



KONGELIG RESOLUSJON

Nærings- og fiskeridepartementet
Statsråd: Marianne Sivertsen Næss

Dato: 12. september 2025

*Ved en inkurie
er hjemmelen
for tilridningen
punkt 1 oppgitt
til sikkerhets-
loven § 2-5
andret led.*

Vedtak etter sikkerhetsloven § 2-5 om at staten overtar eierskapet til fartøyet LLV Azurit

1. Sakens hovedinnhold

Det russiske fiskefartøyet LLV Azurit har ligget i Båtsfjord havn siden mai 2024. Kongen i statsråd fattet 6. desember 2024 vedtak etter sikkerhetsloven § 2-5 om at fartøyet pliktes å forlate Båtsfjord havn innen fem virkedager. Fristen for å etterkomme vedtaket utløp 13. desember 2024.

*Dette skal
rettes til
første led,
jf. s. 11.*

Vedtaket ble fattet på grunnlag av at fartøyets langvarige tilstedeværelse i Båtsfjord havn ble ansett som en «pågående aktivitet som kan innebære en ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet», jf. sikkerhetsloven § 2-5. Vedtaket bygget blant annet på vurderinger fra Etterretningstjenesten (E-tjenesten), Politiets sikkerhetstjeneste (PST) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM).

*16/9 2025 OHS
16/9.25 MN
19/9-25 Aul*

Fartøyets eier har ikke etterkommet vedtaket om å sørge for at fartøyet forlater Båtsfjord havn. Nærings- og fiskeridepartementet har i henhold til vedtaket 6. desember 2024 punkt 5 vurdert ulike løsninger for å slepe fartøyet, uten at dette har ført frem. Politiet har i henhold til vedtaket punkt 6 iverksatt nødvendige kontrolltiltak av fartøyet. Det ble i august 2025 innhentet oppdaterte vurderinger fra PST, E-tjenesten og NSM om fartøyets tilstedeværelse i havnen. PST, E-tjenesten og NSM opprettholdt sine trussel- og risikovurderinger som lå til grunn for vedtaket 6. desember 2024. Nærings- og fiskeridepartementet vurderer at det gjenstående alternativet for å få fjernet fartøyet fra Båtsfjord havn er at staten overtar eierskapet til fartøyet.

På denne bakgrunn tilrår Nærings- og fiskeridepartementet at det med hjemmel i sikkerhetsloven § 2-5 fattes vedtak om at staten ved Kystverket overtar eierskapet til fartøyet LLV Azurit. Vedtaket trer i kraft straks og innebærer at staten får full råderett over fartøyet og kan iverksette nødvendige tiltak.

Justis- og beredskapsdepartementet, Utenriksdepartementet og Finansdepartementet har vært konsultert i forbindelse med utarbeidelsen av denne kongelige resolusjonen.

2. Sakens bakgrunn

LLV Azurit har ligget i Båtsfjord havn siden mai 2024. Kongen i statsråd fattet 6. desember 2024 vedtak etter sikkerhetsloven § 2-5 om at LLV Azurit skulle forlate havnen innen fem virkedager. Videre ble det fattet vedtak om at Nærings- og fiskeridepartementet etter søknad kunne gi dispensasjon fra denne fristen, dersom værforholdene gjorde at det ikke var forsvarlig å seile eller slepe fartøyet. Etter vedtaket pliktet fartøyets mannskap og fartøyets agent å medvirke til at pålegget om å forlate havnen ble gjennomført. Dersom fartøyet ikke hadde forlatt havnen innen fristen og eventuell dispensasjon ikke forelå, ble det bestemt i vedtaket at norske myndigheter kunne slepe fartøyet. Dersom slep ikke kunne gjennomføres, ble det bestemt i vedtaket at politiet kunne iverksette nødvendige tiltak overfor fartøy og mannskap så lenge fartøyet lå i havn, for eksempel gjennom søke fartøyet, forby opphold i fartøyet eller andre tiltak.

