



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

St.meld. nr. 33

(2004–2005)

Fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis
17. februar 1978

Innhold

1	Bakgrunn	5	3.2	Generelt om granskingskommisjoner.....	22
2	Ulykken og undersøkelsene av denne	7	3.3	Vurdering av myndighetenes håndtering.....	22
2.1	Ulykken	7	3.3.1	Bakgrunn	22
2.2	Den tidligere undersøkelseskommissjonens arbeid....	8	3.3.2	Nærmere om de foretatte vurderinger	25
2.3	Vurderinger av den tidligere undersøkelseskommissjonens konklusjon.....	9	4	Erstatning	30
2.4	Oppnevning av ny kommisjon	12	4.1	Ansvar etter alminnelige erstatningsregler	30
2.5	Den nye undersøkelseskommissjonens arbeid.....	12	4.2	Billighetserstatningsordningen	30
2.6	Den nye undersøkelseskommissjonens vurdering av mulige årsaker til forliset.....	14	4.2.1	Særlig om St.meld. nr. 44 (2003–2004) Erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre skadelidende samer og kvener	30
2.7	Henveler til utenlandske myndigheter.....	21	4.2.2	Justisdepartementets anbefaling	31
3	Myndighetenes håndtering	22	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	32
3.1	Innledning	22			



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

St.meld. nr. 33

(2004–2005)

Fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 29. april 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Fiskefartøyet «Utvik Senior» forliste 17. februar 1978 på vei fra fiskefeltet Stordjupta mot land i Steinfjord på Senja i Troms. Fartøyet hadde en besetning på ni mann. Alle omkom.

I medhold av daværende sjøfartlov § 314 nedsatte Justisdepartementet 23. februar 1978 en undersøkelseskommisjon for å klarlegge og vurdere årsaksforholdene omkring forliset av «Utvik Senior». Undersøkelseskommisjonen, som avga sin rapport 18. januar 1979, konkluderte med at den ikke kunne gi noe entydig svar på årsaken til forliset. Som sannsynlige årsaker konkluderte kommisjonen med følgende:

«Fartøyet kan ha kantret etter nedising, og deretter drevet inn i fallene, eller gått inn i fallene på grunn av feilnavigering. Deretter har fartøyet blitt delvis knust.»

De etterlatte kunne aldri akseptere denne konklusjonen, og mente at forliset måtte skyldes en kollisjon. I august 1979 ble det derfor i regi av de etterlatte satt i gang søk i området ved Bøgrunnen. Det ble lokalisert flere vrakdeler fra «Utvik Senior» i løpet av søket, blant annet lukekarmen og deler av styrhusfronten. På grunnlag av funnene rettet Norges Fiskarlag ved brev 27. september 1979 til Justisdepartementet anmodning om gjenoppnevning av undersøkelseskommisjonen

og igangsetting av nye undersøkelser. Justisdepartementet ba ved brev 8. oktober 1979 Sjøfartsdirektoratet om uttalelse, hvor det ble forutsatt at direktoratet innhentet uttalelse fra sorenskriver Fugleberg som hadde ledet kommisjonen. Verken kommisjonen, Sjøfartsdirektoratet eller Sakkyndig råd tilrådde gjenoppnevning av kommisjonen og igangsetting av nye undersøkelser.

Justisdepartementet besluttet ved brev 10. mars 1980 ikke å gjenoppnevne undersøkelseskommisjonen. Det ble lagt til grunn for beslutningen at det ikke var kommet nye momenter til saken etter at undersøkelseskommisjonen hadde lagt frem sin rapport med tillegg. I likhet med Sakkyndig råd og Sjøfartsdirektoratet, påpekte Justisdepartementet at de ikke ville utelukke noen annen årsak til forliset enn det som fulgte av kommisjonens rapport, men at den film som var tatt opp under ovennevnte søk ikke kunne gi noe entydig svar på hva som kunne ha vært årsaken til forliset.

