



Metoderapport  
SKUP 2020

# Hurtigruten



Inghild Eriksen, Lisa Rypeng, Beth Mørch Pettersen,  
Ole-Fredrik Lambertsen og Christian Kråkenes

**Redaksjonen:** NRK i Nord-Norge

**Publisert:** Fra 11. september 2020 til 4. januar 2021

**Prosjektredaktør:** Robin Mortensen: robin.mortensen@nrk.no – mobil 93 22 96 64

**Bidragstere:** Lene Sæter, Aslaug Aarsæther, Rune N. Andreassen, Marita Andersen, Lars-Bjørn Martinsen, Knut Sætre, Petter Strøm, Lars Kristiansen, Per Arne Kalbakk, Magne Hansen, Børge Nordbø, Vegar Erstad, Bjørn Olav Nordahl, Tore Ellingseter, Alf-Jørgen Tyssing, Remi Sagen og Ole Kollstrøm Heilevang. Takk Researchsenteret og kolleger som har kommet med hjelp og innspill underveis.

## INNHold

|                                             |
|---------------------------------------------|
| <b>1 Kort om saken</b>                      |
| <b>2 Slik startet det</b>                   |
| <b>3 Det journalistiske arbeidet</b>        |
| <b>3.1 De første ledetrådene: NIS-loven</b> |
| <b>3.2 Fartøysporing</b>                    |
| <b>3.3 Anløp</b>                            |
| <b>3.4 Filippinerne</b>                     |
| <b>3.5 Arbeidskontrakter</b>                |
| <b>3.6 Økonomi og tidslinje</b>             |
| <b>3.7 Interne e-poster</b>                 |
| <b>3.8 Motstand</b>                         |
| <b>3.9 Etske vurderinger</b>                |
| <b>4 Publisering</b>                        |
| <b>4.1 Blåste nesten saken</b>              |
| <b>4.2 Konkurransehensyn</b>                |
| <b>4.3 Utenfor vår kontroll</b>             |
| <b>4.4 Klar med hovedsak</b>                |
| <b>4.5 Nye tips og ny utvikling</b>         |
| <b>4.6 Oppsummert</b>                       |
| <b>5 Hva avslørte vi</b>                    |
| <b>5.1 Konsekvenser</b>                     |
| <b>6 Læringspunkter</b>                     |
| <b>Vedlegg</b>                              |
| <b>Publiseringsliste</b>                    |

# 1. KORT OM SAKEN

Den 140 meter lange cruisebåten klappet til kai i Tromsø 31. juli – og detonerte en smittebombe: 71 av gjestene og mannskapet om bord hadde koronaviruset i kroppen. På sin ferd til eventyrlige Svalbard, midt under en global pandemi med strenge restriksjoner, hadde passasjerene kunnet boltre seg om bord. Nå var luksuseksedisjonen i ferd med å bli en nasjonal skandale. 69 norske kommuner ble berørt.

Hurtigruten ivret tidlig for å få seile på cruise igjen etter at Europa hadde stengt ned på våren – og regjeringen var rask med å gi tillatelse. Cruisene ble gjenopptatt etter forsikringer om at tilstrekkelige smitteverntiltak var på plass, og at Hurtigruten ikke hadde hatt smitte på sine skip.

NRK har dokumentert at dette ikke var riktig. Tvert imot har NRK vist hvordan Hurtigrutens toppledelse kjente til smitte allerede i mars, og at de likevel ikke testet de ansatte.

I kjølvannet av smitteskandalen i Tromsø har NRK påvist tett samkvem mellom Hurtigruten og regjeringen. NRK har dokumentert hvordan Hurtigruten får bruke billig, utenlandsk mannskap på sine ekspedisjonskruiser i norske farvann, selv om dette i utgangspunktet er forbudt. Regjeringen har gitt unntak fra disse reglene, noe både fagforeninger og opposisjonspartier på Stortinget mener er å omgå lovverket og fører til sosial dumping til sjøs.

NRK har vist hvordan regjeringen og norske myndigheter har sett gjennom fingrene med Hurtigrutens seilingsruter, selv om de i praksis var i strid med loven. Ved ett tilfelle i 2019 strakk seg man seg så langt at næringsministeren ga Hurtigruten et unntak fra loven over bordet, noe han ikke hadde myndighet til.

# 2. SLIK STARTET DET

Da MS «Roald Amundsen» la til kai i Tromsø hadde Norge lagt en sommer med lav smitte bak seg. Koronasituasjonen i landet var tilsynelatende under kontroll. Men nå ble fire av mannskapet umiddelbart innlagt på Universitetssykehuset i Nord-Norge med mistanke om koronasmitte. 160 ansatte og 177 passasjerer måtte deretter testes og settes i karantene. Opptellingen viste at 42 ansatte og 29 passasjerer hadde blitt smittet.

Saken ble raskt en nasjonal hendelse som de fleste riksdekkende og regionale medier dekket. Også internasjonalt vekket hendelsen interesse.

Smitteutbruddet reiste mange spørsmål om hvordan smittevernet hadde vært håndtert om bord. Ikke minst hvilke regler som gjaldt til havs, særlig siden MS «Roald Amundsen» seilte under norsk internasjonalt flagg. Hvilke forholdsregler hadde Hurtigruten tatt, og hvilket ansvar hadde myndighetene for det som hadde skjedd?

Dette ble starten på et undersøkende prosjekt som omhandlet uklart regelverk, myndighetenes samkvem med sterke rederinteresser, påstander om sosial dumping, og ukjent smitte tilbake i mars hos Hurtigruten.

NRK dekket saken løpende som en del av den ordinære nyhetsdekningen. Parallelt ble det satt i gang et graveprosjekt på Hurtigruten for å finne ut hvordan smitteutbruddet kunne skje.

Var det noe med drifta av Hurtigruten som kunne forklare det som hadde skjedd? Hvilke svar ville en tidslinje gi oss?

NRK i Nord-Norge etablerte i august en egen dybdegruppe med mål om å sette nasjonal dagsorden fra nord. Gruppen består av fem journalister med ulik kompetanse fra Bodø, Tromsø og Alta, og ledes av en egen prosjektredaktør. Å gå i dybden på Hurtigruten ble første sak for denne gruppa.

Hurtigruten ble i 2014 solgt til utenlandske eiere. Selskapet har de senere årene konsentrert seg mer og mer om ekspedisjonscruise med utenlandske passasjerer – både i Norge, men ikke minst i utlandet. Og i 2021 mister de dessuten nesten halvparten av kystruta Bergen-Kirkenes til konkurrenten Havila etter tapte anbudsrunder. Bildet mange har av det tradisjonsrike selskapet, som trofast tøffer opp og ned langs norskekysten, er i endring. Ekspedisjonscruisene utgjorde i 2019 en femtedel av drifta – en andel som kommer til å øke.

Tidlig research tilsa at før koronaepidemien traff verden var dagens eiere ute etter å selge Hurtigruten med gevinst. Men med konsekvensene av pandemien, hvor reiselivet lå med brukket rygg, ble det vanskeligere å få til et salg til riktig pris. Kunne dette ha påvirket valgene som ble tatt under oppstarten i sommer? At det hastet med å få selskapet i drift igjen for å gjøre det lukrativt for eventuelle kjøpere?

At Hurtigruten i det hele tatt fikk lov til å seile i sommer, midt under en pandemi, stilte mange spørsmål ved. Passasjerskip er i sin natur, med mange mennesker samlet på et lite og lukket område, mulige smittebomber. Slike skip var blant de første som ble stengt ned som en konsekvens av koronaviruset i starten av 2020, også i Norge. På våren hadde norske medier gjentatte ganger omtalt den tøffe økonomiske situasjonen Hurtigruten sto i fordi skipene måtte ligge i opplag. Og på sommeren ble Hurtigruten blant de første cruiseselskapene i verden som fikk seile igjen. Hvordan gikk dette til, og hvorfor hastet det sånn?

NRK i Nord-Norge kjenner Hurtigruten godt. Selskapet har sterke røtter i Nord-Norge, både på eiersiden og med hovedkontor i Tromsø. Vi vet hvor viktig Hurtigruten er for mange små lokalsamfunn, og mange av disse stedene er avskåret fra omverdenen hvis ikke Hurtigruten går, særlig om vinteren.

Denne tilliten nyter selskapet godt av, med cirka 1 milliard kroner i året i diverse statlige overføringer. Men hvor viktig er egentlig kystsamfunnene og norske arbeidsplasser for Hurtigruten? Om bord ekspedisjonsskipene jobber det for det meste utenlandsk mannskap. Hvordan er det mulig når flere av disse skipene går i norske farvann? Og hvor mye sparer Hurtigruten på å ikke ansette norske sjøfolk?