Kreditorene Industrikulde AS og Tromsø Mekaniske AS har tatt arrest i fartøyet etter tvisteloven kapittel 33 ved kjennelser i henholdsvis august og oktober 2024, med henholdsvis 672 978 kroner og 1 175 92 kroner, med tillegg av forsinkelsesrenter. I tillegg har den tidligere agenten Laneship Agency opplyst at de ved kjennelse 2. januar 2025 har fått arrest i fartøyet som skal utgjøre om lag 1,1 mill. kroner med tillegg av forsinkelsesrenter samt saksomkostninger. Arresten innebærer at fartøyet har en plikt overfor arresthaverne til ikke å forlate stedet det ligger, jf. sjøloven § 95. Båtsfjord havn har også krav mot rederiet/fartøyet for kostnader knyttet til opphold i havnen, dvs. kaivederlag, strøm osv., anslått til om lag 1 mill. kroner. Havnens fordringer er sikret med sjøpanterrett foran de øvrige heftelsene i skipet, jf. sjøloven § 51 første ledd nr. 2, jf. § 52 første ledd.

Departementet vil underrette alle kjente parter om vedtaket i tråd med forvaltningsloven § 27. Partene i saken ble forhåndsvarslet om vedtaket 9. september 2025, med frist for å uttale seg 11. september kl. 12. I tillegg er fartøyets arresthavere og Båtsfjord havn orientert.

3. Om vedtaksmyndigheten etter sikkerhetsloven § 2-5

Sikkerhetsloven § 2-5 første ledd lyder slik:

«Kongen i statsråd kan fatte nødvendige vedtak for å hindre sikkerhetstruende virksomhet eller annen planlagt eller pågående aktivitet som kan innebære en ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet. Et slikt vedtak kan fattes uten hensyn til begrensningene i forvaltningsloven § 35 og uavhengig av om aktiviteten er tillatt etter annen lov eller annet vedtak.»

Bestemmelsen er ment å være en sikkerhetsventil og den forutsettes benyttet kun i helt spesielle tilfeller, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169. Under henvisning til Prop. 97 L (2015–2016) side 21 må det vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle hvor bestemmelsen vurderes benyttet, hvorvidt vedtaket vil være i overensstemmelse med Grunnloven, menneskerettsloven og Norges internasjonale forpliktelser, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 54.

For at bestemmelsen skal kunne komme til anvendelse, må vedtaket enten være nødvendig for å hindre «sikkerhetstruende virksomhet» eller annen «planlagt eller pågående aktivitet som kan innebære en ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet». Første alternativ om sikkerhetstruende virksomhet stiller krav om at handlingene «kan skade nasjonale sikkerhetsinteresser», jf. definisjonen i § 1-5 nr. 4, mens andre alternativ om annen aktivitet krever «ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet».

Nasjonale sikkerhetsinteresser er legaldefinert i sikkerhetsloven § 1-5 nr. 1, og omfatter blant annet landets suverenitet, territorielle integritet og demokratiske styreform og overordnede sikkerhetspolitiske interesser knyttet til forsvar, sikkerhet og beredskap, forholdet til andre stater og økonomisk stabilitet og handlefrihet.

Begrepet *aktivitet* favner vidt. På denne måten kan risikoen avverges før aktiviteten er gjennomført. Det fremgår av spesialmerknadene til bestemmelsen at det avgjørende for om en aktivitet er omfattet, er om den har potensial til å innebære en ikke ubetydelig risiko mot nasjonale sikkerhetsinteresser, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 168.

Kravet om en *ikke ubetydelig risiko* innebærer at det ikke kan treffes vedtak etter bestemmelsen hvis risikoen fremstår som usannsynlig eller det kun er en teoretisk mulighet for risiko mot nasjonale sikkerhetsinteresser, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169. Hvilke krav til sannsynlighet som gjelder for bruk av vedtaksmyndigheten, er til en viss grad situasjonsbestemt. Det fremgår av forarbeidene at det ikke stilles krav om at det må foreligge en bestemt sannsynlighet for at aktiviteten vil innebære en risiko mot nasjonale sikkerhetsinteresser dersom den etableres eller gjennomføres. Terskelen for sannsynlighet må ses i sammenheng med de mulige konsekvensene av den aktuelle aktiviteten. Dersom konsekvensene kan bli svært store, senkes terskelen for å fatte vedtak. Motsatt heves terskelen dersom konsekvensene av den aktuelle aktiviteten regnes som små.

