

Lofotrådet v/ Vestvågøy kommune

Kommunens rolle under hendelser med cruiseskip

Generell del



Oppdragsnr.: 5170701 Dokumentnr.: LR-CRUISE-01 Versjon: J04
2017-10-02

Oppdragsgiver: Lofotrådet v/ Vestvågøy kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Nils Kaltenborn
Rådgiver: Norconsult AS, Apotekergaten 14, NO-3187 Horten
Oppdragsleder: Kevin H. Medby
Fagansvarlig: Jørn Harald S. Andersen

J04	2017-10-02	Endelig utgave	JSA	KHMe	KHMe
A03	2017-09-19	Bearbeidet etter styringsgruppemøte, intern kvalitetssikring	JSA	KHMe	KHMe
A02	2017-08-01	Utkast til styringsgruppe	JSA	KHMe	KHMe
A01	2017-05-16	Disposisjon	JSA	KHMe	KHMe
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Norge har blitt en stadig mer attraktiv destinasjon for cruiseskip. Reiseliv regnes som en vekstnæring med stort potensial. Det er i dag mange cruiseskip som ferdes langs norskekysten og opp mot Svalbard. Enkelte kan ha flere tusen mennesker ombord. Omfanget av cruiseskip-trafikken forventes å øke med om lag 130% frem til år 2040.

Ulykker med cruiseskip kan forekomme hvor som helst langs kysten og således bli en svært stor belastning for enhver kommune som måtte bli berørt, ikke bare de som har anløp av cruiseskip. Det er usannsynlig at en mindre kommune i dag har nødvendige ressurser for å håndtere en plutselig masse- evakuering. Kommunen har uansett plikt til å bidra etter evne.

En liten og mellomstor kommune vil derfor trenge hjelp fra en rekke aktører til å:

- skaffe overnatting og forpleining,
- å ta hånd om-, og holde oversikt over, et stort antall mennesker,
- ta hånd om døde og skadde,
- utøve psykososial bistand,
- finne løsninger for hjemsending,
- ta hånd om pårørende,
- håndtere media og henvendelser fra pårørende og andre interessenter, og å
- gjennomføre eventuelle minnehøytideligheter

Redningsfasen (liv og helse - ro og orden)

Et sentralt moment ved en slik hendelse er oppfølging når *liv- og helsefare* ikke lenger foreligger.

Redningsoperasjonen for å ivareta liv- og helse vil bli koordinert av hovedredningssentralen (HRS) i samarbeid med en lokal redningssentral (LRS) ledet av politiet.

Det foreligger ingen presis beskrivelse eller kriterier for når denne fasen er avsluttet. I forhold til masse- evakuering av cruiseskip mener Norconsult følgende kriterium bør legges til grunn:

- *Når alle passasjerer er registrert og befinner seg på steder med fullverdig innkvartering, og der videre transport på egen hånd eller i regi av rederi/ forsikringselskap/ reiseselskap er mulig.*

En kommune vil bistå politiet i alle faser i hendelsens forløp.

Etter redningsfasen vil det oppstå utfordringer knyttet til opprettholdelse av lov og orden samt ivaretagelse av de evakueres helse og sikkerhet. Politiet bør derfor også lede dette arbeidet med bistand fra en rekke aktører, herunder kommunene.

Dette er i tråd med det som politiet og andre aktører har gitt innspill på i dette prosjektet.

Tilrådninger - ledelse:

Norconsult tilråder at ved cruiseskiphendelser (masse-evakuering til land), så bør:

- Politiet lede alle beredskapstiltak på land (lov og orden, helse og sikkerhet), herunder
 - a. holde oversikt over passasjerer,
 - b. etablere kontakt med rederi/forsikringsselskap,
 - c. beordre bistand fra sivilforsvaret og andre aktører,
 - d. be berørte kommuner om å klargjøre mottakssentre (idrettshaller, menighetshus mv) for initiell forpleining.
 - e. rekvirere transportkapasitet for lokal transport (pkt b), og for regional transport fra mottakssentre til fullverdig innkvartering (overnattingsbedrifter),
 - f. rekvirere plass i overnattingsbedrifter.

Tilrådninger – regional og kommunal beredskap

Kommunens ansvar vil være sørge for klargjøring av egne ressurser (mottakssentre) i henhold til egen evakueringsplan, og å yte helsehjelp samt bistå politiet så langt som mulig. Norconsult fremmer videre følgende 7 tilrådninger regional og kommunal beredskap:

1. En regional planansvarlig, Fylkesmannen, bør sammen med Fylkeskommunen kartlegge og administrere en transportkapasitet som sikrer fordeling av evakuerte personer fra skadested til et tilstrekkelig antall mottakssentre innen hver region. Dette bør inngå i fylkesROS 2018.
2. Fylkesmannen bør etablere en overordnet beredskapsplan for masse-evakuering og identifisere regionale ressurser, herunder oversikt over transportkapasiteter i fylket (vei, luft og sjø).
3. Beredskapsplanens hovedstrategi bør være rask transport og fordeling av evakuert personell til mottakssentre (registrering, førstehjelp) og videre til fullverdige innkvarteringssteder (overnattingsvirksomheter) slik at beredskapsutfordringene blir håndterbare. Planen bør inneholde en liste over egnede mottakssentre og innkvarteringsaktører i fylket. Planen vil også være relevant for andre hendelser, f.eks. evakuering i forbindelse med ekstremvær, strømbrydd, trusler mv.
4. Det bør i forbindelse med FylkesROS 2018 utredes om noen kommuner bør utpekes som interkommunal koordinator for operativ håndtering av cruiseskip hendelser. Fylkesmannen bør kunne bistå disse kommunene med 2. linje støtte under hendelser.
5. Fylkesmannens overordnede beredskapsplan bør beskrive et økonomistyringssystem slik at praksis med å registrere disse blir lik uavhengig av kommune
6. Kommunene bør utarbeide egen beredskapsplan/tiltakskort for evakuering som sammen med Fylkesmannens overordnede beredskapsplan fungerer som en helhet.
7. Beredskapsplanene (Fylkesmannen og kommunene) bør prøves ut gjennom øvelser.

Enhetlig Ledelsessystem (ELS) jf. kap 5.1 bør legges til grunn ved denne planleggingen.

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn	6
1.2	Om cruiseskip virksomhet i Norge	6
1.3	Storulykker og dimensjonering av beredskap	7
2	Rammer for analysen	8
2.1	Mål og oppdragsbeskrivelse	8
2.2	Forutsetninger og avgrensninger	8
2.3	Styrende dokumenter og underlag	8
2.4	Styringsgruppe	9
3	Scenarier	10
3.1	Potensialet for en cruiseskipulykke i Norge	10
3.2	Scenarier representative for kommunens utfordringer	10
4	Ansvar, organisering og kapasitet	12
4.1	Organisering av beredskap mot cruiseskipulykker	12
4.2	Aktører, roller og oppgaver	12
4.3	Dialogmøter	16
4.4	Tilgjengelige ressurser	18
4.4.1	Behov målt opp mot tilgjengelige kommunale ressurser - gap	18
4.5	Liv og redning vs. etterfølgende faser	20
5	Konklusjon og tilrådninger	22
5.1	Tilrådning om organisering	22
5.2	Tilrådning om ressurser	23
5.3	Tilrådning om kompetanse og øvelser	23
	Vedlegg A – Erfaringer	24
	Vedlegg B – Eksempel på cruiseskip beredskap	26

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Norge har blitt en stadig mer attraktiv destinasjon for cruiseskip. Reiseliv regnes som en vekstnæring med stort potensial. Det er i dag mange cruiseskip som ferdes langs Norges kyst og opp mot Svalbard. Enkelte kan ha flere tusen mennesker ombord.

Ulykker med cruiseskip kan forekomme hvor som helst langs kysten og således bli en svært stor belastning for enhver kommune som måtte bli berørt, ikke bare de som har anløp av cruiseskip. Det er usannsynlig at en mindre kommune i dag har nødvendige ressurser for å håndtere en plutselig masse-
evakuering. Kommunen har uansett plikt til å bidra etter evne.

En liten og mellomstor kommune vil derfor trenge hjelp fra en rekke aktører til å:

- skaffe overnatting og forpleining,
- å ta hånd om-, og holde oversikt over, et stort antall mennesker,
- ta hånd om døde og skadde,
- utøve psykososial bistand,
- finne løsninger for hjemsending,
- ta hånd om pårørende,
- håndtere media og henvendelser fra pårørende og andre interessenter, og å
- gjennomføre eventuelle minnehøytideligheter

1.2 Om cruiseskip virksomhet i Norge

I Stortingsmelding nr. 35 (2015-2016) På rett kurs, omtales cruiseskip trafikken i norske farvann. Disse fartøyene tilbakela tilsammen om lag 700 000 nm seilingsdistanse i 2013 (figur 3.2 side 22) der aktiviteten omtales slik: *"Cruiseskip har et annet seilingsmønster enn bilferjer og hurtigbåter. Det er Vestlandet som har den største andelen utseilt distanse, men Svalbard har også en betydelig andel på 18 prosent av den totale cruisetrafikken".*

Når det gjelder den fremtidige situasjonen, forventes årlig tilbakelagt distanse å bli mer enn doblet frem til år 2040 (figur 3.5 side 24). Situasjonen omtales slik: *"Cruiseskiptrafikken forventes å øke betydelig, med 130 prosent økning i utseilt distanse. Cruisetrafikken til Norge har vært i vekst i lengre tid. På globalt nivå er det anslått en betydelig vekst i turistnæringen generelt, og innenfor cruisenæringen spesielt. Den utseilte distansen for øvrige passasjerskip antas å øke med 25 prosent."*

Når det gjelder risiko for cruiseskip havari, skriver Stortingsmeldingen følgende på side 30; *"Prognosen tilsier en ulykke omtrent hvert 50. år med cruiseskip. Vestlandet har høyest forventet ulykkesfrekvens for denne fartøystypen, men Oslofjorden og Svalbard har også betydelig trafikk med cruiseskip. Selv om sannsynligheten for en ulykke med et cruiseskip er beregnet å være lavere enn for en rekke andre fartøystyper, er det viktig med forebyggende tiltak rettet mot cruiseskip. Det skyldes at ulykker med cruiseskip kan ha store konsekvenser med hensyn til tap av menneskeliv (...) Det forventes en betydelig økning i utseilt distanse for cruiseskip, og dette innebærer økt fare for ulykker med tap av mange menneskeliv."*

Denne utredningen fokuserer på forventet forløp når hendelsen har inntruffet, og den fokuserer i hovedsak på hendelsene fra kommunens perspektiv.