En av de sentrale hypotesene vi jobbet etter var at Hurtigruten var et så presset selskap, at hensynet til økonomi var blitt viktigere enn hensynet til ansatte og smittevernet.

Målet var å gi publikum bredere innsikt i hvordan smitteskandalen kunne skje, og finne ut om dette hadde en sammenheng med det «nye» Hurtigruten. På den måten ønsket NRK å ta en ledende rolle i den sterke nasjonale nyhetsdekningen av Hurtigruten i kjølvannet av Roald Amundsen-skandalen. Vi ønsket å skape debatt om Hurtigrutens posisjon i samfunnet, og lønns- og arbeidsforhold til sjøs.

En av journalistene i den nyetablerte gravegruppa, Inghild Eriksen, kom rett fra nyhetsdekningen av MS «Roald Amundsen», og hadde jobbet tett med saken helt fra start. Hun hadde med seg en rekke innsyn og dokumenter om skipet og Hurtigrutens aktive bruk av det såkalte NIS-registeret (norsk internasjonalt skipsregister). Det skulle etter hvert føre oss til

den tyske industrihavna Cuxhaven, og hvordan Hurtigruten systematisk utnyttet regelverket. Anløp der sparte nemlig Hurtigruten for millionbeløp.

## 3. DET JOURNALISTISKE ARBEIDET

### 3.1 De første ledetrådene: NIS-loven

Fra det tidlige nyhetsarbeidet med MS «Roald Amundsen», ledet innsyn og intervjuer med Tromsø kommune oss til et inntrykk av at helsepersonell om bord manglet kompetanse om smittevern og korona.

Den norske legen om bord hadde tidligere vært fratatt autorisasjonen og var omdiskutert. Det filippinske helsepersonellet hadde dessuten ikke norsk autorisasjon. Vi stilte spørsmål om det var tillat å praktisere som lege eller helsepersonell på norske skip og i norske farvann – uten norsk autorisasjon?

Det skulle vise seg svært vanskelig å svare på. Helsedirektoratet sa de måtte ha hjelp av advokater fordi spørsmålet «aldri hadde vært reist tidligere».

Etter over en uke kom svaret. Nei, det er ikke tillat. Det skal være norsk autorisert helsepersonell på norske skip, sa Helsedirektoratet. De var dog uenig med Sjøfartsdirektoratet, som viste til det internasjonale regelverket. Allerede her ble det tydelig for oss at regelverket var uklart, noe som igjen kunne ha påvirket smittevernet om bord.

De motstridende svarene fra direktoratene ga oss gode grunner til å grave videre, og ledet oss til en utvidet undersøkelse med en rekke nye innsynshenvendelser.

For hvordan kan det ha seg at sentrale myndigheter, som forvalter helsepersonelloven, ikke vet om det skal være godkjent norsk helsepersonell på norske skip – i Norge? Svaret ligger i NIS-loven (norsk internasjonalt skipsregister). En lov som norske myndigheter har tilpasset norske rederier og internasjonal konkurranse, for å beholde norske skip under det norske flagget. Å bevare Norges status som en sterk sjøfartsnasjon er viktig for norske politikere. Det gir gjennomslag internasjonalt.

NIS-registrering er kun tillatt for passasjer- og lasteskip, og har visse begrensninger på fartsområder. NIS åpner også for bruk av internasjonale lønns- og arbeidsvilkår. Øvrige skip må registreres i det andre skipsregisteret, NOR-registeret (norsk ordinært skipsregister).

NIS-loven inneholder forbud mot at norsk internasjonale skip skal kunne seile med passasjerer mellom norske havner eller gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Hensikten med forbudet er å hindre at norske arbeidsplasser blir utkonkurrert av billig, utenlandsk arbeidskraft, samt å motvirke sosial dumping.

Vi visste at smitteutbruddet skjedde i den filippinske besetningen, som utgjorde flertallet av mannskapet om bord. Hvordan kunne det ha seg Hurtigruten seile med internasjonalt mannskap, i norske farvann, under en pandemi?

### 3.2 Fartøysporing

Hurtigrutens utstrakte bruk av det internasjonale registeret gjorde at vi satte i gang en videre kartlegging av hvor disse skipene hadde vært. Dette innebar bruk av datastøttet journalistikk, og en av dybdegruppas journalister med slik kompetanse fikk ansvar for denne jobben.

Gjennom søk i åpne kilder hos Sjøfartsdirektoratet fikk vi kartlagt hvilke av Hurtigrutens skip som var registrert i henholdsvis NIS- og NOR-registeret.

For å kartlegge skips bevegelser tok vi i bruk den digitale sporingstjenesten Marine Traffic (MT). Ved å analysere dataene fra MS «Roald Amundsen» (RA) kunne vi blant annet observere at skipet hadde korte stopp i den tyske industrihavna Cuxhaven på sine norgesseilaser fra Hamburg.

MT har oversikt over havneanløp, både ankomst og avgang, samt posisjonsdata (AIS) som viser skipenes posisjon til enhver tid. MT har et grensesnitt som visualiserer posisjonsdataen. I tillegg har MT muligheter for å spille av bevegelsene på en gitt dato.

I vår kildekontakt med Sjømannsforbundet om NIS-regelverket fikk vi innspill på seilaser til Hurtigruten de mente var lovstridige. Vi sjekket skipene opp mot data i MT, og slik kunne vi se at MS «Fridtjof Nansen» hadde tre seilaser fra Hamburg til Norge i juni, juli og august i 2020.

Data fra MT viste at MS Fridtjof Nansen gjorde stanser i Cuxhaven på seilas mellom Hamburg og Norge. Samtlige stopp ble gjort på kvelden, med varighet i 30 minutter til én time.

I tillegg hadde RA to lignende seilaser sommeren 2019, hvorav den ene var jomfruseilasen fra Tromsø 5. juli. Hurtigruten ble selv sitert på i mediene, i saker publisert før seilasene, at de ville anløpe Cuxhaven og Esbjerg i Danmark ved disse to seilasene. De ble da omtalt som lovstridige av Sjømannsforbundet.

Utfordringen her var at MT kun har trafikkdata ett år tilbake. Dermed hadde vi kun data fra høsten 2019. Parallelt jobbet vi med å innhente dokumentasjon på de samme seilasene fra Kystverket. Det viste seg at Kystverket bare kunne gi ut posisjonsdata for norske farvann.

Vi kunne likevel innhente registrerte havneanløp fra et system Kystverket hadde tilgjengelig, skipsrapporteringssystemet SafeSeaNet Norway. Dette systemet kunne bekrefte anløp i Cuxhaven.

Etter kontakt med tyskernes Kystverket, Wasserstraßen und Schifffahrt, fikk vi til slutt avslag på vår forespørsel om innsyn i data for deres farvann. Dermed kunne vi fortsatt ikke dokumentere seilingsruta for MS «Roald Amundsen».

Til slutt fikk vi hjelp av MT likevel til å samle den dataen vi ønsket. De sitter nemlig på data lenger tilbake i tid i sine systemer, selv om den ikke er like tilgjengelig. Men denne dataen er ikke visualisert slik MTs grensesnitt er for seilaser ett år tilbake i tid. Den er fremstilt i et Excel-dokument, og viser dato, GPS-koordinater og andre tekniske detaljer. Disse dataene puttet vi inn i en tjeneste som visualiserte GPS-koordinatene til dotter i et kart.

Ved å kryssjekke mot Excel-dokumentet med dataene, kunne vi se dato og klokkeslett mot hver dott. Vi begrenset så datasettet mot det vi visste fra tilsvarende norske og danske datasett, som når skipet forlot og ankom dansk og norsk farvann, og kunne dermed finne igjen RAs bevegelser i tysk farvann mellom 10. og 12. juli 2019.

Her så vi at RA var innom Cuxhaven i 22-tiden 10. juli, på vei fra Norge til Hamburg. Posisjonsdataene viser at skipet maksimalt kan ha stått i ro til kai i 45 minutter. Deretter gikk skipet til Hamburg.

### **3.3 Anløp**

Men hva hadde MS «Roald Amundsen» i Cuxhaven å gjøre, så nært Hamburg, og på seilas til Norge?

Nærmere undersøkelser viste at det i 2015 ble innført nye forskrifter til NIS-loven. Disse sa, at for å kunne seile i Norge med utenlandsk mannskap, er det krav om at passasjerskipene anløper minst to utenlandske havner før eller etter norske havner. I vårt tilfelle var altså Cuxhaven havn nummer to i tillegg til Hamburg. Med denne manøveren kunne altså Hurtigruten lønne sine arbeidstakere på lavere internasjonale lønninger.