Vedtaket må videre være *nødvendig* for å hindre den aktuelle aktiviteten. Hva slags vedtak som kan fattes med hjemmel i bestemmelsen, vil avhenge av hvilken type aktivitet det tas sikte på å hindre. Departementet uttalte i Prop. 153 L (2016–2017) side 169 at det ikke vil være mulig eller hensiktsmessig å gi en oppstilling av hvilke typer vedtak Kongen i statsråd kan fatte med hjemmel i bestemmelsen, ut over at de må være egnet til å kunne hindre den aktuelle aktiviteten. At vedtaket skal være *nødvendig* innebærer imidlertid at Kongen i statsråd ikke skal fatte mer byrdefulle vedtak enn det som er påkrevd, og som vurderes som rimelig i den konkrete saken, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169.

Det følger av første ledd andre punktum at vedtak etter første punktum kan fattes uten hensyn til om aktiviteten er tillatt etter annen lov eller annet vedtak. Et vedtak av Kongen i statsråd kan derfor i praksis sette til side en rekke ulike former for vedtak og aktiviteter som i utgangspunktet er tillatt, for eksempel nekte gjennomføring eller stille ytterligere vilkår for en byggetillatelse,

frekvenstillatelse, ferdselsrett, jaktrett, en våpentillatelse eller et privat oppkjøp av en virksomhet, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169.

Før vedtak etter § 2-5 fattes, bør det etter andre ledd innhentes rådgivende uttalelser fra relevante organer med kompetanse innenfor det aktuelle fagområdet. Det klare utgangspunktet er at slike uttalelser skal innhentes, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169.

4. Nærings- og fiskeridepartementets vurdering og forslag til vedtak

4.1 Trussel- og risikovurderingene som vedtaket baserer seg på

Nærings- og fiskeridepartementet vurderer at det er grunnlag for å fatte vedtak om at staten overtar eierskapet til fartøyet LLV Azurit i medhold av sikkerhetsloven § 2-5. Departementets vurdering av de enkelte vilkårene i bestemmelsen fremgår nedenfor.

Til grunn for departementets forslag til vedtak ligger PSTs og E-tjenestens åpne trusselvurderinger for 2025. I tillegg er det sett hen til trussel- og risikovurderinger fra E-tjenesten, PST og NSM i forkant av resolusjonen av 6. desember 2024, samt oppdaterte vurderinger fra august 2025.

Deler av vurderingene fra E-tjenesten, PST og NSM er sikkerhetsgradert etter sikkerhetsloven § 5-3 og kan ikke offentliggjøres. Det er utarbeidet et gradert vedlegg til vedtaket. Det innebærer at også deler av begrunnelsen for vedtaket er gradert. Den graderte begrunnelsen og vurderingene fra tjenestene er unntatt offentlighet og partsinnsyn, jf. sikkerhetsloven § 5-4 første ledd.

4.2 Vurdering av risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser kan bli truet

Russlands angrepskrig i Ukraina har skapt en ny sikkerhetspolitisk situasjon som påvirker trusselbildet i Norge. Krigen bidrar til å skjerpe etterretningstrusselen fra Russland sammenlignet med før invasjonen. Samtidig gjør Norges NATO-medlemskap og vår felles grense at Russland vil bruke etterretningstjenestene sine mot norske mål i overskuelig fremtid. Fordekt etterretningsvirksomhet er etter sin hensikt og natur egnet til å skade nasjonale sikkerhetsinteresser, og vil kunne bidra til å bygge militær evne hos en trusselaktør. Dette vil igjen kunne brukes til å skade nasjonale sikkerhetsinteresser, jf. sikkerhetsloven § 1-5 nr. 1.

Trusselaktører tar i bruk både gamle og nye metoder for å rekruttere kilder eller andre som er villige til å samarbeide, se NSMs åpne risikovurdering for 2025 side 16. Den russiske etterretningsskapasiteten ved ambassaden i Oslo er mindre enn tidligere ettersom flere etterretningsoffiserer i 2023 ble erklært uønsket i Norge. Ifølge PSTs åpne nasjonale trusselvurdering for 2025 kan Russland derfor søke å kompensere for bortfallet av egne etterretningsoffiserer i Norge med økt bruk av tilreisende agenter og digital rekruttering av personer som allerede er i Norge.