Etter søk i regi av NRK Brennpunkt ble «Utvik Seniors» hovedmotor lokalisert 23. april 2002. Funnet medførte krav fra de etterlatte om opprettelse av en undersøkelseskommisjon, for på ny å søke å klarlegge årsaksforholdene omkring forliset. Justisdepartementet oppnevnte 8. mai 2002 en ny og uavhengig undersøkelseskommisjon

etter «Utvik Seniors» forlis. Oppnevningen ble foretatt i samråd med Fiskeridepartementet.

Kommisjonen fikk denne sammensetningen: Brit Ankill, leder, tingrettsdommer, Salten tingrett, Bård Meek-Hansen, seniorforsker, MARINTEK, Sammy Olsen, fisker, Bremnes, Sigmund Fredriksen, skipper, Senja, Mona Madsen, politiadvokat, Midtre Hålogaland politidistrikt. Kommisjonens sekretær var daværende førstekonsulent Matias Nissen-Meyer, Justisdepartementet.

Undersøkelseskommisjonen hadde som mandat å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring ulykken og årsaken til den. Rapporten ble avlevert til Justisdepartementet 20. april 2004, inntatt i NOU 2004: 9 Fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978. I rapporten skriver kommisjonen følgende under punkt 11.7:

«Under henvisning til ovenstående finner kommisjonen etter en samlet vurdering at en kollisjon med et annet fartøy fremstår som den sannsynlige årsak til 'Utvik Seniors' forlis.»

Når det gjelder «Utvik Seniors» kurslinje legger den nye kommisjonen til grunn «som overveiende sannsynlig at 'Utvik Senior' har hatt en nordlig kurs i forhold til Okseneset, og at denne kurslinje bevisst ble valgt av skipperen for å ha god avstand til fallene vest av Oksen under de rådende værforholdene», se under punkt 11.2 i NOU 2004: 9. Fartøyet var derfor ikke ute av kurs, jf. også kapittel 4 i NOU 2004: 9.

Justisdepartementet uttalte i St.prp. nr. 63 (2003-2004) følgende om den videre oppfølging av kommisjonens arbeid:

«Kommisjonen har opplyst at man ennå ikke har fått svar fra flere utenlandske myndigheter om de skulle være kjent med fartøy som kunne

ha befunnet seg i området på forlistidspunktet. Justisdepartementet følger opp dette. Dersom det fremkommer nye opplysninger som følge av dette vil disse bli forelagt kommisjonen.

Justisdepartementet vil gå gjennom den avgitte rapporten og dens konklusjoner. Videre vil man vurdere myndighetenes samlede håndtering av saken og også spørsmålet om eventuelle erstatninger. Deretter vil man komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Justiskomiteen tok dette til etterretning, jf. Innst. S. nr. 250 (2003-2004).

Departementet har på bakgrunn av ovennevnte valgt å fremme en stortingsmelding med en gjennomgang av den nye undersøkelseskommisjonens avgitte rapport og dens konklusjoner. Videre har departementet vurdert myndighetenes håndtering av saken og spørsmålet omkring eventuelle erstatninger. Undersøkelseskommisjonens henvendelser til utenlandske myndigheter følges opp uavhengig av dette, men det har foreløpig ikke kommet inn opplysninger som har tilført saken noe nytt.

Departementet har som grunnlag for sin vurdering gått grundig gjennom rapportene som er utarbeidet av de to undersøkelseskommisjonene. I tillegg har departementet gjennomgått de to kommisjonenes arkivmateriale. Gjennomgangen har også innbefattet alt foreliggende arkivmateriale om «Utvik Seniors» forlis i Fiskeridepartementet, Justisdepartementet og Sjøfartsdirektoratet.

For nærmere om de undersøkelser som er foretatt om forliset vises det til kommisjonens rapport, avgitt som NOU 2004: 9: Fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978, med vedlegg.