1.3 Storulykker og dimensjonering av beredskap

Storulykker kjennetegnes av svært lav sannsynlighet med tilhørende svært store konsekvenser. Slike hendelser vil storsamfunnet stort regne som risikomessig akseptable. En propanbil kan eksplodere i en by, eller to passasjerfly kan kolliderer i luften. Likevel aksepterer vi både farlig-gods transport og reiser med fly, - selv når vi vet at beredskapstiltak er utilstrekkelig eller fysisk umulig.

Derfor er det vanlig praksis å ikke dimensjonere beredskap mot storulykker, eller "verst tenkelige hendelser", men mot hendelser som med *rimelig sannsynlighet* kan inntreffe. Et annet viktig prinsipp er at vi ikke planlegger beredskap for to uavhengige og sammenfallende hendelser, for eksempel en farlig-gods hendelse og flyhavari samtidig i samme område.

Hva så med cruiseskiphendelser som medfører masse-evakuering til land? Er ikke dette en storulykke det er urimelig å dimensjonere beredskap mot?

Aktivitetsnivået på cruiseskip virksomheten øker

En 130% økning av cruiseskiptrafikken frem til 2040 betyr ikke nødvendigvis en tilsvarende stor økning av sannsynlighet for en hendelse siden kvalitet på skipene og navigasjonsløsninger blir bedre. Men når Stortingsmeldingen angir at hendelser med cruiseskip har en 2% årlig sannsynlighet (50-års hendelse), kan det argumenteres for at en slik hendelse i fremtiden vil bli såpass sannsynlig at den ikke lenger kan betraktes som *urimelig* å ta hensyn til i beredskapsplanlegging.

Når risikoen vurderes nasjonalt, tenderer altså dette i retning av at en masse-evakuering av cruiseskip bør regnes blant de scenariene den nasjonale beredskapen bør ta høyde for i sin planlegging.

Et momentant stort behov for handling

Et annet forhold er at masse-evakuering av cruiseskip representerer unike beredskapsmessige utfordringer. Mest karakteristisk er det plutselige behovet for betydelig beredskapsinnsats, kombinert med uforutsigbar lokalisering av hendelsen. Dette gjør det urealistisk å pålegge rederi og transportør å besørge nødvendige ressurser. Det er de som befinner seg i umiddelbar nærhet som må trå til.

Allmenheten vil trolig heller ikke akseptere at et stort antall personer som har *reddet seg trygt i land* utsettes for sekundærfare på grunn av manglende ledelse, organisering og ressurser. Cruiseskip aktivitet er dessuten ikke lenger en sommeraktivitet. Beredskapsutfordringene og fare for følgehendelser vil bli betydelig større dersom en plutselig evakuering inntreffer i kaldt vær.

Dimensjonering av beredskap

Å dimensjonere beredskap innebærer å identifisere ansvar, organisering, kompetanse og ressurser til å håndtere et spesifisert scenario. Dette kan utføres på ulike nivå, f.eks. en dimensjonerende hendelse for en brann og redningsenhet på en flyplass, til dimensjonerende hendelser for en interkommunal brann og redningstjeneste.

For hendelser som er større enn den dimensjonerende, skal man håndtere den etter beste evne *basert på den organiseringen og ressursene man rår over*. Et eksempel på dette er brann i høyhus, der man dimensjonerer for å slukke en brann avgrenset til en etasje, ikke at hele huset er overtent (London 2017).

Markedsført og planlagt aktivitet vs. tilfeldig rammet kommune?

En kommune som har en planlagt og markedsført cruiseskipaktivitet vil oppleve høyere forventninger til beredskap enn en kommune som mer tilfeldig rammes av en slik hendelse. Vår henvendelse til slike kommuner (vedlegg 1) viser et behov for bedre avklaring av ansvar og forventninger, og med en generell oppfatning av at "skipene holder høy kvalitet" og rederiene har et solid apparat for passasjer håndtering.

2 Rammer for analysen

2.1 Mål og oppdragsbeskrivelse

Norconsult og Lofotrådet har etablert følgende omforent mål for analysens generelle del:

- Det skal utredes hvilke spesifikke oppgaver en kommune vil stå overfor ved representative store cruiseskiphendelser (scenarier), og hvilken bistand den trenger for å kunne operativt håndtere hendelsens ulike faser.

Hvilke økonomiske konsekvenser en cruiseskipsulykke vil kunne få for kommunen skal også belyses, samt hvordan myndighet, oppgaver og økonomisk ansvar bør fordeles mellom de ulike parter - fra ulykken inntreffer frem til alle oppgaver er løst. Omtale av selve redningsaksjonen til havs står ikke sentralt, men skal bidra til å beskrive et helhetsbilde.

Prosjektet er todelt;

1. Først foretas en generell kartlegging av utfordringer og oppgaver som kommunene vil møte ved slike hendelser vurdert opp mot faktisk operativ kapasitet (gap).
2. Dernest skal del 2 omhandle situasjonen i Lofoten. Med grunnlag i rapporten skal det eventuelt gjennomføres en øvelse. Det skal opprettes en egen lokal styringsgruppe for dette arbeidet.

2.2 Forutsetninger og avgrensninger

Arbeidet er gjennomført med følgende forutsetninger og avgrensninger:

- Utredningen fokuserer primært på kommunens rolle.
- Den tar utgangspunkt i dagens lover, forskrifter og beredskapsordninger.

2.3 Styrende dokumenter og underlag

Følgende styrende dokumenter er lagt til grunn:

- Prosjektbeskrivelse, cruiseskip utredning, Lofotrådet

Følgende dokumentasjonsunderlag er benyttet:

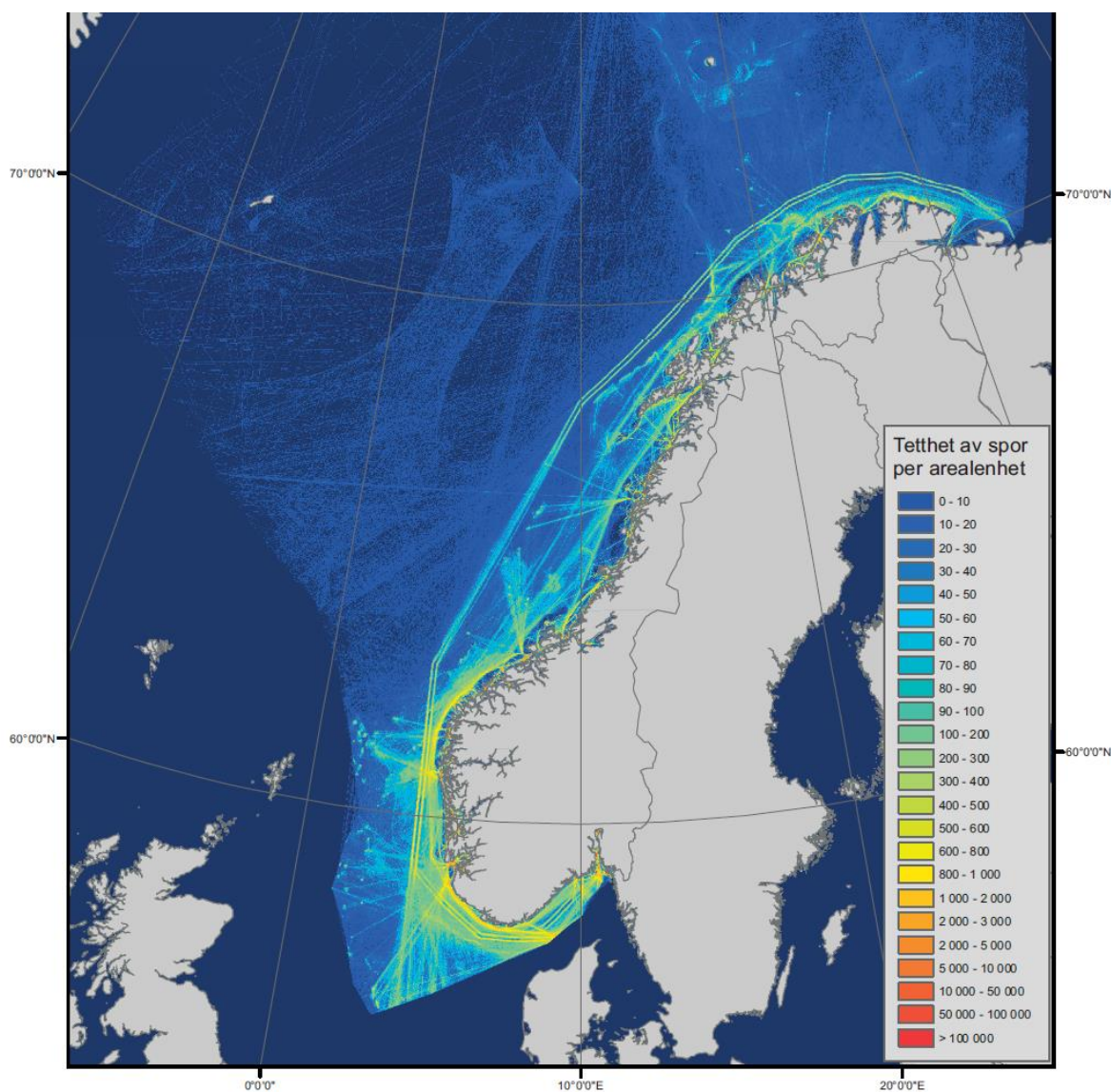
- Stortingsmelding nr. 35 (2015-2016) *På rett kurs (Samferdselsdepartementet)*
- Stortingsmelding nr. 14 (2004-2005) *På den sikre siden*
- SARiNOR Samlerapport 2016 (Maritimt Forum Nord, november 2016)
- FylkesROS Nordland 2015 (Fylkesmannen i Nordland)
- SkagEX11, Evaluation Report 2012 (DSB, MSB og Beredskapsstyrelsen)
- Oppgaver og samarbeid ved skipsulykker, Justis- og politidep. 1997
- Cruise ship shore-side response plan - City and Borough of Juneau, Alaska, USA (2004)
- Nasjonal veileder for helsetjenestens organisering på skadested, Helsedirektoratet, 2016
- Politiets beredskapssystem Del I (PBS I)
- Nasjonalt risikobilde, DSB, 2014
- Rapport fra 22. juli-kommisjonen. NOU 2012:14
- Ulykkesrapporter – Costa Concordia, Scandinavian star mv

2.4 Styringsgruppe

Styringsgruppen utgjøre en ressursgruppe som diskuterte og tok stilling til de forslag som ble lagt fram fra Norconsult og fra prosjektleder. Deltakerne som inngikk i styringsgruppen ga faglige råd og innspill på sine fag- og ansvarsområder. Oppstartsmøtet ble avholdt 8. februar 2017 hos Fylkesmannen i Bodø. Det ble i tillegg avholdt et møte med gruppen i august 2017 hvor utkast til rapport ble diskutert.