PST viser i åpen nasjonal trusselvurdering for 2025 også til at nordområdene vil være av særlig interesse for Russland. Dette skyldes blant annet grenseområdene i Finnmark og den russiske tilstedeværelsen på Svalbard, samt at Arktis har fått økt strategisk betydning i en mer spent sikkerhetspolitisk situasjon. Iht. trusselvurderingen inngår bruk av sivile fartøy til etterretningsaktivitet i Russlands virkemiddelbruk. Fartøys tilgang til norske havner kan benyttes til å støtte ulovlig etterretningsvirksomhet, og til å smugle varer som er underlagt sanksjoner eller eksportkontroll.

E-tjenesten omtaler også bruk av ikke-militære fartøy i sin åpne vurdering av aktuelle sikkerhetsutfordringer for 2025 (FOKUS 2025), og viser til følgende:

«Russland benytter ikke-militære fartøy som etterretningsplattformer i sine nærområder. Forsterket norsk myndighetsutøvelse og havneforbud har begrenset denne evnen i norske farvann. Russland vil i 2025 tilpasse seg disse begrensningene ved å benytte ulike typer fartøy som har legitim tilgang til norske farvann og havner.»

Departementet viser til at lengeliggende russiske fiskefartøy i norske havner utgjør et mulighetsrom for russisk etterretningsvirksomhet. LLV Azurit, som har ligget til kai i Båtsfjord siden mai 2024, er et eksempel på dette. Etter departementets vurdering har LLV Azurit, gjennom langvarig kailigge, fortsatt et mulighetsrom til å drive etterretningsvirksomhet til fordel for Russland og russiske interesser. Dette kan innebære en ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet. Departementet viser til gradert vedlegg til vedtaket, som ytterligere underbygger departementets vurdering. Det presiseres her at politiets kontrolltiltak er midlertidige inntil en permanent løsning er på plass.

4.3 Nødvendighetsvurderingen

Et vedtak etter sikkerhetsloven § 2-5 kan ikke være mer byrdefullt enn det som er nødvendig og rimelig i den konkrete saken, jf. Prop. 153 L (2016–2017) side 169. I dette ligger også at andre mindre inngripende alternativer er vurdert.

Eier har ikke gjort noen forsøk på å etterleve vedtaket 6. desember 2024. Det fremstår derfor som usannsynlig at eier selv vil sørge for etterlevelse av vedtaket. Det er videre gjort en rekke forsøk fra statens side på å følge opp vedtaket som ble fattet 6. desember 2024, og å gjennomføre mindre inngripende alternativer enn å fatte vedtak i medhold av sikkerhetsloven § 2-5 om at staten overtar eierskapet til fartøyet. På bakgrunn av den konkrete risikoen som foreligger på det nåværende tidspunktet, er det etter departementets syn behov for at staten overtar eierskapet til fartøyet.

I vedtaket som ble fattet 6. desember 2024, er det en omtale av hva norske myndigheter kan gjøre for å følge opp vedtaket dersom fartøyet ikke har forlatt havnen innen fristen etter vedtakspunkt 1, og eventuell dispensasjon etter vedtakspunkt 2 ikke foreligger. Under følger en omtale av de ulike løsningene som nevnes i vedtaket:

Norske myndigheter sleper fartøyet til avtalt posisjon med en russisk motpart utenfor norsk sjøterritorium

Norsk slepefartøy kan overlate slepet til fremmed slepefartøy i norsk sjøterritorium

Ved behov, og som en midlertidig løsning, kan slep skje til en annen norsk havn/lokasjon der skipet kan legges i opplag

I tillegg til løsningene for å håndtere fartøyet som nevnes i vedtaket 6. desember 2024, er også andre løsninger vurdert:

Avtale med rederiet om slep til Russland

Denne løsningen ville innebære at staten henvender seg til rederiet og tilbyr å dekke kostnadene (oppad begrenset til en gitt sum), dersom rederiet inngår kontrakt med et russisk slepebåtrederi om slep av fartøyet til Russland. Tilbudet fra staten måtte ha vært tidsavgrenset, og det måtte vært stilt krav til dokumentasjon om inngått kontrakt og om at slepet skal gjennomføres innen en viss dato. Utbetaling til rederiet må videre skje etter at slepet er gjennomført.