2 Ulykken og undersøkelsene av denne

2.1 Ulykken

Om formiddagen 17. februar 1978 forlot fiskefartøyet «Utvik Senior» Steinfjord i Berg kommune på Senja. Fartøyet hadde kurs for fiskefeltet Stordjupta, hvor mannskapet hadde garnbruk stående. Sammen med dem på feltet var en rekke andre fartøy fra den lokale fiskeflåten. «Utvik Senior» returnerte fra Stordjupta ca. kl. 19.00 med kurs for Steinfjord, hvor fartøyet skulle levere fangsten på det lokale fiskebruket. Beregnet ankomsttid var ca. kl. 22.40.

Om sine konklusjoner vedrørende tidspunktet for forliset, gir den nye undersøkelseskommisjonen uttrykk for følgende (side 26-27):

«De første garnbåtene på feltet begynte å gå mot land fra feltet ca. kl. 17.00. I tidsrommet kl. 18.30 – 19.00 synes det kun å ha vært fire båter igjen på feltet; 'Utvik Senior', 'Nordfangst', 'Senjaland' og 'Stig Magne'. Ut fra vitneforklaringer finner kommisjonen det sannsynlig at 'Utvik Senior' forlot fiskefeltet Stordjupta omkring kl. 19.00. Fartøyet meldte ca. kl. 19.40 å være i posisjon decca ca. 6600.

'Utvik Senior' rapporterte å ha hatt en stopp for å banke is. Kommisjonen finner det sannsynlig at behovet for å banke is av radaren vil ha meldt seg omkring 8 – 9 nautiske mil fra Senjalandet da fartøyet i denne avstand vil være kommet så nær land at man kunne oppdage at radarbildet eventuelt ikke gjenga et tilstrekkelig godt bilde.

På bakgrunn av vindretning og fartøyets ønskede kurslinje, antar kommisjonen at 'Utvik Senior' har lagt seg opp mot været for å gjøre dette. Denne stoppen har etter all sannsynlighet funnet sted før eller under 'Utvik Seniors' samtale med 'Lutnes', slik at posisjonsangivelse ved samtalen ca. kl. 21.10 var tatt enten ved samtalsens start eller noe før.

Kommisjonen har på bakgrunn av de innsamlede opplysninger søkt å foreta en så nøyaktig tidfesting av forlistidspunktet som mulig. Forliset fant sted etter samtalen med 'Lutnes'. Denne samtalen er av en rekke vitner tidfestet

til kl. 21.10. Kommisjonen finner likevel å måtte anse både denne tidfestingen noe omtrentlig, ettersom det ikke foreligger dokumentasjon eller øvrige opplysninger som er egnet til å fastslå at tidsangivelsen er eksakt. Forøvrig legges til grunn at 'Utvik Senior' ut fra sin kurs og de gjeldende værforhold beregnet å ankomme Steinfjord ca. kl. 22.40.

Havaristedet er av kommisjonen definert som funnstedet for 'Utvik Seniors' hovedmotor. Avstanden fra Steinfjord til havaristedet er 8,5 nautiske mil. Ut fra værforholdene på tidspunktet ville 'Utvik Senior' det meste av denne distansen ha hatt vinden rett akterut. Selv med redusert maskinkraft, burde fartøyet kunnet påregne en hastighet på 8 – 9 knop, ved beregningen av tidspunkt for ankomst til Steinfjord. Distansen ville ut fra en slik hastighet kunne tilbakelegges på om lag 60 minutter. Kommisjonen finner det etter dette sannsynlig at de knepp MT 'Rigg' hørte på VHF, kanal 16, omkring kl. 21.30, var forsøk fra 'Utvik Senior' på å anrope hjelp i forlisøyeblikket.

På bakgrunn av de opplysninger som foreligger om forlissted, værforhold, tidspunkt for samtaler med 'Utvik Senior' og innholdet i samtalen anslår kommisjonen, dog med de usikkerhetsmomenter som foreligger når det gjelder oppgitte tidspunkt og beregnet hastighet, forlistidspunktet til ca. kl. 21.40.»