Som en del av den undersøkende metoden reiste vi til Cuxhaven for å kunne dokumentere hvilken havn og sted dette var. Vi ønsket å finne ut om passasjerer fra Hurtigruten faktisk gikk av eller på – og hva som eventuelt fantes av severdigheter i byen.

Det viste seg at Cuxhaven er en stor industrihavn som for det aller meste trafikkeres av containerskip. Cruiseskip er det lite av, og ingen hadde sett noen hurtigrutepassasjerer – verken i havnevesenet, turistbyråene eller andre steder i byen.

For å være på den sikre siden fikk vi en bekreftelse fra inspektør Hamani Amadou i Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF) om at det ikke hadde vært cruisepassasjerer i land i Cuxhaven på tre år.

Hurtigruten hadde altså vært i Cuxhaven, men uten å slippe passasjerer av eller på. Noe sightseeing var det lite tid til, da anløpene var korte og gjerne sent på kvelden. Kunne disse stoppene da kvalifiseres som anløp? Og hvordan defineres egentlig et anløp? Denne definisjonen var ikke lett å finne ut av.

Ifølge forarbeidene til de nye forskriftene er anløp eksemplifisert til en rundreise hvor passasjerer får anledning til å gå av eller på. Denne formuleringen står ikke i selve forskriften, og Sjøfartsdirektoratet som driver tilsyn av regelverket svarte at de heller ikke stiller dette som krav. Næringsdepartementet, som har ansvaret for NIS-loven, støttet seg til Sjøfartstilsynets definisjoner og mener Hurtigrutens anløp er innenfor regelverket.

Det holder altså å stoppe noen minutter i havna på vei til eller fra Norge, så er du innenfor kravene til myndighetene for å kunne bruke internasjonale lønninger.

Men en slik praktisering mener både fagforeninger og sentrale opposisjonspartier på Stortinget strider mot lovens intensjon. Videre at dette truer norske arbeidsplasser og legger til rette for sosial dumping, som igjen strider mot regjeringens handlingsplaner mot sosial dumping, samt strategi for å bevare norske sjøarbeidsplasser. Og til slutt at forskriftsendringen ble noe annet enn de ble fremstilt som under høringsrunden i sin tid.

Opposisjonen på Stortinget betegner praksisen som å «lure systemet», og næringsminister Iselin Nybø innrømmet til slutt at Hurtigruten opererte i «grenseland» av loven og varslet gjennomgang av regelverket.

### **3.4 Filippinerne**

De utenlandske arbeiderne på Hurtigrutens ekspedisjonsskip består i stor grad av filippinere. De er uorganiserte, og har derfor ingen sterk stemme innenfor den norske arbeidslivsmodellen. Med utgangspunkt i Vær varsom plakaten 1.5, om å beskytte enkeltmennesker eller grupper mot overgrep eller forsømmelser, ble det tidlig klart for oss at filippinernes sak var viktig å holde høyt i det videre arbeidet. Det var derfor avgjørende at vi fikk disse i tale. Vi ønsket å høre med dem generelt om lønns- og arbeidsforhold på Hurtigruten, men også hvordan de opplevde smitteutbruddet på MS «Roald Amundsen».

Via innsyn i tekstmeldinger, eposter og andre varsler til Tromsø kommune kunne vi lese at de satt i isolasjon på skipet. Vi forsto at flere opplevde frykt og redsel for egen situasjon, og at de ikke fikk nok informasjon fra sine arbeidsgivere.

Men det viste seg vanskelig å få kontakt og innpass hos filippinerne. Hurtigruten ville ikke la oss snakke med mannskapet om bord på MS «Roald Amundsen». I slutten av august, da de ansatte var friskmeldt og skipet skulle forlate Tromsø, ble vi henvist til å vente bak et gjerde ved havna 50 meter fra skipet. Vi fikk vi til slutt snakke med en av filippinerne om bord. Men det var over telefon etter at skipet hadde lagt fra kai, og med kapteinen og en av Hurtigrutens kommunikasjonsrådgivere til stede. Vedkommende filippiner kunne kort fortelle at han hadde det bra på jobb for Hurtigruten. Han hadde kommet om bord i god tid før pandemien var et faktum, og kjente ikke nærmere til utbruddet om bord

Vi vurderte det slik at han ikke hadde relevante erfaringer. Vi måtte derfor prøve andre metoder for å få snakket med filippinerne, og vi måtte få dem på tomannshånd.

I starten prøvde vi å finne filippinere via sosiale medier. Vi fikk treff på flere som hadde en forbindelse til Hurtigruten, men vi visste jo ikke om de jobbet i selskapet eller hvilket skip eventuelt. Vi kontaktet flere, men ingen svarte. Via dokumentinnsyn fikk vi tak i navnene på det filippinske helsepersonellet på MS «Roald Amundsen», men heller ikke disse svarte på våre henvendelser. Vi var også i kontakt med en tidligere stringer for NRK på Filippinene for å finne noen med forbindelse til Hurtigruten, men uten resultater.

Var det noe med vår tilnærming eller journalistroller som gjorde at vi slet? Var det noen kulturelle forskjeller eller koder vi ikke hadde forstått? Etter å ha snakket med den filippinske foreningen i Tromsø og sjømannspresten i Sørøst-Asia skjønte vi at filippinske sjøfolk er svært varsomme med å ytre seg, og spesielt om arbeidsgivere. Mange på Filippinene lever i fattigdom, og en jobb i sjøfart utenlands ansees for mange som en gullbillett. Selv på internasjonale lønninger, langt under det norske nivået, tjener man såpass med penger at man kan forsørge både seg selv og familiemedlemmer i hjemlandet.

Gjennombruddet fikk vi via innsyn i mannskapslistene til MS «Roald Amundsen» av Tromsø kommune – for øvrig et innsyn Hurtigruten senere klagde kommunen inn til Datatilsynet for. Over 120 av besetningsmedlemmene var filippinere, og med disse listene visste vi nøyaktig hvem som jobbet om bord og hvem som delte lugar med hvem.

Vi hadde også fått innsyn i tegninger over skipet, og viste derfor hvor store lugarene var og på hvilket dekk de befant seg. Satt sammen viste dette tydelig hvordan stilling og rang hang sammen med lugarer fordelt på dekkene om bord. Jo høyere rang – jo høyere dekk. De filippinske arbeiderne var i all hovedsak plassert på laveste dekk.

Vi fordelte alle navnene mellom oss, søkte opp samtlige i sosiale medier og startet jobben med å kontakte dem. Vi unnlot å kontakte filippinerne som bodde på de øverste dekkene, da vi antok at de kunne være mer lojale Hurtigruten, og kanskje varsle andre om at vi tok kontakt.

Denne gangen fikk vi respons, men mange var svært skeptiske til å snakke med journalister. Under lovnad om anonymisering sa noen av filippinerne ja til å møte oss for en uforpliktende samtale. Da hadde MS «Roald Amundsen» kommet til Kristiansand for å ligge i opplag der. I utgangspunktet reiste vi til Kristiansand for å bygge opp tillit, og med håp om å få et intervju etter hvert. Overraskelsen var derfor stor da filippinerne ville bli intervjuet allerede ved første møte. Og det viste seg at de hadde like mange spørsmål til oss som vi hadde til dem.

Filippinerne hadde forsøkt å lese seg opp via norske medier, men ikke funnet ut hva som gjaldt for deres situasjon og hva som kom til å skje med dem fremover.

Vi fikk høre rystende historier om manglende smittevern om bord på MS «Roald Amundsen», brudd på karanteneregler, og frykt for eget liv under koronautbruddet. De fortalte også at de hadde fått beskjed om å ikke snakke med media.

### 3.5 Arbeidskontrakter

Allerede før vi traff filippinerne hadde vi fått dokumentasjon som viste lønns- og arbeidsvilkårene til den utenlandske besetningen. Lønna er utarbeidet i henhold til internasjonale avtaler, og i Norge er Sjømannsforbundet med å forhandle frem lønna på Hurtigruten. Oversikten vi fikk viste en lønn i dollar tilsvarende 29 kroner timen for de utenlandske arbeiderne på NIS-skipene.

Vi hadde også skaffet til veie kopi av en arbeidskontrakt som gjaldt de internasjonale skipene, og denne viste sammenhengende arbeidsperioder på opptil åtte måneder og adgang til opptil 130 timer overtid per måned. Av hensyn til kildevernet og lovnad om anonymitet kan vi ikke oppgi hvor vi fikk denne arbeidskontrakten fra. Vi viste fram arbeidskontrakten til våre filippinske kilder på MS «Roald Amundsen», og disse bekreftet at de hadde lignende kontrakter.

