker og graden av organisatorisk kontroll.

I henhold til B-SCAT-metoden er covid-19-utbruddet på Roald Amundsen delt opp i tre analyseområder, samt foranledning til hendelsen. Disse fire hovedområdene gjenspeiles i rapportens analysedel som er Forberedelser til oppstart (kapittel 9), håndteringen av påmønstrende mannskap (kapittel 10), tiltak for å forhindre smittespredning underveis i seilasene (kapittel 11), og håndtering av smitteutbruddet (kapittel 12).

Barrierer er aktive eller passive tiltak som er implementert gjennom en risikohåndteringsprosess. For hvert av analyseområdene er Hurtigrutens barrierer identifisert og analysert for å avdekke om Hurtigruten har hatt nødvendige kontrollmekanismer på plass for å håndtere covid-19-risiko. Der analysen avdekker svakheter i barrierer er M-SCAT-metodikk benyttet for å etablere relevante årsakssammenhenger. Dette



innebærer hvilke underliggende årsaker som kan ha bidratt til de direkte årsakene, samt i hvilken grad organisatorisk kontroll i Hurtigruten har vært tilstrekkelig eller ikke. Dersom det blir funnet at forhold utenfor Hurtigrutens organisasjon kan ha påvirket barrieren, vil dette tas med som eksterne forhold.

Årsakssammenhengen gjennom denne metodikken vil kunne knytte de direkte handlingene i hendelsen til organisatorisk kontroll. DNV GLs arbeid har i hovedsak vært innrettet mot eventuelle svakheter i organisatorisk kontroll.

### **3.4 Nærmere om kontradiksjonsprosessen**

I tråd med Advokatforeningens retningslinjer er det i granskningen skilt mellom "berørte" og "vitner". De berørte er i henhold til retningslinjene pkt. 6.1:

*"den som får sitt forhold undersøkt av Granskningsutvalget"*

I kommentarene til retningslinjene heter det at:

*"... retningslinjene bruker i likhet med NOU 2009:9 «den berørte» som betegnelse på den som bør ha rettigheter til innsyn og kontradiksjon."*

Om begrepet berørt uttales følgende:

*"Betegnelsen innebærer at undersøkelsen og utfallet av denne må ha betydning for den enkeltes situasjon. Hvem som i det konkrete tilfellet er berørt eller ikke, må avgjøres ved en konkret vurdering, hvor det blant annet må tas hensyn til nærhet til temaet for undersøkelsen og hvilket utfall eller konsekvenser undersøkelsen kan få. Personer hvis rettighetsforhold berøres, omfattes av begrepet. Begrepet vil også omfatte personer hvis forhold kan resultere i negativ omtale. Personer som utelukkende avgir forklaring som vitner vil ikke omfattes av begrepet, selv om de kan ha rettighetsforhold som vil bli berørt."*

Granskerne har i forbindelse med arbeidet løpende vurdert hvem som omfattes av begrepet. I lys av granskningens art har Granskerne valgt å definere kretsen av "berørte" noe videre enn hva en streng ordlydsfortolkning av pkt. 6.1. tilsier.

Kontradiksjonen har blitt gjennomført etter to hovedprinsipper. For det første er de berørte gitt rett til innsyn i andres forklaringer så langt hensynet til kontradiksjon tilsier det, samt anledning til å gi kommentarer til forklaringene.

For det andre er de berørte gitt rett til innsyn i utkast til den endelige rapporten så langt hensynet til kontradiksjon tilsier det, samt anledning til å gi kommentarer før endelig rapport ferdigstilles.

Rapportutkast er oversendt samtlige berørte for merknader. Merknader som ikke er innarbeidet i teksten er inntatt i fotnoter.

## **4. GJENNOMFØRING**

### **4.1 Wiersholms team**

Oppdraget er utført av Wiersholm og DNV GL, under ledelse av advokat (H) og professor II (PhD) Jan Fougner. Advokatene Georg Abusdal Engebretsen, Oda Hellenes Ekre, Ellen Røyneberg og Elona Faldaas har sammen med Fougner utgjort Wiersholms kjerneteam. Wiersholm har også benyttet seg av øvrige ressurser ved behov.

### **4.2 DNV GLs team**

Prosjektleder Tore Relling har utført arbeidet sammen med DNV GL-konsulentene Peter Nyegaard Hoffmann, Fenna van de Merwe, Haakon Shetelig og Nora Helen Lund Lyngra samt forretningsleder for Cruisenæringen Helge Hermundsgård. DNV GL har benyttet seg av øvrige ressurser i firmaet for deres kvalitetssikring og særskilt fagkompetanse.

### **4.3 Intervjuer**

Granskerne har gjennomført 37 intervjuer med ansatte i Hurtigruten med tilknytning til seilasene, ledelsen i Hurtigruten Cruise, konsernledelsen, legene som var med på seilasene og mannskap som arbeidet på skipet som er ansatt i et eksternt selskap. Det er også gjennomført 7 oppfølgingsintervjuer. Alle som har

blitt intervjuet har mottatt et informasjonsbrev med informasjon om intervjuet og rettigheter i denne sammenheng.

Alle som er intervjuet har blitt gjort kjent med at informasjon som fremkommer vil kunne bli benyttet i forbindelse med rapporteringen til Hurtigruten Group og overgis andre relevante myndigheter. Det er videre blitt informert om kontradiksjonsprosessen i forbindelse med granskningen, slik beskrevet i punkt 3.4 over.

Materialet fra intervjuene har inngått som del av grunnlaget for beskrivelser av faktum og vurderinger i nærværende rapport.

#### **4.4 Øvrige samtaler**

Granskerne har også hatt samtaler med Sjømannsforbundet, Norwegian Hull Club ("**NHC**") og kommunelegen i Bergen. Granskerne har forsøkt å initiere intervjuer med Folkehelseinstituttet ("**FHI**"), Tromsø kommune og Hadsel kommune, hvilket ble avslått av FHI og Hadsel kommune. Tromsø kommune stilte seg disponibel for intervju rett før ferdigstillingen av rapporten, og dermed på et tidspunkt hvor kartlegging av sakens faktum var overstått. Det har imidlertid vært omfattende korrespondanse med FHI som på den måten har stilt informasjon til disposisjon. Det har også vært skriftlig informasjonsutveksling mellom Tromsø kommune og Granskerne.

#### **4.5 Dokumentinnsamling og dokumentgjennomgang**

Hurtigruten har overlevert relevant dokumentasjon for granskningen som er gjennomgått av Granskerne. Overlevert materiale omfatter aktuelle prosedyrer, rutiner, instruksjoner, stillingsinstruksjoner, referater fra konsernledermøter og øvrig dokumentasjon. Det ble videre anmodet om at ansatte overleverte relevant dokumentasjon de var i besittelse av.

For å sikre en tilstrekkelig grundig kartlegging av de faktiske forhold i saken vurderte Wiersholm situasjonen slik at det var nødvendig med innsyn i elektroniske lagringsenheter for relevante personer. Vilklårene for innsyn ble vurdert og funnet oppfylt, og innsynsprosessen ble gjennomført i henhold til gjeldende personvernregelverk.

BDO AS ("**BDO**") ble engasjert av Hurtigruten for å bistå i dokumentinnhenting. I den forbindelse ble det også inngått en databehandleravtale. BDO har bistått med datateknisk ekspertise i forbindelse med sikring av og innsyn i elektronisk lagret materiale.

#### **4.6 Bruk av underleverandører**

Doktor Eilif Dahl, MHA, PhD er pensjonert professor og cruiselege, og er en av Norges ledende eksperter på cruise-medisin. Ettersom hendelsene på de to seilasene involverer medisinsk personell, smittevernsspørsmål, helsehjelp og pasientbehandling har Dahl på oppdrag fra Granskerne blitt bedt om å vurdere følgende:

- i) De smittevernmessige forhold som må overveies ved igangsetting av cruisevirksomhet under covid-19-pandemien.
- ii) Krav til medisinsk personell i en slik situasjon.
- iii) Den konkrete håndteringen av smittevernsarbeidet om bord knyttet til seilasene beskrevet i mandatet.
- iv) Øvrige forhold Dahl måtte mene være relevant.

Dahl har vurdert relevant dokumentasjon og hatt samtaler med relevant personell hos Hurtigruten Cruise. Beskrivelser i rapporten av medisinskfaglig art bygger på Dahls ekspertise og vurderinger.

#### **4.7 Forholdet til offentlige myndigheter**

Den 6. august 2020 informerte Troms politidistrikt om at de hadde åpnet etterforskning.<sup>2</sup> Etterforskningen pågår fortsatt. Hurtigruten bistår politiet så langt det er ønskelig. Granskningen har tatt hensyn til de føringer offentlige myndigheter har gitt hva gjelder praktisk gjennomføring av granskningen.

---

<sup>2</sup> Politiet, "Har startet etterforskningen av Hurtigruten", <https://www.politiet.no/aktuelt-tall-og-fakta/aktuelt/nyheter/2020/08/06/hurtigruten/> (publisert 6. august 2020, sist besøkt 15. september 2020)

Den 20. august 2020 opprettet Fylkesmannen i Troms og Finnmark tilsynssak mot to skipsleger som var om bord på de to seilasene. Fylkesmannen skal vurdere om skipslegene har ivaretatt pliktene sine etter helselovgivningen.<sup>3</sup>

#### 4.8 Rapport

Denne rapporten er omfattet av Wiersholms taushetsplikt og er å anse som advokat-klientkorrespondanse. Underlagsmaterialet og interne arbeidsdokumenter beror hos Wiersholm og underleverandørene.

Hurtigruten Group beslutter oppfølging av de funn som fremgår av rapporten.

#### 4.9 Rapportens struktur

I del II redegjøres det for Hurtigruten-konsernets struktur og relevant eksternt og internt regelverk som Hurtigruten er omfattet av. Granskerne har ikke vurdert offentlige myndigheters forpliktelser og ansvar i relasjon til relevant covid-19 regelverk.

I del III gjennomgås sentrale faktiske forhold som er relevante for granskningen. I del IV følger beskrivelse og analyse av de mest relevante omstendighetene som kan ha hatt betydning for hendelsesforløpet. Avslutningsvis i del V gis en oppsummering og anbefaling.

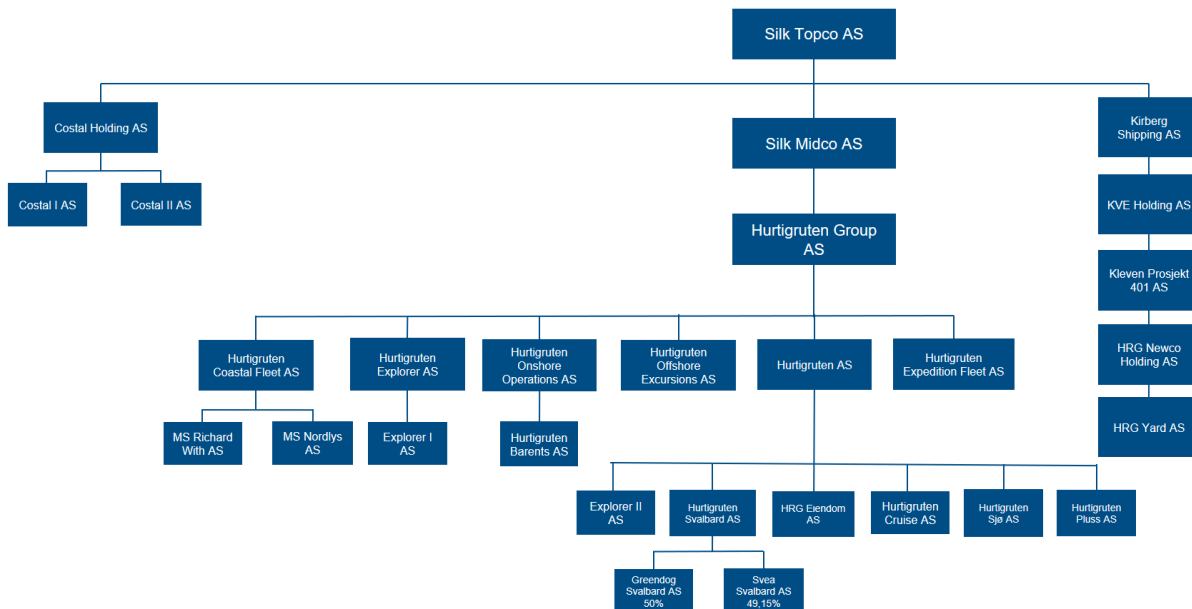
### DEL II: ORGANISERING OG REGELVERK

## 5. ORGANISERING

### 5.1 Innledning

I dette kapitlet presenteres Hurtigruten-konsernet og Hurtigrutens virksomhet for å skape det nødvendige grunnlaget for å forstå granskningsprosessen og analysen.

### 5.2 Organisasjonskart



<sup>3</sup> Fylkesmannen i Troms og Finnmark, "Åpner tilsyn mot to skipsleger", <https://www.fylkesmannen.no/troms-finnmark/om-oss/presserom/apner-tilsyn/> (publisert 20. august 2020, sist besøkt 15. september 2020)

## 5.3 Hurtigruten-konsernet

### 5.3.1 Virksomhet

Hurtigruten er et verdensledende konsern innen globale ekspedisjonsreiser og lokal transportvirksomhet på norskekysten. I 2019 var konsernets omsetning NOK 5,99 milliarder.

Konsernsenteret er lokalisert i Tromsø, med kontorer i Kirkenes, Oslo, London, Hamburg, Paris, Seattle, Tallinn, Hong Kong, Melbourne og Svalbard. Konsernet hadde pr. 31. desember 2019 2489 årsverk.<sup>4</sup>

Hurtigrutens virksomhet er delt inn i tre hovedsegmenter. Det største segmentet er Hurtigrutens operasjon på norskekysten med 11 skip som tilbyr kystcruise, lokal transport og frakttjenester mellom Bergen og Kirkenes. I 2019 utgjorde segmentet 73 % av gruppens inntekter.

Det nest største segmentet er Hurtigrutens ekspedisjonscruisevirksomhet. Segmentet har en flåte bestående av fem skip og utgjorde 22 % av gruppens inntekter i 2019. Det minste segmentet er Hurtigrutens landbaserte virksomhet. Virksomheten omfatter hotell og restaurantvirksomhet, samt arktisk opplevelsesturisme på Svalbard. Den landbaserte virksomheten utgjorde 5 % av Hurtigrutens totale inntekter for 2019.

Hurtigrutens virksomhet er fordelt og operasjonalisert gjennom ulike konsernselskaper.

### 5.3.2 Selskapsstruktur

Hurtigruten AS ble i desember 2014 kjøpt opp av investeringselskapet Silk Bidco AS.<sup>5</sup> Silk Bidco AS skiftet navn til Hurtigruten Group AS i februar 2019 og eies av holdingselskapet Silk Midco AS som igjen eies av holdingselskapet Silk Topco AS. Hurtigruten Group er registrert som morselskap og utgjør dermed konsernspissen. Hurtigruten Group skal sikre konsernets langsiktige strategi, investeringer og finansiering.<sup>6</sup>

Hurtigruten-konsernets virksomhet er i all hovedsak strukturert gjennom seks datterselskaper som Hurtigruten Group direkte eller indirekte er eiere av. Strukturen er basert på de ulike funksjonene som ligger i virksomheten. De mest sentrale funksjonene er: 1) rederidrift og operasjonell drift av skipene, 2) turoperatør, salg og markedsføring, 3) administrasjon, ledelsesressurser og teknologi/systemløsninger, og 4) ansatte, både sjø og land.

Hurtigruten AS er et av datterselskapene til Hurtigruten Group.<sup>7</sup> Hurtigruten AS er konsernets turoperatør og reiseagent, og er ansvarlig for salg og markedsføring av Hurtigrutens produkter. Selskapet har i tillegg ansvar for butikker og salg på skipene, inkludert betalingssystemer. Selskapet har ingen ansatte.

Hurtigruten AS har videre seks heleide datterselskaper. Tre av disse har funksjoner som var involvert i seilasene med MS Roald Amundsen i juli 2020. Dette gjelder Hurtigruten Pluss AS ("**Hurtigruten Pluss**"), Hurtigruten Sjø AS ("**Hurtigruten Sjø**") og Hurtigruten Cruise.

Hurtigruten Cruise er Hurtigrutens operasjonelle rederi, hvor både kystcruisevirksomheten og ekspedisjonsvirksomheten ligger. Selskapet eier ti av konsernets femten skip og leier de resterende fem i henhold til bareboatavtaler. Selskapet har ingen ansatte.

Skipene som drives gjennom rederiet Hurtigruten Cruise og virksomheten i Hurtigruten AS bemannes av ansatte fra Hurtigruten Sjø. Hurtigruten Sjø er Hurtigrutens selskap for sjøansatte og bemanning av skip,<sup>8</sup> og selskapet har i dag 1460 ansatte. De ansatte i Hurtigruten Sjø leies ut til Hurtigruten Cruise og Hurtigruten AS gjennom egne avtaler for innleie av ansatte.<sup>9</sup> Hurtigruten Cruise leier også inn ansatte fra utlandet gjennom et eksternt ship-managementselskap ("**Bemanningselskapet**"). Hurtigruten benytter

<sup>4</sup> Hurtigruten Group AS, Hurtigruten Annual Report 2019, s. 12.

<sup>5</sup> "Kystruten Bergen – Kirkenes, 4. Kvartalsrapport og årsrapport 2018", [https://www.regjeringen.no/contentassets/5e6fd78a60724259a461b8d7b2ef5cd2/utdrag-arsMrappport-hurtigruten-2018\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/5e6fd78a60724259a461b8d7b2ef5cd2/utdrag-arsMrappport-hurtigruten-2018_web.pdf) (sist besøkt 11. september 2020)

<sup>6</sup> Intern beskrivelse av selskapets funksjoner, fremgår av "Hurtigruten – Konsernkart, juli 2020". Selskapet har som vedtektsfestet formål å "investere i andre selskaper som driver transport- og reiselivsvirksomhet og dermed tilknyttet virksomhet, herunder skipsfart og offshorevirksomhet, samt investeringer og deltakelse i andre selskaper."

<sup>7</sup> De øvrige fem datterselskapene er opplyst å være holdingselskaper og selskaper med ingen/begrenset virksomhet.

<sup>8</sup> "Hurtigruten – Konsernkart, juli 2020".

<sup>9</sup> Innleieavtale av 1. januar 2019 mellom Hurtigruten Cruise AS og Hurtigruten Sjø AS og innleieavtale av 1. januar 2019 mellom Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS.

selskapet kun for å dekke bemanningsbehov, og har en egen innleieavtale med selskapet.<sup>10</sup> Innleie av utenlandske ansatte er særlig aktuelt for ekspedisjonsskipene. I motsetning til i arbeidsmiljøloven, er det ingen begrensninger på innleie i skipsarbeidsloven. Det er en vel innarbeidet ordning at ansettelsesforholdet til sjøfolk kan være i et bemanningsbyrå, ikke i rederiet.<sup>11</sup> Hurtigrutens organisering av skipsansatte i et eget selskap og bruk av innleie fra eksternt selskap er i tråd med bransjepraksis.

Hurtigruten Pluss er konsernets selskap for landansatte, systemer og eiendom/lokaler. Hovedvirksomheten består i å levere konsernfunksjoner, herunder ledelsesressurser til de øvrige konsernselskapene. På tidspunktet for seilasene, bestod Konsernledelsen i Hurtigruten av seks personer. Samtlige konsernledere er ansatt i Hurtigruten Pluss.

I tillegg eier selskapet systemer og eiendom som leveres til de øvrige konsernselskapene. Hurtigruten Pluss har 250 ansatte. Hurtigruten Pluss leverer konsernfunksjoner til Hurtigruten Cruise og Hurtigruten AS gjennom en tjenesteavtale.<sup>12</sup>

## **5.4 Hurtigruten Cruise AS**

### **5.4.1 Bakgrunn**

Hurtigruten Cruise ble stiftet i 2017 og overtok med virkning fra 1. januar 2019 konsernets rederivirksomhet fra Hurtigruten AS. Hurtigruten Cruise er underlagt den norske rederibeskatningsordningen.

### **5.4.2 Ledelse**

Forvaltningen av Hurtigruten Cruise ligger under styret. Styreleder og daglig leder i Hurtigruten Cruise ved tidspunktet for seilasene har også vært en del av konsernledelsen som Chief Operation Officer, dvs. leder av Hurtigrutens operasjonelle drift.

Den øvrige konsernledelsen utøver ledelsesfunksjoner i Hurtigruten Cruise i henhold til deres ansvarsområder. Eksempelvis har Chief Commercial Officer ledelsesansvar for selskapets interne og eksterne kommunikasjon. Disse ledelsesfunksjonene har imidlertid ikke formell selskapsrettslig forankring i Hurtigruten Cruise.

Den operasjonelle driften i Hurtigruten Cruise er fordelt mellom flere avdelingsledere, såkalte "VP"-er (vice presidents). Avdelingslederne har ansvar for sentrale funksjoner i selskapets drift, og rapporterer til daglig leder. Stillingen HSEQ/DPA har ansvar for miljø og sikkerhet.<sup>13</sup> HSEQ/DPA VP er leder for et team som skal ivareta selskapets helse, miljø og sikkerhets-funksjon.

### **5.4.3 MS Roald Amundsen**

Skipet MS "Roald Amundsen" (IMO nr. 9813072) er registrert i NIS og er eid av Explorer II AS. Skipet er gjennom en bareboat-avtale utleid til Hurtigruten Cruise. Bareboat-avtalen innebærer at Hurtigruten Cruise er "driftsansvarlig selskap" og dermed reder i skipssikkerhetslovens<sup>14</sup> forstand.

Skipet er underlagt en rekke sjørettslige forpliktelser som følger av norsk lov og internasjonale forpliktelser. Forpliktelsene påhviler i hovedsak Hurtigruten Cruise som reder, men i tillegg vil kapteinen ha et selvstendig ansvar for å overholde sentrale krav, blant annet knyttet til sikkerhet og bemanning.

Et Ship Management-team står for ledelsen av skipet under seilaser. Teamet består av Master (kaptein), Chief Officer (overstyrmann), Chief Engineer, Hotel Manager og Chief Purser.

## **6. REGELVERK, PROSEDYRER OG VEILEDERE**

### **6.1 Innledning**

I dette kapitlet presenteres regelverk, retningslinjer og veiledere som var relevante for Hurtigruten før og under Seilas 1 og Seilas 2. Deretter redegjøres det for Hurtigrutens interne prosedyrer.

---

<sup>10</sup> Avtale av 17. oktober 2018.

<sup>11</sup> NOU 2012: 18 punkt 3.7 og Prop. 115 L (2012-2013) punkt 10.4.4.

<sup>12</sup> Tjenesteavtale av 1. januar 2019.

<sup>13</sup> HSEQ står for "health, safety, environment and quality". DPA står for "Designated Person Ashore".

<sup>14</sup> Lov om skipsikkerhet av 16. februar 2007

## 6.2 Generelt regelverk

### 6.2.1 Skipssikkerhetsloven

Arbeidsmiljøloven gjelder ikke om bord på skip.<sup>15</sup> I stedet gir skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven samlet sett vern for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip. Skipsarbeidsloven gir regler om stillingsvern mv., mens skipssikkerhetsloven gir regler om HMS. Lovene implementerer krav i Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ("**MLC**").<sup>16</sup>

Skipssikkerhetsloven har som formål å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring. Loven skal også sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, trygge arbeidsforhold om bord på skip og et godt og tidsmessig tilsyn.

Etter lovens § 7 skal rederiet

*"sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.*

*Rederiet skal sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, får anledning til å medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemet."*

Spesifikke krav til sikkerheten for mannskap om bord, er utpenslet i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip ("**ASH-forskriften**").<sup>17</sup>

Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flytbare innretninger<sup>18</sup> er også hjemlet i skipssikkerhetsloven § 7. Av § 2 i forskriften fremgår det at den internasjonale norm for sikkerhetsstyring ("**ISM-koden**") gjelder som forskrift.