18. februar 1978 kl. 01.40 kontaktet disponenten ved Steinfjord fiskemottak Hovedredningssentralen i Bodø (HRS), og meldte at «Utvik Senior» var savnet. Det ble satt i gang leteaksjon hvor en rekke lokale fiskefartøyer, to kystvaktfartøyer, to redningsskøyter og helikopter deltok. Under leteaksjonen ble det funnet en rekke vrakgods fra fartøyet, og det ble fastslått at «Utvik Senior» hadde forlist.

Fartøyet hadde en besetning på ni mann. Ingen av mannskapet ble funnet etter ulykken.

Det er ellers redegjort inngående for «Utvik Seniors» sannsynlige seilas 17. februar 1978 i kapittel 4 i NOU 2004: 9.

2.2 Den tidligere undersøkelseskommissjonens arbeid

I medhold av sjøfartloven § 314 nedsatte Justisdepartementet 23. februar 1978 en undersøkelseskommissjon for å klarlegge og vurdere årsaksforholdene omkring forliset av «Utvik Senior». Kommisjonen avga sin rapport 18. januar 1979.

Den tidligere undersøkelseskommissjonen foretok omfattende søk etter vraket av «Utvik Senior» i havområdet på yttersiden av Senja. Til tross for omfattende søk lyktes den ikke i å finne hoveddelen av vraket. Kommisjonen foretok videre innsamling og vurdering av vrakdeler. I tiden etter forliset foretok også politiet registrering av skipstrafikk i området utenfor Senja, vitneavhør av skippere på fartøy som hadde vært i området forlisdagen, samt registrering av vrakdel-funn. Kommisjonen hadde tilgang til disse registreringene og opplysningene. I sin samlede vurdering av vrakrestene konkluderte kommisjonen med at fartøyet hadde totalhavarert, og at det var ødelagt i betydelig grad.

Kommisjonen diskuterte i sin rapport fire mulige havariårsaker: kollisjon, skrogsvikt eller eksplosjon, feilnavigering og stabilitetsmessige årsaker.

Vedrørende kollisjon som mulig havariårsak uttalte kommisjonen blant annet følgende:

«Kommisjonen har gått gjennom dokumentene fra kollisjonen mellom det øst-tyske lastefartøyet 'Trattendorf' og trefartøyet M/K 'Nysjø' på Hjelmøysbanken i januar 1964. To momenter trekkes frem:

- 'Trattendorf' meldte straks fra til Hammerfest radio, og tok opp ettersøkning.

- 'Nysjø' sank umiddelbart etter kollisjonen.

Uten at denne saken gir grunnlag for noen generell konklusjon finner kommisjonen det helt usannsynlig at et fartøy i lovlig ærend ville kunne kollidere med et annet fartøy uten å melde fra.

Det er foretatt en særlig grundig leting med sonar, magnetometer og undervannskamera i området der 5 blåser med påhengte fortøyningstrosser og diverse vrakgods ble funnet. Området ligger nær 'Utvik-Senior's sannsynlige kurslinje, se figur 3. Resultatet har vært negativt.

Etter en kraftig kollisjon ville hoveddelen av vraket ha sunket umiddelbart. Som det viktigste grunnlag for kommisjonens vurderinger, tjener det faktum at det ikke er funnet noe vrak i det aktuelle forlisområde for en mulig kollo-

sjon, og at man ikke har funnet frem til noe fartøy eller objekt som 'Utvik-Senior' kan ha kollidert med.

Ingen av de inspiserte vrakdeler indikerer at det har foregått noen kollisjon.

Den medfart som enkelte av de inspiserte vrakdeler har vært utsatt for, skyldes etter kommisjonens mening at fartøyet er blitt delvis knust av grunnbrott.