Følgende organisasjoner deltok i styringsgruppen under ledelse av prosjektleder Nils Kaltenborn:

- Kystverket
- DSB/Sivilforsvaret
- Hovedredningssentralen
- Politiet
- Helsevesenet - Sykehuset i Nordland
- Nord universitet
- Fylkesmannen i Nordland



Figur 1 - Tetthetsplott av all skipstrafikk i norske farvann 2013 (AIS data). Kilde: Kystverket, St.Meld. 35 (2015-2016) På rett kurs, side 23

3 Scenarier

3.1 Potensialet for en cruiseskipulykke i Norge

De store cruise fartøylene som representerer utfordringer for kommuner i en beredskapsituasjon, betjener kjøpekraftige kunder med store forventninger til kvalitet. Virksomheten er også svært sensitiv til tap av omdømme, og hendelser er derfor en betydelig trussel for tap av markedsandeler. Den høye standarden, spesielt for store cruiseskip, gjenspeiles av Kystverkets estimat om i gjennomsnitt en alvorlig hendelse pr. 50 år i norske farvann. De tekniske kravene til denne type skip (klassifikasjon) er også strenge, med betydelig redundans i tekniske systemer og evne til å bekjempe hendelser.

Tekniske nyvinninger (navigasjonsutstyr, fremdriftssystemer mv) og strengere krav vil kompensere noe for den forventede doblingen av cruiseskip trafikken i Norge frem mot 2040. Likevel vil det alltid være et storulykkepotensial ved cruiseskip virksomheten som samfunnet, og spesielt kystkommuner, bør ta innover seg og reflektere over når beredskapsbehov utredes.

Mens samfunnet i forhold til akutt oljeforurensning har et godt etablert statlig, kommunalt og privat regime for beredskap, finnes ingen tilsvarende ordninger for cruiseskiphendelser når selve redningsfasen på havet er tilbakelagt.

Enkelte små havner opplever at kapasiteten for cruiseskip anløp er mindre enn etterspørselen. Flom i Aurland kommune, Sogn og Fjordane, hadde om lag 1,4 millioner turister i 2016. Administrerende direktør i Fjord Norge sier til NRK i mai 2017 at enkelte eksklusive rederi nå unngår Geiranger og Flom på den mest intense tiden av året.

3.2 Scenarier representative for kommunens utfordringer

Noen kommuner har anløp av cruiseskip, mens andre opplever at fartøylene seiler langs kommunens kystlinje. Ved anløp, er det normalt at passasjerene bor på fartøylene og bare foretar korte besøk i land. Derfor vil også kommuner med regulære anløp, eller med gode havnefasiliteter, oppleve utfordringer dersom et cruise fartøy plutselig må evakueres.

Med unntak av de største byene, må det påregnes betydelige utfordringer dersom et større cruiseskip opplever en alvorlig hendelse med behov for assistanse fra offentlige tjenester i land.

Scenario A: Akutt masse-evakuering fra cruiseskip direkte til land

Selv om en kaptein i utgangspunktet ikke vil velge en rask evakuering til land, kan det være situasjoner der dette må velges.

Årsaker:

Gasslekkasje, brann som eskalerer, trussel/sabotasje.

Unik utfordring for kommunen:

Kulde, masse-evakuering til ett geografisk sted i en kommune.

Scenario - tidslinje:

- Vinter, kuldegrader, sterk bris, kl: 02:00
- HRS får via kystradio beskjed om et akutt evalueringsbehov.
- Skip går til nærmeste egnede havn i en liten kommune
- Havnen får beskjed av politiet (LRS) om ankomststed og -tid.

- Kommunens kriseledelse varsles.
- Skipet legger til kai kl. 03:00 (1 time etter første varsel)
- 3500 personer går i land (stor variasjon i alder, bekledning mv)
- Havnens bygninger kan gi umiddelbart ly for været til halvparten av passasjerene

Dette scenarioet karakteriseres av et umiddelbart, akutt behov for sikkert oppholdssted beskyttet for vær og kulde. Det vil ikke være tid til store ressurser utenfra for å dekke dette behovet, som må løses av lokale aktører med lokale eller regionale ressurser. Scenarioet er også karakterisert av at alle involverte er uskadet, men av ulik alder, helsetilstand (avhengighet av medisiner), bekledning mv. Det legges til grunn at alle må på land på kort varsel med begrenset mulighet til å ta med seg eiendeler.

Situasjonen utløser:

- Et akutt behov for ledelse på stedet
- Transport til egnede lokaliteter
- Registrering
- Forpleining

Scenario B: Havari i skjærgården

Årsaker: Feilnavigasjon eller styring/framdrift havari med grunnstøting, vanninntrenging.

Unik utfordring for kommunen: Hypotermi, masse-evakuering spredt til flere geografiske områder på tvers av kommunegrenser, håndtering av skadde og omkomne.

Scenario - tidslinje:

- Tidlig høst, +20C, stiv kuling, kl. 22:30
- HRS får beskjed om grunnstøting i skjærgården
- Det konstateres at skipet tar inn vann
- Kaptein beordrer umiddelbar evakuering
- HRS varsler politidistriktet og berørt kommune
- Om lag 500 passasjerer og mannskaper er igjen i båten og trenger evakuering ved hjelp av helikopter eller andre fartøyer.
- 20 livbåter i skjærgården med totalt 2800 personer
- Lokalbefolkningen hjelper båtene til nærmeste brygge
- Etter en time er situasjonen slik:

Politi etablerer LRS, kommunehelsetjenesten og frivillige arbeider med å gi akuttmedisinsk hjelp og å evakuere mens HRS mobiliserer regionale og nasjonale ressurser frem til området.

- - - -

Begge scenarioene vil være spesielt krevende for øysamfunn/kommuner som ikke har kapasitet til å fordele de evakuerte til egnede overnattingsfaciliteter og transportknutepunkt. For disse vil det være nødvendig med planer for innkvartering i idrettshaller, skoler el.l. med tilhørende behov for materiell (madrasser, tepper mm).

I et slikt tilfelle bør hendelsen bli definert som en redningsaksjon under ledelse av HRS/LRS så lenge de evakuerte ikke har fullverdig innkvartering jf. anbefalt definisjon kap. 4.5 pkt. 2)

4 Ansvar, organisering og kapasitet

4.1 Organisering av beredskap mot cruiseskipulykker

Prinsipper for samfunnssikkerhet

Det nasjonale samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet er basert på prinsippene om ansvar, nærhet og likhet. Disse prinsippene ble introdusert i St.meld. nr. 17 (2001–2002) *Samfunnssikkerhet – veien til et mindre sårbart samfunn*. Prinsippene har vist seg hensiktsmessige, men formidler i for liten grad nødvendigheten av godt samvirke mellom de ulike ansvarlige aktørene, dvs. behovet for å se samfunnets totale ressurser i sammenheng. Erfaringer fra en rekke hendelser og øvelser de senere årene har vist betydningen av at alle aktører må samvirke for at kriser skal håndteres best mulig. Det er også reist kritikk fra forskerhold om at man i for liten grad fremhever kravet til godt samvirke mellom ulike aktører. For å sikre en bedre organisering av samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet, har regjeringen derfor bestemt at *samvirkeprinsippet* skal bygges inn som et bærende element på linje med allerede eksisterende prinsipper.

Ansvarsprinsippet betyr at den myndighet, virksomhet eller etat som til daglig har ansvaret for et område, også har ansvaret for nødvendige beredskapsforberedelser og for den utøvende tjeneste ved kriser og katastrofer. Dette ansvaret omfatter også å planlegge hvordan funksjoner innenfor eget ansvarsområde skal kunne opprettholdes og videreføres dersom det inntreffer en ekstraordinær hendelse.

Likhetsprinsippet betyr at den organisasjon man opererer med under kriser skal være mest mulig lik den organisasjon man har til daglig. Likhetsprinsippet er en utdyping av ansvarsprinsippet, nemlig en understreking av at ansvarsforholdene internt i virksomheter/organisasjoner, og mellom virksomheter/organisasjoner, ikke skal endres i forbindelse med krisehåndtering.

Nærhetsprinsippet innebærer at kriser organisatorisk skal håndteres på et lavest mulig nivå. Den som har størst nærhet til krisen, vil vanligvis være den som har best forutsetninger for å forstå situasjonen og dermed er best egnet til å håndtere den. Nærhetsprinsippet må også sees i sammenheng med ansvarsprinsippet. En krise innenfor en kommunes- eller virksomhets ansvarsområde er det i utgangspunktet kommunens- eller virksomhetens ansvar å håndtere. Nærhetsprinsippet gjelder ikke ved sikkerhetspolitiske kriser.

Samvirkeprinsippet stiller krav til at myndighet, virksomhet eller etat har et selvstendig ansvar for å sikre et best mulig samvirke med relevante aktører og virksomheter i arbeidet med forebygging, beredskap og krisehåndtering.