### 6.2.2 ASH-forskriften

ASH-forskriftens hovedformål er å sikre at arbeid og fritid om bord tilrettelegges og organiseres slik at sikkerheten samt den fysiske og psykiske helsen til de som har sitt arbeid om bord, ivaretas.

Forskriftens formål omfatter også at sikkerheten og helsen til mannskapet beskyttes mot farer som oppstår eller kan oppstå ved eksponering for "*biologiske faktorer...i arbeidsmiljøet*". Ifølge Sjøfartsdirektoratet utgjør covid-19-smitte en biologisk faktor, som representerer en særskilt risiko det må tas høyde for både ved organisering og planlegging av arbeidet.<sup>19</sup>

Det følger av ASH-forskriften § 2-2 første ledd at "*farer om bord skal avdekkes*". Når en slik fare er avdekket skal det foretas en regelmessig vurdering av den risikoen som faren utgjør. Bestemmelsen må ses i lys av kravet om vern av de som har sitt arbeid om bord mot eksponering for biologiske faktorer jf. § 11-3, samt den særlige risikovurderingen knyttet til kjemikalier og biologiske faktorer i § 11-4.

Resultatene av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig jf. § 2-2 annet ledd. For en risikovurdering som utføres i tilknytning til mistanke om eksponering av en biologisk faktor, stilles det i tillegg krav om at vurderingen er tilgjengelig for dem som har sitt arbeid om bord, og at den skal kunne fremlegges for Sjøfartsdirektoratet på forespørsel jf. § 11-4 femte ledd.

Dersom det avdekkes risiko for sikkerheten og helsen til de som har sitt arbeid om bord, skal det iverksettes nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene jf. § 2-2 og § 11-5 første ledd. Enkelte slike tiltak er eksplisitt listet opp i § 11-5.

---

<sup>15</sup> Arbeidsmiljøloven § 2

<sup>16</sup> Maritime Labour Convention

<sup>17</sup> Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip av 1. januar 2005

<sup>18</sup> Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flytbare innretninger av 5. september 2014

<sup>19</sup> Sjøfartsdirektoratet, "*Risikovurdering og beredskap i forbindelse med covid-19-pandemien*", <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/risikovurdering-og-beredskap-i-forbindelse-med-covid-19-pandemien/> (publisert 7. april 2020, sist besøkt 11. september 2020)

I tillegg har Sjøfartsdirektoratet fremhevet enkelte særlige tiltak som kan være aktuelle<sup>20</sup>:

- opplæring i smitteforebyggende tiltak om bord
- kontroll av smitterisiko fra passasjer og andre som ikke har sitt arbeid om bord før de gis adgang til skipet
- tiltak for å unngå at mange personer er samlet på ett sted samtidig, i tråd med anbefalinger fra helsemyndighetene
- organisering av måltider og arbeid om bord for å unngå at mange personer er samlet på ett sted samtidig
- særskilte tiltak/vern for arbeidstakere i risikogruppe
- gjennomføring av mannskapsskifter med hensyn til smitterisiko

I tillegg til dette, skal det etableres skriftlige instruksjoner for å ta ut, håndtere og undersøke prøver fra mennesker som kan inneholde helsefarlige biologiske faktorer jf. § 11-5 fjerde ledd.

Etter § 11-11 skal det sikres at mannskapet gis og har forstått nødvendig opplæring og informasjon slik at eksponering i størst mulig grad kan unngås eller reduseres. Ved opplæringen skal det særlig legges vekt på forholdsregler som skal treffes for å unngå eksponering, og tiltak og beredskapsplaner som skal iverksettes ved uforutsette situasjoner og ulykker og uhell.

Opplæringen skal gis før arbeidet igangsettes, gjentas regelmessig og tilpasses nye eller endrede forhold. Gjennomgått opplæring skal dokumenteres skriftlig.

Etter ASH-forskriften § 11-7 første ledd, skal mannskapet gjennomgå egnet helseundersøkelse dersom "*risikovurderingen viser at det etter gjennomførte vernetiltak fortsatt foreligger fare for de som har sitt arbeid om bord sin sikkerhet og helse*".

En slik helseundersøkelse skal utføres før mannskapet begynner arbeidet, og deretter med regelmessige mellomrom etter nærmere vurdering av lege. Dersom helseundersøkelsen avdekker at mannskap lider av en sykdom som kan skyldes eksponering for "*biologiske faktorer om bord*", skal det iverksettes tiltak for å undersøke helsetilstanden til alle som har sitt arbeid om bord som har vært utsatt for lignende eksponering jf. fjerde ledd.

Det følger av § 11-8 første ledd at det skal utarbeides en beredskapsplan for uforutsette situasjoner som kan forårsake unormalt høy eksponering. Denne planen skal inngå som en del av skipets sikkerhetssystem.<sup>21</sup> Det er nærliggende å forstå ordlyden i § 11-8 første ledd, slik at den også omfatter et utbrudd av covid-19. Beredskapsplanen skal utarbeides på grunnlag av risikovurderingen og skal blant annet inneholde retningslinjer for varsling av hendelsen og tiltak for å få kontroll over situasjonen.

Sjøfartsdirektoratet har uttalt, at dersom et besetningsmedlem utvikler symptomer på smitte, må skipet ha en plan for isolering og oppfølging av vedkommende. Videre må det foreligge en plan for evakuering av smittede.<sup>22</sup>

ASH-forskriften § 11-8 femte ledd oppstiller en meldeplikt til Sjøfartsdirektoratet om enhver ulykke eller ethvert uhell som kan ha ført til spredning av en biologisk faktor som kan fremkalle sykdommer hos mennesker. Selv om ordlyden kan forstås slik at den primært retter seg mot håndtering av biologiske faktorer som fraktes om bord, må ordlyden i bestemmelsen forstås slik at den også dekker et utbrudd av covid-19 om bord.

Dersom en uforutsett situasjon inntreffer, er det stilt krav om at beredskapsplanen iverksettes umiddelbart jf. § 11-8 annet ledd. Videre skal mannskapet snarest mulig informeres om situasjonen, om årsaken til eksponeringen og om de tiltakene som er truffet.

Øvelser i henhold til beredskapsplanen skal foretas regelmessig jf. § 11-8 fjerde ledd.

---

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Ibid

<sup>22</sup> Ibid

### 6.2.3 ISM-koden

ISM-koden oppstiller krav til styringssystemet for drift og operasjon av skip. Koden gir skipets eier ansvar for etterlevelse av kravene, men åpner for at dette ansvaret kan delegeres gjennom avtale.

Det enkelte rederi skal gjennom sitt sikkerhetsstyringssystem sikre etterlevelse og måloppnåelse. Systemet revideres årlig på rederinivå og hvert 2,5 år om bord. Sertifikater utstedes for 5 år av gangen. Sertifikatet er et Document of Compliance ("DoC") for rederiet og et Safety Management Certificate for skipet.

Formålet med ISM-koden følger av punkt 1.2. Formålet er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av liv og unngå miljøskader. Av samme punkt fremgår det at selskapets mål for sikkerhet blant annet skal være å sørge for sikker praksis ved drift av skipet, et sikkert arbeidsmiljø, at selskapet skal vurdere alle identifiserte risikoer for skipet, personellet og miljøet og å stadig forbedre ferdighetene til personell i land og om bord hva gjelder sikkerhetsstyring. Sistnevnte omfatter også forberedelse på nødsituasjoner som omfatter sikkerhet. Det er også fastsatt i punkt 1.2 at sikkerhetsstyringssystemet skal sikre at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, og at det tas hensyn til gjeldende regler, retningslinjer og standarder anbefalt av organisasjonen, myndighetene, klassifikasjonsselskapene og organisasjonene i sjøfartsnæringen.

Av ISM-koden punkt 6.1 fremgår at selskapet skal sikre at skipsføreren er behørig kvalifisert til å ha kommandoen, er fullt fortrolig med selskapets sikkerhetsstyringssystem og er gitt nødvendig støtte, slik at vedkommende oppgaver kan utføres på en forsvarlig måte.

Av punkt 6.2 oppstilles det blant annet krav om at selskapet skal sikre at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, og at skipet er hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.

## 6.3 Covid-19-regelverk

### 6.3.1 Innledning

I tillegg til kravene som gjelder for Hurtigrutens generelle virksomhet, er Hurtigruten etter omstendighetene underlagt smittevernreglene som følger av smittevernloven<sup>23</sup> og tilhørende forskrifter. Et stort antall vedtak og forskrifter, som senere er samlet i covid-19-forskriften<sup>24</sup>, har blitt gitt med hjemmel i loven.

### 6.3.2 Relevante covid-19-regler for cruisevirksomhet

I juni 2020 ble det vedtatt regler i covid-19-forskriften som er relevante for aktører som driver cruisevirksomhet.

Den 1. juni 2020 ble det oppstilt krav til gjennomføring av reiselivsaktiviteter på Svalbard i covid-19-forskriften § 10a. Bestemmelsen fastsetter at virksomheter som tilbyr reiselivsaktiviteter på Svalbard skal fremlegge en plan som beskriver hvordan ivaretagelse av gjeldende smittevernkrav i lov- og forskriftsverk, nasjonale veiledere og veiledere for reiselivsaktiviteter på Svalbard, ivaretas. Kravet gjelder for eiere av skip, og planen må fremlegges for Sysselmannen før oppstart av aktiviteter. Etter bestemmelsen kan Sysselmannen etter faglig råd fra Universitetssykehuset Nord-Norge HF – Longyearbyen sykehus UNN forby oppstart av reiselivsaktiviteter dersom smittevernplanen ikke har en god nok beskrivelse av ivaretagelse av smittevernkrav.

Den 15. juli fikk bestemmelsen et nytt fjerde ledd hvor det ble fastslått at passasjerer og mannskap om bord på cruiseskip med kapasitet til mer enn 500 passasjerer ikke kan gå i land på Svalbard. For skip med kapasitet på under 500 passasjerer var ilandstigning på Svalbard kun tillatt dersom mannskapet og passasjerer utelukkende bestod av personer som ved ombordstigningen ikke var omfattet av karanteneplikten i § 5.

Den 21. juni trådte covid-19-forskriften § 10b i kraft. Bestemmelsen oppstiller krav til gjennomføring av kystcruise langs norskekysten. Bestemmelsen fastsetter at virksomheter som tilbyr reiselivsaktiviteter innenfor Norges territorialgrense skal fremlegge en plan som beskriver hvordan ivaretagelse av gjeldende smittevernkrav i lov- og forskriftsverk, nasjonale veiledere og veileder for kystcruise langs norskekysten, ivaretas. Planen skal fremlegges til Helsedirektoratet som kan godkjenne oppstart av kystcruise dersom smittevernplanen "*på en god nok måte*" beskriver hvordan virksomheten kan ivareta smittevernkravene. Bestemmelsen gjelder ikke for norske og utenlandske fartøy som foretar kystcruise etter § 10a.

<sup>23</sup> Lov om vern mot smittsomme sykdommer av 5. august 1994

<sup>24</sup> Forskrift om smitteverntiltak mv. ved koronautbruddet av 27. mars 2020



Den 3. august trådte § 10c om avslutning av kystcruise i kraft. Bestemmelsen fastsetter at ved avslutning av kystcruise etter § 10a og § 10b, så kan passasjerer og mannskap gå i land dersom disse utelukkende består av personer som ved ombordstigningen ikke var omfattet av karanteneplikten etter § 5, og verken mannskap eller passasjerer har symptomer på covid-19.

Av bestemmelsens annet ledd fremgår det at mannskap og passasjerer skal bli om bord på skipet eller annet egnet sted bestemt av helsemyndighetene dersom mannskap eller passasjerer har symptomer på covid-19 ved avslutningen av cruiset. Mannskapet og passasjerer skal forbli på skipet eller annet egnet sted inntil alle om bord har avlagt negativ smittetest. Ved positiv test, skal alle som ha vært om bord under samme cruise gjennomføre karantene. Bestemmelsen var ikke trådt i kraft under Seilas 1 og Seilas 2, og det var dermed ikke forskriftsfestede regler av denne type under Seilas 1 og Seilas 2.

### 6.3.3 Plikten til å avtjene karantene på tidspunktet for seilasene

Reglene om karantene kan deles i to kategorier. For det første gjelder det en karanteneplikt på 10 døgn for personer som ankommer Norge fra utlandet jf. covid-19-forskriften § 5. For det andre gjelder det en karanteneplikt på 10 døgn for personer som har hatt nærkontakt med en som er smittet jf. § 8. Helse- og omsorgsdepartementet har ansett risikoen for smittespredning som høyere for den sistnevnte gruppen.<sup>25</sup> Av denne grunn er innholdet i karanteneplikten for personer som ankommer Norge fra utlandet, ment å være "*noe mindre omfattende*" enn karanteneplikten for dem som har hatt nærkontakt med en smittet.<sup>26</sup> Dette kan også utledes av ordlyden i bestemmelsene. For eksempel oppstiller § 8 et uttrykkelig forbud mot å jobbe.

Det følger av covid-19-forskriften § 5 annet ledd at karantene enten skal gjennomføres "*i eget hjem*" eller på "*annet egnet oppholdssted*". Den som gjennomfører karantene kan bare bevege seg utenfor disse stedene såfremt "*nærkontakt*" med andre enn de personene vedkommende bor sammen med, unngås.

Vilkåret "*nærkontakt*" er definert i § 3 og gjelder "*kontakt med andre personer med mindre enn to meters avstand i mer enn 15 minutter, direkte fysisk kontakt eller direkte kontakt med sekreter fra andre personer*".

Begrepet "*annet egnet oppholdssted*" er ikke definert i forskriften, og er heller ikke utførlig omtalt i rundskrivene til departementet. Ordlyden må imidlertid leses i lys av formålet med forskriften som er å "*hindre eller begrense spredning*" av covid-19. Dette tilsier at det må foretas en konkret vurdering av det aktuelle oppholdsstedet i lys av kravet om å unngå nærkontakt.

I en e-postkorrespondanse mellom Helsedirektoratet og interesseorganisasjonen Fiskebåt, datert 21. mars 2020, uttaler direktoratet at karanteneplikten etter § 5 kan gjennomføres om bord i et fiskefartøy såfremt vedkommende er symptomfri og kravet om å unngå nærkontakt oppfylles. Videre påpeker direktoratet at karanteneplikten ikke er til hinder for at den som skal i karantene reiser til sin endelige destinasjon i Norge, herunder ved å bruke offentlig transport så fremt vedkommende er symptomfri. Uttalelsene er i tråd med departementets forutsetninger om at karanteneplikten er ment å være mildere enn etter § 8.

Sjøfartsdirektoratet synes også å ha forstått reglene slik at karantenen etter omstendighetene kan gjennomføres om bord i et handelsfartøy såfremt kravet om å unngå nærkontakt overholdes.<sup>27</sup> Tilføyelsen i § 10a, som trådte i kraft 15. juli 2020, tilsier dessuten at Helse- og omsorgsdepartementet i alle fall tok høyde for at reglene ble forstått slik at karantene også omfattet passasjerskip. Av § 10a fremgår det som nevnt at mannskap og passasjerer bare kan gå i land på Svalbard dersom disse består av personer som ved ombordstigningen ikke er omfattet av karanteneplikten etter § 5.

Basert på de tilgjengelige kildene, herunder en kontekstuell tolkning av ordlyden i § 5 sammenholdt med ordlyden i § 8 om karantene ved nærkontakt, synes det mest riktig å forstå "*annet egnet oppholdssted*" slik at dette kan omfatte et cruiseskip, gitt at nødvendige smitteverntiltak kan følges. Innføringen av § 6b som trådte i kraft 31. juli 2020 om unntak fra karanteneplikt for mannskap på kystcruise understøtter at det i prinsippet var tillatt å gjennomføre karantene om bord før 31. juli.

Spørsmålet om en person som gjennomfører karantene om bord i et cruiseskip, *i tillegg* kan jobbe i karanteneperioden, er mer usikkert basert på de tilgjengelige kildene. Den omstendighet at ordlyden i § 5

<sup>25</sup> Rundskriv I-3/2020 - Revidert rundskriv om karantene ved ankomst til Norge

<sup>26</sup> Ibid

<sup>27</sup> E-post-korrespondanse mellom Helsedirektoratet og interesseorganisasjonen Fiskebåt av 21. mars 2020 med henvisning til <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/retningslinjer-i-forbindelse-med-av--og-pamonstring-av-mannskap-i-norske-havner/>

er mildere enn den i § 8 kan synes å støtte en slik tolkning. Også Helsedirektoratets uttalelser om gjennomføring av karantene om bord i fiskefartøy, synes å være forenlig med en slik tolkning.

Etter ordlyden i § 5 må det da som et minimum være en forutsetning at arbeidet kan utføres på en slik måte at kravet om nærkontakt blir overholdt, herunder at mannskap må bo på enelugar. Dette vil i praksis utelukke en rekke jobber, herunder de fleste servicejobbene om bord i Hurtigruten.

Det kan videre nevnes at FHI valgte å justere sine anbefalinger knyttet til karantene den 22. juni 2020.<sup>28</sup> Det ble da presisert at personer i innreisekarantene skal følge samme råd som husholdningsmedlemmer til en som er smittet. Herunder skal den som avtjener karantene ikke gå på jobb, ikke dra på lengre reiser, ikke ta offentlig transport, og unngå offentlige steder. Ordlyden i § 5 ble ikke imidlertid justert tilsvarende.

### 6.3.4 Melde- og varslingsplikten etter smittevernloven og relevante forskrifter

Smittevernlovgivningen med tilhørende forskrifter inneholder en rekke bestemmelser om melde- og varslingsplikt. En sentral varslingsplikt som kommer til anvendelse både for skipsfører og helsepersonell følger av forskrift om varsling av tiltak ved alvorlige hendelser av betydning for internasjonal folkehelse mv. ("**IHR-forskriften**"<sup>29</sup>). Forskriften er utførlig omtalt både av FHI og Helsedirektoratet.<sup>30</sup> Videre følger en særlig melde- og varslingsplikt for helsepersonell av forskrift om Meldingssystem for smittsomme sykdommer ("**MSIS-forskriften**"<sup>31</sup>).

Den sentrale begrunnelsen for plikten til å melde og varsle etter forskriftene, er at det er en grunnleggende forutsetning for effektivt smittevernarbeid at ansvarlige myndigheter har full kjennskap til smittsomme sykdommers forekomst og utbredelse i befolkningen til enhver tid.<sup>32</sup>

Etter § 4 i IHR-forskriften, skal leger og sykepleiere som mistenker eller påviser et tilfelle av sykdom som kan ha betydning for internasjonal folkehelse, og som ikke allerede har varslet etter MSIS-forskriften, varsle dette til kommunelegen uten hinder av taushetsplikt. Dersom kommunelegen ikke kan varsles, skal FHI varsles.

Etter § 5 skal føreren av et skip snarest mulig og senest ved ankomst til første ankomstpunkt i Norge varsle om helsetilstanden om bord, forutsatt at det er grunn til å anta at det finnes smittestoffer om bord som kan utgjøre en alvorlig hendelse av betydning for internasjonal folkehelse. Varsel etter første ledd skal gis kontrollsentralen, tollvesenet eller Kystverket, som deretter skal varsle kommunelegen eller FHI, jf. § 4.

Det følger videre av MSIS-forskriften § 2-1, at enhver lege som oppdager eller får mistanke om smittsom sykdom i gruppe A, uten hensyn til taushetsplikt, skriftlig skal melde opplysninger om dette til FHI og til kommunelegen i den kommunen der den smittede bor.

## 6.4 Veiledere relatert til covid-19

### 6.4.1 Innledning

Flere veiledere og anbefalinger for smittevern har blitt utgitt av myndigheter og andre eksterne aktører siden starten av covid-19-pandemien. Dette kapitlet presenterer relevante veiledere og anbefalinger som var tilgjengelig i perioden frem til slutten av Seilas 2.

### 6.4.2 Veileder for ekspedisjonskruise (kystkruise) på og rundt Svalbard under covid-19 utbruddet 2020

Veileder for ekspedisjonskruise (kystkruise) på og rundt Svalbard under covid-19 utbruddet 2020 ("**Veileder for Ekspedisjonskruise**") er utarbeidet av Association of Arctic Expedition Cruise Operators ("**AECO**"), og er datert 19. juni 2020. Den er kvalitetssikret av FHI og Helsedirektoratet. Veilederen tar utgangspunkt i "*Veileder for turisme på Svalbard*", og gir råd om hvordan virksomheter på en forsvarlig måte kan ivareta smittevernet og forebygge tilfeldig eksponering for, og spredning av, covid-19. Veilederen gjelder for operasjoner med ekspedisjonskruise (kystkruise) på Svalbard, og aktiviteter i tilknytning til dette.

<sup>28</sup> FHI, "Avstand, karantene og isolering", <https://www.fhi.no/nettpub/coronavirus/fakta/avstand-karantene-og-isolering/> (publisert 3. april 2020, sist besøkt 11. september 2020)

<sup>29</sup> Forskrift om varsling av og tiltak ved alvorlige hendelser av betydning for internasjonal folkehelse mv. av 21. desember 2007

<sup>30</sup> Se for eksempel Veileder for ekspedisjonskruise på og rundt Svalbard under covid-19 utbruddet 2020 s. 15, og FHIs nettsider "Kriterier for melding og varsling av covid-19", <https://www.fhi.no/nettpub/coronavirus/testing-og-oppfolging-av-smittede/melding-og-varsling-av-nytt-koronavirus/> (publisert 8. februar 2020, sist besøkt 11. september 2020)

<sup>31</sup> Forskrift om Meldingssystem for smittsomme sykdommer av 20. juni 2003

<sup>32</sup> Ot. prp. nr. 91 (1992-1993) s. 41

Hoveddelene av veilederen omhandler generelle råd og retningslinjer knyttet til isolasjon, testing og karantene, og detaljerte smitteverntiltak.

#### 6.4.3 Veileder for kystcruise langs norskekysten under covid-19-epidemien 2020

Veileder for kystcruise langs norskekysten under covid-19-epidemien 2020 ("**Veileder for Kystcruise**") er utgitt av Helsedirektoratet med faglige innspill fra FHI. Første versjon er datert 24. juni 2020 og oppdatert versjon ble utgitt 14. juli 2020. Den gir råd om hvordan virksomheter på en forsvarlig måte kan ivareta smittevern og forebygge tilfeldig eksponering for, og spredning av, covid-19. Veilederen er basert på nasjonale smitteverntiltak, nasjonale veiledere, lov og forskrift om smittevern og tar utgangspunkt i Veilederen for Ekspedisjonscruise nevnt over.

#### 6.4.4 COVID-19: EU Guidance for Cruise Ship Operations

Veilederen COVID-19: EU guidance for cruise ship operations ("**EU Guidance**") er datert 27. juli 2020 og er utviklet i et samarbeid mellom European Maritime Safety Agency ("**EMSA**") og Europe Centre for Disease prevention and Control ("**ECDC**"). I veilederen legges det vekt på en gradvis og sikker oppstart av cruiseskipsindustrien innenfor EU.

EMSA sin anbefaling i veilederen er:

*"The first step is for cruise companies to assess all identified risks to their ships, crew, passengers and other persons in relation to COVID-19 and to establish appropriate safeguards. It is recommended that this is developed as a COVID-19 Company and Ship Management Plan. The company should assess all health risks to passengers in relation to the COVID-19 pandemic, its ships, crews, passengers and the communities visited, and establish appropriate safeguards to reduce the risk to the utmost. This assessment should be properly documented."*

EU Guidance er bygget opp i tre deler der del 1 omhandler at selskapene utvikler en "*COVID-19 Company and Ship Management Plan*" med påfølgende skreddersydd risikoanalyse tilpasset selskapets virksomhet. Del 2 omhandler utviklingen av en plan for de mottagende cruiseterminaler/havner og del 3 anbefaler utviklingen av et samarbeid mellom cruiseselskapene og relevante havner for å ha et avtalt rammeverk på plass ved et eventuelt utbrudd av covid-19 om bord.