Generelt var det vanskelig å finne åpne kilder blant ansatte i Hurtigruten, også de norske. De fleste ville ikke uttale seg, og vi opplevde enkelte tilfeller hvor vi ble blokkert etter forsøk på å oppnå kontakt. De som uttalte seg ville ikke stå fram, og mange fortalte om en fryktkultur i selskapet. Dette med ukultur ble senere til en egen sak vi publiserte, men det ble også et eget tema i Hurtigrutens interngransking av koronautbruddet.

Enkelte ansatte fortalte om en taushetspliktavtale i Hurtigruten som ble løftet fram etter koronautbruddet, men en slik avtale fikk vi aldri dokumentasjon på.

Arbeidskontrakten vi satt på ble etter hvert til den første saken vi publiserte. Det var ikke etter planen, men et valg vi måtte ta på grunn av den sterke nyhetskurransen. Vi fikk nemlig nyss i at andre medier var i kontakt med flere av de samme kildene som oss. Å grave i en løpende nyhetssak er uforutsigbart og spennende, og vi måtte stadig justere våre publiseringsplaner av hensyn til andre medier og det som skjedde rundt selve saken. Mer om det senere.

### 3.6 Økonomi og tidslinje

For å ettergå hypotesen om at Hurtigruten hadde presset økonomi fikk en av reporterne i gravegruppa ansvar for å kartlegge økonomien i selskapet. Blant annet ved hjelp av siste årsrapporter, halvårsrapporter, kvartalsrapporter og revisjonsrapporter.

Hurtigruten består av en rekke selskaper og underselskaper. Å manøvrere i dette landskapet er ikke enkelt, men NRK sitter på økonomikompetanse hos blant annet Brennpunkt og Researchsenteret som var til nyttig hjelp.

Vi benyttet oss også av ekstern revisorbistand, og ikke minst fagfolk fra ulike utdanningsinstitusjoner. Blant annet førstelektor Henning Sollid i Handelshøgskolen ved Universitetet i Tromsø, og førsteamanuensis Kjell Ove Røsok ved Norges Handelshøgskole. Begge disse to uttalte seg om økonomien i selskapet i vår publiserte sak om goodwill og lav soliditet i selskapet – en situasjon som kan forverres av koronapandemien og en hardt rammet cruiseindustri.

For øvrig var den økonomiske researchen nyttig i flere andre saker vi lagde, særlig om NIS-loven og anløpene i Cuxhaven.

Parallelt med økonomisporet satt vi også av en av reporterne til å lage en tidslinje over hvordan koronasituasjonen utviklet seg i verden, sammenstilt med hva Hurtigruten hadde gjort når. Denne ble særlig nyttig i videre research og forståelse av hva som hadde skjedd, eller når vi skulle gå tilbake for å sjekke eller kontrollere noe. Det var også viktig å få sortert og arkivert den etter hvert store mengden dokumenter vi skaffet innsyn i. Vi brukte et Excel-dokument til denne jobben, og lenket opp filplasseringen til dokumentene slik at det skulle være lettere å finne.

Men viktigst ga tidslinjen oss en oversikt som ble grunnlaget for en egen sak, hvor publikum selv kunne se hva som skjedde når, og måle dette opp mot Hurtigrutens handlinger og utsagn.

Tidslinjen ble sentral i saken om de belgiske og nederlandske ekteparene som var på tur med hurtigruteskipet MS «Fridtjof Nansen» rundt de britiske øyer i mars, og etterpå fikk påvist smitte av korona. En av passasjerene, Albert Facq, døde senere av covid 19-sykdom.

Saken om de utenlandske turistene ble først omtalt i det engelske nyhetsstedet News in English, hvorpå NRK i førsteomgang lagde en sitatsak. Men siden vi først reiste til Cuxhaven i Tyskland, valgte vi på samme tur å stoppe innom Belgia for å møte enken Gaby Herbosch og sønnen Joeri. Dels for å ta deres historie på alvor, men også for å få flere førstehåndskilder. Vi så det som nødvendig for å få flere detaljer om reisen i mars, og høre hvordan oppfølgingen fra Hurtigruten hadde vært. Nederlenderne og belgierne hevdet nemlig de hadde forsøkt å varsle Hurtigruten allerede fra mars.

Hurtigruten hevdet de ikke fikk varsel om smittetilfellene før i juli. Dessuten mente selskapet det ikke var mulig å si om turistene ble smittet om bord. For eksempel kunne de jo ha blitt smittet på reisen til eller fra England.

Ved hjelp av tidslinjen kunne publikum selv gjøre seg opp en mening om Hurtigruten hadde gjort nok eller burde mistenkt mulig smitte allerede i mars.

### **3.7 Interne e-poster**

I den interne granskingsrapporten bestilt av Hurtigruten, kommer det fram at Hurtigruten hadde noen få sykdomstilfeller blant de ansatte på MS «Fridtjof Nansen» ved ankomst Norge fra England etter nedstengingen i mars. Skipet ønsket å ligge i opplag i Ulsteinsvik, men da kommunelegen der ba om koronatesting av mannskapet først valgte man heller å gå til Bergen for å ligge i karantene.

I rapporten forteller driftsdirektør Bent Martini at det var konsernsjef Daniel Skjeldam som mente man skulle avstå fra testing og heller gå til Bergen. Angivelig for å unngå negativ medieoppmerksomhet. Dette er påstander Skjeldam nekter for. I rapporten avviser Skjeldam å ha vært delaktig i beslutningen. Han la til grunn at avgjørelsen var basert på medisinske vurderinger. Hurtigruten har hele veien nektet for at man mistenkte koronasmitte hos de syke om bord.

Underveis i vår publisering av hurtigrutesaker fikk vi et tips med interne e-poster fra Hurtigruten som tydet på at konsernsjef Daniel Skjeldam kunne være mer involvert i beslutningen enn han tidligere hadde gitt uttrykk for. Epostene avslørte også at langt flere av

de ansatte var syke enn det som tidligere hadde kommet fram. Emnefeltet på epostene het «COVID 19 follow-up».

I epostene kommer det fram at Martini ikke ønsker å bestille tester før han har diskutert problemstillingen med Skjeldam. I neste epost svarer Martini at det ikke blir testing, men heller 14 dagers karantene i Bergen.

Men med den nye dokumentasjonen sto vi igjen med ett viktig spørsmål: Kunne det ha seg at en av de ansatte hadde blitt koronasmittet allerede i mars?

Siden dette gjaldt MS «Fridtjof Nansen» hadde vi ingen mannskapslister å forholde oss til, og siden det ikke hadde blitt testing satt heller ikke Ulstein eller Bergen kommune på slike lister. Vi forsøkte hos havnemyndigheter i England, men de svarte at de ikke hadde slike lister. Våre filippinske kilder på MS «Roald Amundsen» kunne heller ikke hjelpe.

Til slutt spurte vi personer i tillitsvalgtapparatet i Hurtigruten om de kjente til smittetilfeller blant de ansatte. Etter å ha hørt seg litt rundt fikk vi kontakt med en norsk kvinne som hadde jobbet på MS «Fridtjof Nansen».

Hun kunne fortelle at hun ble syk om bord den 11. mars mens de var i England. Hun kontaktet skipslegen, men ble ikke testet. Dagen etter reiste hun rett hjem til karantene i Norge, hvor hun testet hun positivt på koronaviruset. Hun fortalte at hun varslet flere av Hurtigrutens ledere om dette.

Kvinnen var fortsatt preget av sykdommen, og ønsket derfor ikke å stå fram med sin historie. Hun fryktet det kom til å bli en for stor belastning for henne. Vi valgte derfor å anonymisere henne.

Med dette kunne vi slå fast at Hurtigruten hadde hatt smitte allerede i mars, og at dette hadde blitt varslet til ledelsen.

### **3.8 Motstand**

Den største motstanden i arbeidet med denne saken har vi møt fra Hurtigruten. De har ikke stilt opp til et eneste intervju, men kun tatt imot skriftlige spørsmål per e-post til kommunikasjonsavdelingen. På den måten har Hurtigruten valgt å ikke svare på viktige spørsmål. Det har også vært svært vanskelig å stille oppfølgingsspørsmål.

En ensidig dialog med kommunikasjonsavdelingen har dessuten gjort at vi ikke har fått intervju direkte med kilder som har spesialkunnskap om det vi spør om, eller kilder som har gjort beslutninger og sitter med ansvar.