4.2 Aktører, roller og oppgaver

Redningstjenesten v/HRS

Redningstjeneste er definert som den offentlig organiserte virksomheten som utøves ved øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som krever koordinering. Redningstjenesten utgjøres ikke av én organisasjon, men er en funksjon av flere. Redningstjenesten utøves gjennom et samvirke mellom offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper som har egne ressurser.

Hovedredningssentralen (HRS) har det overordnede ansvaret ved redningsaksjoner. Koordinering av hendelser skjer enten direkte fra HRS eller gjennom oppdrag til lokale redningssentraler (LRS). Det er én LRS i hvert politidistrikt samt hos Sysselmannen på Svalbard.

Norsk redningstjenestes ansvarsområde strekker seg til Nordpolen (90 grader nord), samt til 35 grader øst (grensen mot russisk ansvarsområde). Det dekker Fastlands-Norge og Svalbard samt sjø- og luftområder fastsatt i internasjonale konvensjoner. Området er avgrenset i sør lags 57° N (Skagerrak). Vestøst-aksen går fra Greenwich-meridianen til nesten 32° Ø utenfor Varanger, med en viss tillempling i Nordsjøen på grunn av petroleumsvirksomheten.

Normalt koordinerer og leder HRS all sjø- og flyredning direkte, mens landredning normalt koordineres av de lokale redningssentralene. Inntil HRS treffer en annen bestemmelse, leder og koordinerer LRS redningsaksjoner i eget distrikt. HRS' sentrale oppgaver er mottak av nødmeldinger, situasjonsvurdering, iverksettelse av tiltak og ledelse av en påfølgende redningsaksjon. Redningsledelsen består av representanter fra Forsvaret, Avinor, Helsedirektoratet, DSB, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Luftfartstilsynet, FORF, Redningsselskapet, Telenor Maritim Radio, Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet og er ledet av Politimestrene i henholdsvis Nordland og Sør-Vest Politidistrikt.

Politiet – Lokal Redningssentral (LRS)

Med lokal redningssentral menes ledelses- og koordineringsapparat som iverksettes i politidistriktet under en redningsaksjon.

I henhold til Nasjonal veileder for helsetjenestens organisering på skadested (Helsedirektoratet 2016) og Politiets beredskapssystem Del I (PBS I), bør cruiseskiphendelsene (masse-evakuering) der ro, orden og helse er truet, bli regnet som en *ekstraordinær hendelse*.

I PBS I omtales dette slik:

- *En ekstraordinær hendelse er en hendelse som er så omfattende eller alvorlig at politiet må organisere, lede og benytte sine ressurser på en annen måte enn ved ordinær organisering. Eksempler kan være (...) hendelse som innebærer **alvorlig belastning** på samfunnet*

Det er viktig å merke seg at PBS I dokumentet på 228 sider ikke nevner *cruisevirksomhet* spesifikt.

Politiets operasjonssentral ivaretar funksjonen som lokal redningssentral (LRS) på døgnbasis. LRS har ansvar for å lede og koordinere redningsaksjoner i eget distrikt, med mindre Hovedredningssentralen (HRS) treffer en annen bestemmelse.

Med eget distrikt menes land- og eventuelt sjøområdet innenfor politidistriktet. LRS leder normalt alle redningsaksjoner på land, mens HRS normalt leder alle redningsaksjoner på sjøen. Uansett ledelse skal HRS og LRS samhandle og bistå hverandre.

Ved ekstraordinære hendelser vil berørte politimestre nedsette en stab bestående av en stabssjef og inntil 7 funksjoner (benevnes P1 til P7). Funksjonene har betegnelsene *personell (P1)*, *etterretning (P2)*, *operasjon (P3)*, *logistikk (P4)*, *informasjon (P5)*, *juridisk (P6)*, *<oppgaveavhengig funksjon> (P7)*.

Politiet har ansvaret for å iverksette og organisere redningsinnsats. Redningstjeneste, dvs. ivaretagelse av liv og helse, vil være en prioritert oppgave for nødetatene selv om de i det daglige utfører andre oppgaver. Politiet har ansvar for å organisere, lede og koordinere arbeidet i innsatsområdet **på land**.

Når det gjelder ulykker som ikke er redningstjeneste, står det i PBS I i kap 6.5 at " *Selv om andre aktører har primæransvaret for dette beredskapsområdet, tilsier erfaring at det gjerne er politiet, med den ovenfor nevnte fullmakten i politiloven, som må håndtere en slik hendelse i innledningsfasen*".

Helsetjenesten

Helsetjenesten har en representant i redningsledelsen og i tillegg vil representanter fra helsetjenesten kunne inngå som rådgivere på forskjellige nivå.

Helsetjenesten i Norge er organisert i to forvaltningsnivåer: 1: Kommunene har ansvar for primærhelsetjenester (bl.a. legevakt, legevaktsentral, kriseteam). 2: Helseforetakene har ansvar for spesialisthelsetjenester (bl.a. sykehus, bil-, båt- og luftambulans og AMK-sentraler).

Det er lokal AMK-sentral og LVS (Legevakt sentral) - altså de som dekker det geografiske området hvor en hendelse har inntruffet - som har ansvaret for å mobilisere ressurser og iverksette helsetjenestens innsats ved ulykker eller andre hendelser. Det er politiets ansvar å iverksette, lede og organisere redningsinnsats der menneskers liv og helse er truet

I *Nasjonal veileder for helsetjenestens organisering på skadested (2016)*, heter det at ivaretagelse av akutte psykososiale tiltak er en viktig del av kommunenes helseberedskap. Det står videre at politiet skal føre oversikt over savnede og omkomne, og har ansvar for registrering av alle berørte ved ekstraordinære hendelser. Slik registrering vil ikke nødvendigvis utføres komplett i innsatsområdet og må ikke være til hinder for rask evakuering av pasienter til medisinsk behandling.

I en krise- eller katastrofesituasjon skal helsepersonell oppgi navn på pasienter som er ivaretatt av helsetjenesten til politiet for at disse skal få oversikt over savnede og ikke binde opp ressurser til leting etter personer som allerede er funnet. Dette muliggjør at politiet kan henvende seg til sykehus eller legevakt for å få oversikt over savnede og omkomne også etter at pasienter er evakuert fra et skadested.

Vedrørende uskadde, skriver veiledningen: I tillegg til de som er alvorlig skadet, vil det normalt være et (langt) større antall fysisk uskadde som trenger ivaretagelse. Det bør settes av noe ressurser også til dette arbeidet. Medisinske og ressursmessige vurderinger gjør også at det ikke nødvendigvis er slik at alle de alvorligst skadde transporteres først ut fra innsatsområdet. Lett skadde og uskadde transporteres ofte med buss, mannskapsbiler og annet.

Kommunene

I Politiets beredskapssystem (PBS I) står det i kapittel 5 at "Det følger av de etablerte prinsippene om ansvar, likhet og nærhet at kommunen ofte har primæransvaret for å håndtere ulykker som ikke er redningstjeneste". Det er grunn til å tro at en evakuering av personer fra et cruiseskip er en slik hendelse.

I St. Meld. nr. 29 (2011–2012) *Samfunnssikkerhet* fremheves at kommunene utgjør en av bærebjelkene i samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet. Alle uønskede hendelser har en lokal tilhørighet som stiller lokalsamfunnet overfor store utfordringer. En rekke oppgaver er lagt til kommunene for å sikre god oversikt over risiko og sårbarhet, godt forebyggende arbeid og nødvendig beredskap og håndterings-evne. Kommunene skal iverksette tiltak for å beskytte befolkningen og sørge for å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner under kriser og katastrofer. En god kommunal beredskap er en grunnleggende forutsetning også for nasjonal beredskap.

Kommunen har et generelt og grunnleggende ansvar for ivaretagelse av befolkningens sikkerhet og trygghet innenfor sitt geografiske område. Den utgjør det lokale fundamentet i den nasjonale beredskapen og er derfor en sentral aktør i samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet. Samtidig som kommunen skal kunne håndtere en krise, skal den også opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og tjenester, blant annet innenfor liv og helse.

I 2010 ble kommunene pålagt en *generell beredskapsplikt* gjennom sivilbeskyttelsesloven¹ med tilhørende forskrift om kommunal beredskapsplikt. Den kommunale beredskapsplikten pålegger kommunene selv å ta ansvar for systematisk, kontinuerlig og kvalitetsmessig godt arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, og vurdere behovet for beredskapsforberedelser. I tillegg er det beredskapskrav etter flere spesiallover, for eksempel *Lov om helsemessig og sosial beredskap* (helseberedskapsloven), *Brann- og eksplosjonsloven*, *Folkehelseloven*, *Helse- og omsorgstjenesteloven*, *Smittevernloven* og *Forurensningsloven*.

¹ lov 25. juni 2010 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivilbeskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (sivilbeskyttelsesloven).

Beredskapspliktene innebærer at kommunene blant annet skal:

- ha beredskapsplaner inkludert organisert kriseledelse og informasjonsplan og utpekt alternative lokaler for kriseledelsen
- delta i IUA (Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning)
- samarbeide og samordne seg med relevante offentlige og private aktører, for eksempel gjennom kommunalt beredskapsråd, som ledes av ordføreren, hvor ulike beredskapsetater er representert
- ha oversikt over tilgjengelige ressurser de selv disponerer, tilgjengelige ressurser hos andre aktører og inngå nødvendige avtaler om bistand under kriser
- gjennomføre øvelser i samarbeid med relevante beredskapsetater
- gi bistand ved evakuering
- ta hånd om evakuerte og pårørende etter anmodning fra politiet ved å drifte evakuerte- og pårørendesenter (EPS)
- ha etablert kriseteam
- ha ansvar for helsetjenester som legevakt, og følger opp personer med mindre skader
- gi informasjon til publikum/media
- rapportere til Fylkesmannen ved hendelser

For at kommunen skal være forberedt på å håndtere uønskede hendelser, skal det utarbeides en overordnet beredskapsplan (jf. forskrift § 4)². Den skal blant annet inneholde plan for kommunal kriseledelse. Kommunen skal i planen avklare hvem som skal gjøre hva, når og hvordan, herunder hvordan kriseledelsen skal være bemannet. Kommunal kriseledelse er en kjernegruppe bestående av representanter for politisk og administrativ ledelse i kommunen. Hvor stor kriseledelsen skal være, avgjør kommunen selv. Politisk ledelse er ordføreren. Administrativ ledelse er rådmann og ofte rådmannens ledergruppe (kommunalsjefer og/eller etats-/fagsjefer jf. kommunens organisering). Dette innebærer altså at også operative nøkkelpersoner inngår i kriseledelsen. Det kan være brannsjefen eller en representant for brann- og redningsvesen.