#### 6.4.5 Sertifiserings- og verifikasjonsprogrammer

Enkelte klasseselskaper og forsikringsselskaper har utarbeidet egne sertifiserings- og verifikasjonsprogrammer med formål om å sertifisere en virksomhets smittevernprosedyrer. Slike program omhandler håndtering av smittsomme sykdommer, infeksjonsforebygging og kontroll, beredskap, interne retningslinjer, prosedyrer og praksis.

#### 6.4.6 Øvrige veiledere om forebygging og håndtering av smitte om bord

Den maritime industrien har utarbeidet flere veiledere som inneholder generelle råd om forebygging og håndtering av smitte. Et representativt utvalg av disse som var tilgjengelige til og med Seilas 2 presenteres i tabellen under:

Tittel	Utgiver	Versjonshistorikk
IMO Circular letter No.4204/Add.14. "Coronavirus (COVID-19) – Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic"	IMO	5. mai 2020
Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)	ILO	Versjon 2, 10. juli 2020
Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships	WHO	Versjon 1, 25. mars 2020
Interim advice for restarting cruise ship operations after lifting restrictive measures in response to the COVID-19 pandemic	EU Healthy Gateways	Versjon 1, 30. juni 2020
Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the COVID-19 pandemic	EU Healthy Gateways	Versjon 2, 20. april 2020
Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19	EU Healthy Gateways	Versjon 3, 20. Februar 2020

No Sail Order	US Centres for Disease Control and Prevention	15. april 2020
Interim Guidance for Mitigation of COVID-19 Among Cruise Ship Crew During the Period of the No Sail Order	US Centres for Disease Control and Prevention	1. juni 2020 (archived version)
Coronavirus (COVID-19) - Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers	International Chamber of Shipping	Versjon 2.1, 29. mai 2020
Guidance to CLIA Member Lines on Post-COVID-19 Resumption of Operations*	Cruise Lines International Association	Utkastene har vært tilgjengelig for medlemmer av CLIA i mai og Versjon 1 ble utgitt etter at EMSA veilederen ble publisert

\*Hurtigruten hadde ikke tilgang til denne da de ikke er medlem av CLIA

## 6.5 Hurtigrutens interne prosedyrer og retningslinjer relatert til covid-19

### 6.5.1 Innledning

Granskerne har gjennomgått Hurtigrutens planer og prosedyrer som omhandler smittevern. Kun interne prosedyrer og retningslinjer som var utarbeidet før Seilas 1 og 2 er gjennomgått.

### 6.5.2 Hurtigrutens sikkerhetsstyringssystem

Rederiet Hurtigruten Cruise er ansvarlig for å følge ISM-koden og er dermed DoC-holder. Dette pålegger selskapet ansvar for å ha et godkjent sikkerhetsstyringssystem.

Hurtigruten Cruise hadde sommeren 2020 et godkjent og sertifisert sikkerhetsstyringssystem i henhold til ISM-koden og et gyldig DoC utstedt av Sjøfartsdirektoratet.<sup>33</sup>

Prosedyren PY 0064 Safety Policy<sup>34</sup> redegjør for selskapets overordnede sikkerhetspolitikk. Prosedyren fastsetter at sikkerhet er "*Hurtigruten's top priority*" som blant annet innebærer "*a proactive attitude, preventive and risk-based management and cost-effective implementation of new and existing official requirements.*"

Gjeldende, interne prosedyrer inngår i rederiets sikkerhetsstyringssystem. Hurtigruten Cruises prosedyrer gjøres normalt tilgjengelig for de ansatte i en database som heter Docmap. I forbindelse med covid-19, ble enkelte eksisterende prosedyrer oppdatert, og det ble utarbeidet nye prosedyrer med hensyn til smittevern.

### 6.5.3 Plan for smittevern Hurtigruten/Hurtigruten Svalbard ekspedisjonscruise (kystcruise) på og rundt Svalbard under COVID-19 utbruddet 2020

Plan for smittevern Hurtigruten/Hurtigruten Svalbard ekspedisjonscruise (kystcruise) på og rundt Svalbard under COVID-19 utbruddet 2020 ("**Smittevernplan for Svalbard**"), er utarbeidet av Hurtigruten i forbindelse med seilasene til Svalbard. Versjon 2 er datert 14. juni 2020. Dokumentet ble ikke lastet opp i Docmap.<sup>35</sup>

Planen bygger på Veileder for Ekspedisjonscruise, nevnt i punkt 6.4.2 over. Planen beskriver hvordan Hurtigruten kan ivareta smittevern og forebygge tilfeldig eksponering og spredning av covid-19 på ekspedisjonscruise.

Dokumentet er på 210 sider inkludert vedlegg. Dokumentet oppstiller en rekke retningslinjer for hvordan covid-19-risiko skal håndteres om bord, herunder:

- Tiltak for å redusere risikoen for at besetning bringer smitte om bord. Besetningsmedlemmer skal fylle ut en egenerklæring (selvmonitoreringsskjema) for covid-19-symptomer fra kontrakt inngås til

<sup>33</sup> Siste godkjente SMC for Roald Amundsen er datert 13.11.2019 og er gyldig til 13.11.2024

<sup>34</sup> Granskerne har tatt utgangspunkt i versjon 3 av prosedyren med gyldighetsdato 1. februar 2020.

<sup>35</sup> Granskerne fikk tilgang til Docmap underveis i granskningen. Angivelsen av hvorvidt en prosedyre var lastet opp i Docmap eller ikke er basert på Granskerens innsyn i Docmap.

avreise hjemmefra. Ansatte skal instrueres i sosial distansering og hygiene under reise til skipet (side 18)

- Personer med symptomer på luftveisinfeksjon må ikke gå på jobb eller oppholde seg i "vanlige boområder". Det fremgår at "en del" med lette luftveissymptomer "vil ikke bli testet" ikke blir testet, men at disse bør unngå kontakt med kolleger til 24 timer etter symptomfrihet (side 17)
- Alle ansatte skal sjekkes for symptomer og helsefaglig ansvarlig om bord skal vurdere behov for systematiske temperaturmålinger (side 19)
- Ansatte med luftveissymptomer eller andre covid-19-symptomer skal isoleres og være under oppsyn til skipet når Longyearbyen eller Tromsø (side 19)
- Hvis passasjerer får sykdomstegn som kan gi mistanke om covid-19 skal de straks isoleres i egen lugar, og helsepersonell skal vurdere om nærkontakter skal settes i karantene i påvente av utregning og prøvesvar (side 29)
- Det vises til FHIs anbefaling om at alle personer med symptomer på covid-19 skal testes. Symptomer er akutt luftveisinfeksjon og et eller flere av følgende symptomer: "feber, hoste, tungpusthet, tap av smak- eller luktesans, eller vurdert av lege som mistenkt COVID-19. Man kan vurdere å teste også personer med milde symptomer. Dette kan vurderes av medisinsk ansvarlig om bord, eventuelt i kontakt med smittevernoverlege ved Longyearbyen sykehus." (side 31)
- Fartøyet skal ha 10 sett med testutstyr om bord, og det skal øves på prøvetaking regelmessig. Ansvarlig lege skal konferere med smittevernoverlege ved Longyearbyen sykehus om helsetilstand forverres. Smittevernoverlegen ved Longyearbyen sykehus, skal i samråd med kommuneoverlege i Tromsø kommune avgjøre om fartøyet skal henvises til havn i Tromsø, jf. IHR-forskriften.
- Personer med symptomer skal monitoreres av helsepersonell om bord i fartøy, og helsetilstanden skal diskuteres med smittevernlege ved Longyearbyen sykehus. Smittevernoverlegen ved Longyearbyen sykehus avgjør om det er behov for konferering med kommuneoverlege i Tromsø kommune
- Alle med akutt luftveisinfeksjon av andre årsaker enn covid-19 "skal være hjemmeisolert til minst ett døgn etter symptomfrihet. Personer med bekreftet eller sannsynlig covid-19 må i tillegg være isolert i minst 3 døgn etter symptomfrihet og minst 8 døgn etter symptomdebut." (side 34)
- Sted for isolering er lugar i egen sone om bord der det ikke er forbi passerende trafikk utover mannskapet som håndtere mistenkt smittede personer (side 35)

#### 6.5.4 PR-7239 Forebyggende arbeid til smittsomme sykdommer

Smittevernplanen for Svalbard inneholder flere vedlegg, herunder vedlegg 6 PR-7239 Forebyggende arbeid til smittsomme sykdommer ("**Prosedyre for Smittsomme Sykdommer**"). Prosedyren er ikke i Docmap.

Prosedyren skal sikre forebyggende arbeid mot smittsomme sykdommer om bord i skipet og begrense konsekvensene ved eventuelle utbrudd. Prosedyren gjelder norovirus, coronavirus og andre smittsomme sykdommer. Det fremgår at Kapteinen har ansvar for etterlevelse av prosedyren, mens Overstyrmann og Health & Safety Officer har ansvar for koordinering, rapportering og oppfølging av etterlevelse av prosedyren. Prosedyren tilsvarer i stor grad prosedyren PR-7334 Smittsomme sykdommer som gjelder for Kystflåten.

Prosedyren for Smittsomme Sykdommer inneholder et punkt om mistenkt eller konstatert utbrudd av covid-19 eller norovirus hvor det fremgår at "syke må isoleres uten unntak", at "ved all levering til eller fra isolerte lugarer skal fullt verneutstyr brukes", at for "influensa er isolasjonstid 7 døgn etter siste oppviste symptom" og at "Operations Manager omgående varsles over telefon, alternativt benyttes vakttelefon drift som da direkte varsler leder for Operations, HR, Communications og Fleet Sanitation Officer".

#### 6.5.5 PR-7235 Outbreak prevention and response plan (OPRP)

Vedlegg 7 i Smittevernplanen for Svalbard er PR-7235 Outbreak prevention and response plan ("**OPRP**"). Planen ligger også i Docmap.

Planen beskriver hvordan smitteutbrudd kan oppdages, kategoriseres og håndteres. Den omhandler også rapporteringslinjer, informasjon til passasjerer og mannskap, identifisering av smittekilde, og omfattende retningslinjer for hygiene.

OPRP er utarbeidet for å håndtere utbrudd av mage-tarminfeksjon, eksempelvis norovirus. Covid-19 er ikke nevnt i planen.

#### 6.5.6 PR-7282 COVID-19 Outbreak Prevention and Response<sup>36</sup>

Siste versjon av PR-7282 COVID-19 Outbreak Prevention and Response ("**Prevention and Response Plan**") er gyldig fra 29. juni 2020. Prosedyren var ikke inntatt som vedlegg til Smittevernplanen for Svalbard, men var tilgjengelig i Docmap. Prosedyren beskriver en rekke tiltak for å begrense spredningen av covid-19 om bord.

Det fremgår av prosedyren at symptomer på covid-19 er "[f]ever, chills, cough, sore throat, shortness/difficulty inbreathing, body pain/muscle pain"

Prosedyren fastsetter at personer med covid-19-symptomer som for eksempel feber, ikke får lov til å påmønstre skipet. I forkant av påmønstring er det obligatorisk med temperaturmåling og utfylling av "questionnaire".

I følge prosedyren må alt mannskap gjennomføre "WHO online covid-19 training" og motta sertifikat på at dette er gjort før arbeid påbegynnes. Alt mannskap skal også studere brosjyren "SAFE TOGETHER – COVID-19 Prevention and Response" og fullføre relatert test "in Academy" før oppstart av arbeid. Alt mannskap skal ukentlig trenes på innholdet i prosedyren av deres "Department Managers".

I følge prosedyren er det obligatorisk med minst en meters avstand mellom personer om bord, unntatt de som deler lugar.

Prosedyren inneholder en detaljert beskrivelse av hvordan gjester, mannskapsmedlemmer eller andre om bord som viser symptomer på covid-19 skal sendes i land eller isoleres og gjennomgå medisinsk evaluering. Mannskap skal daglig screenes for feber av medisinsk personell. Kontinuerlig feberscreening av gjester skal gjennomføres ved inngangene til hovedrestaurantene.

Videre fastsetter prosedyren at Helsepersonellet må "*actively monitor guests and crew, being observant for symptoms of disease*". Det skal være testutstyr for covid-19 og norovirus for minst ti personer ombord, og tester kan sendes til UNN i Tromsø og St. Olavs Hospital i Trondheim.

Prosedyren legger også vekt på at renholdmannskap skal være spesielt årvåkne på tegn og signaler i lugarene som kan indikere sykdom om bord.

Følgende fremgår om rapportering:

*"In the event of suspicion or the discovery of COVID-19 on board, the ship's Doctor must follow reporting directives as stated by the port authority where the vessel is destined and inform the Captain who shall inform the Company through the Operation Manager without delay.*

*For ships operating in Norway, any case of suspicion or discovery of COVID-19, must immediately be reported by the Captain to The Norwegian Coastal Administration via Vardø Sjøtrafikksentral on telephone +47 78 98 98 98 as well as registered electronically in the portal SafeSeaNet Norway (see link below).*

*The Doctor must, in case of COVID-19 is suspected or discovered on board, file a daily situation report electronically by E-mail to sykdomsrapport@hurtigruten.com, stating:*

- ✓ *number of infected,*
- ✓ *number of isolated patients, and*
- ✓ *actions taken including other information being deemed as relevant."*

<sup>36</sup> Versjon 1-5 av planen er datert hhv. 8. februar 2020, 16. april 2020, 23. april 2020, 22. juni 2020, og 23. juni 2020.

Kapteinen er ansvarlig for "adherence to or compliance" med prosedyren med assistanse fra Ship Management og Operations Department.

Det fremgår videre av prosedyren at så lenge WHO offisielt uttaler at "there is a confirmed COVID-19 epidemic being distributed in the area of the current operation, this procedure is mandatory to follow until the WHO has declared the outbreak as over. If this is the case, the ship must immediately trigger at least Yellow Level as per the Outbreak Prevention and Response plan (PR-7235)."

#### **6.5.7 SB-xxxx Role and Responsibility – Special Medical Team (COVID medical team for Svalbard)**

Prosedyren SB-xxxx Role and Responsibility – Special Medical Team (COVID medical team for Svalbard) ("**Special Medical Team Plan**") har revisjonsdato 3. mars 2019. Granskerne antar at korrekt dato er 3. mars 2020 ettersom prosedyren knytter seg til covid-19. Prosedyren er ikke i Docmap. Prosedyren beskriver funksjoner og ansvarsområder for "Special Medical Team" for Svalbard. Det fremgår at "[t]he special medical team work alongside the ships permanent medics".

Det fremgår videre at "The Special Medical Team" skal "[a]long with the ships doctor give daily updates to the Chief Officer (and Ships Management) on the health situation on board", og "[c]omply with the medical obligations to the Sysleman and Norwegian authorities."

#### **6.5.8 Vessel Sanitation manual (USPH)<sup>37</sup>**

Vessel Sanitation Manual (USPH) ("**VSM**") inneholder en rekke prosedyrer for renholdsrutiner om bord. Prosedyren ligger i Docmap. De ulike prosedyrene i VSM har forskjellige dokumenteiere og egne revisjons- og endringslogger. VSM er bygget opp for å møte kravene til Centers for Disease Control and Prevention ("**CDC**"). VSM er designet for å møte alle kriterier som

*"CDC manifesterer gjennom Vessel Sanitation Program (VSP) tilrettelagt av US Public Health Services (USPHS), og regnes som verdens mest omfattende og effektive skips sanitærstandard.<sup>38</sup>*

#### **6.5.9 SOP expedition fleet HRG post COVID-19 V2**

PR-7353 SOP<sup>39</sup> expedition fleet HRG post COVID-19 V2 ("**SOP Expedition Fleet**") beskriver operasjonsprosedyrer for hotellavdelingen og ekspedisjonsavdelingen under covid-19-pandemien. Versjon 2 har revisjonsdato 29. juni 2020 og er ikke i Docmap.<sup>40</sup> Det fremgår at Hotel Department vil operere i henhold til OPRP under covid-19 og at ytterligere tiltak er beskrevet i denne prosedyren.

Planen inneholder en rekke smitteverntiltak for de ulike områdene på ekspedisjonsskipene. Planen omhandler primært tiltak overfor passasjerer. Planen inneholder også retningslinjer for mannskapsmessen, blant annet at hver "department" skal tildeles "slots" for å sikre sosial distanse.

#### **6.5.10 PR-6374 Emergency response manual**

PR-6374 Emergency response manual ("**Emergency Response Manual**") versjon 1.08 har gyldighetsdato 23. juni 2020. Prosedyren ligger i Docmap og skal "ensure a structured response to an emergency or crisis on a Hurtigruten Coastal or Explorer vessel". Formålet med beredskapsplanen er å beskrive hvem som gjør hva i ulike ulykkes- og krisesituasjoner. Det henvises også til et "Emergency Response Management Team" som har myndigheten til å "take any action deemed necessary to protect people and the environment."

Hurtigruten sin beredskapsplan definerer tre nivåer av hendelser (small, serious og catastrophic incident) med tilhørende eksempler av hendelser innenfor de tre kategoriene. Hendelser som kategoriseres som "small" håndteres lokalt uten støtte fra beredskapsorganisasjonen, "serious" håndteres lokalt, men kan kreve støtte av beredskapsorganisasjonen. Hendelser som defineres som "catastrophic" krever full mobilisering av Hurtigrutens beredskapsorganisasjon sammen med både interne og eksterne støttetjenester. "Infective disease" kategoriseres som en serious incident, mens "severe outbreak of infective disease" kategoriseres som en catastrophic incident.

<sup>37</sup> Sist oppdaterte versjon i Docmap er datert 29.06.2020

<sup>38</sup> Hurtigruten beskriver VSM slik i smittevernsplanen for kystcruise langs norgeskysten. Denne planen er beskrevet i punkt 6.5.11 nedenfor.

<sup>39</sup> SOP står for Standard Operating Procedure

<sup>40</sup> Av endringsloggen i dokumentet fremgår det at det er gjort endringer 29. juni, 13. juli, 19. juli og 23. juli.

Hurtigrutens beredskapsplan beskriver også at systemet "Crisis Manager" skal brukes underveis i en krisesituasjon for å holde orden på og loggføre informasjon- og kommunikasjonsflyt.

#### **6.5.11 Smittevernplan for Hurtigruten kystcruise langs norskekysten under covid-19-pandemien 2020**

Smittevernplan for Hurtigruten kystcruise langs norskekysten under covid-19-pandemien 2020 ("**Smittevernplan for norskekysten**"), omhandler Hurtigrutens tiltak for å ivareta smittevern og forebygge tilfeldig eksponering for, og spredning av, covid-19. Dokumentet er skrevet med utgangspunkt i MS Fridtjof Nansens operasjon sommeren 2020. Det eksisterer tre versjoner av planen, gyldig fra hhv. 21. juni 2020, 30. juni 2020 og 27. juli 2020. Planen ligger ikke i Docmap.

Planen forklarer at fartøyet MS Fridtjof Nansen har tre forskjellige lag ("forsvarslinjer") i utbruddsforebyggings- og responsstrategien. Det grunnleggende laget er VSM, etterfulgt av OPRP og Prevention and Response Plan.

### **DEL III: FAKTISKE FORHOLD**

## **7. SENTRALE FAKTISKE FORHOLD**

### **7.1 Innledning**

Granskerens mandat knytter seg til de to seilasene i perioden 17. til 31. juli 2020. Mandatet går også ut på at Granskerne skal identifisere relevante regler og interne retningslinjer og vurdere om disse ble fulgt før, under og etter seilasene. For å kunne gjennomføre granskningen i henhold til mandatet, er det nødvendig å se på relevante faktiske forhold også noe tilbake i tid.

Granskerne vil primært gjennomgå faktiske forhold knyttet mannskap, og i mindre grad faktiske forhold knyttet til passasjer. Det er fordi Granskerne anser håndteringen av mannskapet som et sentralt forhold i hendelsesforløpet.

### **7.2 Nedstenging og forberedelse til oppstart**

Da den globale nedstengingen som følge av covid-19 fant sted i mars 2020, var flere av ekspedisjonsskipene til Hurtigruten Cruise på seilaser, blant annet i Antarktis/Sør-Amerika og England.

Situasjonen knyttet til covid-19 ble behandlet i konsernledermøte i Hurtigruten den 3. mars 2020. Av møtereferatet fremgår at det på det tidspunktet var "*[m]er omfattende prosedyrer om bord som de bruker aktivt. Kapteiner og hotellsjefer har en fin dialog, og følger godt opp.*" Beredskap for situasjonen ved smitte ombord ble diskutert.

Det ble videre rapportert om at det ikke var smittede om bord på Hurtigrutens skip. Det ble også referatført at ved beskjed om koronasmitte ombord, så skulle medpassasjerer og mannskap informeres og FHIs anbefalinger følges.

12. mars ble det sendt e-post fra [REDAKERT] til skipsledelsen i alle skip om at norsk og utenlandsk mannskap som kommer fra utlandet utenom Norden, ikke kan gå om bord før de har vært i 14 dagers karantene.

Hurtigruten gjennomførte seilaser i England i mars med MS Fridtjof Nansen, herunder et cruise i perioden 7.-17. mars. Etter den 17. mars seilte skipet mot Ulstein kommune og Kleven verft. Hurtigruten hadde da et møte med kommuneoverlegen og politiet i Ulstein. Kommuneoverlegen ba Hurtigruten om å dokumentere negative covid-19-tester fra fire syke besetningsmedlemmer som vilkår for anløp i kommunen. Dette foranlediget interne diskusjoner om eventuell testing. Forut for avgjørelsen hadde Leder 1 og Leder 2 en samtale. Overfor Granskerne har Leder 1 forklart at vedkommende oppfattet hensynet til mulig negativ pressedekning et sentralt premiss for beslutningen om å ikke anløpe Ulstein. Leder 2 har forklart at vedkommende ikke var delaktig i selve beslutningen, og at vedkommende la til grunn at den endelige avgjørelsen var basert på medisinske vurderinger. Resultatet var 14 dagers karantene i Bergen i stedet for anløp i Ulstein.

I mars og april ble alle skip lagt i varmt opplag. Unntaket var to skip i trafikk på Kystruten.



Som følge av nedstengningen av flåten ble et stort antall ansatte permittert fra den 12. mars. Permitteringene rammet både landorganisasjonen og besetningsmedlemmer til sjøs. Gjennom denne perioden ble det etablert tverrfaglige arbeidsstrømmer (ofte omtalt som "work streams"). Disse var både av strategisk og operasjonell art, og enkelte ansatte var plassert i flere arbeidsstrømmer. Det ble blant annet opprettet en arbeidsstrøm for "Rebound Operations" som skulle forberede oppstart av seilaser på Kystruten og for ekspedisjonsvirksomheten. Mange ansatte jobbet lange dager, og det var stor arbeidsbelastning i perioden etter nedstengningen av flåten.

I perioden fra nedstengningen og frem mot sommeren jobbet Hurtigruten kontinuerlig med å følge og vurdere covid-19-situasjonen, herunder problemstillinger knyttet til oppstart av seilaser. Hurtigruten var i tett dialog med myndighetene om mulighetene for oppstart av cruisevirksomhet på Kystruten og ekspedisjonscruise, inkludert mulighetene for seilaser til Svalbard sommeren 2020.

### 7.3 Risikovurderinger og smittevern i forbindelse med oppstart

I forbindelse med forberedelse til nye seilaser arbeidet Hurtigruten med covid-19-risiko, både internt, med eksterne aktører og i dialog med myndighetene.

Det ble utarbeidet til risikovurderinger for skip i varmt opplag og overgangen fra varmt opplag til operasjon. Risikovurderingene er datert hhv. 25. og 26. mars 2020.

Det ble avholdt jevnlig interne statusmøter relatert til oppfølgingen av covid-19. I overgangen juni/juli var det daglige møter. Den 7. juli ble dette redusert til møter to ganger i uken. Agendaen for møtene var 1) oppdatering på nasjonal og europeisk situasjon, 2) oppdateringer fra media, 3) status i forhold til kunder/gjester, 4) status fra skipene og 5) tiltak.