Grunnlaget for de endelige vurderinger av kollisjon som mulig havariårsak blir dermed:

1. Etter en kollisjon av den type det kan være tale om, ville trefartøyet 'Utvik-Senior' antagelig ha sunket straks.
2. Det er ikke funnet noe vrak i det aktuelle kollisjonsområdet.
3. Det er ikke påvist noe fartøy eller objekt om kan ha kollidert med 'Utvik-Senior'.
4. De funne vrakdeler, med unntak av de 5 blåsene, indikerer ikke kollisjon som en sannsynlig årsak.»

Kommisjonen fant ikke skader som indikerte skrogsvikt eller eksplosjon som havariårsak. Kommisjonen ga uttrykk for følgende om feilnavigering som mulig havariårsak:

«'Utvik-Senior' meldte kl. 21.10 at fartøyet befant seg 8 n.mil av Oksen. Videre hadde fartøyet nettopp stoppet opp for å skrape is av antennen.

Tidligere reder Utvik har forklart at 'Utvik-Senior's Decca var noe ømfintlig for snø og kov. Radaren på andre fartøyer i området gav et ubrukelig radarbilde innenfor ca. 1 n.mil. Det var uvanlig sterk NØ-vind, og skipper Lorgen på 'Sula' har forklart at vinden økte ca. kl. 21.15, altså på samme tid som 'Utvik-Senior' sendte sin siste melding.

Ut fra disse forhold finner kommisjonen at avdrift grunnet vinden sammen med dårlige instrumentforhold kan ha ført til at 'Utvik-Senior' har blitt ført noe ut av kurs, slik at fartøyet har gått på et grunnbrott i området Purkegrunnen – Meløya. Det kan så ha blitt kastet over på siden og blitt dreiet slik at akterskipet er slått i stykker. Vraket må deretter ha sunket.»

På bakgrunn av det materialet som forelå og de beregninger kommisjonen selv fikk foretatt, ga kommisjonen uttrykk for følgende om mulige stabilitetsmessige årsaker til havariet:

«En aktuell ytre påkjønning kan ha vært en brottsjø av den type som førte til 'Helland-Hansen's havari i 1976. En slik sjø kan ha ført til vanninntrengning gjennom setteløken akter og derfra inn i stb. egnehus, og til store vannmengder under den forlengede trålbakk forut.

Som kjent fører sterk strøm og sjøgang i motsatt retning til kortere og krappere bølger. Ut fra foretatte strømmålinger på Malangsgrunnen (se nedenfor), er det sannsynlig at det har vært lite tidevannsstrøm i havariområdet på det aktuelle tidspunkt, og at bare en NØ-lig kyststrøm har virket. Denne er av langt mindre betydning enn tidevannsstrømmen.

(...)

Sammenholdt med tidligere beregnede og rapporterte GZ-kurver i forlistilstanden for 'Helland-Hansen' og 'Fritz Erik' synes det klart at forliset kan ha hatt stabilitetsmessige årsaker under de rådende værforhold. Etter en eventuell kantring (på kurslinjen) kan så fartøyet ha blitt drevet av vind og vindstrøm inn mot fallgarden. I så fall kan den avstagede formasten ha tatt bunnen først, slik at fartøyet har blitt dreiet med akterenden mot fallene. Etter at akterskipet ble delvis knust, kan så hovedvraket ha sunket på utsiden av et fall. Dette kan forklare at det bare er funnet deler frem til og med midtskips.

Dersom 'Utvik-Senior' har havnet i den ytre del av fallgarden i området Grunnboen-Pålfallet, må funnet av de 5 blåsene med påhengte fortøyningstrosser og deler av mesanstag nederst kunne forklares. Funnet ble gjort nær fartøyet sannsynlige kurslinje, ca. 7 n.mil VNV av Oksen lykt.»