Kommunalt beredskapsråd er et forum for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Beredskapsrådet består av personer fra politisk og administrativ ledelse i kommunen og lokale/regionale representanter fra sentrale eksterne samarbeidsetater. Ordføreren er leder av beredskapsrådet. Eksterne aktører er for eksempel politiet, Sivilforsvaret, frivillige organisasjoner, Mattilsynet, lokalradioen, handelsstanden, dam-eier, eiere av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner, som for eksempel kraftselskaper, teleselskaper og Statens vegvesen.

Fylkesmannen

Fylkesmannen har ansvar for regional samordning mellom kommunale og statlige ressurser ved kriser i fred. Fylkesmannen skal også søke å avklare hvilket organ som skal ha ansvaret for håndteringen i situasjoner der politiet eller andre etater ikke aksjonerer. Fylkesmannens samordningsansvar oppstår ikke automatisk, men besluttes av Fylkesmannen dersom aktørene ikke klarer å håndtere situasjonen alene. I retningslinjene til Fylkesmannen om samordningsansvar heter det: *Ved akutt fare for liv og helse er den nødvendige samordningen ivare tatt gjennom den offentlig organiserte redningstjenesten, som kan tre i funksjon etter beslutning av politimester eller hovedredningssentral.*

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap med Sivilforsvaret

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) skal ha oversikt over risiko og sårbarhet i samfunnet. Videre skal DSB være pådriver i arbeidet med å forebygge ulykker, kriser og andre uønskede hendelser, og skal sørge for god beredskap og effektiv ulykkes- og krisehåndtering. DSB er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet. Ansvarsområdene til DSB er forholdsvis omfattende og

² Forskrift om kommunal beredskapsplikt

gjelder blant annet nasjonal, regional og lokal sikkerhet og beredskap, tilby operativ støtte under kriser innenfor samordning, forsterkning og faglig rådgivning og kritisk telekommunikasjons-infrastruktur for nød- og beredskapsaktører.

Sivilforsvaret

Sivilforsvaret er underlagt DSB og er inndelt i 20 distrikt, ett beredskaps- og kompetansesenter og ett sentrallager. Hvert sivilforsvarsdistrikt er ledet av en distriktssjef. Distriktskontorene har den operative og administrative ledelsen av sivilforsvarsressursene innenfor sine området. De har ansvaret for å rekruttere og øve tjenestepliktige mannskaper, håndtere materiell og organisere stab for ledelse av avdelingene når Sivilforsvaret er i innsats. Sivilforsvaret har en styrke på 8 000 tjenestepliktige menn og kvinner, fordelt på lokale avdelinger som blir øvd regelmessig.

Sivilforsvaret er en statlig forsterkningsressurs for nød- og beredskapssetatene ved håndtering av uønskede hendelser. Sivilforsvaret

- har kompetanse, er organisert og utstyrt for å gi operativ støtte til nød- og beredskapssetatene
- gir opplæring innen beredskap og redning for egne mannskaper og andre beredskapsaktører
- inngår i atomulykkesberedskapen, og utgjør en viktig del av landets målenettverk
- driver en landsomfattende tjeneste for varsling av befolkningen ved overhengende fare
- ivaretar viktige oppgaver i tilfelle krig
- forvalter på vegne av DSB konsepter for hjelpearbeid ved humanitære katastrofer i andre land

Forskrift om rekvisisjon av fast eiendom mv. for håndtering av Sivilforsvarets oppgaver (FOR-2017-05-10-577) gjelder også ved uønskede hendelser i fredstid. Her gis rekvisisjons-myndighet direkte til Sivilforsvaret ved distriktssjefer dersom hendelsen er tidskritisk. Slik rekvisisjon omfatter fast eiendom, løsøre og rettigheter, herunder transportmidler.

4.3 Dialogmøter

Gjennom prosjektets innledende fase ble det identifisert et behov for nærmere dialog med enkelte aktører innen dette området. Det ble derfor avholdt møter mellom prosjektet og DSB/ Sivilforsvaret, Norges rederiforbund og forsikringsselskapet SKULD. I møtene deltok prosjektets leder og Norconsult.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Sivilforsvaret

Det ble avholdt et møte med mellom DSB v/ Sivilforsvarsavdelingen den 5. april 2017. Møte ble avholdt for å diskutere Sivilforsvarets muligheter for bistand til kommunene ved denne type hendelser, samt DSBs involvering i en slik stor hendelse.

DSB og Sivilforsvaret syntes cruisebåt-prosjektet er interessant og at en cruiseskipsulykke ville bli behandlet som en nasjonal krise. Staten vil ta ansvaret for redningsfasen. Da vil offentlige etater bærer egne kostnader og ressurspådraget koordineres av den som leder redningsaksjonen (HRS/LRS). Ved en så omfattende hendelse, vil alle nasjonale (og evt. internasjonale) ressurser bli vurdert involvert. Dette vil gjelde så lenge aktivitetene er definert som en redningsoperasjon.

Fra sentralt hold ønsker ikke Sivilforsvaret å kvantifisere sitt bidrag inn i slike scenarier, men viser til senere konkrete vurderinger av stedfestede scenarier og at dialog mot berørt sivilforsvarsdistrikt(er) er viktig. På generelt grunnlag vil bistand til organisering og administrasjon av logistikk være det mest unike bidraget fra Sivilforsvaret (uniformert og tydelig ledelse). Ved store hendelser som dette, vil rednings- og nødetatene styre forløpet og anmodning om ressurser. Sivilforsvaret vil sette stab på nasjonalt nivå for å sikre at de kan bidra mest mulig optimalt - lokalt, regionalt og nasjonalt.

Norges rederiforbund (NR)

Det ble avholdt et møte med Norges Rederiforbund 6. april 2017, formålet med møtet var å bli orientert om Norges Rederiforbunds (NR) beredskapsordning.

Rederiforbundet, på samme måte som HRS og Kystverket, har oversikten over skip som til enhver tid seiler langs norske kysten og ellers i verden ved hjelp av AIS. NRs beredskapsorganisasjon kan kontaktes for å få oversikt over kapasiteter i skip som kan bidra med frakt av personer. Skip i nærheten av en hendelsen kan også kontaktes direkte og anmodes om å bistå.

NRs beredskapsordning er todelt; En beredskapsfunksjon som primært er en støttefunksjon for medlemmer (særlig for skip i utenriksfart). Den andre delen er en myndighetspålagt oppgave gjennom tildelingsbrev fra Nærings- og fiskeridepartementet for å ivareta beredskap for å hjelpe *norsk utenriksfart* ved en hendelse. Rederiforbundet har en beredskapstelefon 24/7 og bruker eget nettverket for å utløse ressurser som behøves. NR har et opplegg for å sende ut liasoner direkte med JD, UD eller andre aktuelle aktører – herunder forsvaret.

En situasjon som grenser opp mot krig/terror så vil også Den Norske Krigsforsikring for Skib bli involvert. De er lokalisert i samme bygg som NR og har en egen operasjonssentral. De har gode erfaringer med håndtering av denne type hendelser og iverksetter nødvendige ressurser umiddelbart.

Rederiforbundet opplyste i møtet med prosjektet 6. april 2017 at "vi finner scenariene realistiske og er enig i at selve redningsdelen har vært og er godt i varetatt både i praksis, øvelser og utredninger. Men at hva som skjer når de kommer i land, har vært mindre fokus".

Forsikringsselskap

SKULD er en av flere aktører innenfor forsikringsbransjen for skip. Selskapet er norsk og eid av rederiene (kooperativ). SKULD var positive til å bidra inn i prosjektet. Det ble avholdt et møte mellom SKULD og prosjektet den 6. april 2017. Formål med møte er å få en orientering om hvordan forsikringsselskap i dette markedet vil håndtere hendelser som beskrevet i de foreløpige scenariene. De vurderinger og opplysninger som er gitt fra SKULD sin side i møte er generelle betraktninger basert på de fremlagte casene.

SKULD inngår i International Group of P&I Associations (IG)³ som er en av 13 slike IG-er som de ulike forsikringsselskapene i verden er medlemmer av. Forsikringen av 90% av verdens tonnasje er organisert i denne type grupperinger - IG. På møte viste SKULD til regelbok⁴ (forsikringsvilkår) som i kap. 8.1.8 beskriver forlis med passasjerskip. Forsikringen dekker tredjemanns skadeansvar, ansvarsforsikring for skip og dets passasjerer.

Forsikringsordningen dekker også følgende:

- Dekker reders erstatningsansvar - kan omfatte hjemsendelse eller til startstedet for reisen.
- Kan også dekke løpende livsoppholdsutgifter frem til de kommer seg hjem.
- Utgifter knyttet til begravelser

Ordningen dekker rederiets ansvar, dvs. at det må foreligge et juridisk ansvar overfor reder. I Norge er begrensningen 4 mill kr. pr passasjer. Det finnes også "globale" begrensninger, men disse beløpene er veldig store og vil ikke nås før det er veldig mange dødsfall/ alvorlig skadde i en hendelse.

Det bemerkes i denne sammenhengen at de ulike IG-ene ikke har identiske forsikringsvilkår, men har tilsvarende deknninger og samarbeider om å dele risiko/ansvar over visse summer. Det er grunn til å

³ <http://www.igpandi.org/>

⁴ https://www.skuld.com/Documents/Library/Rules_Terms_Conditions/2017/Skuld_PandI_Rules-2017_web.pdf

anta at dekningen er noenlunde sammenfallende ettersom overskytende ansvar deles over en viss sum. Polisene vil ikke være identiske og mindre forskjeller kan antas å foreligge samt ulik praksis mellom de ulike IG-ene.