Det ble videre avholdt møter mellom Hurtigruten og NHC i juni 2020. I et møte 11. juni 2020 ble ulike scenarier knyttet til et mulig smittetilfelle om bord gjennomgått. Dette ble gjort gjennom en presentasjon laget av NHC "*Covid-19 Awareness*". Dette var en såkalt "table top øvelse", og øvelsen ble loggført i Crisis Manager 11. juni 2020. NHC og kommuneoverlegen i Bergen utstedte en bekreftelse (såkalt "Confirmation Letter") den 18. juni 2020. Det fremgår av bekreftelsen at de har blitt introdusert for Hurtigrutens planer og tiltak for å forebygge covid-19-utbrudd og en beredskapsplan for å redusere konsekvensene gitt et utbrudd. Det fremgår at de ikke har noen innvendinger på planene, og at planene følger "*Internasjonale helseregler og Norsk lov og reguleringer*". Områdene som var omfattet av bekreftelsen og intervjuer viser at fokus i prosessen var risikohåndtering av covid-19 for passasjerer. Bekreftelsen inngikk som vedlegg 7 til Smittevernplan for norskekysten.

Den 1. juni 2020 ble det innført nye krav til gjennomføring av reiselivsaktiviteter på Svalbard.<sup>41</sup> Den 12. juni 2020 besluttet Sysselmannen på Svalbard derfor at alle aktører som skal drive kystcruise på Svalbard må levere egne smittevernplaner for virksomheten, som så godkjennes av Sysselmannen.<sup>42</sup>

Som nevnt i punkt 6.4.2 ble Veileder for Ekspedisjonscruise utarbeidet av AECO i samarbeid med myndighetene<sup>43</sup>. Hensikten var at veilederen skulle tjene som utgangspunkt for kystcruiseaktørens smittevernplaner. Som nevnt i punkt 6.4.2 er veilederen basert på de nasjonale smittevernreglene og standarder i cruisebransjen, og er kvalitetssikret av FHI og Helsedirektoratet. Veilederen inneholder utfyllende regler om smittevern, men regulerer ikke innreisekarantene. Det fremgår av veilederen at ansvarlig lege for fartøyet har ansvar for rekvirering av covid-19-tester. Det er videre stilt krav om at skip med 100-300 personer om bord skal ha minimum én lege og én sykepleier om bord. Skip med mellom 301-500 personer om bord skal ha minimum to leger og to sykepleiere.

██████ i Hurtigruten er styreleder i AECO. Vedkommende var løpende involvert i prosessen med utarbeidelsen av Veileder for Ekspedisjonscruise. Parallelt med AECOs arbeid, utarbeidet Hurtigruten og Hurtigruten Svalbard AS<sup>44</sup> Smittevernplanen for Svalbard med utgangspunkt i Veilederen for Ekspedisjonscruise. I Hurtigrutens plan ble Svalbard-spesifikke punkter tatt ut, mens Hurtigrutens egne prosedyrer Prosedyre for smittsomme sykdommer og OPRP, ble tatt inn som vedlegg til planen (jf. punkt 6.5.4-6.5.5 over). Smittevernplanen for Svalbard er datert 14. juni, mens en del av vedleggene er datert 19.

<sup>41</sup> Covid-19-forskriften § 10a nevnt i punkt 6.3.2 over

<sup>42</sup> Sysselmannen på Svalbard, "*Kystcruise – må levere smittevernplaner*", <https://www.sysselmannen.no/nyheter/2020/06/kystcruise---ma-levere-smittevernplaner/> (publisert 12. juni 2020, sist besøkt 11. september 2020)

<sup>43</sup> Herunder Helse- og omsorgsdepartementet, Justisdepartementet, Sysselmannen, og Longyearbyen sykehus/smittevernlegen i Longyearbyen

<sup>44</sup> Hurtigruten Svalbard AS driver hotellvirksomhet og arrangerer reiselivs- og fritidsaktiviteter på Svalbard

juni. Smittevernplanen inneholder ikke informasjon om innreisekarantene, men viser til FHIs "til enhver tid gjeldende regler".

Med utgangspunkt tre grunnpilarer<sup>45</sup> inneholdt Smittevernplanen for Svalbard detaljerte smitteverntiltak som skulle gjelde for ulike områder og aktiviteter på skipene. Dette var særlig tiltak som skulle sikre avstand, samt tilfredsstillende hygieneforhold. Opplæring i smittevern for ansatte og god informasjon til passasjerer om smitteverntiltakene, var også fremtredende punkter i smittevernplanen.

Det fremgår også av smittevernplanen at det skulle utpekes en "smittevernansvarlig" for hvert skift som sammen med Kapteinen skulle ha det overordnede ansvaret for å gjennomføre risikovurdering av smittevernforholdene, utarbeide og iverksette rutiner, samt ha ansvaret for at virksomheten overholdt smitteverntiltakene. Granskerne har ikke mottatt informasjon som tilsier at det faktisk ble utpekt smittevernansvarlige i tråd med dette.

Smittevernplanen fastsetter også at ansvarlig lege for fartøyet er ansvarlig for rekvirering av covid-19-tester, og at skipet skal ha minimum to leger og to sykepleiere når det er mellom 301 og 500 personer om bord. I Norge er det kun leger med norsk lisens som kan rekvirere covid-19-tester. Hurtigruten benytter normalt utenlandske leger på sine ekspedisjonsskip. Som følge kravet om rekvirering av tester engasjerte Hurtigruten to norske leger som var med på hhv. Seilas 1 og 2.

I brev fra Sysselmannen datert 29. juni 2020 viste sysselmannen til faglig vurdering fra UNN om at innsendt Smittevernplan for Svalbard oppfyller kravene i covid-19-forskriften § 10a første ledd. Det ble videre uttalt at Hurtigruten derfor kunne igangsette "den beskrevne virksomhet i henhold til innsendt veileder".

Smittevernplanen for Svalbard ble formidlet til ansatte i Hurtigruten via Teams, og ble ikke lagt inn i selskapets styringssystem, Docmap.

Den 21. juni 2020 åpnet norske myndigheter for kystcruise langs norskekysten.<sup>46</sup> Gjennomføring av slike cruise forutsatte fremleggelse av smittevernplan til Helsedirektoratet, jf. covid-19-forskriften § 10b og godkjenning av Helsedirektoratet, jf. punkt 6.3.2 over.

Den 22. juni 2020 søkte Hurtigruten om tillatelse fra Helsedirektoratet til å seile med tyske passasjerer tur/retur norskekysten fra Hamburg om bord på MS Fridtjof Nansen fra juni til september 2020. Brevet var signert av Leder 2. Vedlagt søknaden fulgte Smittevernplanen for norskekysten. Som nevnt i punkt 6.5.11 ble planen utarbeidet med utgangspunkt i Kystcruiseveilederen og Smittevernplanen for Svalbard. Hurtigruten oppga i brevet at Hurtigruten ikke har hatt smittetilfeller blant mannskap eller passasjerer på noen av skipene som var i drift til 12. mars eller på reserveruten med to skip mellom Bodø og Kirkenes.

I brev av 26. juni 2020 fattet Helsedirektoratet vedtak om midlertidig godkjenning for oppstart av cruise langs norskekysten. I vedtaket ble det besluttet at endelig godkjenning krevde at Hurtigruten bearbeidet og tilpasset Smittevernplanen for norskekysten. Helsedirektoratet uttalte at en svakhet ved Hurtigrutens plan var at den i for liten grad ga en konkret beskrivelse av relevante tiltak mot covid-19. Det ble videre fremhevet at planen var unødig omfattende for formålet og at planverket fremsto som utydelig.

Den 26. og 29. juni fikk Hurtigruten dermed tillatelser til å starte opp igjen med kystcruisevirksomhet både langs norskekysten og Svalbard.

## **7.4 Tolkning og praktisering av karantene**

### **7.4.1 Praktisering av karantenerregelverket før juni 2020**

Hurtigruten benytter utenlandsk mannskap om bord på ekspedisjonsskipene. En stor del av det utenlandske mannskapet er innleid gjennom Bemanningsselskapet. Det innleide mannskapet er primært fra land utenfor Europa.

Det var utenlandsk mannskap på skipene under seilasene i mars 2020, og Seilas 1 og 2 til Svalbard ble også planlagt utført med utenlandsk mannskap. Ettersom Hurtigruten benytter utenlandsk mannskap på ekspedisjonsskipene, startet Hurtigruten arbeidet med vurderinger av innreisekarantene i mars.

<sup>45</sup> Sørgje for at syke personer ikke er fysisk til stede, god hygiene, redusere kontakt mellom personer

<sup>46</sup> Beslutningen er også omtalt i pressemelding fra Regjeringen, "Åpner for cruise langs norskekysten", <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/apner-for-cruise-langs-norskekysten/id2715823/> (publisert 24. juni 2020, sist besøkt 11. september 2020)

I den forbindelse lente Hurtigruten seg på tolkningsuttalelser fra Sjøfartsdirektoratet, NHO Sjøfart og Norges Rederiforbund hva gjelder spørsmål om hvordan reglene om innreisekarantene skulle forstås og praktiseres.

Hurtigruten fikk gjennom Norges Rederiforbund innsyn i en e-post fra Helsedirektoratet datert 21. mars 2020 der direktoratet uttalte at mannskap om bord på fiskefartøy kan gjennomføre karantene om bord i fiskefartøyet, under forutsetning av at nærkontakt med andre personer unngås. E-posten var svar på en e-post datert 20. mars fra Havfiskeflåtens organisasjon med spørsmål om forståelsen av karantenerregelverket.

Det var Hurtigrutens ansatte som tolket innholdet i karantenebestemmelsene. Basert på e-postgjennomgang og intervjuer, legger Granskerne til grunn at det primært var [REDAKERT], [REDAKERT] og [REDAKERT] som arbeidet med vurderingene av innreisekarantene for utenlandsk personell. Jurister eller personer med helsefaglig kompetanse var ikke involvert i arbeidet med å tolke og forstå regelverket.

Ved mannskapsbytte på MS Roald Amundsen i mai 2020 gjennomførte mannskap som kom om bord fra utlandet innreisekarantene om bord på skipet. Forståelsen av regelverket på dette tidspunktet var at mannskap i karantene måtte oppholde seg på lugaren til enhver tid. Mannskap i karantene utførte da ikke arbeid om bord under karantenetiden.

#### 7.4.2 Praktisering av karantenerregelverket fra juni 2020

Den 10. juni 2020 sendte [REDAKERT] en e-post til kapteinene på MS Roald Amundsen og MS Fridtjof Nansen hvor det fremgår at man fremover vil få en del utenlandsk mannskap om bord, og at det derfor minnes om 10 dagers karantene om bord. Det ble redegjort for at egnet sone om bord anses som karanteneområde, så lenge mannskap i karantene ikke er i kontakt med andre besetningsmedlemmer.

Den 12. juni 2020 sendte Leder 1 en e-post til [REDAKERT] og [REDAKERT] der det ble informert om at det ble planlagt for oppstart av Roald Amundsen ca. 15. juli. Det ble spurt om hva som var "leadtime" for å hente inn resterende utenlandsk mannskap. Den 15. juni svarte [REDAKERT] at "[v]i har sagt ca 4 uker på å få de til Norge. Så kommer det 10d karantenetid på topp". I ny e-post samme dag skrev [REDAKERT] at det absolutt tidligste tidspunktet det utenlandske mannskapet kan være i Norge, var 4. juli.

Den 15. juni sendte [REDAKERT] en e-post til [REDAKERT] der det ble redegjort for et forslag for gjennomføring av innreisekarantene om bord. Løsningen gikk blant annet ut på at mannskapet skulle ha singellugar, få måltidene servert på lugaren, ikke jobbe i byssa og kun utføre arbeid der avstandskravene ble opprettholdt. [REDAKERT] besvarte e-posten med at forslaget overgikk regelverket, og at Hurtigrutens mannskap mer eller mindre er ekskludert fra karantene siden de er om bord på et passasjerskip. Så lenge mannskapet ikke gikk i land og overholdt interne retningslinjer om fysisk distanse, samt oppholdt seg på lugaren når de ikke jobbet, så var det tilstrekkelig.

Etter flere interne diskusjoner i etterkant av dette, viser korrespondansen at det den 18. juni ble formidlet til skipsledelsen på MS Roald Amundsen at påmønstrende mannskap fra utlandet måtte gjennomføre 10 dagers karantenetid om bord på skipet. Mannskapet kunne da arbeide som normalt, så lenge de holdt en meters avstand til andre, vasket hendene ofte, praktiserte god nyse- og hostetikette, og isolerte seg hvis de følte seg dårlige.

E-posten ble videresendt samme dag av skipsledelsen som da var ombord på MS Roald Amundsen til [REDAKERT], og av den videresendte e-posten fremgikk det at dette gjorde det betydelig enklere ved oppbemanning. [REDAKERT] videresendte e-posten til [REDAKERT] og stilte spørsmål ved om det er slik at utenlandsk mannskap ikke trenger karantenetid om bord. [REDAKERT] svarte at det utenlandske mannskapet måtte i karantene, men at de ikke må isoleres i lugar fordi skipet regnes som karantenested slik at mannskapet kan arbeide. [REDAKERT] spurte videre om de måtte ha karantene på fritiden, hvorpå [REDAKERT] svarte at mannskapet har hviletid, men ikke fritid så lenge de er i tjeneste om bord. Det ble videre uttalt at mannskapet er på arbeid i hele turnusen og at skipet som helhet er karantenesone.

Den 30. juni 2020 ble det sendt en e-post fra en intern e-post-adresse, Crew Information, til ansatte bosatt i utlandet som jobbet på Kystruten. Dette er hovedsakelig svensk mannskap ansatt i Hurtigruten. E-posten ble ikke sendt det utenlandske mannskapet i Bemanningsselskapet. Av e-posten fremgikk det at personer som ankommer Norge etter gjeldende regelverket som utgangspunkt må i karantene i 10 døgn. Det fremgikk også at personer i karantene skal oppholde seg i eget hjem, eller annet egnet oppholdssted og kan bare oppholde seg utenfor disse stedene hvis nærkontakt med andre unngås. Med nærkontakt ble det blant annet vist til kontakt med andre med mindre enn to meters avstand i mer enn 15 minutter. Deretter

fremgår det at "[v]år vurdering er at vi i dag ikke er i stand til å oppfylle kravene til karantene, herunder "egnet oppholdssted", om bord på våre passasjerskip. Vi har hatt en grundig gjennomgang med advokater og også diskutert problemstillingen med de tillitsvalgte." E-posten knytter seg til Kystruten og er ikke direkte relatert til praktiseringen av karantenerregelverket på ekspedisjonskruisene. [REDACTED] og [REDACTED] har forklart at skipene på Kystruten ikke ble regnet som egnet oppholdssted ettersom skipene er mindre og har færre singellugarer, og dermed mindre mulighet for å opprettholde sosial avstand sammenlignet med ekspedisjonskipene.

#### **7.4.3 Praktisering av karantene for mannskapet på MS Roald Amundsen i juli 2020**

I juni 2020 hadde Hurtigruten rutiner som innebar at alt mannskap fra utlandet måtte fremlegge negativ covid-19-test før påmønstring, samt ha gjennomført kurs før avreise knyttet til smitteeksponering. Alle besetningsmedlemmer måtte fylle ut egenerklæring om reisemønster og helsetilstand, og samtlige ble undersøkt av skipslegen om bord ved påmønstring.

I perioden mellom 6. og 17. juli påmønstret i overkant av 80 innleide besetningsmedlemmer fra Bemanningsselskapet MS Roald Amundsen. I følge mannskapslisten ankom 16 den 6. juli, 70 kom den 7. juli, én mønstret på den 10. juli, 10 den 13. juli, hvorpå fem kom på avreisedagen den 17. juli. Det var totalt ca. 170 besetningsmedlemmer med elleve ulike nasjonaliteter om bord på begge seilasene, og ca. 30 av dem var nordmenn.

Bemanningsselskapet til det utenlandske mannskapet har opplyst om at det ble tatt én covid-19-test av det utenlandske mannskapet i hjemlandet før avreise. To besetningsmedlemmer fra utlandet har i intervju opplyst at covid-19-testen ble tatt tre-fire dager før avreise. I forkant av testen ble mannskapet ikke rådet eller instruert til å sitte i karantene. Etter at testen var tatt, ble mannskapet instruert om å holde seg i karantene. Mannskapet fulgte også hjemlandets generelle retningslinjer.<sup>47</sup> Mannskapet har forklart at de gjennomgikk opplæring online i covid-19-prosedyrer/håndtering før avreise fra hjemlandet. Mannskapet fikk tilsendt en "Covid-19 booklet" som inneholder tiltak og retningslinjer for å sikre trygt mannskapsskifte fra Bemanningsselskapet. Dokumentet inneholder informasjon om rutinene mannskapet måtte forholde seg til før avreise, herunder karantene i hjemlandet og febermåling.

Etter negativ test og noen dagers karantene på bostedet reiste besetningsmedlemmene til Norge. De dro direkte fra bostedet til flyplassen, og derfra reiste de i grupper. Det var flere mellomlandinger på ruten til Norge. Noen bodde på hotell i Oslo før de tok fly til skipets lokasjon, mens andre dro direkte fra flyet til skipet. De brukte ansiktsmaske under reisen, men opplyser å ha fått beskjed om at det ikke var nødvendig å bruke ansiktsmaske om bord på skipet.

Da mannskapet kom om bord på skipet, ble de tildelt lugar og fikk en innføring i arbeidsoppgaver. Av gruppen på ca. 90 besetningsmedlemmer som kom mellom 6. og 17. juli, var det ifølge mannskapslisten åtte personer som fikk enelugar. Resten av gruppen ble plassert i dobbellugarer. Et av besetningsmedlemmene som kom på skipet på avreisedagen 17. juli har i intervju forklart at vedkommende ble plassert i lugar med et besetningsmedlem som hadde passasjerkontakt. Vedkommende har forklart at de ikke oppholdt seg i lugaren samtidig fordi de hadde ulike arbeidstider. Besetningsmedlemmet spiste med øvrige besetningsmedlemmer og delte lugar med et besetningsmedlem som hadde påmønstret tidligere i juli.

Det utenlandske mannskapet har forklart i intervju at de ikke ble isolert på lugarene etter ankomst på skipet, men at de ikke fikk gå i land. Alle ble instruert om å følge alminnelige smittevern hensyn (1 meter avstand, god håndhygiene, nyse- og hostetikette og isolasjon ved symptomer). Et av besetningsmedlemmene som ankom den 17. juli har forklart at de ikke fikk lov til å arbeide eller oppholde seg i passasjerområder. For øvrig ble arbeidsoppgaver i all hovedsak utført som vanlig.

I følge mannskapslisten var minst seks av besetningsmedlemmene som ankom etter den 7. juli servitører, bartendere eller kokker. Annen informasjon Granskerne har mottatt underbygger at enkelte av mannskapet utførte arbeid i passasjerområder mens de var i karantene.

Det utenlandske mannskapet hadde varierte roller om bord, herunder knyttet til matlaging, servering, rengjøring og sjømannskap. De deltok også i forberedelsene til seilaset.

---

<sup>47</sup> Lege [REDACTED] har forklart at det var strenge regler og tiltak i hjemlandet hva gjelder smittevern.

#### 7.4.4 Etterfølgende forståelse av karantenebestemmelsene

Den 23. juli sendte [REDACTED] en e-post til [REDACTED] og [REDACTED] der det ble anmodet om en fot i bakken om hvilke retningslinjer for karantene for utenlandsk mannskap som gjaldt i ekspedisjonssegmentet. Det ble gitt uttrykk for at det var stor forvirring på land og på skipene om hva man skal forholde seg til. Det ble vist til at forståelsen for Fridtjof Nansen var at alle skal 10 dager i karantene på land før ombordstigning. Det ble opplyst om at dette har en merkostnad som budsjettereiere må bli informert om.

Samme dag sendte [REDACTED] en ny e-post til [REDACTED] og [REDACTED] med en oppdatering "fra punktene vi diskuterte". Her fremgår det at "[G]enerelt; Sjøfolk er unntatt og kan ta sin karantene om bord på skipet. De skal da være isolert på fritid og ikke landlov de 10 første dager. Hvis mulig skal det tilrettelegges for «15min regel» som sier at man bære unngå å være nærmere enn 2 mtr i 15min med andre personer." Det fremgår videre at det ikke er noen restriksjoner for grønne land. For røde land og land med tilsvarende smittetall skal mannskapet ha 10 dager karantene før de skal om bord.

Den 24. juli informerte [REDACTED] [REDACTED] om at vedkommende har mottatt signaler på at det vil komme endringer i covid-19-forskriften som ville lede til at karantene ikke lenger kunne gjennomføres om bord på skip.

Samme dag ble Leder 3 og [REDACTED] informert om at utenlandsk mannskap om bord på et cruiseskip hos et annet rederi hadde testet positivt for covid-19. Dette mannskapet var fra samme land som majoriteten av det utenlandske mannskapet på MS Roald Amundsen. Leder 3 videresendte informasjonen til Leder 2 og Leder 7. Leder 3 uttalte i etterfølgende korrespondanse at man nå antagelig måtte gjøre det samme med dette mannskapet som med svensk mannskap, som var å avtjene karantene på et hotell før ombordstigning.

Leder 2 koblet Leder 1 på i korrespondansen og spurte om det var kommet mye mannskap fra det aktuelle landet de siste 14 dagene. Leder 1 svarte at dette skulle sjekkes opp, men at reglene for sjøfolk kom til å bli skjerpet med krav om minst 10 dagers karantene utenfor skipet i et grønt land, også for det utenlandske mannskapet fra Bemanningsselskapet. Det ble opplyst om at Hurtigruten gjennomfører 10 dagers karantene på land for svensker, og at dette også skulle innføres for det utenlandske mannskapet fra Bemanningsselskapet og annet tilreisende mannskap fra røde områder.

Leder 1 sjekket videre med [REDACTED] og [REDACTED] om det var kommet mye mannskap fra det aktuelle landet den siste tiden. [REDACTED] informerte om at det hadde kommet på seks besetningsmedlemmer den 16. og 17. juli. Det ble også informert om at mannskapet var testet før avreise, at de var kurset i smittevern og at de følges opp av lege om bord. Det ble også opplyst om at ingen i mannskapet hadde utvist symptomer. Leder 1 svarte at vedkommende trodde "vi bør ståsette oss for karantene".

Leder 1 videresendte informasjonen til Leder 2 og bemerket at Hurtigruten hadde gode prosedyrer på tidspunktet, men at man måtte forberede seg på å håndtere karantenesituasjonen for utenlandsk mannskap. Leder 2 svarte at det ser ut til at prosedyrene er gode og grundige, og at "[d]ere tar vel en løpende vurdering av behovet for å innføre karantene." E-postkorrespondansen knyttet seg til spørsmålet om karantene på land før påmønstring.

Den 28. juli utvekslet [REDACTED] og [REDACTED] et utkast til en prosedyre for "Safe Crew Change COVID-19" for gjennomgang og etterfølgende utsendelse på høringsrunde. Det fremgikk av utkastet til prosedyre at "10 days of quarantine on land or onboard before boarding is mandatory" for mannskap fra land utenfor EU/EØS. Det fremgikk også at løsninger for karantene på land om mulig skulle tilstrebes. Mannskap fra EU/EØS som var fra røde soner iht. FHIs kart, skulle i 10 dagers karantene på land. Granskerne har ikke sett ytterligere korrespondanse om prosedyren i perioden frem til 31. juli 2020.

#### 7.5 17. – 24. juli 2020: Seilas 1

MS Roald Amundsen la ut på en syv-dagers seilas fra Tromsø mot Svalbard den 17. juli 2020. Turen gikk til Hornsund, Isfjorden, Bellsund, Bjørnøya og deretter tilbake til Tromsø den 24. juli. Det var 143 passasjerer om bord.