Dette står i sterk kontrast til konsernsjef Daniel Skjeldams tidlige uttalelser om at selskapet skulle være «åpne og transparente» om hva som hadde skjedd. Istedenfor opplevde NRK at det ofte ble henvist til at selskapet ikke kunne uttale seg, blant annet fordi politiet hadde igangsatt etterforskning av saken og at det derfor kunne bli en straffesak.

Dybdegruppe henvendte seg i god tid til kommunikasjonsavdelingen for å presentere hva vi jobbet med. Både for å kunne stille spørsmål om foreløpige funn, og for å sikre et fornuftig løp rundt tilsvaret og samtidig imøtegåelse for alle parter – rettigheter Hurtigruten ønsket å benytte seg av i alle saker.

Vi var selvsagt klar over at kommunikasjonsavdelingen var i en presset situasjon på grunn av koronautbruddet, og at vi nok kom med spørsmål om en del andre problemstillinger enn det de var opptatt med akkurat da.

Etter hvert spilte vi inn våre prioriteringer i følgende rekkefølge: arbeidskontrakt, filippinerne, de utenlandske passasjerene fra mars, og til slutt økonomi og seilingene med NIS-flagg.

Vi var innforstått med at det kunne ta tid å få svar. Vi var også åpne på at vi kunne vurdere anmodninger om lengre svarfrist hvis de hadde behov for det, men slike tilbakemeldinger fikk vi sjelden. Istedenfor opplevde vi flere ganger at det tok flere dager uten verken svar eller en tilbakemelding på når et svar eventuelt ville komme.

Flere ganger måtte vi purre på det vi oppfattet som relativt enkle faktaspørsmål. Særlig i saken om filippinerne på MS «Roald Amundsen» og deres påstander syntes vi at vi måtte vente uforholdsmessig lenge. Det gikk så langt at vi oppfattet det som trenering. Vi vurderte derfor å publisere med bemerkning om at Hurtigruten ikke hadde svart på våre henvendelser, men kort tid etter at vi varslet om dette fikk vi tilsvaret.

Samme kveld kom det pressemelding om at neste dag ble det invitert til pressekonferanse og offentliggjøring av interngranskningen.

Vi opplevde også at Hurtigruten søkte innsyn i medienes innsyn i diverse offentlige postjournaler. Og som nevnt tidligere var Hurtigruten kritisk til at Tromsø kommune ga oss innsyn i passasjer- og mannskapslistene på MS «Roald Amundsen», og klagde kommunen inn for Datatilsynet.

Til vår hovedsak om NIS-loven endte våre spørsmål til konsernsjef Daniel Skjeldam i en flere timer lang bakgrunnssamtale med kommunikasjonsavdelingen. Der ønsket man å diskutere faktagrunnlaget og premissene for spørsmålene og intervjuet. Til slutt avslo Hurtigruten å stille til intervju med begrunnelse at NRK ikke var tydelig nok på premissene, noe vi er sterkt uenig i. Istedenfor ble vi henvist til svar per e-post.

Hos Nærings- og fiskeridepartementet fikk vi også avslag på intervju. Næringsminister Iselin Nybø (V) ville ikke stille, og vi ble henvist til spørsmål per e-post. Nybø stilte til sist i et intervju etter publisering, da fagforeningene (i en av våre saker) hadde ønsket et hastemøte som følge av NRKs dekning.

### **3.9 Etiske vurderinger**

Mye av de etiske diskusjonene gikk på tekstformuleringer og hva vi hadde dokumentasjon på. Det var viktig å finne formuleringer som var enkle og forståelige, men samtidig innenfor det vi hadde dekning for. Det skulle være gjennomgående og korte formuleringer som kunne stå seg på alle plattformer.

I lengre nettsaker er det større plass og lettere å få inn nyanser og tilsvare. I kortere nyhetsformater på TV og radio er dette utfordrende, og enda mer i kortformater til sosiale medier.

For eksempel til saken om NIS-loven og samkvem med myndighetene, landet vi på at norske myndigheter har «lagt til rette for Hurtigruten». Regjeringen hadde «lagd unntak fra loven», altså forskriftsendringer.

Andre viktige diskusjoner var rundt tilsvare og samtidig imøtegåelse. Hva er påstandene som det må gis anledning å svare på. Til dette jobbet vi fram flere påstandsdokumenter.

Anonymisering er et annet viktig punkt. Siden koronautbruddet på MS «Roald Amundsen» var såpass alvorlig, mente vi identifisering av konsernledelsen med sine direktører var innenfor.

De to norske skipslegene på MS «Roald Amundsen» i juli valgte vi ikke å identifisere, i motsetning til en del andre medier. Siden politiet innledet etterforskning, og legene sto i fare for å bli straffeforfulgt, mente vi det var for tidlig, jmf. VVP 4.7.

De filippinske sjøfolkene vi intervjuet følte vi et stort ansvar for. For at de ikke skulle bli identifisert internt, og dermed stå i fare for å miste jobbene, var vi ekstra nøye med både hva vi publiserte av utsagn og bilder. I etterkant av publisering har vi kontaktet dem flere ganger for å høre hvordan det går.

Å stå i en heftig mediestorm over lang tid er ikke enkelt. Etter hvert som både vår og andre mediers dekning forløp, og med stadig nye kritikkverdige forhold, diskuterte vi om den totale mengden ble for stor. Og da den interne granskningen ble lagt fram, med bred kritikk og heftige beklagelser, spurte vi oss selv om lufta var gått litt ut av ballongen. Hurtigruten hadde lagt seg flat, var det mer å hente?

På dette tidspunktet jobbet vi fortsatt med hovedsaken vår om NIS-loven. Vi konkluderte at denne saken handlet om noe annet enn det som hittil hadde kommet fram om smitteutbruddet på MS «Roald Amundsen». Den pekte også en annen vei: nemlig mot norske myndigheter og det ansvaret de satt på.

Dessuten gjensto det fortsatt flere ubesvarte spørsmål som den interne granskingsrapporten ikke svarte på. Vi følte både publikum, passasjerer, og de ansatte fortjente svar, så vi fortsatte.

## 4. PUBLISERING

Å jobbe med et graveprosjekt i en løpende nyhetssak med sterk konkurranse er spennende. Vi måtte flere ganger justere publiseringsplanene våre underveis, og fryktet stadig at andre medier skulle publisere lignende saker vi jobbet med.

Vår hovedsak var fra start den som handlet om Hurtigrutens bruk av NIS-flagg og samkvemmet med myndighetene. I begynnelsen var vi ganske sikre på at dette var en historie som kun vi jobbet med, men dette varte ikke lenge.

Vårt arbeid tok nemlig en ny retning fra uventet hold: Hollywood.

### 4.1 Blåste nesten saken

Koronautbruddet på MS «Roald Amundsen» hadde i seg selv vekket interesse i norske nyhetsredaksjoner, men da det ble kjent at filmcrewet bak den nye Mission Impossible-filmen til Tom Cruise var innlosjert på et hurtigruteskip på Vestlandet følte vi våre konkurrenter pustende i nakken.

NIS-registrerte MS «Fridtjof Nansen» ble leid inn som hotellskip for filmcrewet, men om bord jobbet det utenlandsk besetning på internasjonale lønninger. Det skapte selvfølgelig reaksjoner både fra fagforeninger og politikere, og næringsminister Iselin Nybø stoppet denne drifta fordi det var i strid med norsk lov. Denne saken satte NIS-loven i fokus, og vi fryktet andre medier skulle lage samme sak som oss.

Faktisk gikk det så langt at Sjømannsforbundet hadde planer om å ta opp NIS-loven og Hurtigrutens anløp i Cuxhaven på et oppvaskmøte om Mission Impossible-filmen med næringsministeren. Sjømannsforbundet hadde lenge reagert på Cuxhaven-anløpene, men følte de ikke ble hørt. Nå var tidspunktet riktig, og de ønsket å tipse alle medier om saken nå som det var oppmerksomhet rundt regelverket.

Dette oppdaget vi ved en ren tilfeldighet, og kun halvannen time til møtet hvor Sjømannsforbundet skulle blåse saken. Vi hadde ringt Sjømannsforbundet kun for å sjekke noen opplysninger da vi ble fortalt om planene. Vi ba dem pent om å droppe det hele, og heller vente til vi kom med vår publisering. Vi argumenterte med at de ville få større dagsorden på temaet hvis vi fikk sjansen til å gjøre en grundig jobb og presentere det bredt på NRKs plattformer. Heldigvis gikk de med på dette.

#### 4.2 Konkurransesyn

Mens vi jobbet med NIS-saken dukket det opp saker som omhandlet utbruddet på MS «Roald Amundsen» og som vi av konkurranseansyn publiserte underveis.