Det er SKULDs oppfatning at rederiet vil være opptatt av at passasjerene blir godt behandlet etter en ulykke. Dette av hensyn til rederiets rykte, og det er lite trolig at rederi/forsikringsselskap vil ha innvendinger mot innkvartering på hotell. For kommunene vil det være viktig å ha en ryddig oversikt over utgifter knyttet til en hendelse. Her er det mulig å trekke paralleller til Kystverket og IUA knyttet til økonomistyringen som er kommet inn knytte til akuttforurensningsoperasjoner.

Forsikringsselskapet vil være behjelpelig med å håndtere situasjonene for rederiene. Forsikringsselskapene er en beredskapsorganisasjon som overtar hendelsen fra rederiene og styrer prosessen. Det er sannsynlig at både rederi og forsikringsselskap vil mobilisere ressurser for å bistå i hendelsen og vil mest sannsynlig komme til Norge for å bistå. Herunder er det viktig å merke seg at Cruiseselskapene ofte er store booking organisasjoner og vil ha et stort apparat å sette inn for å folk ut fra området og til riktig destinasjon.

4.4 Tilgjengelige ressurser

I forbindelse med denne utredningen, har Norconsult hatt møter med rederinæringen, assurance-selskap, sivilforsvaret/DSB og dialog med kommuner på Vestlandet som har et stort antall cruiseanløp årlig. Det fremgår av disse samtalene at scenario A og B utvilsomt umiddelbart vil bli ansett som en hendelse som går langt ut over det en enkelt kommune skal dimensjoneres for å håndtere alene. Samtidig fremgår det tydelig at vi nasjonalt har mer enn nok ressurser til å håndtere et slikt scenario hadde ressursene vært på rett sted til rett tid, noe som ikke er sannsynlig i dag.

Gjennom dialogen med disse aktørene er det identifisert noen viktige flaskehals for å lykkes operativt med disse scenarioene:

- Helhetlig koordinering – hvem "eier" hendelsen i ulike faser?
- Samvirke på tvers av kommunegrensene
- Rask tilgang på transportkapasitet slik at evakuerte kan fordeles i et håndterbart antall frem til ulike egnede samlingspunkter (hotell, idrettsanlegg, skoler mv)

Norconsult mener utfordringen i etterkant av redningsfasen (akutt fare for liv og helse) vil være helhetlig koordinering av en sentral aktør kombinert med nok ressurser lokalt innenfor det tidsrom der behovet er størst. Scenario A og B vil for de fleste kystkommuner resultere i en situasjon der behovet for ressurser overstiger det som er tilgjengelig – såkalt gap.

4.4.1 Behov målt opp mot tilgjengelige kommunale ressurser - gap

Redningstjenesten utøves gjennom et samvirke mellom offentlige etater, frivillige organisasjoner og den aktøren som eier hendelsen (rederiet). Dette innebærer at dersom scenario A eller B inntreffer, vil den kommunale kriseledelsen automatisk bli varslet og bedt om å mobilisere relevant personell og ressurser. Det er sannsynlig at transportkapasitet og sikker samleplass for registrering av evakuerte vil stå sentralt. Akuttmedisinske behov vil bli dekket av redningsledelsen (HRS & LRS), mens kommunehelsetjenesten trolig vil bli anmodet om å bistå med å følge opp mindre skader og psykososiale behov.

Når redningsfasen er tilbakelagt og liv og helse ikke lenger står i fare, er det i dag ikke utpekt en statlig aktør som kan koordinere dette og garantere for kostnader. Det er svært sannsynlig at kommunen må koordinere alt arbeid i samarbeid med rederinæringen og andre aktører. Mye tyder på at dette ikke inngår i kommunale beredskapsplaner (Vedlegg A) slik som i andre land (Vedlegg B).

Vi har derfor vurdert ressurs-gap i forhold til de to scenarioene A og B. Gapets størrelse vil avhenge av hvilken kommune som rammes av hendelsen. Med unntak av de største kystbyene, mener Norconsult det vil foreligge betydelige utfordringer.

Gapets størrelse vil også avhenge av omstendighetene rundt hendelsen, slik som årstid, vær/temperatur, hverdag vs. helligdag, ferietid mv. Gapet vil også kunne påvirkes av rene tilfeldigheter, for eksempel større arrangementer i en kommune som binder opp ressurser, eller tilgang på nøkkelpersonell på det tidspunktet hendelsen inntreffer.

De to scenarioene som er vurdert med hensyn på gap, er:

Scenario A: Akutt masse-evakuering fra cruiseskip direkte til land

En time etter første varsel befinner 3500 personer seg på en kai i 15 minusgrader. Skipet brenner, har gasslekkasje eller er truet (bombetrussel el.l.). Ingen skadde, men passasjerer har varierende bekledding, helsetilstand mv. Det er akutt fare for forfrysninger. Klokka er 03:00 om natten.

Scenario B: Havari i skjærgården

Hurtig masse-evakuering av cruise fartøy i skjærgården, 2800 personer ankommer land spredt til flere geografiske områder på tvers av kommunegrenser, håndtering av skadde og omkomne. Sterk vind, +2C. Samtidig pågår det en redningsoperasjon av 500 gjenværende personer på skipet.

GAP for disse to scenarioene er vurdert opp mot kommunens generelle beredskapsplikt jf. følgende sitater fra sivilbeskyttelsesloven:

- «*Ha beredskapsplan inkl. kriseledelse, informasjonsplan, lokaler for kriseledelse*»:

Gap: Det er ikke rimelig at en slik storulykke/nasjonal hendelse skal inngå som en egen hendelse i beredskapsplan/handlingskort i enhver kystkommune, men det er rimelig at de kommuner som har regulære cruiseskip anløp beskriver hvordan den *etter evne* skal samhandle med en sentral aktør om masse-evakuering.

- «*Delta i IUA (Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning)*»:

Gap: Scenario omfatter ikke akutt forurensning, jf. Forurensningslovens §44

- «*Samarbeide og samordne seg (offentlige og private aktører, komm. Beredskapsråd mv)*»:

Gap: I fasen med akutt fare for liv og helse vil kommunen samordne seg med HRS-LRS. Etter denne fasen finnes det i dag *ingen sentral aktør* som er utpekt til å foreta en effektiv samordning av logistikk. Kommunen vil trolig innta en slik rolle fordi ingen andre tar den. Det vil være et betydelig gap mellom faktiske ressurser og behov.

- «*Ha oversikt over tilgjengelige egne ressurser, hos andre aktører, avtaler om slikt*»:

Gap: Det er urimelig at hver enkelt kommune skal etablere og ajourholde en ressursoversikt som imøtekommer ressursbehovet ved en slik stor hendelse, lang mindre etablere og betale for avtaler om slike ressurser, f.eks. innen transport, mat, overnatting mv. Sivilforsvaret har i ny forskrift av 2017 rekvisisjonsmyndighet, men ikke avtaler som sikrer at behovet dekkes.

- «*Gjennomføre øvelser i samarbeid med relevante beredskapsetater*»:

Gap: Det er ikke naturlig at en kommune skal initiere beredskapsøvelser som omhandler

store hendelser av nasjonal karakter. En slik øvelse (f.eks. i regi av Fylkesmannen eller en region) er helt nødvendig for å verifisere gap.

- «*Gi bistand ved evakuering*»:

Gap: Ved lav temperatur vil liv og helse stå i fare, og da må kommunen legge til grunn at HRS/ LRS opprettholder sin ledelsesfunksjon inntil personer har ankommet trygt samlingssted. Kommunen vil bistå etter evne, og trolig være først på ilandføringspunktet.

- «*Ta hånd om evakuerte etter anmodning fra politiet - evakuerte- og pårørendesenter (EPS)*»:

Gap: Selv om en kommune formelt sett vil opprette en EPS, vil kapasiteten til senteret ikke stå i forhold til hendelsens omfang. Det må forventes at antall henvendelser til senteret vil ligge langt over reell kapasitet, og de flere tusen evakuerte vil ha forventninger som ikke kan dekkes. Det vil bli betydelig knapphet på ressurser, noe med høy sannsynlighet vil medføre en ukontrollerbar situasjon der personer kan ta seg til rette på bekostning av de som har størst behov for hjelp. Dette vil i seg selv gi risiko for følge-hendelser og tap av omdømme på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

- «*Ha ansvar for helsetjenester som legevakt, og følger opp personer med mindre skader*»:

Gap: Scenarioene forventes å medføre behov for kommunehelsetjenester langt ut over det som kan dekkes. Et stort antall mindre skader og behov for å følge opp personer som mangler nødvendige medisiner må påregnes.

- «*Gi informasjon til publikum/media*»:

Gap: HRS og LRS vil gi informasjon til publikum/media så lenge liv og helse (redningsfasen) pågår. I etterkant av denne fasen vil det foreligge et informasjonsbehov som vurderes å ligge betydelig over det en kommune kan levere.

- «*Rapportere til Fylkesmannen ved hendelser*»:

Gap: Status for kommunens håndtering av cruiseskip hendelsen vil bli gitt til Fylkesmannens beredskapsavdeling. Dette vil følge vanlig praksis, men det antas at Fylkesberedskapsrådet vil bli samlet og bistå berørt(e) kommune(r) med å få prioritet til å rekvirere ressurser.

4.5 Liv og redning vs. etterfølgende faser

Et sentralt moment ved slike hendelser er oppfølging når *liv- og helsefare* ikke lenger foreligger. Redningsoperasjonen for å ivareta liv- og helse vil bli koordinert av hovedredningssentralen i samarbeid med en lokal redningssentral ledet av politiet. Forventningene til hva en kommune skal levere av tjenester for disse to scenarioene, vil derfor avhenge sterkt av hvordan formuleringen i politiets beredskapssystem Del I (PBS I) om ekstraordinære hendelser, vil bli praktisert:

- *En ekstraordinær hendelse er en hendelse som er så omfattende eller alvorlig at politiet må organisere, lede og benytte sine ressurser på en annen måte enn ved ordinær organisering. Eksempler kan være (...) hendelse som innebærer alvorlig belastning på samfunnet*

I forhold til cruiseskip scenarioene A og B mener Norconsult følgende kriterium bør legges til grunn:

- *Når alle passasjerer er registrert og befinner seg på steder med fullverdig innkvartering, og der videre transport på egen hånd eller i regi av rederi/forsikringselskap/reiseselskap er mulig.*

En kommune vil bistå politiet i alle faser i hendelsens forløp.