På lik linje med løsningene omtalt over som innebærer slep av fartøyet til Russland, vil det være stor usikkerhet og høy risiko knyttet til gjennomføringen av denne løsningen. Dette underbygges av den manglende etterlevelsen av det gjeldende vedtaket. Dette alternativet vurderes dermed som ikke gjennomførbart.

Kjøpsavtale med rederiet, deretter slep og opphugging av fartøyet

Alternativet innebærer at staten henvender seg til rederiet med tilbud om å kjøpe fartøyet. En kjøpsavtale vil gi staten full råderett over fartøyet. Før det eventuelt kunne vært inngått en kjøpsavtale, måtte arresten i fartøyet blitt opphevet. Dette kunne vært gjort ved at tilbud til rederiet om kjøp av fartøyet gjøres betinget av at rederiet betaler kravene som er grunnlaget for arresten, og at arresten oppheves. Dersom staten lykkes med å kjøpe fartøyet, kan det selges til et norsk verft for opphugging.

Nærings- og fiskeridepartementets vurdering er at rederiet ikke har evne eller vilje til å betale kravene som er grunnlaget for arresten i fartøyet før et ev. kjøp. Dette underbygges av den manglende etterlevelsen av det gjeldende vedtaket. Departementet kan ikke se noen gode grunner til å inngå en avtale med gaveelement med rederiet, og det er derfor ikke aktuelt å inngå en kjøpsavtale til betydelig overpris. Sett hen til at båten er sterkt beheftet, svekker dette utsiktene til en frivillig kjøpsavtale vesentlig. En forhandling med rederiet vil dessuten kunne ta lang tid. Denne løsningen vurderes derfor som urealistisk.

La fartøyet ligge og videreføre politiets tiltak på ubestemt tid

Politiet har gjennom vakthold og andre midlertidige tiltak god kontroll på fartøyet. Departementet anser ikke at slike midlertidige tiltak kan fortsette på ubestemt tid, og er ikke en akseptabel permanent løsning. Tiltaket vil ikke føre til at vedtaket om fjerning av fartøyet følges opp, og vil også medføre høye kostander på ubestemt tid. For å permanent fjerne den risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser som fartøyet utgjør, må fartøyet fjernes i tråd med forutsetningene i vedtaket fattet 6. desember 2024.

4.4 Sammenstilling

Departementet vurderer at det nå er behov for å fatte vedtak om at staten overtar eierskapet til fartøyet. Som det fremgår ovenfor, er andre, mindre inngripende tiltak forsøkt og vurdert. Politiets tiltak har bare vært ment å være midlertidige, og må på et tidspunkt opphøre. Et vedtak om at staten overtar eierskapet til LLV Azurit, vil innebære at staten får full kontroll over fartøyet, noe som effektivt vil fjerne mulighetsrommet til å drive etterretningsvirksomhet gjennom langvarig kailigge. Slik saken står på nåværende tidspunkt, mener departementet at det er behov for at eierskapet overføres for å effektivt fjerne risikoen som fartøyet utgjør for nasjonale sikkerhetsinteresser.

Departementet vurderer at det ikke er realistisk å få på plass mindre inngripende alternativer enn et vedtak om å overta eierskapet til fartøyet med hjemmel i sikkerhetsloven § 2-5. Et vedtak om overtakelse av eierskap er et inngripende tiltak. Samtidig tilsier de potensielt alvorlige skadevirkningene som vil kunne inntre dersom fartøyet fortsatt blir liggende til havn, at det er nødvendig å iverksette tiltak som gjør at staten får fullstendig kontroll over fartøyet. Det legges til at fartøyets reelle formuesverdi, trukket fra utestående krav, er lik null. På denne bakgrunn vurderer departementet at vedtaket ikke er mer byrdefullt enn det som er nødvendig og rimelig i denne konkrete saken.