Kommisjonen vurderte de fire ovennevnte havariårsakene slik:

«*Kollisjon*

- a) Etter de undersøkelser kommisjonen har foretatt kan ikke 'Utvik-Senior' ha kollidert med et overflate fartøy i lovlig ærend. Det må i så fall dreie seg om et fartøy i ulovlig ærend, i delvis underannsstilling for å forklare at 'Utvik-Senior' (som ville hatt vikeplikt for et fartøy fra stb.) ikke har oppdaget dette. De ubåtekspertene som kommisjonen har diskutert saken med, har tilbakevist teorien av to årsaker:
 - det er sterkt uønsket for en ubåt i ulovlig ærend å operere i et farvann med så vidt begrenset dybde at den ikke kan gå ned. Under de rådende forhold og i den aktuelle dybde anses dykking som umulig.
 - en kollisjon ville ført til alvorlige skader på tårnet til en konvensjonell undervannsbåt.
- b) Til tross for særlig omfattende leting i det aktuelle område for en kollisjon, er det ikke funnet noe vrak.
- c) Ingen av vrakdelene indikerer kollisjon.

Kommisjonen anser det derfor svært lite trolig av 'Utvik-Senior' har kollidert med et annet fartøy i det aktuelle havariområdet.

Skrogsvikt. Eksplosjon

Etter vurdering av skrogets tilstand ifølge foreliggende tegninger og andre opplysninger, og etter grundig undersøkelse av alle funne vrakdeler, utelukker kommisjonen skrogsvikt og eksplosjon som mulige havariårsaker. M.h.t. skrogsvikt ville tiden antagelig tillatt å sende nødmelding over VHF.

Feilnavigering.

Ut fra rapporterte forhold med ising, sterk vind, mørke, snø og grov sjø, og værfølsomheten hos fartøyet instrumenter (Decca og radar), anser kommisjonen feilnavigering med etterfølgende grunnstøting som en sannsynlig havariårsak.

Stabilitetsmessige årsaker

Ut fra rapporterte værforhold med ising, sterk vind og grov sjø fra fartøyet babord side, anser kommisjonen kantring med etterfølgende drift av vraket inn i fallene som en mulig havariårsak.»

Undersøkelleskommisjonen konkluderte med at den ikke kunne gi noe entydig svar på årsaken til forliset. Som sannsynlige årsaker konkluderte kommisjonen med følgende:

«Fartøyet kan ha kantret etter nedising, og deretter drevet inn i fallene, eller gått inn i fallene på grunn av feilnavigering. Deretter har fartøyet blitt delvis knust.»

2.3 Vurderinger av den tidligere undersøkelseskommissjonens konklusjon

Sjøfartsinspektøren i Tromsø hadde deltatt på en rekke av de søk og øvrige undersøkelser kommisjonen hadde foretatt gjennom sitt arbeid. Sjøfartsinspektøren skal avgi innstilling til politiet vedrørende grunnlaget for forføyning ved ulykker til sjøs. Sjøfartsinspektøren har videre ansvaret for å foreta undersøkelser vedrørende sjøulykker og rapportere dette inn til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsinspektøren i Tromsø avga sin innstilling ved brev 25. januar 1979 til politimesteren i Senja. I brevet kommenteres en del av undersøkelseskommissjonens vurderinger. Justisdepartementet

finner det derfor nødvendig å sitere brevet i en viss lengde. Det fremgår blant annet følgende:

«Riksadvokaten [forutsetter] at Sjøfartsinspektøren behandler rapporten og sender innstilling til politiet.

Jeg går ut fra at min befatning med rapporten, først og fremst, må være å vurdere om det foreligger noen grunn til forføyning i saken, samt kommentere rapporten for øvrig.

Det er imidlertid intet, verken i rapporten eller ut fra egne undersøkelser eller vurderinger, som tilsier at saken på noen måte er påtaleberettiget.

Av undersøkelseskommissjonens rapport fremgår det, på side 31, at kommisjonen 'ikke kan gi noe entydig svar' på hvorfor 'Utvik Senior' forliste. Det blir imidlertid konkludert med to sannsynlige forlisårsaker, nemlig nedising med påfølgende kantring, og – eller feilnavigering med påfølgende grunnstøtning inne i fallene.