5 Konklusjon og tilrådninger

Norconsult tilrårer at ved cruiseskiphendelser (masse-evakuering til land), så bør:

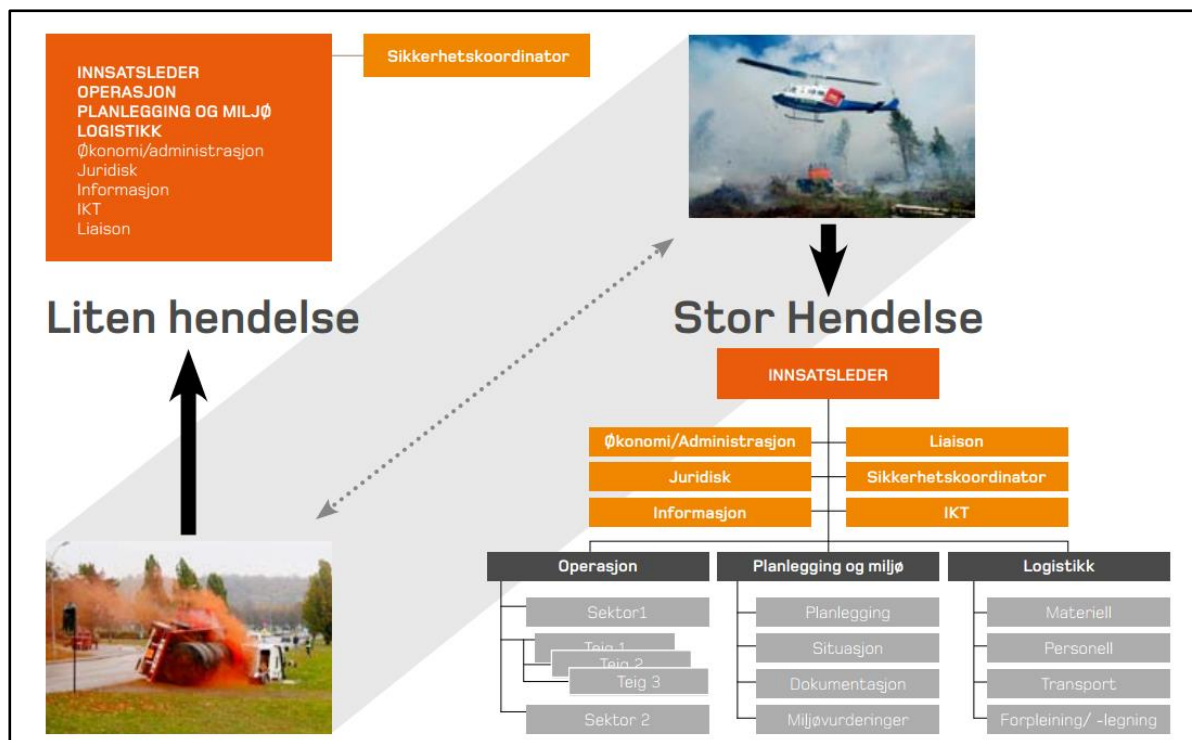
- Politiet lede alle beredskapstiltak som sikrer lov og orden, herunder
 - a. holde oversikt over passasjerer,
 - b. etablere kontakt med rederi/forsikringselskap,
 - c. beordre bistand fra sivilforsvaret og andre aktører,
 - d. be berørte kommuner om å klargjøre mottakssentre (idrettshaller, menighetshus mv) for initiell forpleining.
 - e. rekvirere transportkapasitet for lokal transport (pkt. b) og for regional transport fra mottakssentre til fullverdig innkvartering (overnattingsbedrifter),
 - f. rekvirere plass i overnattingsbedrifter.

Kommunens ansvar vil være sørge for klargjøring av egne ressurser (mottakssentre) i henhold til egen evakueringsplan, og å yte helsehjelp samt bistå politiet så langt som mulig.

5.1 Tilrådning om organisering

De statlige aktørene som har etablert beredskap mot store hendelser, benytter i stor grad den norske versjonen av ICS - Incident Command System, også kalt Enhetlig Ledelsessystem. Denne strukturen for å organisere tiltak mot hendelser er beskrevet i temaheftet «Veileder om enhetlig ledelsessystem (ELS)», DSB 2011. Systemet kan tilpasses både små og store hendelser og et vidt spekter av hendelser – fra trafikkulykker til stor akutt forurensning eller innsats som ikke er redningstjenester. Sistnevnte er omtalt i et eget kapittel i veiledningen.

Eksempel på ELS for liten og stor hendelse er vist nedenfor.



5.2 Tilrådning om ressurser

Det fremkommer av gap-analysen at utfordringen for cruiseskipscenariene er å skaffe tilstrekkelig ressurser raskt nok. For områder med passerende cruisetrafikk, og for enkelte isolerte steder med regulære anløp, vil en masse-evakuering gi store utfordringer.

Norconsult fremmer følgende 5 tilrådninger:

1. En regional planansvarlig, Fylkesmannen, bør sammen med Fylkeskommunen kartlegge og administrere en transportkapasitet som sikrer fordeling av evakuerte personer fra skadested til et tilstrekkelig antall mottakssentre innen hver region. Dette bør inngå i fylkesROS 2018.
2. Fylkesmannen bør etablere en overordnet beredskapsplan for masse-evakuering og identifisere regionale ressurser, herunder oversikt over transportkapasiteter i fylket (vei, luft og sjø).
3. Beredskapsplanens hovedstrategi bør være rask transport og fordeling av evakuert personell til mottakssentre (registrering, førstehjelp) og videre til fullverdige innkvarteringssteder (overnattingsvirksomheter) slik at beredskapsutfordringene blir håndterbare. Planen bør inneholde en liste over egnede mottakssentre og innkvarteringsaktører i fylket. Planen vil også være relevant for andre hendelser, f.eks. evakuering i forbindelse med ekstremvær, strømbrudd, trusler mv.
4. Det bør i forbindelse med FylkesROS 2018 utredes om noen kommuner bør utpekes som interkommunal koordinator for operativ håndtering av cruiseskip hendelser. Fylkesmannen bør kunne bistå disse kommunene med 2. linje støtte under hendelser.
5. Fylkesmannens overordnede beredskapsplan bør beskrive et økonomistyringsystem slik at praksis med å registrere disse blir lik uavhengig av kommune.

Disse tilrådingene innebærer ikke at kommunene skal ha en tilbaketrunket rolle. De skal være svært aktive i det operative arbeidet (jf. forskrift om beredskapsplikt) og bidra med alle de ressurser de rår over. Løsningen innebærer imidlertid at kommunen ikke skal dimensjonere sin beredskap mot store cruiseskiphendelser. Dette er mulig dersom regionale og nasjonale ressurser bistår berørte kommuner.

5.3 Tilrådning om kompetanse og øvelser

Med en statlig, interkommunal og kommunal organisasjonsmodell, kan kompetanse øves på ulike nivå. For eksempel kan en kommune sammen med Fylkesmannen øve på etablering og drift av ETT mottakssenter (som en del av et stort scenario), mens en region (interkommunal øvelse) kan trene på transportlogistikk til flere mottakssentre i samråd med Fylkesmannen. Staten kan deretter gjennomføre fullskala øvelser.

Norconsult fremmer følgende 2 tilrådninger om kompetanse og øvelser:

1. Kommunene bør utarbeide egen beredskapsplan/tiltakskort for evakuering som sikrer at Fylkesmannens overordnede beredskapsplan for cruiseskipulykker etterlevs.
2. Beredskapsplanen (Fylkesmannen og kommunene) bør prøves ut gjennom øvelser.

Vedlegg A – Erfaringer

Erfaringer fra Geiranger vedrørende kommunal beredskap for cruiseskiphendelser

I forbindelse med denne utredningen er det innhentet synspunkter og erfaringer fra Stranda kommune, som har ansvaret for beredskapen i Geiranger.

Stranda kommune

v/ Rita Berstad Maraak, Havnesjef &
Inge Teigen, Brannsjef

I hvilken grad mener kommunen disse scenarioene bør planlegges for- og håndteres av kommunens beredskap?

Brannsjef: I den kommunen som hendelsen skjer i må strakstiltak (i akuttfasen) kunne iverksettest av Politi, brannvern, helse/ANK, kommune/hamnevesen, HRS, m.fl. Dette må kommunen i høyeste grad ha planar for dersom kommunen er ei cruisedestinasjon. Men kommunen og lokalt Politi vil ikkje aleine kunne handtere ein slik situasjon. Rederi bør ha kartlagt kva type beredskap som finnst i dei områda skipa seglar.

Hvilke forventninger har kommunen til Hovedredningssentralen (HRS), Lokal Redningssentral (LRS/politiet). Rederi/forsikringselskap etter at passasjerene har kommet i land og akutt fare for liv og helse er over?

Brannsjef: Etter sjølve redningsaksjonen er det kommunen og Politiet som har ansvaret. LRS må kunne fungere som overordna leiing som koordinerer aksjonen etter akuttfasen til den er over. Eg forventar då at rederi/forsikringselskap har planar for vidaretransport og innlosjering av sine passasjerar.

Uavhengig av svaret på (1), hva mener dere er den beste strategien for å håndtere et slikt scenario, og hva vilvære de mest kritiske faktorene for å kunne lykkes med å håndtere hendelsen?

Brannsjef: God ROS og godt beredskapsplanverk: Ressursar (oversikt over lokal beredskap, transportmiddel, innkvartering, beverning, personale m.m.) samt mediahandtering og informasjon. Øvelsar.