Det var iverksatt en rekke smittevernstiltak om bord, både for passasjerer og mannskap. Dette gjaldt blant annet avstandskrav, desinfisering og hostetikette. Passasjerantallet var langt lavere enn det skipet har kapasitet til, også av hensyn til smittevern.

Det var to leger og to sykepleiere om bord. Den ene legen er en utenlandsk skipslege ("Lege [REDACTED]"). Vedkommende er ansatt i Bemanningsselskapet. Som nevnt i punkt 7.2 engasjerte Hurtigruten også en norsk lege til Seilas 1 ("Lege [REDACTED]"). Legen har over 40 års arbeidserfaring, og har formelt avsluttet sin praksis.

Legen har vært rådgivende rederilege i ca. 20 år, og har i en årrekke vært med som skipslege på seilaser i ca. 2-3 uker om våren og høsten.

Under Seilas 1 ble det foretatt regelmessige febermålinger av deler av mannskapet, omtrent 25-30 personer daglig. Det ble sendt daglige e-poster med overskriften "CREW DAILY TEMPERATURE CHEK" fra Lege █ til █. I disse e-postene ble det gitt informasjon om det var registrert feber blant mannskapet.

Det ble også sendt daglige e-poster fra Lege █ om eventuelle covid-19-tilfeller og sykdomsbildet på skipet til █ og █. Dette var standardrapporter som ble sendt hver dag, til samme mottakere og med samme innledende tittel: "Update Covid 19 Roald Amundsen".

Granskerne har ikke sett noen e-post fra 17. juli og heller ikke fått opplyst at hendelser av interesse fant sted denne dagen. I oppdateringene fra 18. og 19. juli, ble det rapportert om at det var "no COVID-19 related issues on the crew and passenger side. This is in relation to the role and responsibility of the medical department congruent with the COVID MEDICAL TEAM GUIDELINES FOR SVALVARD".

I den daglige e-posten fra Lege █ av 20. juli ble det rapportert at det ikke var noen "COVID-19 related issues". Det ble samtidig rapportert om ett besetningsmedlem som var isolert på bakgrunn av hosteepisoder og slapphet, men at tilstanden var under bedring. █ videresendte e-posten til Leder 1 og █. █ skrev at slik rapport lages hver dag, og at det var et besetningsmedlem som er under observasjon, men som ser ut til å komme seg.

Den 21. juli ble landsorganisasjonen anmodet om å besørge fire ekstra besetningsmedlemmer til Seilas 2. Bakgrunnen for anmodningen var operasjonelle utfordringer knyttet til knappe ressurser som følge av sykdom og samarbeidsproblemer blant mannskapet. Det er avkrefet i intervjuer og e-postinnsyn at anmodningen var begrunnet i mistanke om covid-19-smitte.

Den 21. juli kl. 21.35 sendte et besetningsmedlem en e-post til seks skipsansatte hvor det fremgår at "[s]ince we have a few crewmembers with cold symptoms in isolation and I also have a mild cold, I will stay in my cabin until further announcement." █ og █ er innkopiert på e-posten.

I den daglige feberrapporten fra Lege █ av 21. juli kl. 16.13 ble det rapportert om tre besetningsmedlemmer i isolasjon, og at resten av mannskapet var feberfritt. I den etterfølgende daglige "Update COVID-19"- e-posten fra samme lege ble det samme kveld rapportert om at det ikke var noen "COVID-19 related issues". Det ble nå rapportert om tre besetningsmedlemmer i isolasjon. To av de tre besetningsmedlemmene hadde lav feber og hoste, men responderte godt på medisiner. Det siste besetningsmedlemmet var først frigjort fra isolasjon, men ble isolert igjen etter tegn på slapphet. Vedkommende hadde ikke feber. Besetningsmedlemmet som sendte e-posten om mild forkjølelse kl. 21.35 er ikke et av besetningsmedlemmene nevnt i den daglige rapporten.

I etterkant av rapporteringen den 21. juli fikk Lege █ den 22. juli spørsmål fra █ om han ville vurdere om de tre isolerte besetningsmedlemmene skulle testes for covid-19 ved ankomst i Tromsø den 24. juli. Spørsmålet ble sendt på e-post kl. 10.30 og Lege █ og █ var satt i kopi.

Rett etter dette videresendte █ sykdomsrapporten fra 21. juli til Leder 1, █, █, █, █ og █. █ påpekte at dette var et "rødt flagg", og at test måtte tas i forbindelse med neste "turnaround" som betyr ved ankomst i Tromsø. E-posten ble besvart av █ som var om bord, som uttalte at vedkommende hadde konferert med Lege █, og at Lege █ "ser ingen bekymringer på dette". Det ble også uttalt at dette kunne skyldes noen utfordringer grunnet et kaotisk skift og en inspeksjon som var foretatt. Avslutningsvis ble █ bedt om å sjekke med Lege █. Det ble samtidig opplyst om at █ snakket med Lege █ i sted og at Lege █ ikke trodde dette var noe å uroe seg for. Lege █ vedkjenner seg ikke dette, og har i intervju uttalt at han ikke kan huske å ha pratet med █ om bord i det hele tatt.

Den 22. juli kl. 11.09 svarer Lege █ █ på spørsmålet om testing med at vedkommende sterkt anbefalte å gjennomføre test i Tromsø, og varslet at vedkommende skulle koordinere med Lege █ Lege █ sendte en ny e-post til █ kl. 11.12, der muligheten for falske negative tester før avreise fra utlandet og inkubasjonstiden på fem til seks dager ble påpekt. I kopi på e-postene står Lege █ og █.

På kvelden den 22. juli ble det sendt en ny daglig rapport fra Lege █. Det ble igjen opplyst om fravær av covid-19-relaterte saker. Det ble rapportert om at de samme tre besetningsmedlemmene fortsatt var i isolasjon, men at de skulle ut av isolasjon dagen etter. Samtidig var det besluttet å sette et nytt

besetningsmedlem i isolasjon på grunn av feber og hoste. Alle hadde testet negativt før avreise, og alle skulle testes for covid-19 på nytt.

Den 23. juli kl. 20.45 informerte Lege █ per e-post at det var besluttet å "defer the swab test" slik at besetningsmedlemmene ikke skulle testes for covid-19, etter å ha konferert med Lege █. Informasjonen ble sendt til █ og █. Lege █ og █ sto i kopi. Beslutningen var basert på (i) en oppfatning om at det var symptomer på sesonginfluensa, (ii) at det var gjennomført tester før avreise med negativt resultat, (iii) at andre besetningsmedlemmer hadde blitt raskt bedre og allerede var tilbake i arbeid, (iv) at de nåværende isolerte besetningsmedlemmene var under bedring og (v) at det ikke var noen nye sykdomstilfeller.

Det ble ikke gjennomført testing av mannskap da skipet kom til Tromsø den 24. juli. Samme dag la Roald Amundsen ut på ny seilas.

## **7.6 24. – 31. juli 2020: Seilas 2**

### **7.6.1 Innledning**

Den 24. juli startet Seilas 2 mot Svalbard med 177 passasjerer. Reiseruten var den samme som for Seilas 1.

Etter Seilas 1 mønstret Lege █ av, og en ny norsk skipslege ("Lege █") mønstret på den 24. juli. Lege █ og Lege █ snakket sammen per telefon den 24. juli. Ifølge Lege █ avkreftet Lege █ at det var mistanke om covid-19 på Seilas 1.

Lege █ som sendte de daglige rapporteringene om sykdomsstatus på Seilas 1 var den samme som deltok på Seilas 2.

### **7.6.2 24. – 28. juli: Sykdomsbildet på skipet**

Lege █ sendte daglige rapporter også på Seilas 2. Rapportene ble sendt til de samme som på Seilas 1.

I perioden 24. til 28. juli var det flere tilfeller der mannskap ble fritatt fra arbeid på grunn av ulike sykdomstilstander. Det fremgår av de daglige rapportene at det ikke var mistanke om covid-19. Det ble rapportert om hvor mange som var i isolasjon, men symptomene til de isolerte ble ikke beskrevet. Lege █ og Lege █ har forklart i intervju at de isolerte besetningsmedlemmene hadde lette symptomer som vond hals og mild feber. Av den daglige feber rapporten av 27. juli fremgikk det at det var to besetningsmedlemmer med feber "in the observasjon room." Legene har også forklart at besetningsmedlemmene ble isolert som følge av forsiktighetsgrunner. Totalt var fire besetningsmedlemmer isolert i denne perioden, og enkelte hadde vært isolert siden Seilas 1.

Den 27. juli gikk to besetningsmedlemmer fra Roald Amundsen i land på Svalbard og pratet med en familie på land i ca. 10 minutter før de mønstret på igjen. Det er ikke snakk om besetningsmedlemmer som hadde symptomer.

### **7.6.3 28. juli: Beskjed om positiv test for en passasjer fra Seilas 1**

Sen ettermiddag den 28. juli ble █ oppringt og varslet om at en av passasjerene på Seilas 1 etter hjemkomst har testet positivt på covid-19. Beskjeden ble gitt av personens reisefølge, som er ansatt i Hurtigruten.

Beskjeden ble umiddelbart videreformidlet til █, først via telefon og deretter via e-post. I kopi på e-posten var også Leder 1, █ og █. █ svarte i e-post samme kveld at dette ville følges opp om bord. Samtidig anbefalte vedkommende at reisefølget også ble testet for covid-19.

Ytterligere tiltak ble ikke iverksatt den 28. juli.

### **7.6.4 29. juli: Korrespondanse mellom helsemyndighetene og Hurtigruten om varsling**

Hjemkommunen til personen som testet positivt den 28. juli igangsatte smittesporing.

På formiddagen 29. juli var spørsmålet om hvor og når personen ble smittet uavklart. Det var flere kontaktpunkter utover skipet der personen kunne blitt smittet. Etter å ha konferert med FHI tok smittevernlegen i hjemkommunen til den smittede kontakt med Hurtigruten den 29. juli. Lege █ ble også varslet om situasjonen, og det ble deretter etablert kontakt mellom Lege █ og smittevernlegen. Det var Lege █ som var involvert i kontakten med myndighetene utover dagen.

I følge Lege █ og █, skal smittevernlegen allerede i de innledende samtaler ha uttrykt at Hurtigruten måtte varsle passasjerer om at en tidligere passasjer på Roald Amundsen hadde testet positivt for covid-19. Smittevernlegen informerte også om at det ble ansett nødvendig å opplyse i en planlagt pressemelding at en tidligere passasjer på Roald Amundsen hadde testet positivt for covid-19.

I den første samtalen drøftet smittevernlegen og Lege █ hvor og når det var sannsynlig at personen ble smittet. Smittevernlegen mente det var mest sannsynlig at personen var smittet om bord på Roald Amundsen.<sup>48</sup>

Lege █ ringte deretter FHI v/smittevernvakten for å drøfte hva som burde gjøres videre. Ifølge FHIs egen logg over hendelsesforløpet var det usikkert hvor personen var smittet.<sup>49</sup> █ har forklart at han oppfattet at Lege █ mente det var mest sannsynlig at personen ikke ble smittet på Roald Amundsen. Denne informasjonen ble videreformidlet internt i Hurtigruten til samtlige som var involvert i håndteringen av den smittede passasjerer fra Seilas 1.

Lege █ har forklart at han i samtalen med FHI v/smittevernvakten oppfattet at FHIs standpunkt var at det ikke var nødvendig med pressemelding. Denne informasjonen ble videreformidlet internt til samtlige som var involvert i situasjonen i Hurtigruten. Flere involverte, herunder Leder 3 og █ har forklart at de forsto informasjonen slik at verken pressemelding eller varsling av gjester var nødvendig. █ og Leder 3 ba i forlengelsen av dette █ om å etterspørre skriftlig dokumentasjon fra FHI på at man ikke behøvde å varsle passasjerene.

I etterkant av dette tok █, etter pålegg fra Leder 1, kontakt med smittevernlegen. Formålet med samtalen var å unngå at kommunen nevnte Hurtigruten i sin omtale av det påviste smittetilfellet. Leder 1 har forklart at vedkommende ble instruert av Leder 2 om å unngå omtale av Hurtigruten i omtalen av smittetilfellet. Leder 2 har forklart at slik instruering ikke fant sted, og at vedkommende var opptatt av hvilken dokumentasjon kommunen hadde for å omtale Hurtigruten all den tid det ble opplyst at FHI og involverte personer i Hurtigruten mente at smitten ikke hadde skjedd om bord.

Smittevernlegen besluttet på bakgrunn av samtalen med █ å ikke nevne Hurtigruten i kommunens pressemelding.

Rett før kl. 17.00 informerte Leder 2 styret i Hurtigruten Group om hendelsen per e-post. I e-posten fremgår det at personen sannsynligvis ble smittet etter vedkommende gikk av Roald Amundsen, samt at FHI støtter at det ikke er nødvendig å varsle gjester.

Rundt kl. 17.00 hadde Lege █ en ny samtale med FHI v/utbruddsgruppen. FHI forklarte at de etter nærmere interne drøftelser anså det som mest sannsynlig at personen ble smittet om bord. Lege █ har forklart at han oppfattet dette som en kontrabeskjed.

Ifølge FHI v/utbruddsgruppen ble det i denne samtalen avtalt at Hurtigruten skulle varsle alle passasjerer på Seilas 1. Lege █ har forklart at FHI ga et tydelig råd om at Hurtigruten burde varsle passasjerene i denne samtalen. Både FHI og Lege █ har forklart at Lege █ forsikret at han ville ta denne beskjeden videre internt.

Lege █ orienterte █ om FHIs beskjed. █ har i sin forklaring uttrykt at denne beskjeden ble videreformidlet til Leder 3. Leder 3 har i sin forklaring uttrykt at vedkommende ikke oppfattet noen slik beskjed. Det hersker dermed uenighet om Leder 3 mottok informasjonen om FHIs anbefaling om å varsle passasjerene.

Det var ingen ytterligere kontakt mellom FHI og Hurtigruten den aktuelle kvelden. Ifølge FHI la de til grunn at Hurtigruten forholdt seg til avtalen om å varsle passasjerer. FHI har forklart at de først fredag 31. juli oppdaget at passasjerene ikke hadde blitt varslet.

Klokken 19.55 sendte Leder 1 en statusoppdatering til Leder 2 med blant annet Leder 3 i kopi hvor det fremgikk at man klarte å unngå at smittevernlegen nevnte Hurtigruten i sin pressemelding. Det fremgikk også at reisefølget til den smittede passasjerer fra Seilas 1 ikke hadde tegn på sykdom og at svar på test

<sup>48</sup> Granskerne har forsøkt å få klarlagt innholdet i denne samtalen og senere samtaler mellom smittevernlegen og ansatte i Hurtigruten gjennom nærmere samtale med smittevernlegen. De har ikke hatt kapasitet til å redegjøre nærmere for dette. Granskerne har mottatt e-postkorrespondanse mellom kommunen og FHI, og lest kommunens offentlige redegjørelse over hendelsesforløpet den 29. juli.

<sup>49</sup> Granskerne har forsøkt å få kartlagt innholdet i denne samtalen nærmere i samtale med FHI. De har ikke ønsket å redegjøre nærmere for hva som ble sagt og eller diskutert i denne samtalen. Granskerne har mottatt en skriftlig logg/oppsummering som beskriver FHIs oppfatning av hendelsesforløpet den 29. juli 2020.



ville komme dagen etter. Det ble også skrevet at ingen om bord var syke eller har vært det med indikasjoner på covid-19 smitte på Seilas 1 eller Seilas 2. Avslutningsvis ble det også informert om at FHI og "vår norske rederi lege" tror at smitten kommer fra et annet sted enn på Hurtigruten, samt at FHI skal ha ment at det sikreste stedet er å være om bord.

I løpet av kvelden ble det utarbeidet utkast til pressemeldinger og gjestebrev basert på (i) at reisefølget testet negativt og (ii) at reisefølget testet positivt. Leder 3 og Leder 2 har forklart at det ble diskutert om det var hensiktsmessig å varsle passasjerene når utfallet av testen var klart. Leder 2 og Leder 3 har forklart at det ble ikke tatt noen beslutning hva gjelder varsling av presse og passasjerer, fordi man avventet testresultat for reisefølget til den smittede passasjerer fra Seilas 1.

Leder 3 og [REDACTED] samt øvrige ansatte i kommunikasjonsavdelingen til Hurtigruten som arbeidet med pressemeldinger og varsling av gjester har forklart at forutsetningene for beslutningene som ble tatt denne dagen var basert på (i) de hadde mottatt informasjon om at skipslegen og FHI mente sannsynligheten for at personen var eller ble smittet om bord var lav, (ii) at ingen i Hurtigrutens ledelse hadde fått beskjed fra FHI om at passasjerer måtte varsles, og (iii) at det fra både skipsleger og annet mannskap om bord ble bekreftet at det ikke var mistanke om covid-19 på Seilas 2.

Det ble ikke sendt ut pressemelding eller varsel til passasjerer den 29. juli.

#### 7.6.5 29.-30. juli: 4 besetningsmedlemmer i isolasjon med feber og hoste

På formiddagen den 29. juli ble [REDACTED] varslet om at to besetningsmedlemmer måtte sendes til sykehus ved ankomst i Tromsø. Behovet for innleggelse var ikke relatert til mistanke om covid-19.

Klokken 14.11 sendte Lege [REDACTED] daglig feberrapport til [REDACTED] med [REDACTED] i kopi. Av e-posten fremgikk det at tre besetningsmedlemmer med feber var under observasjon.

Senere på ettermiddagen samme dag ble [REDACTED] og [REDACTED] varslet om at skipslegene i samråd hadde besluttet at to andre besetningsmedlemmer måtte testes for covid-19 på land. Lege [REDACTED] og Lege [REDACTED] har forklart i intervju at de på dette tidspunktet hadde mistanke – men ikke sterk mistanke – om covid-19. Dette strider mot en skriftlig redegjørelse Lege [REDACTED] skrev den 3. august 2020. Av redegjørelsen fremgår det at det ikke var mistanke om covid-19 på Seilas 2.<sup>50</sup>

Senere samme kveld sendte Lege [REDACTED] den daglige sykdomsrapporten for 29. juli der det gjentas at to besetningsmedlemmer må sendes til sykehus i Tromsø og at ytterligere to besetningsmedlemmer skal testes for covid-19 på land. [REDACTED] svarer samme kveld at vedkommende støtter beslutningen om å teste mannskap, og at vedkommende regner med at dette følges opp om bord på skipet.

I forbindelse med forestående transport av fire besetningsmedlemmer til hhv. UNN og testing på land, sendte Lege [REDACTED] to e-poster til [REDACTED] hhv. klokken 20.11 og 20.28 den 29. juli. [REDACTED] samt Lege [REDACTED] er innkopiert i begge e-postene. I e-posten kl. 20.11 fremgikk følgende: "[r]espectfully referring 2 crew for COVID-19 swab test to be performed shore-side via a medical facility or laboratory this coming July 31". Det fremgikk også en forespørsel om det var "possible that the 2 crew will be accompanied by the port agent on their way to the hospital via the port agents car". Av e-posten kl. 20.28 fremgikk følgende: "[r]espectfully referring 2 crew for shore-side hospital consultation come July 31, 2020 in TROMSO. As per request, is it possible that the 2 crew will be accompanied by the port agent on their way to the hospital via the port agents car."

[REDACTED] videregjorde begge e-postene fra Lege [REDACTED] til havneagenten samme kveld. Den 30. juli kl. 09.15 besvarte havneagenten e-posten og etterspurte mer informasjon om de besetningsmedlemmene som skulle testes for covid-19, herunder hva som hadde utløst behovet for testing, om de hadde symptomer og om de var isolerte om bord. [REDACTED] videregjorde e-posten til Lege [REDACTED] kl. 09.37 og forklarte havneagentens behov for ytterligere informasjon.

Den 30. juli kl. 10.29 sendte Lege [REDACTED] en e-post til Bemanningsselskapet. E-posten inneholder et vedlegg som er et skjema der det er krysset av for at det ikke er symptomer blant mannskapet på covid-19, samt at mannskapet har vært i karantene i 14. dager. Skjemaet er signert av Lege [REDACTED].

<sup>50</sup> Lege [REDACTED] har forklart at den skriftlige redegjørelsen av 3. august bygger på journalnotater fra Lege [REDACTED] og at den skriftlige redegjørelsen av 3. august kun er en oppsummering av innholdet i journalnotatene fra Lege [REDACTED]. Lege [REDACTED] har også forklart at vedkommende forsto det slik at utenlandsk mannskap var testet i Norge og hadde avtjent karantene i Norge før påmønstring.

Samme dag signerte Lege ■ og ■ en erklæring der det bekreftes at det ikke er dokumenterte tegn og symptomer blant besetningen på Roald Amundsen som kan tyde på covid-19. Erklæringen blir sendt per e-post til Bemanningsselskapet kl. 10.38.<sup>51</sup>

Lege ■ svarte på e-posten fra ■ av 09.37 klokken 11.25. I e-posten ble ■ orientert om at om legene i fellesskap har besluttet at "swab test" for to av besetningsmedlemmene har blitt "deferred" og at de i stedet skal sendes til sykehus sammen med de to andre besetningsmedlemmene. ■ samt havneagenten er innkopierte på e-posten.

Klokken 11.58 sendte Lege ■ en ny e-post til ■ hvor det informeres om at legene har besluttet at de fire besetningsmedlemmer skal sendes til sykehus dagen etter. ■ og Lege ■ er innkopierte på e-posten. I e-posten bes det om assistanse med transport til sykehuset. Avslutningsvis fremgår det at "[i]n summary, 4 crew for shore-side admission and no crew for swab tests as it has been deferred as per discussion with Doctor [Lege ■]."

Lege ■ og ■ har forklart at bakgrunnen for denne beslutningen var at det var mer praktisk og tidseffektivt at covid-testene ble tatt i forbindelse med innleggelse. Legene har videre forklart at dette ikke innebar at mistanken om covid-19 var svekket. Lege ■ sin forklaring om dette, strider mot hans skriftlige redegjørelse av 3. august der det fremgår at det ikke var mistanke om covid-19 om bord.

Klokken 13.53 sendte ■ en e-post til innkjøpsavdelingen i Hurtigruten og ba om leiebiler til dagen etter, for besetningsmedlemmer som skulle til sykehus.

På kvelden den 30. juli var Lege ■ flere ganger i kontakt med medisinsk ekspertise i land. Blant temaene som ble diskutert var mulig behov for å frakte et av besetningsmedlemmene til Tromsø med luftambulans. Lege ■ skal ifølge legevakslege ha avkreftet at det var mistanke om covid-19.<sup>52</sup> Lege ■ kan ikke huske å verken ha bekreftet eller avkreftet til medisinsk ekspertise at det var mistanke om covid-19 om bord på Roald Amundsen den 30. juli.

#### 7.6.6 29.-30. juli: Intern oppfølging av mistanke om covid-19

Varslet om behovet for testing ble på kvelden 29. juli videresendt av ■ til Leder 1 som var om bord og ■ som var på land. Leder 1 og ■ har forklart at de ikke leste e-posten eller på annen måte ble klar over at skipslegene ønsket testing av to besetningsmedlemmer denne kvelden. Det presiseres i denne sammenheng at det på dette tidspunktet var dårlig mobildekning om bord.

Videre har ■ og ■ forklart at de etter mottak av den daglige statusoppdateringen av 29. juli la til grunn at legene håndterte behovet for covid-19-test.

■ har forklart at e-postene fra skipslegene om at testing var "deferred" ble forstått slik at man skulle droppe å teste for covid-19.

■ sto i kopi på e-postene av 30. juli om at covid-tester har blitt "deferred" De har forklart at de forsto e-postene som en beskjed om at det ikke lenger var mistanke om covid-19. ■ har videre forklart at vedkommende leste e-posten om testing av 29. juli og e-posten om at testing var "deferred" omtrent samtidig. De har også forklart at de ikke anså det som naturlig å overprøve legens vurdering, herunder stille spørsmål ved bakgrunnen for at det nå tilsynelatende ikke lenger var behov for testing. Skipslegene har på sin side forklart at de ikke anså det som naturlig å stille skipsledelsen spørsmål knyttet til skipets håndtering covid-19-mistanke om bord.