4.5 Forholdet til de alminnelige ekspropriasjonsrettslige reglene

Et vedtak om at staten overtar eierskapet til fartøyet er i realiteten ekspropriasjon. Denne saken gjelder overtakelse av eierskap til løsøre, og ikke til fast eiendom, som er det som reguleres i lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom (oreigningslova). Ved ekspropriasjon av fast eiendom er hovedregelen at erstatningen fastsettes ved skjønn, jf. skjønnsprosessloven § 46. Det følger imidlertid av skjønnsprosessloven § 4 første ledd at skjønn bare kan forlanges med hjemmel i lov. Ettersom oreigningslova ikke kommer til anvendelse ved ekspropriasjon av løsøre, finnes det ingen hjemmel for at fartøyets eier (eller eventuelle kreditorer) kan kreve skjønn i medhold av skjønnsprosessloven.

Departementet ser det derfor slik at skjønnsprosessloven ikke gjelder ved ekspropriasjon som er vedtatt med hjemmel i sikkerhetsloven § 2-5.

Det alminnelige utgangspunktet i ekspropriasjonsretten er at staten ikke tiltrer eiendomsretten før erstatningen er utbetalt, se forutsetningsvis i oreigningslova § 25. Det er i dette konkrete tilfellet nødvendig at ekspropriasjonen gjennomføres og tiltredelse finner sted straks, ettersom tidsbruken ved å følge vanlige ekspropriasjonsregler vil undergrave eller i verste fall forspille vedtakets formål. Etter departementets syn er det sentrale at erstatningen tilfredsstiller kravet om «full erstatning» i Grunnloven § 105, hvilket den gjør, ettersom skipets eier får fartøyets virkelige verdi erstattet, samt at arresthaverne garanteres erstatning for det eventuelle tapet de måtte lide som følge av at staten overtar eierskapet til fartøyet. Det er heller ikke noe krav etter Grunnloven § 105 at erstatningen ytes på forhånd. Departementet foreslår derfor at vedtaket fastsetter at eierskapet til fartøyet LLV Azurit overtas med umiddelbar virkning.

5. Nærmere om vedtaket etter sikkerhetsloven § 2-5

Etter vedtaket punkt 1 skal staten ved Kystverket overta eierskapet til LLV Azurit. Kystverket vil på vegne av staten få full råderett over fartøyet og kunne gjennomføre alle nødvendige tiltak overfor fartøyet. Eiendomsretten til fartøyet går over til staten ved Kystverket umiddelbart etter at vedtaket er truffet. Etter § 2-5 tredje ledd er vedtak etter første ledd særlig tvangsgrunnlag etter tvangsfullbyrdsloven kapittel 13. Det innebærer at dersom eier motsetter seg overføringen av eiendomsretten til fartøyet, kan vedtaket tvangsfullbyrdes etter nevnte regler.

Fartøyets eier skal ytes full erstatning i henhold til Grunnloven § 105. Verdien fastsettes ut fra fartøyets omsetningsverdi. Statens vurdering er at fartøyet har en omsetningsverdi på inntil 2 mill. kroner. Dette bygger på verdivurderinger av fartøyet som Kystverket har innhentet fra kommersielle skipsmeklere. Disse anslår verdien på fartøyet til mellom 500 000 kroner og 2 mill. kroner. Et verft som driver skipsopphugging, har anslått fartøyets skrapverdi (verdi ved salg til opphugging) til mellom 300 000 og 500 000 kroner. Erstatningsbeløpet ved statlig overtakelse av fartøyet fastsettes på denne bakgrunn til 2 mill. kroner.

Politidirektoratet og PST har utarbeidet en oversikt over samlede utgifter til nødvendige tiltak i tilknytning til fartøyet. Disse utgiftene beløper seg til ca. 3,6 mill. kroner. I vedtaket 6. desember 2024 punkt 7 fremgår det at tiltak som iverksettes i medhold av punkt 6 om politiets nødvendige tiltak, gjennomføres på de ansvarliges regning og risiko. Dette innebærer at påløpte kostnader knyttet til nødvendige tiltak fra politiet og PST, kan motregnes i erstatningen til fartøyets eier. Verdien av fartøyet er dermed langt lavere enn kostnadene til nødvendige kontrolltiltak fra politiet. Det vil derfor ikke bli utbetalt en erstatning til fartøyets eier.