Er det lokalt inngått et formelt eller uformelt samarbeid om å håndtere et slikt scenario, f.eks. sammen med Sivilforsvaret, overnattingsvirksomheter, buss-selskap/transportører, catering-virksomheter osv.

Brannsjef: Kommunen har avtale med eitt hotell i Geiranger for etablering av EPS-senter. Dette vil ikkje romme det persontalet ein har i desse scenarioa. Ein har elles ikkje avtalar som inneber handtering av så store folkemassar.

I hvilken grad mener dere at storsamfunnet (stat, kommuner, frivillige, rederinæring, forsikring mv) bør planlegge for denne type scenario?

*Brannsjef: Dersom ein **legg til rette** med markedsføring, tilbud om arrangement, aktivitetar, opplevingar m.m. for cruiserederia og passasjerar, så inneber det også at ein har risiko for at slike scenario vil kunne skje. Då må ein også i stor grad ha planar for å handtere ein uønska hendelse av denne type. Forventningane til dei som kjøper turar, opplevingar m.m. er nok at ved ei ulukke, så skal ein bli ivareteke av rederiet (selgaren) samme kvar ein er.*

Havnesejefen:

Ein kort kommentar av situasjonen frå vår side og ei presisering av at ein må ha like stor fokus på landbasert trafikk der det er størst sannynlighet for at ein tilsikta eller utilsikta situasjon kan oppstå.

Vidare så er vår erfaring at samhandling, øvingar og koordinering av ulike planverk er fráværande:

Med bakgrunn i trusselbilde i Europa, tilsikta og utilsikta uønska hendingar som f.eks ras, har vi stilt oss sjølve nokre spørsmål og gjort nokre vurderingar: Vi bur i små bygdesamfunn med svært begrensa infrastruktur til å håndtere store folkemengder. Kort oppsummert for Geiranger:

- *Det er 200 innbyggjarar som aukar til ca. 500 i sommarsesongen*
- *Frivillig brannkorps*
- *Brannsjef, politi og lege kontor på Stranda*
- *1 ambulanse med 2 tilsette*
- *Geografisk «isolert»*
- *Antal turistar pr. dag i periodar, kan vere opp til 7 - 8000 (sjø/land) kanskje meir .*
- *Cruisetrafikken er forutsigbar og denne har vi kontroll på. Beredskap om bord i skipa er ut i frå vår erfaring svært god.*
- *Stor trafikk på land som kan vere årsak til situasjoner som vert vanskelig å håndtere. Den landbaserte trafikken på land auka i 2016 med 44 %.*
- *Ras og/eller utforkøyring av bil eller buss kan føre med seg alvorlige forstyrrelsar i trafikkavvikling*

Andre faktorar:

- 1. Korleis vurderer ein Geiranger og Hellesylt som mål for utilsikta anslag ?*
- 2. Vurdering av noverande infrastruktur i bygdene ?*
- 3. Vurdering av reaksjonstid før vi får tilstrekkelig med ressursar frå relevante nødetater ?*
- 4. Reelt behov for ressursar ved tilsikta/ utilsikta hending skulle skje i Geiranger/ Hellesylt ?*
- 5. Vurdering og organisering av mottaksapparat ?*
- 6. Vurdering av kommunikasjon, bruk av sosiale media, telefon osv ?*

Oppsummert, så er Stranda hamnevesen sitt ansvar avgrensa til sjøområdet og hamneterminaler. Spesielt Geiranger er som bygdesamfunn isolert og det vil gå lang tid før vi får tilstrekkelig med ressursar. Med forbehold om feil, så har verken politi eller fylkeskommunen, inkludert Stranda kommune sine hamnearlegg i sine ROS analyser og krise- og beredskapsplaner, spesielt med tanke på «tilsikta uønska hendingar».

Kvart år arrangerer Stranda hamnevesen ein øvelse i samarbeid med andre, blant anna eigarkommune Stranda.

Formålet med øvinga er å:

*Trene kunnskap, sikkerhet og beredskapsplanverk
Trene kommunikasjon og evne til å ta beslutningar
Forbetre kollektiv mental forståing for situasjonar
Forbetre beskyttelse av ressursar*

Stranda hamnevesen har godkjent sårbarhetsvurdering for heile sjøområdet.

Vedlegg B – Eksempel på cruiseskip beredskap

City and Borough of Juneau, Alaska, USA

Delstathovedstaden Juneau i Alaska har anløp av store cruiseskip. Byen har om lag 30 000 innbyggere og beredskapsplanen *Cruise Ship Shore-Side Response Plan* gjenspeiler de logistikkbehov som er tema i denne utredningen.

Nedenfor følger en beskrivelse av det beredskapsregimet byen legger til grunn ved en masse-evakuering av cruisefartøy.

Ved slike hendelser vil det etableres følgende type mottakssentre: Reception centre, lodging/shelters og *family assistance center* med følgende funksjoner:

- In cooperation with City and Borough of Juneau (CBJ) the Responsible Party* will operate the **reception center(s)**; provide staffing and services. In the initial stages of a response, CBJ (Red Cross) may initiate the outfitting and manning of reception centers while the responsible party is dealing with the immediate shipboard needs.
- The Responsible Party* is responsible to provide **lodging centers** for displaced passengers and crew until transportation to return them home can be procured. Note: As of September 2003, Juneau has approximately 1200 hotel and BB rooms. During the cruise ship season room occupancy is 70-75%. This leaves approximately 300 rooms available to meet emergency needs. If the inventory of commercial beds is not adequate to house passengers/crew, the Responsible Party should request CBJ:
 1. Solicit volunteer housing from the community; or
 2. Activate mass care shelters.
- In the event there are fatalities, the RP, in coordination with CBJ and other agencies, should establish a Family Assistance Branch. The Family Assistance Branch is responsible for establishing a **Family Assistance Center** as a separate, secure, facility where the RP can provide for the victims' family members, including lodging, food, spiritual, and emotional needs. Normally, a hotel is used as a FAC since access control, lodging, meals, and meeting spaces are available. Coordinate with CISM when establishing a FAC.

** Responsible Party = Cruise ship owners and operators, called the Responsible Party" (RP), are responsible for the safety of their vessel, passengers, and crew. To meet the demands of emergencies, they have a well-developed infrastructure, including emergency management personnel, operation centers, transportation systems, medical services, and passenger and crew services. They are obligated to take all necessary precautions to prevent and respond to casualties. The cruise industry has emergency plans and procedures that are exercised annually.*

Mål-hiarki og sjekklister for slike sentre er gjengitt på de neste sidene.

August 2004
 Tab B to APPENDIX B TO CBJ EOP

Unified Command Missions and Objectives¹

A. Missions:

1. Address safety of passengers and crew.
2. Respond to potential and actual security threats.
3. Mitigate threat to pollution.
4. Manage information.

B. Objectives for Each Mission:

1. Address safety of passengers and crew:
 - Stabilize the vessel
 - Assess vessel integrity
 - Extinguish fire
 - Initiate damage control
 - Passenger and Crew Management
 - Account for passengers and crew
 - Evaluate and treat injuries
 - Determine need for evacuation
 - Plan and conduct evacuation, if needed
 - Implement passenger and crew shore side response
 - Transport passenger and crew that are landed ashore
 - Process and account for passengers and crew landed ashore
 - Provide shore side facilities to care for and house passengers and crew
2. Respond to potential and actual security threats:
 - Evaluate possible cause of casualty or threat
 - Make timely notifications
 - Mobilize outside security agencies and support
 - Initiate an investigation
 - Limit access and establish a security zone
 - Secure landing sites and reception centers
3. Mitigate threat of pollution:
 - Ensure actions are underway to control the source and minimize the total volume of oil or pollutant released.
 - Ensure all necessary actions have been taken to protect environmentally sensitive areas, to include minimizing wildlife impacts
 - Ensure effective containment, cleanup, recovery, and disposal of spilled product

¹ In December 2003, a working group composed of members of the US Coast Guard, State of Alaska, the cruise ship industry, CBJ and other response organizations developed a list of Unified Command missions and objectives. This Tab B is the list as produced, and as is, by the working group. CBJ, Coast Guard and the cruise industry should share any changes or refinements to these missions and objectives.

Figur - Mål-hiarki for cruiseskiphendelser (dekker både redning & etterfølgende faser)

August 2004
Tab C to APPENDIX B of CBJ EOP

Reception, Shelter and Lodging for Evacuees in Juneau

Initial reception. Designated reception centers, in order of preference, are:

1. Centennial Hall (Capacity: 1000) – Contact: 586-5283.
2. Juneau Douglas High School (Capacity: 1000) -- Contact 523-1500.
3. Dzantik'i Heeni Middle School (Capacity: 1000)-- Contact: 463-1899.
4. Floyd Dryden Middle School (Capacity: 1000)-- Contact: 463-1850.
5. Alaska Native Brotherhood Hall (Capacity: 400) –Contact 586-2049.

In cooperation with CBJ the Responsible Party will operate the reception center(s); provide staffing and services. In the initial stages of a response, CBJ (Red Cross) may initiate the outfitting and manning of reception centers while the responsible party is dealing with the immediate shipboard needs.

The reception center should provide the following services:

- Registration desk
- Temporary shelter, including restrooms
- Temporary food service
- Comfort kits and clothing if needed
- Security
- Rest areas
- Recreation, if feasible
- Briefings to passengers and crew, including transportation and shelter plans
- Communications (telephone and internet, if feasible)
- Message center
- Interview room(s), if needed by law enforcement or accident investigation personnel
- Medical assistance for minor ailments and help obtaining medications
- Mental health/critical incident stress debrief services
- Translation services

Reception Center requirements

- Seating for 120% of the evacuees received.
- Cots equal to 10% of the evacuees received.
- Personnel to process and care for evacuees equal to 4% of the evacuees received.
- Six flip charts for messages and notices.
- Telephones
- Office space for the reception center manager and staff

Processing. All evacuees arriving at the reception center must be checked-in against the manifest delivered with the evacuees when they landed ashore. Evacuees may be required to be cleared by US Customs and Border Protection before departing the Reception center.

Cruise Ship Shoreside Response Plan
B-C-8

Figur 2 - Sjekkliste for mottak og innkvartering av evakuerte