Leder 1 og ■ som var om bord på skipet under Seilas 2, har begge forklart at det torsdag kveld ble avholdt et møte for å avklare hvordan man rent praktisk skulle løse forflytningen av mannskap til sykehus. Begge har forklart at Leder 1 gjentatte ganger spurte Lege ■ om det var mistanke om covid-19 om bord, hvorpå Lege ■ avkreftet dette. Lege ■ kan verken huske å ha vært til stede under dette møtet eller å ha avkreftet at det var mistanke om covid-19.

■ har forklart at Lege ■ ikke nevnte noen mistanke om covid-19 den 30. juli.

Leder 1 informerte Leder 2 og Leder 3 den 30. juli om at det var mannskap i isolasjon. Både Leder 2 og Leder 3 har forklart at var 30. juli de for første gang ble gjort oppmerksom på at mannskap var isolert. De

<sup>51</sup> Lege ■ har forklart at vedkommende ikke husker å ha signert dette skjemaet.

<sup>52</sup> Dette framgår av e-poster sendt fra legevakslege til Tromsø kommune. Granskerne har ikke vært i kontakt med legevakslegen.

har begge forklart at Leder 1 i disse samtalene presiserte at det ikke var mistanke om covid-19 om bord. Begge fikk også forklart at besetningsmedlemmer skulle sendes til sykehus dagen etter, men at det ikke var covid-19-relatert.

Oppsummert viser forklaringene at det kun var skipslegene som hadde mistanke om covid-19 om bord ved innseiling mot Tromsø. Mistanken ble ikke reflektert i samtidige og etterfølgende skriftlige erklæringer, og heller ikke i samtale med legevaktpersonell på land.

Øvrige involverte i Hurtigruten har forklart at de har lagt til grunn at det var ikke var noen mistanke om covid-19 på bakgrunn av (i) at e-posten om at swab-testene ble "deferred" ble forstått slik at det ikke lenger var aktuelt med testing for covid-19 og (ii) at Lege ■ ifølge flere på skipet ved flere anledninger muntlig avkreftet at det var mistanke om covid-19 på Seilas 2.

Skipsledelsen og øvrige involverte i Hurtigruten opplyser følgelig at det ikke var mistanke om covid-19 smitte på kvelden den 30. juli 2020.

#### **7.6.7 30. juli: negativ test for smittedes reisefølge**

På formiddagen den 30. juli fikk reisefølget til personen som fikk påvist covid-19 etter Seilas 1 negativt svar på covid-19-testen. Som følge av dette, ble det ikke foretatt ytterligere vurderinger av spørsmålet om pressemelding/varsling av passasjerer.

#### **7.6.8 31. juli: Fire besetningsmedlemmer sendes til sykehus etter ankomst i Tromsø**

Roald Amundsen la til kai i Tromsø klokken 06.00 fredag 31. juli.

Før ankomst tok AMK kontakt med Lege ■ vedrørende behovet for å frakte besetningsmedlemmene i ambulanse til sykehuset. Basert på helsesituasjonen og at det var kort vei til sykehuset har Lege ■ forklart at han ikke ønsket å kontaminere en ambulanse, og at han derfor av slo tilbudet.

Passasjerene forlot skipet i tidsrommet 06.15 – 08.00.

Da besetningsmedlemmene var klargjort for transport til sykehuset fikk Lege ■ ifølge sin forklaring beskjed om at det ikke var bestilt leiebil, som opprinnelig avtalt, men at besetningsmedlemmene måtte fraktes med taxi til sykehuset. Besetningsmedlemmene ble ført ut av skipet i rullestol, påført munnbind og hansker, og skulle ledsages av henholdsvis Lege ■ og ■. ■ har forklart at vedkommende reagerte på dette, men at vedkommende fikk avkreftet av Lege ■ at innleggelsen var covid-19-relatert.<sup>53</sup>

Klokken 09.00 blir de to medlemmene fra mannskapet fraktet til UNN. Da taxiene ankom UNN ble de mottatt i covid-19-garasjen og umiddelbart testet. De mottok positivt prøveresultat klokken 10.50. Lege ■ og ■ ble da fraktet ned til skipet og satt i karantene.

Samtidig ble det besluttet at de to andre besetningsmedlemmene som fortsatt var om bord skulle bli hentet i ambulanse. Også disse to besetningsmedlemmene ble fraktet til covid-19-garasjen ved UNN. Begge testet positivt.

#### **7.7 31. juli: Håndtering av smitteutbruddet**

Skipsledelsen mottok informasjonen om positivt prøveresultat ca. klokken 10.50.

Skipsledelsen besluttet å stenge ned skipet klokken 11.00. Den neste timen ble det foretatt en rekke telefonsamtaler og sentrale personer i Hurtigrutens ledelse ble varslet.

Klokken 11.58 ble hendelsen registrert i beredskapsverktøyet "Crisis Manager". Crisis Manager er et elektronisk verktøy som benyttes til kriseberedskap, herunder for å varsle, mobilisere og loggføre i krisesituasjoner. Klokken 12.13 ble det loggført at to besetningsmedlemmer hadde testet positivt på covid-19.

På tidspunktet da det ble påvist smitte har passasjerene på Roald Amundsen gått i land i Tromsø. Arbeidet med å hente ut passasjerlister for å få informert gjestene blir igangsatt kort tid etter påvist smitte. Hurtigrutens kundesenter får ansvaret for å sende ut tekstmeldinger for å varsle passasjerene.

---

<sup>53</sup> Lege ■ har forklart at vedkommende ikke ga uttrykk for at det ikke var covid-19 mistanke.

Flere besetningsmedlemmer var i land i Tromsø da meldingen om smitte kom. Disse ble oppringt og bedt om å komme tilbake på skipet.

Tre besetningsmedlemmer hadde mønstret av og blitt transportert videre av Hurtigrutens havneagent.

Leder 2 varslet styret i Hurtigruten Group klokken 12.49.

Hurtigruten sendte ut pressemelding til samtlige norske pressehus kl. 13.21. Pressemeldingen ble løpende oppdatert gjennom dagen.

Et besetningsmedlem har opplyst om at det utover dagen ble avholdt allmøter der det ble informert om smitte. ██████████ har forklart at slike møter ikke ble avholdt. Flere besetningsmedlemmer har opplyst at skipsledelsen avholdt fysiske møter utover dagen, og det er også opplyst om at mannskapet kunne bevege seg fritt på skipet i timene etter meldingen om smitte.

I tillegg til kommunikasjon gjennom Crisis Manager ble det kommunisert internt gjennom flere kanaler. Det ble blant annet opprettet en gruppe på Teams kalt "IROPS updates and changes", rundt klokken 14.00, med den hensikt å være en felles kommunikasjonskanal. Det ble det avholdt flere møter i beredskapsgruppen utover dagen.

Hurtigruten bruker i denne fasen også tid på å varsle passasjerene som egentlig skulle mønstre på den 31. juli om at seilassen var avlyst.

FHI har opplyst at de flere ganger i løpet av dagen var i muntlig kontakt med Hurtigruten og påpekte viktigheten av å informere om smitteutbruddet. Kommuneoverlegen i Tromsø ga også råd til innholdet i meldingen som skulle sendes til passasjerene. Etter å ha diskutert flere utkast internt, blir den første meldingen forsøkt sendt ut til passasjerene rundt klokken 16.00. Grunnet en systemsvikt når ikke meldingen ut til alle. Det tar noe tid før Hurtigruten blir oppmerksom på dette, og det blir etter hvert klart at meldingen må sendes ut manuelt.

Rundt klokken 18.30 ble det opprettet en egen nettside for informasjon til passasjerer, og senere på kvelden ble det sendt ut et gjestebrev per e-post til de som var på skipet.

FHI mottok bekreftelse fra Hurtigruten om at melding til passasjerene ble sendt klokken 19.36. Det viste seg at en del passasjerer ikke mottok denne meldingen, og FHI besluttet derfor for å gå ut med informasjonen offentlig. Det tok omtrent 12 timer før alle passasjerene mottok tekstmelding om smitte fra Hurtigruten.

Hele mannskapet ble testet på kvelden. I etterkant av testingen kunne mannskapet bevege seg fritt på skipet, frem til de ble plassert på individuelle lugarer ca. 21.00.

Fredag kveld ble arbeidet gjennom Crisis Manager avsluttet, og det ble etablert en "Task force" som opererte og kommuniserte via Teams. Gruppen ble ledet av Leder 3, og bestod for øvrig av ██████████, ██████████, ██████████, ██████████ og ██████████. Leder 3, ██████████, ██████████ og ██████████ er normalt ikke en del av det operative beredskapsteamet tilknyttet Crisis Manager. I en e-post vedrørende gruppens mandat fremgår blant annet at gruppen skulle håndtere den pågående situasjonen for gjester og mannskap, at de skulle evaluere den foreliggende situasjonen, at prosedyrene for covid-19 skulle gjennomgås/revideres<sup>54</sup> samt at man skulle definere roller og ansvar i forbindelse med krisehåndtering.<sup>55</sup>

Beskjeden om at Crisis Manager ikke lenger skulle benyttes ble loggført i systemet 1. august klokken 00.29.

---

<sup>54</sup> Det engelske ordet "revise" er benyttet.

<sup>55</sup> Ordene "Emergency preparedness" og Define roles/responsibilities er benyttet

## **DEL IV: ANALYSE**

### **8. FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN**

Del IV presenterer en beskrivelse og analyse av omstendighetene som anses mest relevante for hendelsesforløpet.

Analysen er delt inn i fire sentrale risikomomenter som Granskerne anser at har vært av betydning i hendelsesforløpet. Dette er forberedelsene til oppstart av ekspedisjonscruise, håndtering av påmønstrende mannskap, tiltak for å hindre smittespredning underveis i seilasene, og håndtering av smitteutbruddet.

Kartleggingen av hendelsesforløpet har vist at smitteverntiltakene som ble fastsatt overfor passasjerene synes å ha blitt gjennomført på en adekvat måte. Analysedelen vil derfor primært knytte seg til håndteringen av mannskap.

### **9. FORBEREDELSE TIL OPPSTART AV EKSPEDISJONSCRUISE**

#### **9.1 Innledning**

Analysen vil innledningsvis gjengi de faktorer som anses vesentlige i foranledningen til oppstart av Hurtigrutens ekspedisjonscruise til Svalbard i juli 2020. Kapittelet vurderer kontekst for beslutninger, hvordan risikostyringen ble utført og i hvilken grad sikkerhetsstyringssystemet har vært dimensjonert for å håndtere covid-19-risiko.

#### **9.2 Kontekst**

Utbruddet av covid-19-pandemien påvirket Hurtigruten allerede tidlig i 2020. På grunn av Hurtigrutens globale seilaser, begynte håndteringen av covid-19 allerede i januar. Likevel sto Hurtigruten i en helt ny situasjon fra midten av mars. Passasjerer som var om bord måtte sendes hjem, ansatte ble permittert, og skip lagt i opplag. Den nye situasjonen måtte håndteres av en landorganisasjon som grunnet permitteringer var tynt bemannet.

For Hurtigruten var det i tiden som fulgte knyttet stor usikkerhet til tidspunkt for oppstart av seilaser.

Som det fremgår av punkt 7.2, valgte Hurtigruten å etablere en midlertidig organisasjon der ansatte ble allokert til ulike strategiske og operasjonelle arbeidsstrømmer. Dette ledet i praksis til at rapporteringslinjer og avdelingsstrukturer ble annerledes enn ved normal drift.

Hurtigruten måtte i perioden etter nedstengning løse umiddelbar nedskalering av drift, som raskt gikk over i gjenoppbygging av aktivitet som måtte tilpasses en helt ny situasjon med håndtering av covid-19. Beslutningen om oppstart av ekspedisjonscruise til Svalbard ble tatt i midten av juni, ca. én måned før Seilas 1 startet.

#### **9.3 Risikostyringsprosessen for covid-19-risiko har ikke vært tilstrekkelig**

##### **9.3.1 Innledning**

Hurtigruten har omfattende prosedyrer i sitt sikkerhetsstyringssystem med hensyn til sikkerheten for mannskap og passasjerer. Prinsippene for dette er nedfelt i Hurtigrutens generelle prosedyre for sikkerhet, PY-0064 Safety Policy.

Covid-19 er blant de største tilleggsrisikoer maritime organisasjoner har vært eksponert for i moderne tid. Covid-19-smitte kan ha stor betydning for helse og sikkerhet for personell og passasjerer. En slik hendelse kan lede til tap av omdømme og tapte inntekter på kort og lang sikt. Ved oppstart av aktivitet er det sentralt at risikostyringsprosessen tar høyde for denne spesifikke tilleggsrisikoen.

Begrepene for å beskrive prosesser knyttet til risiko benyttes ofte om hverandre. I denne analysen brukes begrepene som beskrevet i ISO 31000.<sup>56</sup> Her brukes risikostyring for koordinerte aktiviteter for å rettlede og kontrollere en organisasjon med hensyn til risiko. I granskningen er følgende risikostyringsprosesser vektlagt:

---

<sup>56</sup> ISO 31000:2018 – Risikostyring retningslinjer

- *risikovurdering* som består av risikoidentifikasjon, risikoanalyse og risikoevaluering,
- *risikohåndtering* som er valg av tiltak for å ta hensyn til risiko,
- *regelmessig overvåkning og gjennomgåelse av risiko*

EMSA har lagt stor vekt på tilpassede risikovurderinger i forkant av cruise under covid-19-pandemien, se punkt 6.4.4 foran. I tillegg har de fleste rederier et tett samarbeid igjennom sammenslutninger, som eksempelvis Cruise Lines International Association ("**CLIA**"), for å utveksle erfaringer og sette standard for sikker operasjon. Hurtigruten har valgt å stå utenfor CLIA, men er medlem av internasjonale organisasjoner som i større grad retter seg mot polar ekspedisjonsvirksomhet som AECO og International Association of Antarctic Tour Operators. Hurtigruten samarbeidet med AECO i forberedelsesfasen til oppstart av operasjoner.

### **9.3.2 Konsernledelsens involvering i risikostyringen har vært begrenset**

Konsernledelsen har vist til at risiko i hovedsak håndteres i de enkelte konsernselskap. Leder 2 har forklart at samtlige revisjonsrapporter som utarbeides gjennom årlig revisjon av Hurtigruten Cruise sitt sikkerhetsstyringssystem fra Sjøfartsdirektoratet og årlig internrevisjon deles med konsernledelsen. Leder 2 har videre opplyst om månedlig gjennomgang av indikatorer satt av Leder 1 og gjennomgang i konsernledelsesmøter hvor Leder 1 rapporterer om det foreligger risiko som ikke er i tråd med selskapets utvikling. Leder 2 har også opplyst at konsernledelsens diskusjoner knytter seg til risiko på et strategisk nivå.

Det er imidlertid ikke gjennomført eksterne eller interne revisjoner i den relevante perioden, og den månedlige gjennomgangen av Leder 1 har ikke funnet sted. Overvåkning og gjennomgang av risiko har dermed skjedd ved at saker av betydning for risiko er tatt opp i konsernledelsesmøter.

Referatene fra konsernledelsesmøtene bekrefter at ulike aspekt ved covid-19 ble diskutert i flere møter. Møtereferatene er kortfattede, og viser i liten grad allokering av konkrete aksjonspunkter eller en systematisk gjennomgang av utestående saker.

På denne bakgrunn er konklusjonen at Hurtigrutens konsernledelse ikke har hatt en systematisk tilnærming til risikostyring av covid-19-risiko i oppstartsfasen. Forventningene om selvstendige risikostyringsprosesser kan være utfordrende for et konsern. Hurtigrutens tilnærming til risikostyring skiller seg fra praksisen i flere andre cruisekonsern der konsernledelsen i større grad er en del av risikostyringsprosessen, og hvor det også er etablert sikkerhetsorganer innenfor deres egne selskap hvor konsernledelsen er tett involvert. Dette kan sikre tilfredsstillende risikohåndtering på alle nivå i organisasjonen.

### **9.3.3 Hurtigruten Cruises risikostyring for covid-19 har vært mangelfull**

Som det fremgår av punkt 6.2.3 over, stiller ISM-koden kapittel 1.2.2.2 krav til risikoanalyser og risikovurdering for å sikre at alle farer og risikomomenter blir avdekket og at gode tiltak iverksettes. Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip krever at farer om bord skal avdekkes, jf. punkt 6.2.2 over.

Covid-19 krever særskilt kunnskap for å forebygge og bekjempe utbrudd om bord. Hurtigruten oppdaterte og lagde en rekke prosedyrer som inneholdt smitteverntiltak og retningslinjer for hvordan man skulle opptre ved mistanke om smitte. Noen av Hurtigrutens rutiner og prosedyrer som ble utarbeidet i forbindelse med dette ble ikke overført til styringssystemet. Dette gjelder eksempelvis Smittevernplanen for Svalbard som ble distribuert via Teams. Covid-19-relaterte planer og prosedyrer ble følgelig kommunisert på flere plattformer. Dette har ført til usikkerhet om hvilke prosedyrer som har vært gjeldende, samt gitt risiko for at besetning som har forholdt seg til Docmap ikke har hatt tilstrekkelig kjennskap til øvrige prosedyrer. Smittevernplanen for Svalbard inneholder risikovurderinger knyttet til covid-19. Dette er i relativt stor grad en gjengivelse av risikovurderingene i Veileder for ekspedisjonscruise (6.4.2). Utover dette er det funnet to risikovurderinger for opplag av skip og overgangen fra opplag til operasjon.

Det er ikke gjennomført en overordnet risikovurdering av covid-19, som identifiserer hvilke risikohåndteringstiltak som må utarbeides. Risikohåndteringstiltakene referert til i forrige avsnitt er resultat av enkeltstående initiativ mer enn en strukturert prosess som er sentralt prinsipp innen risikostyring.<sup>57</sup> Dette viser at de overordnede risikovurderingene rundt covid-19 og risikohåndteringstiltak ikke har vært

---

<sup>57</sup> Prinsipper for risikostyring (ISO 31000)

tilstrekkelig. Sjøfartsdirektoratet konkluderte også med at det ikke var utført risikovurderinger før oppstart av cruise 17. juli i sin revisjonsrapport datert 31. august 2020.

Smittevernplanen for Svalbard var et vesentlig risikohåndteringstiltak. Planen er omfattende og inneholder vurderinger som er relevante for covid-19, og har detaljerte risikobeskrivelser og tiltak. Likevel er det en gjennomgående utfordring at tiltakene i liten grad er allokert ansvarlige for gjennomføring eller kontroll. Vedlegg 6 til planen angir ansvar for enkelte funksjoner, men denne var i utgangspunktet utarbeidet for kystcruise og viser derfor til funksjoner som ikke er aktuelle for ekspedisjonscruise. Vedlegg 7 til planen gjelder norovirus og inneholdt ikke informasjon om covid-19.

I intervju med █████ kom det fram at bakgrunnen for at Smittevernplanen for Svalbard ble distribuert på e-post og Teams og ikke ble implementert i styringssystemet, var grunnet kort tid fra beslutning om gjenopptagelse av seilaser og frem til avreise. Smittevernplanen for Svalbard foreligger kun på norsk, mens Veileder for Kystcruise finnes også i en engelsk versjon.

Omfanget av planen, manglende ansvarsfordeling, distribusjon utenfor styringssystemet og språk er alle faktorer som utfordrer kjennskap til, og etterlevelse av, planen.

Alle besetningsmedlemmer har gjennomført et nettbasert covid-19-kurs utarbeidet av Hurtigruten Academy. Som det fremgår over, har det blitt utarbeidet nye prosedyrer (Prevention and Response Plan jf. punkt 6.5.6 og Smittevernplan for Svalbard jf. punkt 6.5.3). Videre er eksisterende prosedyrer og planer oppdatert (VSM jf. punkt 6.5.8, SOP Expedition Fleet jf. punkt 6.5.9 og Emergency Response Manual jf. punkt 6.5.10) kort tid før Seilas 1. Utstedelse av nye prosedyrer og oppdateringer i kombinasjon med mannskapets ankomst helt frem til avreisedagen, har utfordret muligheten for samtlige til å sette seg inn i de til enhver tid gjeldende covid-19-prosedyrene.

Granskerne viser for øvrig til Sjøfartsdirektoratets revisjonsrapport datert 31. august 2020. I relasjon til smitteutbruddet stiller direktoratet spørsmål ved sikkerhetskulturen samt hvorvidt selskapets egen sikkerhetspolitikk er godt nok innarbeidet i organisasjonen.

#### **9.3.4 Kvalitetssikringen av Hurtigrutens styringssystem for covid-19 ble ikke fullført**

ISM-koden kapittel 1.4 beskriver at styringssystemet skal utvikles, implementeres og vedlikeholdes for å møte kodens funksjonskrav. Skipssikkerhetsloven § 7 beskriver rederiets ansvar for å videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem og sørge for medvirkning til dette. Ved oppstart med en betydelig tilleggsrisiko som covid-19 innbefatter, innebærer dette implisitt at kvalitetssikring av styringssystemet opp mot kravene nevnt foran må gjennomføres.

NHC og kommuneoverlegen i Bergen utstedte en bekreftelse ("Confirmation Letter") til Hurtigruten den 18. juni 2020. Bekreftelsen var basert på en introduksjon til Hurtigrutens planer og tiltak for å forebygge covid-19 utbrudd samt beredskapsplan for å redusere konsekvensene ved et utbrudd. Det er ingen referanse til hvilke dokumenter som er gjennomgått. Videre følger det av bekreftelsen at planene følger "*Internasjonale helseregler og Norsk lov og reguleringer*". Som henvisning til norske regler er det vist til den generelle informasjonssiden fra FHI og for internasjonale regler er det vist til WHO "*International Health Regulations*" fra 2005. Utover dette fremkommer det ikke hvilke krav bekreftelsen var basert på. Intervjuer bekrefter imidlertid at bekreftelsen var basert på risikohåndtering rettet mot passasjerer, herunder i grensesnittet mellom passasjerer og mannskap.

Smittevernplanene for Svalbard og Smittevernplan for norskekysten er bygget på Veileder for Ekspedisjonscruise som ble kvalitetssikret av FHI og Helsedirektoratet. Dette betyr at planene er relevante for smittevern i Hurtigruten. Helsedirektoratet mente imidlertid at Smittevernplanen for norskekysten i for liten grad ga en konkret beskrivelse av relevante tiltak mot covid-19. Det ble videre fremhevet at planen var unødig omfattende for formålet og at planverket fremsto som utydelig (jf. punkt 7.3 over). Dette øker risikoen for utfordringer med å implementere planene i organisasjonen.

Intern kvalitetssikring av nye og oppdaterte planer og prosedyrer ble utfordret av tilgjengelighet av ressurser gitt permitteringer og ferieavvikling, og begrenset tid frem til oppstart av Seilas 1. Dette førte til at enkelte måtte jobbe alene med utvikling av prosedyrer og regelverk, og at det dermed ikke ble gjennomført intern kvalitetssikring av arbeidet. Av Smittevernplanen for Svalbard fremgår det at det skulle utpekes en "smittevernansvarlig" for hvert skift som sammen med Kapteinen skulle ha det overordnede ansvaret for å gjennomføre risikovurdering av smittevernforholdene, utarbeide og iverksette rutiner, samt ha ansvaret for at virksomheten overholdt smitteverntiltakene. Dette kunne bidratt til økt kvalitetssikring av smittevern om bord, men ble ikke gjort.

Kvalitetssikring av at styringssystemet var tilstrekkelig tilpasset for å håndtere covid-19-risiko ble delvis gjennomført. NHC og kommuneoverlegen i Bergen som ga innspill til deler av styringssystemet, fokuserte i hovedsak på risikohåndtering for passasjerer. Det var dermed stort fokus på oppfølgingen av passasjerer om bord, noe som også underbygges av Hurtigrutens covid-19-spesifikke prosedyrer. Smittevernplanen for Svalbard var basert på en eksternt kvalitetssikret veileder, hvilket sannsynliggjør at viktige risikohåndteringstiltak ble vurdert.