Første sak omhandlet arbeidskontrakten til utenlandske sjøfolk. Der fikk vi nyss i at andre medier var på de samme kildene som oss, og ute etter nettopp kopi av en slik arbeidskontrakt.

11. september publiserte vi derfor vår første sak: *Karakteriserer Hurtigrutens arbeidsavtale med filippinere som «slavekontrakt»*

At vi til sist fikk kontakt med den filippinske besetningen om bord på MS «Roald Amundsen» visste vi kunne vekke oppsikt. På tross av at de hadde vært på skipet ved kai i Tromsø og Kristiansand i ukesvis, hadde ingen i pressen fått tilgang til deres versjon og erfaringer fra pandemiutbruddet om bord. Deres beskrivelser av situasjonen var også oppsiktsvekkende i seg selv.

I utgangspunktet skulle vi bruke dette intervjuet til NIS-saken, for å beskrive hvordan det er å jobbe om bord på cruiseskipene, men vi forsto raskt at vi i tillegg måtte lage en egen sak på deres opplevelser fra MS «Roald Amundsen».

16. september slapp vi sak nummer to: *Filippinske arbeidere på Hurtigruten: – Ledelsen satte livene våre i fare*

#### 4.3 Utenfor vår kontroll

Dagen etter kom Hurtigrutens interne granskingsrapport. Vi hadde håpet at vi skulle være ferdig med våre publiseringer før både internrapporten, politietterforskningen og fylkeslegens gransking. Dette fordi vi ikke ante hvilken vei disse ville føre saken.

Vi måtte ta en pause. Alt kom til å handle om interngranskingen de neste dagene. Istedenfor bisto vi nyhetsredaksjonene med å dekke pressekonferansen og granskingsrapporten siden vi satt på nyttig kunnskap om saken.

Noe som ble helt tydelig for oss etter granskingsrapporten at det var et stort behov for å få fram flere menneskelige konsekvenser i dekningen. Vi måtte ha passasjerer, og vi satt på en sterk historie fra Belgia.

Neste store sak kom 27. september. Da publiserte vi tidslinje-saken: *Gabys mann ble alvorlig syk under cruise med Hurtigruten – døde senere av korona*

#### 4.4 Klar med hovedsak

Endelig kom vår hovedsak *Flaggskipet*, som handlet om NIS-loven, den 6. oktober.

Før publisering av *Flaggskipet* hadde vi gjort klar oppfølgere som inkluderte politiske reaksjoner, henleggelse av anmeldte saker mot norske rederier, og Hurtigrutens økonomiske situasjon.

Publiseringen skapte også reaksjoner hos fagforeningene, som igjen førte til oppvaskmøte med næringsminister Iselin Nybø. Det endte med ny sak 22. oktober: *Næringsministeren mener Hurtigruten har seilt i grenseland av lovverket – varsler opprydding*

#### 4.5 Nye tips og ny utvikling

Som tidligere nevnt i metoderapporten medførte publiseringene våre nye tips som toppet dekningen vår med sak 26. oktober om koronasmitte på Hurtigruten allerede i mars: *Norsk ansatt fikk påvist korona i mars – Hurtigruten nektet å teste mannskapet*

Under utarbeidelse av denne metoderapporten, rett før jul, kom fylkeslegen i Troms og Finnmark med sin granskingsrapport av koronautbruddet på MS «Roald Amundsen». Fylkeslegen konkluderer ikke, men overlater dette til Statens helsetilsyn. På bakgrunn av fylkeslegens granskingsrapport publiserte vi 4. januar 2021 saken: *Skipslegen: Mener toppledelsen tok beslutningen om ikke å varsle passasjerene*

#### 4.6 Oppsummert

Til sammen har dybdegruppa publisert 14 saker i prosjektperioden. I tillegg kommer de mange sakene om koronautbruddet på MS «Roald Amundsen» publisert av nyhetsredaksjonene til NRK. Flere av de disse kom til på bakgrunn av research og innsyn gjort av dybdegruppa.

Hovedplattformen var nett, men til de større avsløringene ble det også lagd egne versjoner til radio, TV og sosiale medier. Der bidro nyhetsredaksjonene med ressurser til desking og versjonering.

## 5. HVA AVSLØRTE VI

Vår hovedsak *Flaggskipet*, hvordan Hurtigruten bruker den tyske havnebyen Cuxhaven som stoppested på sine ekspedisjonskruiser fra Hamburg til Norge, men uten at passasjerer verken går av eller på. **Med dette stoppet kan selskapet bruke utenlandsk mannskap i Norge, selv om det i utgangspunktet er forbudt. Det sparer Hurtigruten for millionbeløp.**

Praksisen beskyldes av kritikere for å legge til rette for sosial dumping og nedbygging av arbeidsplasser for norske sjøfolk. Leder av næringskomiteen på Stortinget, Geir Pollestad (Sp), mener regjeringen og Hurtigruten med denne praksisen «legger opp til å lure systemet».

Hurtigruten mener de holder seg innenfor regelverket, mens næringsminister Iselin Nybø har uttalt at Hurtigruten «seiler i grenseland» av regelverket og vil gjennomgå disse.

*Flaggskipet* viser hvordan norske myndigheter har **lagt til rette for Hurtigruten, både gjennom NIS-regelverket, men også gjennom rask gjenåpning etter koronastengingen i fjor vår.** *Flaggskipet* viser også hvordan næringsminister Torbjørn Røe Isaksen ga Hurtigruten et **unntak «over bordet» i 2019, et unntak han ikke hadde anledning til å gi.** Departementet nekter NRK innsyn i referatet fra møtet.

Vi har avslørt **arbeidsavtalen** til de utenlandske arbeiderne. Lønnsnivået var ikke helt ukjent, men dokumentasjon på at de **jobbet opptil åtte måneder i strekk, og at det er åpning for inntil 130 timer overtid i måneden**, var nytt.

Da NRK kom med saken om filippinerne hadde Hurtigruten tidligere forsikret om at alle utenlandske arbeidere på MS «Roald Amundsen» hadde gjennomført tilstrekkelig karantene. Dette avviste filippinerne, som fortalte at de **startet å jobbe dagen etter at de kom om bord**. De fortalte også om **manglende informasjon fra Hurtigruten, enkelte som delte lugar med smittede, sykdomssymptomer som ikke ble tatt på alvor, oppfordringer om ikke å snakke med pressen, og frykt for egne liv under koronautbruddet**.

Vi har påvist hvordan Hurtigrutens **bruk av goodwill i regnskapet** potensielt kan skape problemer som følge av fallende omdømme for selskapet.

Vi avslørte hvordan **konsernsjef Daniel Skjeldam kan knyttes tettere til beslutningen om man skulle teste sykt mannskap om bord MS «Fridtjof Nansen» i mars eller ikke**, noe han tidligere har nektet for.

I samme sak avslørte vi at det var **langt flere syke besetningsmedlemmer med koronalignende symptomer enn tidligere kjent**. Emnefeltet på interne e-poster lød «**COVID 19 follow-up**», noe som står i kontrast til Hurtigrutens tidligere utsagn om at man ikke mistenkte koronasmitte.

Ikke minst avslørte vi at **en av de norske ansatte på samme skip i mars hadde blitt syk om bord, og deretter testet positivt på korona. Hun varslet ledelsen om dette**. Da Hurtigruten fikk tillatelse til gjenåpning av sine ekspedisjonscruise på sommeren var det under forsikringer om at de ikke hadde hatt smitte om bord.

Til sist, i saken om fylkeslegens granskingsrapport **hevder en av skipslegene at deler av hans forklaring ble utelatt i Hurtigrutens granskingsrapport i høst**. Han mener derfor denne er lite troverdig. Skipslegen sier også at det var **ledelsen i selskapet som tok beslutningen om å ikke varsle passasjerene** i Tromsø om koronautbruddet.

### 5.1 Konsekvenser

NRKs saker om Hurtigruten har satt temaene sosial dumping og omgåelse av NIS-loven på dagsordenen. Flere stortingspolitikere har krevd at næringsminister Iselin Nybø rydder opp i praksis og regelverk. Senterpartiet, Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre og Rødt har krevd regelendring. De vil ha slutt på at det er tillatt med utenlandske, lave lønninger i norske farvann.

Nybø har varslet en gjennomgang av NIS-loven etter NRKs publiseringer, men hvilke politiske konsekvenser som kommer gjenstår fortsatt å se.

Sakene fra NRK har videre ført til en debatt i norske medier om Hurtigruten, sosial dumping og den norske modellen (se vedlegg).