Når det gjelder forholdet til arresthaverne, vil deres interesser ivaretas gjennom at det vil stilles en begrenset garanti som gjelder det tap arresthaverne kan sannsynliggjøre at de lider som følge av vedtaket. Vedtaket gir med hjemmel i bevilgningsreglementet § 11 andre ledd første punktum grunnlag for at det pådras utgifter til en slik garanti uten bevilgningsmessig dekning, se punkt 6 under. Et eventuelt tap for arresthaverne må vurderes i lys av fartøyets verdi og Båtsfjord havns krav, som er sikret med legalpant med prioritet foran alle andre krav i skipet. Utbetaling vil ytterligere betinges av at kreditorene dokumenterer sitt krav skriftlig og at kravene ikke har grunnlag i ulovlig virksomhet.

Et eventuelt brudd på vedtaket etter sikkerhetsloven § 2-5 vil være sanksjonert ved straff etter sikkerhetsloven § 11-4 fjerde ledd og kan også utgjøre grunnlag for erstatningsansvar.

6. Nærmere om utgifter som pådras uten bevilgningsmessig dekning

Etter at staten har overtatt eierskapet til fartøyet, må det sørges for at fartøyet fjernes. Dette vil medføre kostnader for staten, i sum anslagsvis 5 mill. kroner. Dette er kostnader knyttet til garantibeløp til kjente arresthavere, dekning av Båtsfjord kommunes/ havnens utgifter, og utgifter til ev. slep, inkl. tømning av fartøy og klargjøring. Kostnaden er beregnet slik:

- Garantibeløp til kjente arresthavere: inntil 2 mill. kroner.
- Dekning av Båtsfjord kommunes / havnens utgifter: anslått til 1 mill. kroner.
- Utgifter til ev. slep, inkl. tømning av fartøy og klargjøring: anslått til 2 mill. kroner.

Ettersom det ikke er bevilget midler til tiltaket, foreslår Nærings- og fiskeridepartementet at det pådras utgifter uten bevilgningsmessig dekning, jf. bevilgningsreglementet § 11 andre ledd, på inntil 5 mill. kroner. Nærings- og fiskeridepartementet vil fremme forslag om tilleggsbevilgning i forbindelse med Stortingsproposisjon om ny saldering av statsbudsjettet for 2025.

Nærings- og fiskeridepartementet

tilrår:

1. første

Ved en inkurie
er hjemmelen
oppgjitt til
sikkerhetsloven
§ 2-5 andre
ledd. Dette
skal rettes til
første ledd.

16/9 '2025 OHS
16/9 25 MKJ
19/9-25 Owl

1. Med hjemmel i lov 1. juni 2018 nr. 24 om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven) § 2-5 andre ledd fattes følgende vedtak:
 - Staten ved Kystverket overtar eierskapet til fartøyet LLV Azurit med umiddelbar virkning.
 - Fartøyet eier ytes erstatning tilsvarende fartøyet verdi. Politiets og PSTs utgifter til kontrolltiltak overfor fartøyet i perioden 13. desember 2024 til 12. september 2025 kan motregnes i erstatningsbeløpet, jf. kongelig resolusjon 6. desember 2024 punkt 6, jf. punkt 7.
2. Med hjemmel i bevilgningsreglementet § 11 andre ledd fattes følgende vedtak:
 - Det kan pådras utgifter uten bevilgningsmessig dekning for inntil 5 mill. kroner, knyttet til statens kostnader forbundet med videre håndtering av fartøyet. Beløpet skal dekke bl.a. utgifter til begrenset garanti til kjente arresthavere, Båtsfjord kommunes / havnens krav mot rederiet / fartøyet, og utgifter til ev. slep, inkl. tømning og klargjøring av fartøyet.

Statsministerens kontor

Bifalt ved

Kongelig resolusjon

av 12. september 2025

Foredratt av statsråd Ericksen

Arne Nafstad dyffingsmo