Implementering og medvirkning til videreutvikling av styringssystemet ble imidlertid ikke vurdert i kvalitetssikringen. Implementering av styringssystemet er sentralt for å sikre at nye og oppdaterte prosedyrer innarbeides i organisasjonen.

### **9.3.5 Opplæring/trening har ikke vært utført i tråd med Hurtigrutens prosedyrer**

ISM-koden punkt 6 krever at alle organisasjoner skal trene og teste sine prosedyrer og rutiner for å sikre at alle ansatte vet hva de skal gjøre i ulike situasjoner. I øvelsesplanen mottatt fra Hurtigruten ser man at Crisis Manager har blitt brukt to til fire ganger i året i forbindelse med beredskapsøvelser slik kravet er i deres beredskapsplan.

Hurtigruten har loggført øvelse med NHC 11. juni 2020. I Crisis Manager er formålet oppgitt å være bevisstgjøring, og øvelsen er i flere intervju omtalt som en table-top-øvelse for å teste beredskap. Intervjuene viser at øvelsen besto av en diskusjon rundt scenarier mer enn en test av Hurtigrutens beredskap. Det ble i øvelsen ikke foretatt en praktisk beredskapstest. Det ble ikke foretatt ytterligere øvelser enn denne.

Prevention and Response Plan fastsetter også at mannskapet skal gjennom ukentlig treninger hva gjelder innholdet i prosedyren. Dette ble ikke gjennomført med mannskapet, og skipslegene gjennomførte heller ikke konkrete øvelser på covid-19-situasjoner om bord. Hurtigruten gjennomførte følgelig ikke øvelser og trening i tråd med prosedyrene, noe som også påpekes av Sjøfartsdirektoratet i revisjonsrapporten av 31. august 2020.

## **10. HÅNTERINGEN AV PÅMØNSTRENDE MANNSKAP**

### **10.1 Innledning**

Mannskapet på MS Roald Amundsen mønstret på i en periode der smitteverntiltak og karanteneregler hadde stått sentralt i samfunnet over lengre tid. En risikofaktor ved seilasene var om smittet mannskap eller passasjerer mønstret på MS Roald Amundsen.

Majoriteten av det utenlandske mannskapet som mønstret på MS Roald Amundsen i juli 2020 kom fra et land som medførte at mannskapet hadde 10 dagers karanteneplikt ved ankomst til Norge.

Som det fremgår av punkt 6.3.3, kan covid-19-forskriften tolkes slik at et skip etter omstendighetene kan regnes som et egnet sted for gjennomføring av karantene. Dette forutsetter at nødvendige smitteverntiltak kan følges i praksis. Personer i karantene må unngå nærkontakt med andre og innkvarteres enkeltvis.

### **10.2 Mannskapets helsetilstand var ikke fullt ut klarlagt ved påmønstring**

Da det utenlandske mannskapet mønstret på MS Roald Amundsen hadde mannskapet avlagt negativ covid-19 test tre til fire dager før avreise fra hjemlandet. Mannskapet oppholdt seg deretter hjemme frem til avreise til Norge. Mannskapets reise fra hjemlandet til Norge var lang, og inkluderte mellomlandinger. Til tross for bruk av munnbind, kan mannskapet derfor ha blitt eksponert for smitte i etterkant av testingen i hjemlandet. Ved ankomst til Norge mønstret mannskapet på MS Roald Amundsen. Det ble ikke gjennomført testing av mannskapet i Norge før ombordstigning.

Mannskapet fikk opplæring før avreise knyttet til smitteeksponering i form av brosjyrer og gjennom nettbasert trening. Alle besetningsmedlemmer fylte ut egenerklæring om reisemønster og helsetilstand. Av egenerklæringen fremgikk det at personer som hadde vært i røde soner mindre enn ti dager før påmønstring, ikke fikk komme om bord. Samtlige ble undersøkt av skipslegen om bord ved påmønstring. Dette utgjør risikoreducerende tiltak.

Det forhold at mannskapet ble testet før avreise fra hjemlandet, uten at ny test ble gjennomført før påmønstring, medførte imidlertid at mannskapet mønstret på uten at mannskapets helsetilstand var fullt ut klarlagt. Testing av mannskap i Norge før ombordstigning ville utgjort et risikoreducerende tiltak.



Påmønstring av mannskap fra land med utstrakt smitte innebærer i seg selv en risiko for at smitte blir ført om bord. Denne risikoen kan reduseres dersom karanteneplikten gjennomføres i henhold til regelverket.

### 10.3 Karantenerregelverket ble feilpraktisert

I henhold til det relevante regelverket hadde mannskapet som ankom i perioden 6. til 7. juli karantene frem til 16. og 17. juli. Mannskapet som ankom i perioden 10. til 13. juli hadde karantene under Seilas 1 frem til 20. og 23. juli. Mannskapet som ankom 17. juli hadde karantene under Seilas 1 og Seilas 2, frem til 27. juli.

Som det fremgår av punkt 7.4.3 praktiserte Hurtigruten karantenebestemmelsene slik at mannskapet fra Bemanningsselskapet som var i karantene på MS Roald Amundsen kunne utføre arbeid om bord og dele lugarer.

Vurderingen var at mannskapet kunne arbeide som normalt, så lenge de holdt én meters avstand til andre, vasket hendene ofte, praktiserte god nyse- og hostetikette, og isolerte seg hvis de følte seg dårlige.

I praksis har ikke kravet til å unngå nærkontakt vært overholdt fullt ut. Majoriteten av mannskapet delte lugar mens de avtjente karantene. I følge mannskapslisten delte et av besetningsmedlemmene som ankom 17. juli 2020 lugar med et tidligere påmønstret besetningsmedlem som jobbet med servering av passasjerer, og som dermed jobbet i passasjerområder mens det var passasjerer ombord.

### 10.4 Risikoreducerende tiltak ble ikke i tilstrekkelig grad iverksatt

Som det fremgår av punkt 7.4, har Hurtigrutens praktisering av karantene for mannskap endret seg flere ganger i perioden mars til juli 2020.

Dette må ses i lys av at reglene om innreisekarantene, herunder hvem som er karantenepliktige, har endret seg flere ganger siden mars 2020.

Reglene har derfor ikke nødvendigvis fremstått som helt klare. Dette er erkjent av myndighetene, og poenget underbygges av FHIs notat til regjeringen datert 6. august 2020 hvor det blant annet fremgår at

*"Reglene for innreisekarantene er innfløkte med mange unntak. Forskriften er svært vanskelig å lese, kanskje fordi den er lappet på mange ganger. Vi er bekymret for at vanskelig forståelige bestemmelser blir ignorert eller misforstås. Forskriften bør gjennomgå med sikte på forenkling."*

I forkant av oppstart henvendte Hurtigruten seg til flere bransjeaktører som Norsk rederiforbund og Sjøfartsdirektoratet, som ledd i kartleggingen av reglene om innreisekarantene. Gjennom dette mottok Hurtigruten uttalelser fra eksterne aktører som underbygger at karantene kan gjennomføres om bord på skip. De svar som ble gitt var ikke klare på at Hurtigrutens forståelse var uriktig. Samtidig bekreftet ingen eksterne instanser at mannskap kunne dele lugar og arbeide om bord mens karantene ble gjennomført.

Granskningen har avdekket at det ble stilt spørsmål til gjennomføring av karantene om bord forut for seilasene til Svalbard. Tillitsvalgte for de forskjellige mannskapsgrupperingene har opplyst at de i møter i juli fremsatte bekymringer knyttet til at mannskap som kom fra utlandet, skulle avtjene karantene om bord og jobbe samtidig.<sup>58</sup>

Hurtigruten har praktisert reglene for karantene ulikt i perioden mai til juli, og det har vært skissert flere forslag for hvordan karantene skal gjennomføres. Dersom Hurtigruten hadde fulgt prinsippene som ble skissert for avtjening av karantene i e-posten fra [REDAKERT] av 15. juni 2020, ville risikobildet blitt redusert. Mannskapet hadde da gjennomført karantenen i singellugar, og ikke utført arbeid i byssa. Denne forståelsen ble imidlertid av enkelte, herunder [REDAKERT], ansett som en overoppyllelse av karantenekravene. Flere ansatte har også påpekt betydningen av at det gikk kort tid fra beslutning om oppstart til gjennomføring av seilasene, samt redusert bemanning i denne sammenheng.

Det ble ikke innhentet vurderinger fra interne eller eksterne jurister eller personer med helsefaglig kompetanse i forbindelse med forståelsen av regelverket og hvordan karantene kunne gjennomføres på en forsvarlig måte. Det ble ikke utarbeidet prosedyrer for gjennomføring av karantene, og klare regler var da ikke tilgjengelige for ansatte i Hurtigrutens styringssystem, Docmap.

<sup>58</sup> [REDAKERT] er uenig i dette og forklarer at disse samtalen utelukkende gjaldt mannskap på Kyststruten.

## 11. TILTAK FOR Å HINDRE SMITTESPREDNING UNDERVEIS I SEILASENE

### 11.1 Innledning

Symptomene ved covid-19 likner symptomer ved andre luftveisinfeksjoner som influensa og forkjølelse. En konsekvens er at personer med slike sykdomssymptom må betraktes som potensielt smittet av covid-19, og at smittevernstiltakene om bord må være svært omfattende og robuste. Dette skaper en ekstra utfordring for cruiserederi, siden erfaring fra operasjoner før covid-19 viser at en tredjedel av pasienter om bord til enhver tid har forkjølelssymptomer.

Av ISM-koden punkt 9.1 fremgår det at sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte fremgangsmåter som sikrer at avvik, ulykker og farlige situasjoner rapporteres til selskapet, undersøkes og analyseres med det formål å forbedre sikkerheten. ISM-koden punkt 8.2 fastsetter videre at det skal opprettes programmer for trening og øvelser i å forberede seg på handlinger i nødsituasjoner.

### 11.2 Hurtigrutens prosedyrer for isolasjon ble ikke fulgt

Prosedylene Prevention and Response Plan og Smittevernplanen for Svalbard fastsetter at personer med symptomer på covid-19 skal isoleres. Prevention and Response Plan fastsetter at symptomer på covid-19 blant annet er feber og hoste.

I perioden før Seilas 1 behandlet Lege ■ noen besetningsmedlemmer for milde øvre luftveisplager, men opplevde dette som normalt for cruise i relativt kaldt klima. I de daglige situasjonsrapportene fra Lege ■ ble det eksplisitt opplyst at det ikke forelå covid-19-relaterte hendelser. I de samme rapportene ble det opplyst om at mannskap var til behandling med symptomer som hoste, slapphet og feber, og at mannskap var i isolasjon. Enkelte besetningsmedlemmer ble utskrevet, men kom tilbake med forsterkede symptomer.

Det ble følgelig rapportert om symptomer som i henhold til Prevention and Response Plan skulle anses som symptomer på covid-19, og dermed lede til isolasjon.

Smittevernplanen for Svalbard fastsetter at isolasjon skal skje i lugar i egen sone om bord, der det ikke er forbi-passerende trafikk av andre enn det mannskapet som håndterer mistenkt smittede personer. Ved håndtering av mannskap i isolasjon skulle beskyttelsesutstyr benyttes.

De daglige rapportene informerte om at besetningsmedlemmer var i isolasjon. Granskningen har avdekket at isolerte besetningsmedlemmer ble lagt til *observasjon* enten på hospitalet eller på egen lugar. Prosedyrene for isolering ble dermed ikke fulgt, og dette førte til mindre bruk av smittevernutstyr og større smitterisiko.

Den praksis som ble fulgt er i tråd med pre-covid-19 rutiner som kategoriseres som "Influenza-Like Illness" av det amerikanske US Centers for Disease Control and Prevention. Dette vil normalt bety at personer med feber samt hoste eller sår hals, skal isoleres til de har vært feberfri i minst 24 timer uten febernedsettende medikamenter. Før covid-19 har dette vært en normal praksis på cruise, men praksisen er ikke forenlig med covid-19-situasjonen. Smittevernplanen for Svalbard vedlegg 6 reflekterer dette. Det følger av denne at pasienter med influensa skal pålegges en isolasjonsperiode på 7 døgn etter siste symptom.

### 11.3 Testing av mannskap med sykdomssymptomer ble ikke gjennomført

På formiddagen den 22. juli anbefalte Lege ■ testing av tre besetningsmedlemmer der to av besetningsmedlemmene hadde feber og lett hoste, og en hadde blitt tilbakeført i isolasjon etter tegn på slapphet. I følge den daglige rapporten som ble sendt fra Lege ■ på kvelden den 22. juli, skulle fire besetningsmedlemmene testes ved ankomst i Tromsø den 24. juli, og Lege ■ skulle koordinere nærmere med Lege ■. I forbindelse med anbefalingen om testing viste Lege ■ til muligheten for falske negative tester i utlandet og inkubasjonstid på fem til seks dager.

Dagen etter skrev imidlertid Lege ■ at han i samråd med Lege ■ hadde funnet ut at testing ikke var nødvendig (begrepet *defer* brukes), blant annet fordi besetningsmedlemmene allerede var testet, at det var symptomer på sesonginfluensa og at de var i bedring.<sup>59</sup>

<sup>59</sup> Lege ■ har opplyst om at det var Lege ■ som var behandlende lege. Lege ■ sin anbefaling om å ikke teste var følgelig basert på Lege ■ undersøkelser av besetningsmedlemmene. Lege ■ har opplyst om at Lege ■ anbefaling om å ikke teste ikke ble gjort i samråd med Lege ■, men at Lege ■ ikke hadde innvendinger mot Lege ■ beslutning på bakgrunn av Lege ■ sine undersøkelser og det forhold at besetningsmedlemmene var testet før ankomst til skipet.

Lege ■ og Lege ■ har forklart at forbedringen av besetningsmedlemmenes helsetilstand var hovedgrunnen til at testing ble revurdert.<sup>60</sup> Det er Granskernes syn at testing av besetningsmedlemmene i Tromsø ville utgjort et vesentlig risikoreduserende tiltak sett i lys av det faktum at Lege ■ sterkt anbefalte testing i e-post dagen før testing ble revurdert.

Under Seilas 2 varslet Lege ■ i den daglige rapporten av 29. juli at de ønsket å henvise to besetningsmedlemmer til testing ved ankomst Tromsø på grunn av covid-19-mistanke. Kommunikasjonen i etterkant av dette ledet til at fire besetningsmedlemmer ble sendt til "covid-garasjen på UNN" ved ankomst Tromsø den 31. juli. Samtlige involverte i Hurtigruten med unntak av Lege ■ og Lege ■ har forklart at det ikke forelå mistanke om covid-19 da skipet ankom Tromsø den 31. juli.

Lege ■ og Lege ■ har forklart at de hadde mistanke om smitte på Seilas 2. Skipslegenes forklaringer om smittemistanke den 29. juli, reflekteres imidlertid ikke av de skriftlige erklæringer som ble utstedt av Lege ■ den 30. juli om at det ikke var mistanke eller symptomer på covid-19 om bord, jf. pkt. 7.6.5 foran.

Leder 1 og ■ har forklart at Lege ■ i samtale den 30. juli ga uttrykk for at det ikke forelå mistanke om covid-19. Lege ■ hadde også kontakt med akuttmedisinsk kommunikasjonsentral (AMK). I logg fra denne kommunikasjonen fremgår det at det ikke ble vist til covid-19 mistanke. Lege ■ skal ifølge en legevakslege på land også ha avkreftet at det var mistanke om covid-19. I tillegg uttrykte Lege ■ i rapport av 3. august til ■ og ■ at det «*var ingen grunn til å anse plagene som mistenkelige ift alvorlig sykdom, f. eks COVID-19*».<sup>61</sup> Det er følgelig motstrid mellom forklaringene og de samtidige dokumentene hva gjelder smittemistanken hos Lege ■ og Lege ■.

Det er imidlertid på det rene at Hurtigrutens prosedyrer for rapportering ved mistanke om covid-19 ikke ble fulgt under seilasene. Prevention and Response Plan fastsetter at legen skal følge rapporteringsrutinene og informere skipets kaptein som videre skal informere selskapet gjennom Operations Manager. Denne varslingsrutinen ble ikke fulgt under seilasen.<sup>62</sup>

En medvirkende årsak til at smittemistanken ikke i tilstrekkelig grad ble fulgt opp, synes å være formell og uformell ansvarsfordeling. I Smittevernplanen for Svalbard brukes begrepet "ansvarlig lege" om lege som skal rekvirere prøvetaking for covid-19. Det er kun norske leger som kan rekvirere slike tester i Norge. Av Special Medical Team Plan fremgår at Special medical team skal "*if required [...] undertake COVID Testing onboard report to the company doctor to gain the appropriate license*" Prosedyren er ikke tilgjengeliggjort i Docmap.

Hva gjelder den reelle ansvarsfordelingen har Lege ■ og Lege ■ uttalt at det er Lege ■ som har vært ansvarlig for utenlandsk besetning, og Lege ■ og Lege ■ for norske passasjerer og besetning.<sup>63</sup> Lege ■ har forklart at det kulturelle aspektet påvirket ansvaret, og at han regner europeiske leger som overordnede leger. Lege ■ og Lege ■ var i mindre grad på hospitalet, og for Seilas 2 oppga Lege ■ at Lege ■ først var på hospitalet den 29. juli. Lege ■ har forklart at han var der hver dag, men har kommet innom når den utenlandske legen ikke var til stede.

Den formelle ansvarsfordelingen mellom legene fremstår som uklar, og kan ha ført til at videre oppfølging har blitt mangelfull. Den uformelle ansvarsfordeling grunnet kulturelle forhold, og ulik grad av tilstedeværelse kan ha virket inn på hendelsesforløpet. Dette underbygger behovet for klargjøring av ansvar, slik at helsepersonellet om bord agerer i tråd med Hurtigrutens prosedyrer.

#### 11.4 Hurtigrutens prosedyrer for varsling av mistanke om covid-19 ble ikke iverksatt

ISM-koden punkt 5 fastsetter at kapteinen har ansvaret for etterlevelse av prosedyrer og det formelle ansvaret om bord. Prevention and Response Plan fastsetter at kapteinen har ansvar for at prosedyren følges med assistanse fra "Ship Management" og "Operations Department". Special Medical Team Plan fastsetter at det skulle gis daglige rapporter til ■ og "Ship management" om helsetilstanden om bord.

<sup>60</sup> Lege ■ har også forklart at vedkommende forsto det slik at det utenlandske mannskapet var testet for covid-19 i Norge før påmønstring.

<sup>61</sup> Lege ■ har forklart at den skriftlige redegjørelsen av 3. august bygger på journalnotater fra Lege ■ og at den skriftlige redegjørelsen av 3. august kun er en oppsummering av innholdet i journalnotatene fra Lege ■. Lege ■ har også forklart at vedkommende forsto det slik at utenlandsk mannskap var testet i Norge og hadde avtjent karantene i Norge før påmønstring.

<sup>62</sup> Sjøfartsdirektoratet konkluderer med det samme i revisjonsrapport av 31. august 2020

<sup>63</sup> Lege ■ har forklart at vedkommende oppfattet Lege ■ som hovedlege

██████████ og ██████████ (som sto i kopi) mottok de daglige situasjonsrapportene fra det medisinske teamet. ██████████ har ingen medisinsk faglig kompetanse og landorganisasjonen har heller ikke andre ansatte med medisinsk kompetanse som vedkommende kan rådføre seg med. ██████████ sto i kopi på de fleste e-postene, og disse tre mottok dermed informasjon hvor det ble uttrykt at det ikke var covid-19-relaterte hendelser, samtidig som det ble rapportert om symptomer som iht. prosedyrene er symptomer på covid-19. I denne forbindelse vises det til Sjøfartsdirektoratets revisjonsrapport av 31. august 2020 der påpekes at opplysninger om sykdom om bord skal loggføres i skipets dekkdagbok.<sup>64</sup> Det ble ikke gjort.

██████████ varslet et "red flag" på Seilas 1 den 22. juli grunnet den daglige rapporten av 21. juli der det ble rapportert om feber og hoste hos besetningsmedlemmer i isolasjon. Varslet ble sendt til Leder 1, ██████████, ██████████, ██████████, ██████████ og ██████████.<sup>65</sup>

På bakgrunn av e-posten om "red flag" ble det initiert kontakt mellom ██████████ som var om bord og Lege ██████████. Sykdomssymptomene ble knyttet til et kaotisk skift og en inspeksjon som var foretatt og at det, etter diskusjon med Lege ██████████, ikke var grunn til bekymring.<sup>66</sup>

På bakgrunn av dette ble det røde flagget ikke fulgt ytterligere opp av øvrige involverte i e-postkorrespondansen, og anmodningen om testing ble trukket tilbake i e-post fra Lege ██████████ av 23. juli.

██████████ ██████████ og ██████████ har hatt stor tillit til at skipslegene ivaretok ansvaret for å avdekke covid-19-smitte. Det har vært en forventning om at skipslegene iverksatte nødvendige smittevernstiltak og at de håndterte koordinering, rapportering og oppfølging av pasienter. Denne forventningen førte til at øvrige involverte distanserte seg fra konkrete vurderinger av helsesituasjonen om bord.

Når det gjelder smitemistanken på Seilas 2, viser intervjuene at ██████████ ██████████ har tolket e-postene som uttrykker "defer" testing, til at testing ikke var nødvendig fordi mistanken ikke lenger var til stede. Bruken av begrepet "defer" som henvisning til avlysning av tester på Seilas 1 og som en henvisning til bytte av lokasjon for testing under Seilas 2, var egnet til å skape uklarheter hva gjelder til hvilken informasjon som rent faktisk ble gitt. Videre forklarer ██████████ ██████████ at Lege ██████████ den 30. juli ikke ga uttrykk for at det var mistanke om covid-19 om bord.

E-posten med ønsket om testing av 29. juli ble også videreformidlet til Leder 1 og ██████████. Leder 1 og ██████████, som var om bord, har forklart at Lege ██████████ avkreftet mistanke om smitte i møte den 30. juli. Lege ██████████ forklarer at vedkommende ikke deltok i dette møtet.

Samlet sett ledet ovennevnte forhold til at MS Roald Amundsen ankom Tromsø den 31. juli uten at det var klart for andre enn legene at det skulle foretas testing av mannskap. Det ble på denne bakgrunn ikke iverksatt tiltak og varsling til Kystverket og SafeSeaNet.

Hendelsesforløpet tilsier at det har vært uklarheter knyttet til hvem som hadde ansvar for å iverksette tiltak iht. Smittevernplanen for Svalbard og Prevention and Response Plan. Sjøfartsdirektoratet konkluderer med det samme i sin revisjonsrapport datert 31. august 2020.

Granskerne har i denne forbindelse vurdert om manglende iverksettelse av prosedyrene skyldes en uttalt forventning om at testing skal unngås, så langt det lar seg gjøre. Granskerne har ikke funnet bevis for at det er tilfellet.

Det ble ikke satt kriseberedskap for noen av situasjonene på Seilas 1 eller Seilas 2. Basert på den potensielle konsekvensen av covid-19-risiko er det grunn til å hevde at kriseberedskap burde vært iverksatt og heller avlyst dersom situasjonen ble avkreftet. Kriseberedskap skal være organisasjonens respons på en unormal situasjon, men når denne ikke ble iverksatt, ble også evnen til effektiv håndtering redusert.