Helseminister Bent Høie har reagert kraftig på NRKs avsløringer om manglende smittevern hos Hurtigruten, og uttalt at dette må selskapet ta ansvar for.

Per 1. desember er fortsatt ikke politiets etterforskning av eventuelle brudd på smittevernloven på MS «Roald Amundsen» avsluttet. Vi vet derfor ennå ikke om det blir rettslige etterspill. Politiet avventer konklusjonene fra Helsetilsynet etter fylkeslegens gransking.

## 6. LÆRINGS-PUNKTER

Dybdegruppa satt til slutt med enorme mengder dokumenter og innsyn. Systematisk lagring av dette er viktig for å vite hva du sitter på, og for å kunne gå tilbake når det trengs. Vi brukte en tidslinje i et Excel-dokument for å systematisere våre dokumenter.

Vi gjorde omfattende arbeid med innsyn og dokumentinnhenting i korrespondanse mellom Hurtigruten, departementer, Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet og kommuner. Vi har også innsyn i mannskaps- og passasjerlister på MS «Roald Amundsen», tekniske innretninger for skipet, smittevernplaner, risikovurderinger og utbruddsrapport. Andre kilder har vært notater og høringsbrev om NIS-loven, dokumenter til og fra Sjøfartsdirektoratet, e-poster og tekstmeldinger, innhold fra sosiale medier, pressemeldinger fra Hurtigruten og tidligere presseoppslag.

Til sammen var vi i kontakt med langt over 100 kilder. Et tilsvarende Excel-dokument for kildekontakt er også nyttig. Dybdegruppa sitter på tre ulike kontorer, og med fem journalister som jobber på samme sak, er det viktig at vi ikke kontakter de samme kildene og gjør unødig dobbeltarbeid. Dessuten er det fort å glemme hvem du kontaktet når, og hvilke avtaler du eventuelt gjorde. Mange av kildene har vært vanskelige å oppnå kontakt med over telefon, derfor brukte vi ofte sosiale medier som Facebook og LinkedIn aktivt.

Daglige logger er også helt nødvendig fra hver enkelt. Da er alle oppdaterte på hva de andre har gjort, og for reportasjeleder er det mye lettere å planlegge og fordele arbeid fremover.

Vi hadde daglige morgenmøter på Teams, og lagret dokumenter i felles Sharepoint-område. Chattefunksjonen er nyttig for å holde kontakten gjennom dagen når vi sitter så spredt.

Flere ganger var det behov for ad hoc-møter, enten hvis vi sto fast eller hadde gjort et gjennombrudd. I egenevalueringen ble det påpekt at det må være lav terskel for slike ad hoc-møter, men at det er viktig at hele gruppa deltar om mulig. Det å være en gruppe som diskuterer problemstillinger opplevde vi som nyttig og løsningsskapende. At alle er oppdaterte skaper dessuten fleksibilitet, hvor alle kan bidra ved behov og under publisering og oppfølging.

Arbeid rundt tilsvar er tidkrevende, både for oss, men ikke minst for kilder. Dette arbeidet bør starte så tidlig som mulig og ikke undervurderes.

Den store mengden tips og innspill fra publikum var vi ikke helt forberedt på. Der burde vi hatt et bedre apparat for både å ta imot og følge opp det som kom. Mange ble engasjert i sakene rundt Hurtigruten, og for oss var dette en fin indikasjon på at vi hadde prioritert riktig da vi valgte å gå i dybden på Hurtigruten.

Vedlegg:

## PUBLISERINGSLISTE HURTIGRUTEN

11. september 2020

**Karakteriserer Hurtigrutens arbeidsavtale med filippinere som «slavekontrakt»**

Nett:

<https://www.nrk.no/nordland/karakteriserer-hurtigrutens-arbeidsavtale-med-filippinere-som-slavekontrakt-1.15150018>

Dagsrevyen (18:15 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/distriktsnyheter-nordland/202009/DKNO98091120/avspiller>

16. september 2020

**Filippinske arbeidere på Hurtigruten: – Ledelsen satte livene våre i fare**

Nett:

<https://www.nrk.no/nordland/filippinere-pa-roald-amundsen-mener-hurtigruten-satte-dem-i-fare-for-utbruddet-av-korona-pa-skipet-1.15159785>

Dagsrevyen19 (08:15 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/202009/NNFA19091620/avspiller>

SoMe:

<https://www.facebook.com/watch/?v=602931610374120>

18. september 2020

**Skipslege på Hurtigruten mener han er uthengt som sydebukk**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/skipslege-pa-ms-roald-amundsen-mener-han-er-uthengt-som-sydebukk-etter-koronautbrudd-1.15165427>

19. september 2020

**Sjøfolk i Hurtigruten sier fryktkulturen er blitt verre under Skjeldam**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/sjofolk-i-hurtigruten-sier-fryktkulturen-er-blitt-verre-under-skjeldam-1.15166920>

27. september 2020

**Gabys mann ble alvorlig syk under cruise med Hurtigruten – døde senere av korona**

Nett XL:

<https://www.nrk.no/nordland/xl/ble-syk-under-hurtigruten-cruise-med-ms-fridtfjof-nansen-dode-av-korona-senere-1.15162258>

Dagsrevyen19 (06:05 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/202009/NNFA03092720/avspiller>

SoMe:

<https://www.facebook.com/watch/?v=252023992803214>

Radio:

<https://radio.nrk.no/serie/distriktsprogram-nordland/sesong/202009/DKNO01018720>

6. oktober 2020

**Flaggskipet**

Nett XL:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/xl/derfor-kan-hurtigruten-seile-med-internasjonalt-mannskap-i-norge-1.15107731>

Dagsrevyen19 (06:05 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/202010/NNFA19100620/avspiller>

SoMe:

<https://www.facebook.com/watch/?v=737156490201440>

7. oktober 2020

**Sterke reaksjoner etter NRK-avsløring: – Regjeringen legger opp til å lure systemet**

Nett:

[https://www.nrk.no/nordland/ap\\_-sp-og-rodt-opprort-over-hurtigruten-cruise\\_-\\_regjeringen-legger-opp-til-a-lure-systemet-1.15182456](https://www.nrk.no/nordland/ap_-sp-og-rodt-opprort-over-hurtigruten-cruise_-_regjeringen-legger-opp-til-a-lure-systemet-1.15182456)

7. oktober 2020

**Ber om hastemøte med næringsminister Iselin Nybø om Hurtigruten**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/ber-om-hastemote-med-naeringsminister-iselin-nybo-om-hurtigruten-1.15190345>

10. oktober 2020

**Henlegger anmeldelse mot norske rederier**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/henlegger-anmeldelse-mot-norske-rederier-1.15172499>

17. oktober 2020

**Hurtigrutens tro på seg selv kan koste dem dyrt**

Nett:

[https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/uten-den-regnskapsforte-goodwillen-ville-hurtigruten-group-as-hatt-en-negativ-egenkapital-pa-2\\_2-mil-1.15194089](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/uten-den-regnskapsforte-goodwillen-ville-hurtigruten-group-as-hatt-en-negativ-egenkapital-pa-2_2-mil-1.15194089)

22. oktober 2020

**Næringsministeren mener Hurtigruten har seilt i grenseland av lovverket – varsler opprydding**

Nett:

[https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/naeringsministeren-mener-hurtigruten-har-seilt-i-grenseland-av-lovverket\\_-\\_varsler-opprydding-1.15209110](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/naeringsministeren-mener-hurtigruten-har-seilt-i-grenseland-av-lovverket_-_varsler-opprydding-1.15209110)

Dagsrevyen21 (07:50 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen-21/202010/NNFA21102220/avspiller>

26. oktober 2020

**Norsk ansatt fikk påvist korona i mars – Hurtigruten nektet å teste mannskapet**

Nett XL:

[https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/norsk-ansatt-fikk-pavist-korona-i-mars\\_-\\_hurtigruten-nektet-a-teste-mannskapet-1.15200129](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/norsk-ansatt-fikk-pavist-korona-i-mars_-_hurtigruten-nektet-a-teste-mannskapet-1.15200129)

Dagsrevyen23 (05:25 ut i sendingen):

<https://tv.nrk.no/serie/kveldsnytt/202010/NNFA23102620/avspiller>

Radio:

<https://radio.nrk.no/serie/distriktsprogram-troms/sesong/202010/DKTR02020720>

28. oktober 2020

**Høie reagerer kraftig på ny NRK-avsløring**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/helseminister-bent-hoie-reagerer-kraftig-etter-avsloring-om-at-hurtigruten-nektet-koronatest-1.15208049>

4. januar 2021

**Skipslegen: Mener toppledelsen tok beslutningen om ikke å varsle passasjerene**

Nett:

[https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/skipslege-pa\\_roald-amundsen\\_hevder-hurtigrutens-ledere-nektet-a-varsle-om-koronautbrudd-1.15292963](https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/skipslege-pa_roald-amundsen_hevder-hurtigrutens-ledere-nektet-a-varsle-om-koronautbrudd-1.15292963)

## **Kommentarartikler, kronikker og oppfølginger av prosjektgruppas saker i andre medier:**

17. september

**Romerikes Blad: Hurtigruten-skandalen viser at rike folk ikke frykter koronaen**

<https://www.rb.no/meninger/hurtigruten-skandalen-viser-at-rike-folk-ikke-frykter-koronaen/o/5-43-1397989?access=granted>

18. september

**Dagbladet: Hurtigruten rett til bunn**

<https://www.dagbladet.no/meninger/hurtigruten-rett-til-bunns/72858481>

18. september

**Midtnorsk debatt: Skjerp dere!**

<https://www.midtnorskdebatt.no/meninger/ordetfritt/2020/09/18/Skjerp-dere-22685693.ece?>

19. september

**BT: Hurtigruten har mykje å bevise**

[https://www.bt.no/article/bt-WOLa7j.html?mon\\_ref=retriever-info.com](https://www.bt.no/article/bt-WOLa7j.html?mon_ref=retriever-info.com)

19. september

**Stavanger Aftenblad: Hurtigruten er Nye Norge – dessverre**

[https://www.aftenbladet.no/article/sa-KyvbvM.html?mon\\_ref=retriever-info.com](https://www.aftenbladet.no/article/sa-KyvbvM.html?mon_ref=retriever-info.com)

19. september

**Aftenposten: Hurtigruten har lagt seg flat, men snubler likevel**

[https://www.aftenposten.no/article/ap-0KEgb6.html?mon\\_ref=retriever-info.com](https://www.aftenposten.no/article/ap-0KEgb6.html?mon_ref=retriever-info.com)

20. september

**VG: Hurtigrutens kutlurelle ulturkuke**

<https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/bnKaPg/hurtigrutens-kutlurelle-ulturkuke>

22. september

**Brønnøysunds Avis: Hva betyr Hurtigrutens havari for folk og næring langs kysten?**

<https://www.banett.no/nyheter/Debatt/2020/09/22/Hva-betyr-Hurtigrutens-havari-for-folk-og-n%C3%A6ring-langs-kysten-22703692.ece?>

22. september

**Nettavisen: Kysten betyr ingenting for Hurtigruten**

<https://www.nettavisen.no/nyheter/kysten-betyr-ingenting-for-hurtigruta/3424022337.html>

25. september

**Sunnmørsposten: «Verdens vakreste sjøreise, tilliten, står den seg? Det blæs på toppen»**

<https://www.smp.no/meninger/2020/09/25/%C2%ABVerdens-vakreste-sj%C3%B8reise-tilliten-st%C3%A5r-den-seg-Det-bl%C3%A6s-p%C3%A5-toppen%C2%BB-22714980.ece>

25. september

**iTromsø: Hurtigruten for alltid**

<https://www.itromso.no/nyheter/2020/09/24/Hurtigruten-for-alltid-22717274.ece>

26. september

**Vesterålen Online: Hva betyr Hurtigrutens havari for folk og næring langs kysten?**

<https://www.vol.no/meninger/2020/09/26/Hva-betyr-Hurtigrutens-havari-for-folk-og-n%C3%A6ring-langs-kysten-22709173.ece?>

27. september

**Midtnorsk debatt: Hva mer kan Hurtigruten gjøre?**

<https://www.midtnorskdebatt.no/meninger/ordetfritt/2020/09/27/Hva-mer-kan-Hurtigruten-gj%C3%B8re-22703819.ece?>

29. september

**Nationen: Grovt kritikkverdig fra Hurtigruten. Hurtigruten bør nasjonaliseres**

<https://www.nationen.no/motkultur/debatt/grovt-kritikkverdig-fra-hurtigruten/>

7. oktober

**Agderposten: Bemanner Hurtigruten med lavtlønnede**

<https://www.agderposten.no/nyheter/osm-bemanner-hurtigruten-med-lavtlonnede-filippinere/>

9. oktober

**iTromsø: Rakner den norske modellen?**

<https://www.itromso.no/meninger/2020/10/09/Rakner-den-norske-modellen-22792311.ece>

12. oktober

**Dagens Perspektiv: Ledere og livsløgner**

<https://www.dagensperspektiv.no/2020/ledere-og-livslogner>

12. oktober

**Dagsavisen: Eslet for store oppgaver**

<https://www.dagsavisen.no/debatt/kommentar/eslet-for-store-oppgaver-1.1785494>

13. oktober

**iFinnmark: Fra stolthet til skam**

<https://www.ifinnmark.no/fra-stolthet-til-skam/o/5-81-1262524?key=2020-11-18T19:05:26.000Z/retriever/6cb907d93c3ccf35b7ab4cfbded6e02bb608a19c>

14. oktober

**Agenda Magasin: Toppleder: 14,5 millioner. Ansatt: 29 kroner i timen**

<https://agendamagasin.no/kommentarer/toppleder-145-millioner-ansatt-29-kroner-i-timen/>

16. oktober

**Dag og Tid: Av folket, for folket**

<https://www.dagogtid.no/samfunn/av-folket-for-folket-6.3.17802.4f91626f5e>

19. oktober

**VG: Toppledere må integreres i den norske velferdsmodellen**

<https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/Ky37a5/toppledere-maa-integreres-i-den-norske-velferdsmodellen>

21. oktober

**VG: Kystens tapte stolthet**

<https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/dlOA6J/kystens-tapte-stolthet>

22. oktober

**Dagsavisen: Hurtigruta til helvete**

[https://www.dagsavisen.no/debatt/kommentar/hurtigruta-til-helvete-1.1790711?utm\\_source=Nyhetsbrev+fra+Dagsavisen&utm\\_campaign=11c9e0e0e-EMAIL\\_CAMPAIGN\\_2018\\_04\\_11\\_COPY\\_01&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_d68682790c-11c9e0e0e-163590353](https://www.dagsavisen.no/debatt/kommentar/hurtigruta-til-helvete-1.1790711?utm_source=Nyhetsbrev+fra+Dagsavisen&utm_campaign=11c9e0e0e-EMAIL_CAMPAIGN_2018_04_11_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_d68682790c-11c9e0e0e-163590353)

23. oktober

**Klassekampen: Ta Norge tilbake**

<https://klassekampen.no/utgave/2020-10-23/fokus>

28. oktober

**Altaposten: Styrk faglige rettigheter!**

<https://www.altaposten.no/meninger/2020/10/28/Styrk-faglige-rettigheter-22897809.ece?>

30. oktober

**iTromsø: Sjømannsforbundet vil ikke svare på om de har tillit til konsernsjef Daniel Skjeldam i Hurtigruten: – Vi har ikke fått svar på noe som helst**

<https://www.itromso.no/pluss/eksklusiv/2020/10/29/Sj%C3%B8mannsforbundet-vil-ikke-svare-p%C3%A5-om-de-har-tillit-til-konsernsjef-Daniel-Skjeldam-i-Hurtigruten-%E2%80%93-Vi-har-ikke-f%C3%A5tt-svar-p%C3%A5-noe-som-helst-22904241.ece>

**Innsyn gjort av prosjektgruppa førte til følgende saker lagd av nyhetsredaksjonene:**

9. september 2020

**Hurtigruten vil endre drifta etter hotellskip-kritikk**

Nett:

<https://www.nrk.no/mr/hurtigruten-vil-endre-drifta-etter-hotellskip-kritikk-1.15153612>

13. september 2020:

**Hurtigruten avhengig av et godt 2021 for å overleve**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/hurtigruten-avhengig-av-et-godt-2021-for-a-overleve-1.15158595>

18. september 2020

**Skipslegen på «smitteseilassen»: – Hadde aldri gått om bord hvis jeg visste det**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/skipslegen-pa-smitteseilassen-til-roald-amundsen-er-rystet-1.15166137>

28. september 2020:

**Statsadvokat om politietterforskning av Hurtigruten: – Unik sak**

Nett:

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/statsadvokat-om-politietterforskning-av-hurtigruten-unik-sak-1.15177913>

**Komplette oversikter over alle NRKs saker på Hurtigruten her:**

**Koronautbrudd på Hurtigruten:**

<https://www.nrk.no/emne/koronautbrudd-pa-hurtigruten-1.15108483>

**Hurtigruten:**

<https://www.nrk.no/emne/hurtigruten-1.197583>