Det har ikke vært avholdt øvelser ombord knyttet til håndtering av covid-19-situasjoner jf. punkt 9.3.5. Dette innebærer at ansvarsfordelingen mellom skipsledelse og skipslegene ikke er blitt testet. Det betyr også at det er usikkert hvor god kjennskap det har vært til prosedyrene for covid-19-situasjoner om bord. Smittevernplanen for Svalbard er omfattende (210 sider), og til tross for en tematisk oversikt, har den ikke

<sup>64</sup> Kravet til loggføring av sykdom i dekkdagboken fremgår av Forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger § 15

<sup>65</sup> Flere av mottakerne hadde ikke ansvar eller foranledning til å iverksette smitteverntiltak eller varsling på bakgrunn av denne informasjonen

<sup>66</sup> Denne samtalen kan ikke Lege ██████████ huske.

en konkret sjekklister for ansvar ved mistanke om smitte. I tillegg ble planen distribuert på annen plattform enn Docmap. Totalt sett utfordrer det etterlevelsen av prosedyren.

### 11.5 Det ble ikke iverksatt varsling etter melding om smittet person fra Seilas 1

Den 28. juli ble Hurtigruten informert om at en passasjer fra Seilas 1 hadde testet positivt for covid-19.

Hurtigruten var i dialog med smittevernlegen i kommunen til den smittede passasjer og FHI den 29. juli. Dialogen om hvorvidt det var nødvendig å varsle gjester og passasjerer, endte opp med at kommunen sendte ut en pressemelding som ikke nevnte at den smittede passasjer hadde vært om bord på Seilas 1, og at FHI anbefalte at passasjerene fra Seilas 1 ble varslet.

Mange i Hurtigrutens organisasjon var involvert i kommunikasjonen knyttet til varsling av passasjerer og pressemelding. I vurderingene rundt hvilke tiltak Hurtigruten skulle iverksette, oppsto det en sammenblanding mellom kommunens varslede pressemelding og eventuelt varsel til passasjerer.

Prosessen førte til at passasjerene ikke ble varslet, i strid med anbefalingen fra FHI. Granskerne finner det sannsynliggjort at Hurtigruten mottok beskjeden fra FHI om varsling av passasjerer. [REDAKERT] har forklart at beskjeden om varsling av passasjerer ble viderefremmet til Leder 3. Leder 3 har forklart at vedkommende ikke mottok denne beskjeden.<sup>67</sup> I lys av dette, samt negativ test fra den smittende passasjerens reisefølge, ble ikke varsling av passasjerer ytterligere vurdert. FHI fulgte i etterkant av dette ikke opp Hurtigruten med hensyn til om varsling av passasjerer faktisk var iverksatt før smitteutbruddet ble avdekket den 31. juli.

Håndteringen av situasjonen viser at Hurtigruten ikke har etablert gode nok rutiner for håndtering av varsel om smitte der en passasjer har fått påvist smitte i etterkant av seilasen. Kriseberedskapssystemet ble ikke benyttet, og Granskerne finner det sannsynliggjort at kommunikasjonen mellom Hurtigrutens ansatte var preget av et ønske om å bekrefte hvorfor situasjonen ikke kunne knyttes til Roald Amundsen, fremfor å vurdere om det kunne være smitte om bord på skipet. Situasjonen bar preg av et kollektivt bekreftelsesbias som gikk ut på utelukke at den smittede passasjer fra Seilas 1 var smittet om bord på Hurtigruten. Hvorvidt reisefølget til den smittede passasjer fra Seilas 1 testet positivt ble avgjørende for konklusjonen om pressemelding og varsling.

De ansatte i Hurtigruten som var orientert om sykdomssituasjonen på Seilas 1, koblet ikke mistanken om smitte fra Seilas 1 til varselet fra smittevernlegen og FHI. Det blir tvert imot uttalt at det ikke var sykdom eller indikasjoner om smitte om bord.

Vurderingen og oppfattelsen om at smitten ikke kom fra Roald Amundsen ble heller ikke endret til tross for det den 29. juli ble rapportert om besetningsmedlemmer på hospitalet med covid-19 mistanke. Totalt sett får Hurtigruten så mange signaler om potensiell covid-19 smitte, at det indikerer en svakhet i risikoforståelsen i organisasjonen.

Granskerne har også i denne forbindelse vurdert om manglende varsling av passasjerene på Seilas 1 skyldes en uttalt forventning om at varsling av passasjerer skulle unngås, så langt det lar seg gjøre. Granskerne har ikke funnet bevis for at det er tilfellet, men Granskerne finner det sannsynliggjort at Hurtigruten søkte bekreftelser for at den smittede passasjer ikke kunne knyttes til seilasen med Hurtigruten hva gjelder pressemelding.

Hurtigrutens manglende rutiner for håndtering av varsel om smitte fremstår som den vesentlige årsaken til at kunnskap om en tidligere smittet passasjer, ikke førte til at passasjerer på Seilas 1 ble varslet.

## 12. HÅNTERING AV SMITTEUTBRUDDET

### 12.1 Innledning

Når et smitteutbrudd avdekkes om bord på et skip, skal nødvendige tiltak for å håndtere smitteutbruddet iverksettes. Dette følger av ISM-koden punkt 1.4 som fastsetter at rederiets sikkerhetsstyringssystem skal omfatte "*framgangsmåter for forberedelse og reaksjon på nødssituasjoner*". Av ISM-koden punkt 8.3 fremgår det at sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte tiltak som sikrer at selskapets organisasjon til enhver

<sup>67</sup> Leder 3 hadde tidligere bedt [REDAKERT] om å fremskaffe en skriftlig bekreftelse fra FHI på at varsling av passasjerer ikke var nødvendig. Dette ble ikke aktuelt for [REDAKERT] etter at [REDAKERT] mottok informasjon om at varsling av passasjerer skulle skje

tid kan reagere på farer, ulykker og nødsituasjoner. ISM-koden punkt 8.2 fastsetter at selskapet skal opprette programmer for øvelser og trening for å forberede handlinger i nødsituasjoner.

ASH-forskriften<sup>68</sup> fastsetter videre at det skal iverksettes nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere fare, dersom det avdekkes risiko for mannskapet. Av samme forskrift fremgår det at skal utarbeides en beredskapsplan for uforutsette situasjoner som kan forårsake unormalt høy eksponering av biologiske faktorer om bord. Beredskapsplanen skal inneholde retningslinjer for varsling av hendelser og tiltak for å få kontroll over situasjonen. Planen skal inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringsystem, og skal iverksettes umiddelbart dersom en smittesituasjon inntreffer.<sup>69</sup>

Ved utbrudd av covid-19-smitte på et skip skal dermed beredskapsplanen i Hurtigrutens sikkerhetsstyringsystem iverksettes umiddelbart, og den skal inneholde tiltak for å få kontroll over situasjonen. Det skal videre iverksettes tiltak for å fjerne faren mannskapet og passasjerer er eksponert for om bord.

## 12.2 Transporten av mannskap til UNN var ikke forsvarlig

Før ankomst i Tromsø hadde Lege ■ dialog med AMK vedrørende transport av besetningsmedlemmene som skulle til UNN. Vedkommende informerte om at det ikke var ønskelig å kontaminere en ambulanse, og egen transport derfor ville bli rekvirert. AMK fikk bekreftet at besetningsmedlemmene skulle til "covid-garasjen".

Ved ankomst Tromsø var planen til Lege ■ og Lege ■ å transportere de to pasientene med covid-19 mistanke med leiebil til UNN. Det lyktes ikke å få tak i leiebil. Pasientene ble utstyrt med personlig beskyttelsesutstyr og ble fulgt av Lege ■ og ■■■■■, i to drosjer til UNN. Dette var ikke sikker transport, da både Hurtigrutens ansatte og drosjesjåfører ble utsatt for smitterisiko. Bakgrunnen for dette valget har ikke kommet tydelig frem i granskningen.

## 12.3 Mangler ved beredkapsorganiseringen

Hurtigruten ble varslet om positive prøvesvar for to besetningsmedlemmer 31. juli kl. 10.50. Smitteutbruddet ble deretter varslet internt i Hurtigrutens organisasjon per telefon.

Det fremgår av Hurtigrutens beredskapsplan for krisehåndtering at krisehåndteringsverktøyet Crisis Manager skal benyttes i krisesituasjoner. Av beredskapsplanen fremgår det at "*Hurtigruten uses Crisis Manager as a tool in our task- and information management during emergencies and undesirable incidents.*" Systemet skal brukes for å mobilisere beredkapsorganisasjonen, for å "*record facts and actions*", for gjennomgang av sjekklister og for å dele oppgaver og informasjon. I tillegg listes et snevert unntak:

*"If there are weighty reasons for not using Crisis Manager (technical problems or unavailability of the system), how the situation is dealt with must be recorded separately and registered in Crisis Manager later."*

Smitteutbruddet ble registrert i Crisis Manager 11.58 den 31. juli. Klokket 12.13 ble det registrert i at to besetningsmedlemmer hadde testet positivt på covid-19. Det gikk dermed 1 time og 23 minutter før første hendelse i forbindelse med smitteutbruddet ble loggført i Crisis Manager.

Granskerne finner det sannsynliggjort at Hurtigrutens involverte ikke hadde en klar oppfatning av hvordan situasjonen skulle håndteres, og at det var en uoversiktlig situasjon. Leder 1 gjennomførte en flyvning rett i etterkant av meldingen om smitte, og øvrige medlemmer i beredkapsorganisasjonen avholdt møter og kommuniserte per telefon.<sup>70</sup>

Klokket 14.14 den 31. juli etterspurte ■■■■■ et forum for utveksling av konfidensiell informasjon, for eksempel Crisis Manager eller Teams. Dette ble besvart kl. 14.18 med at det ble satt opp en gruppe i Teams.

---

<sup>68</sup> § 2-2 (3)

<sup>69</sup> Sjøfartdirektoratet, "*Risikovurdering og beredskap i forbindelse med covid-19-pandemien*", <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/risikovurdering-og-beredskap-i-forbindelse-med-covid-19-pandemien/> (publisert 7. april 2020, sist besøkt 11. september 2020)

<sup>70</sup> ■■■■■ har presisert at det ble avholdt beredkapsmøter kl. 12.00, kl. 13.00, kl. 14.30 og kl. 19.00

I etterkant av dette fortsatte kommunikasjonen internt i Hurtigruten gjennom chat og per e-post. Samtidig blir også enkelte avgjørelser loggført i Crisis Manager. Det benyttes dermed flere kommunikasjonskanaler i krisehåndteringsarbeidet.

Kl. 22.08 sendte Leder 3 en e-post til Leder 1 med utkast til informasjonsmail om organisering av en Task Force. Fire av syv medlemmer av Task Forcen er normalt ikke en del av det operasjonelle beredskapsteamet til Hurtigruten. Den ansvarlige for den operative beredskapen ifølge Hurtigrutens beredskapsplan for krisehåndtering, er ikke med i Task Forcen. Klokken 00.20 den 1. august loggføres det i Crisis Manager at all dokumentasjon arkiveres i "*Teams Covid 19 Task Force*", og 00.29 registreres det at "*The task force is in effect as of now.*"

Ovennevnte viser at Hurtigrutens rutiner ikke har vært tilstrekkelige for å sikre at de involverte i Hurtigruten har hatt en klar oppfatning av hvordan situasjonen ved påvist smitteutbrudd skal håndteres.

#### **12.4 Forsinket varsling av passasjerer**

Kl. 12.15 den 31. juli ble det registrert i Crisis Manager at alle passasjerer skulle informeres. Ettersom passasjerene avmønstret i tidsrommet 06.15 til 08.00, hadde passasjerene vært i land i flere timer før beslutning om varsling ble tatt. Rett etter at smitteutbruddet ble kjent, jobbet Hurtigruten primært med varsling av passasjerer som skulle påmønstret skipet samme dag. Basert på intervjuer kan det legges til grunn at arbeidet med varsling av passasjerer ikke ble intensivert før ca. kl. 14.00.

I timene etter dette var det intern korrespondanse om hvordan tekstmelding til passasjerene skulle formuleres, herunder i dialog med kommunelegen i Tromsø. Kommunelegen sendte forslag til tekstmelding som Hurtigruten kunne sende ut. Kl. 15.00 hadde Hurtigruten ikke varslet passasjerene. Hurtigruten forsøkte å sende tekstmelding til alle passasjerene fra Seilas 2, ca. kl. 16.00. Dette fungerte ikke fordi det tekniske systemet som ble benyttet, brøt sammen. Varsling måtte derfor skje manuelt. Som det fremgår av punkt 7.7 tok det omtrent 12 timer fra avdekket smitte til samtlige passasjerer var varslet.

Det tok dermed uforholdsmessig lang tid før passasjerene som hadde oppholdt seg på et skip med påvist smitte ble informert om smitteutbruddet. Dette økte risikoen for at smitteeksponerte passasjerer var i kontakt med personer som ikke hadde tilknytning til seilassen, samt at passasjerene gjennomførte hjemreise og dermed forflyttet seg over store områder. Denne risikoen hadde blitt redusert dersom passasjerene hadde blitt varslet uten opphold. Risikoen ville også blitt redusert dersom hendelsene den 29. og 30. juli hva gjelder sykt mannskap hadde ledet til varsling, noe som ville ført til en vurdering av om skipet skulle stenges ned før passasjer og mannskap avmønstret.

#### **12.5 Mangelfull håndtering av mannskap**

Da Hurtigruten mottok informasjon om påvist smitte, var mesteparten av mannskapet om bord på MS Roald Amundsen. Noen besetningsmedlemmer var på land, og disse ble kalt tilbake til skipet.

Mannskapet ble informert om smittesituasjonen gjennom fysiske informasjonsmøter<sup>71</sup>, og det ble avholdt flere møter utover dagen der mannskapet fikk informasjon om smittesituasjonen. Mannskapet ble ikke pålagt restriksjoner hva gjelder bevegelsesmønster på skipet.

Mannskapet ble testet for covid-19 på kvelden den 31. juli, og fikk deretter tildelt singellugar. Utover dette kunne mannskapet bevege seg om bord på skipet som før.

Håndteringen av mannskapet den 31. juli økte risikoen for at smitteeksponert mannskap oppholdt seg sammen i forkant og etterkant av covid-19-testing. Dersom mannskapet hadde blitt plassert på lugarene uten opphold, ville risikoen blitt redusert.

At ytterligere risikoreduserende tiltak kunne vært iverksatt etter at smitte ble påvist på MS Roald Amundsen underbygges av at Tromsø kommune overtok det medisinske ansvaret for MS Roald Amundsen den 6. august 2020, blant annet som følge av at mannskapets bevegelsesmønster på skipet i etterkant av første testing nødvendiggjorde at alt mannskap ble testet på nytt.

---

<sup>71</sup> Dette bestrides av ██████████ som har forklart at det ble gjennomført digitale møter.

## **DEL V: OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER**

### **13. OPPSUMMERING**

#### **13.1 Innledning**

Granskningsrapporten er bygget opp rundt fire sentrale faser som oppsummeres nedenfor.

Det er Granskernes konklusjon at flere forhold har virket inn på hendelsesforløpet. Hendelsene har ikke vært forårsaket av tilfeldigheter. Hurtigruten iverksatte en rekke tiltak i forbindelse med utbruddet av covid-19, og det er Granskernes syn at det ble iverksatt adekvate tiltak for oppfølging av passasjerene på seilasene. Når smitteutbruddet likevel ble et faktum er det en rekke konkrete forhold som kan danne grunnlag for konkrete læringspunkter.

#### **13.2 Forberedelse**

Hurtigruten gjennomførte forberedelser til oppstart under krevende forhold. Forberedelsene medførte at en rekke nye aktiviteter skulle gjennomføres på kort tid og med færre ansatte.

Hurtigruten Cruise sin risikostyringsprosess var ikke tilstrekkelig. Det er ikke funnet en overordnet risikovurdering av covid-19-risiko. Dette har innvirket på valg og implementering av risikohåndteringstiltak. Eksempelvis ble det ikke gjennomført covid-19-spesifikke øvelser for mannskapet.

Hurtigrutens organisering i en konsernstruktur har ført til at konsernledelsens involvering i risikostyring av covid-19-risiko har vært begrenset. Granskingen har ikke funnet en systematisk tilnærming til overvåkning og gjennomgang av covid-19-risiko i konsernledelsen.

#### **13.3 Påmønstring**

Ved påmønstring av mannskap iverksatte Hurtigruten ikke tilstrekkelige risikoreduserende tiltak hva gjelder testing av utenlandsk mannskap i Norge før påmønstring.

På tidspunktet for seilasene åpnet karantenereglene for gjennomføring av karantene om bord. Dette forutsatte at karantene var mulig med tanke på forbud mot nærkontakt og krav om enkeltvis innkvartering. Reglene ble praktisert uriktig for mannskapet på Seilas 1 og 2. Reglene for karantene ble også praktisert ulikt internt i Hurtigruten, og det ble ikke utarbeidet en prosedyre som ga retningslinjer for gjennomføring av karantene.

Interne forslag til gode risikoreduserende tiltak ble ikke implementert og ikke etterlevet i praksis. Konsekvensen har vært en økt smitterisiko knyttet til påmønstring mannskap.

#### **13.4 Tiltak underveis**

Personer med sykdomssymptom om bord ble behandlet i tråd med alminnelig praksis pre-covid-19. Dette innebærer observasjon og relativt rask utskrivning ved bedret helsetilstand.

Det var smitemistanke underveis i seilasene. Mistanken ble ikke fulgt opp, og covid-19-testing ble ikke gjennomført tidsnok. Smitemistanken ble svekket grunnet uklar kommunikasjon fra skipslegene, hvor de vekselvis uttrykte mistanke og avkreftet mistanke. Årsaksbildet for dette er sammensatt. Både uklar arbeidsfordeling, kulturelle forhold og ulik grad av tilstedeværelse spilte inn.

Skipsledelsen, enkelte skipsansatte og medlemmer av landorganisasjonen hadde en forventning om at legene fulgte opp og iverksatte nødvendige tiltak. Denne forventningen vedvarte etter at det ble informert om mannskap i isolasjon med covid-19-symptomer og behov for testing, som deretter ble trukket tilbake.

Ovennevnte er et resultat av at relevante prosedyrer ikke ble tilstrekkelig implementert og at det ikke ble gjennomført trening i henhold til prosedyrene. Prosedyrene ble dermed ikke fulgt.

Da det under Seilas 2 ble avdekket at en passasjer fra seilas 1 hadde fått påvist covid-19, ble ikke passasjerene varslet. Pressemelding ble holdt tilbake etter avtale med lokal lege i påvente av testresultat fra den smittedes reisefølge. FHIs forventning om varsling av passasjerer ble ikke etterkommet, og varsling av passasjerer ble ikke lenger vurdert etter at reisefølget til den smittede testet negativt. Kommunikasjonen var preget av et ønske om å avkrefte at smitten kunne knyttes til Roald Amundsen, fremfor å vurdere muligheten for smitte om bord på skipet. Dette underbygges også av at det ikke skjedde noen kobling om smitemistanke mellom kommunelegens og FHIs anbefaling om å varsle passasjerene etter positivt



prøvesvar for passasjerer fra Seilas 1, og rapporteringen fra skipslegen om mistanke om smitte samme kveld. Denne mangelen på helhetlig risikoforståelse i en pandemisituasjon preget hele hendelsesforløpet.

Oppfølgingen av mannskap med covid-19-mistanke var mangelfull. Ved ankomst i Tromsø transporteres pasienter med drosje i stedet for sikker transport, hvilket eksponerer de involverte for stor smitterisiko.

### **13.5 Håndtering av smitteutbrudd**

Da Hurtigruten mottok positive prøvesvar den 31. juli tok det tid før krisehåndteringssystemet ble iverksatt. Det tok opp til 12 timer før alle passasjerer var varslet. Passasjerer beveget seg fritt i dette tidsrommet, og benyttet fly og andre transportmidler til tross for betydelig smittefare.

Mannskapet ble samlet til fysiske informasjonsmøter og ikke pålagt restriksjoner hva gjelder bevegelsesfrihet om bord tilstrekkelig raskt.

Krisehåndteringen ble ikke gjennomført via det sporet krisehåndteringsplanen forutsetter, og det ble utført krisehåndtering gjennom flere plattformer. Hurtigrutens prosedyrer for å gjennomføre en effektiv og risikoreducerende krisehåndtering ble ikke i tilstrekkelig grad fulgt.

## **14. ANBEFALINGER**

### **14.1 Bemerkninger**

Anbefalingene gitt i denne granskningen legger vekt på de overordnede organisatoriske faktorene som vil forbedre og styrke Hurtigrutens organisasjon og evne til å håndtere en tilsvarende situasjon. I videre arbeid må Hurtigruten vurdere, prioritere og konkretisere anbefalingene for å sikre implementering.

### **14.2 Hurtigruten bør evaluere om kulturen i organisasjon støtter håndtering av risiko**

Hurtigruten bør evaluere om kulturen i organisasjonen er tilstrekkelig robust for å avdekke og håndtere risiko ved endring i forutsetningene for virksomheten, for eksempel ved utbrudd av en pandemi. Evalueringen bør vektlegge om risikoforståelse, rapporterings- og læringskultur og tillit er tilstrekkelig for å understøtte risikostyringsprosessen som må gjennomføres i slike situasjoner.

I denne prosessen bør Hurtigruten aktivt oppmuntre til innspill fra ansatte på alle nivåer. De relevante fagforeningene bør trekkes inn i et nært samarbeid. Det bør jobbes med kultur- og ytringsklima på tvers av konsernet.

### **14.3 Hurtigruten bør etablere et rammeverk for helhetlig risikostyring i organisasjonen**

Hurtigruten bør evaluere hvordan risikostyring utføres for å overvåke og gjennomgå risiko mellom ulike nivåer i hele organisasjonen. Videre bør Hurtigruten evaluere hvordan de gjennomfører helhetlige risikovurderinger på de enkelte nivå i organisasjonen. For å understøtte denne prosessen kan Hurtigruten vurdere å etablere et internt sikkerhetsorgan hvor nøkkelroller på tvers av organisasjonen har et mandat til å kontinuerlig vurdere organisasjonens sikkerhetsnivå, samt vurdere hvordan operasjonell risiko balanseres mot annen risiko i organisasjonen.

### **14.4 Hurtigruten bør gjennomgå sitt sikkerhetsstyringssystem for å sikre at relevante risiko blir håndtert på en tilfredsstillende måte**

Hurtigrutens systemer, rutiner og prosedyrer bør gjennomgås for å sikre at relevante risiko, herunder pandemi, blir håndtert på en tilfredsstillende måte. Dette innebærer at en gjennomgår rutiner for endringsledelse, som vektlegger risikoanalyse som en inngangsverdi ved endring av forutsetninger for operasjon.

Alle relevante prosedyrer, rutiner og styringsdokumenter må løpende gjøres tilgjengelige i Hurtigrutens styringssystem. Som en del av implementeringsprosessen må det tilrettelegges for tilbakemelding fra operasjon og tilstrekkelig tid for opplæring. Opplæringen bør omfatte hele konsernet og sikre kontinuerlig etterlevelse.

### **14.5 Hurtigruten bør tydeliggjøre ansvarsforholdet i organisasjonen**

Hurtigrutens stillingsinstrukser og prosedyrer bør i større grad klarlegge ansvarsforhold i konsernet. Stillinger må gis innhold og funksjon i tråd med konsernstruktur og faktisk organisering. Det bør utarbeides en ansvarsmatrise som tydeliggjør ansvars- og arbeidsfordeling mellom ulike funksjoner.

Hurtigruten bør vurdere å legge et overordnet ansvar for forebygging og regeletterlevelse hos en dedikert compliance-funksjon. Videre bør Hurtigruten vurdere ansettelse av en fast rederilege med et klart definert fag- og personalansvar.

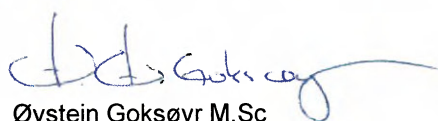
Oslo, 16. september 2020



Jan Fougner  
Partner, Supreme Court Attorney, PhD

Advokatfirmaet Wiersholm AS

[jf@wiersholm.no](mailto:jf@wiersholm.no)



Øystein Goksøyr M.Sc  
Head of Department , Safety Advisory

DNV GL – Maritime

[oystein.goksoyr@dnvgl.com](mailto:oystein.goksoyr@dnvgl.com)



*Vierholm*