Til ovenfor konklusjoner vil jeg bemerke følgende. Tatt i betraktning det faktum at de i rapporten omtalte blåser med nylontrøse m.v., som ble funnet ca. 3-4 n.mil nordvest av nærmeste grunnbrott (fallene), ca. 10-12 timer etter at forliset må ha inntruffet, bestyrker ikke kommisjonens teori om feilnavigering med påfølgende grunnstøtning i fallene. Det var nordlig kuling – storm om kvelden og om natten, som vel hadde løyet noe utover morgenen, men det må likevel anses som sikkert at vinden tross alt trakk fra ca. nord hele natten og at uværet hadde forårsaket strømsett i vindens retning, altså fra ca. nord mot ca. sør og dermed mot fallgarden, ikke ut fra denne. Jeg har imidlertid liten tro på at tidevannsstrømmen hadde noen særlig innflytelse under de rådende værforhold.

Teorien om grunnstøtning i fallene har jeg dermed liten tiltro til, nettopp fordi de omtalte blåsene med tilbehør ble funnet så pass langt nord av de nærmeste grunnbrott (fallene).

Når det gjelder teorien om at fartøyet kan ha kantret p.g.a. nedising, så er dette mulig, men hvorfor skulle i så fall alle de ingredienser henge fast i blåsene. Blåsene med vedheng skulle, etter min vurdering, tilsi at fartøyet ble 'knust' akter. Denne 'knusing' må ha foregått i hvert fall ikke sønnenfor den posisjon hvor blåsene ble funnet. Dersom 'Utvik Senior' kantret og sank utenfor fallene, hvordan kan det så forklare at skroget ble knust akterut.

P.g.a. blåsene mener jeg det også må settes et stort spørsmålstejn ved kantringsteorien. Et fartøy som kantrer og synker i åpen sjø, klar av fallgarden, blir da ikke straks knust på en dybde av ca. 40-50 meter, slik som 'Utvik

Senior' må ha blitt i hvert fall på styrbord side akterut.

Kommisjonen har også berørt teorien om kollisjon. Imidlertid har kommisjonen tilsynelatende ingen tiltro til at kollisjon med et annet fartøy kan ha funnet sted. Likeså ser kommisjonen bort fra eventuell eksplosjon om bord. Kommisjonen har videre kommet frem til at fartøyet hadde tilfredsstillende stabilitet under normale forhold.

Etter å ha vurdert saken på egen hånd, også etter å ha deltatt noen tid i letingen etter vraket av 'Utvik Senior', samt sett de fleste av de oppsamlede vrakrester, så er det nok kollisjonsteorien som har ligget og fortsatt ligger mitt hjerte nærmest. Jeg vil imidlertid ikke konsekvent utelukke kommisjonens teori om kantring eller feilnavigering. Det er imidlertid en kjent sak at alt, også det utrolige, kan skje på sjøen. Jeg tenker da først og fremst på det faktum at blåsene i så fall må ha drevet mot vind og strøm.

Jeg er fullstendig klar over at kollisjonsteorien med et annet fartøy kan synes utrolig og umulig. Fra jeg kom til havariområdet etter ulykken og frem til i dag, må jeg likevel si at alle brikker i 'puslespillet' peker mot en kollisjon med et annet fartøy.

Noe som kommisjonen har så vidt berørt i sin utredning, men ikke lagt noen særlig vekt på, og som de tilsynelatende heller ikke tror på, er det ekkoet som skipper Fredriksen om bord i 'Svein Roger' så på sin radar. Ekkoet av et fartøy på nordøstlig kurs med god fart. Dersom skipper Fredriksens forklaring, så vel som forklaringen til skipperen på linebåten 'Sula' er korrekte, kan jeg ikke se bort fra at det kan ha vært et uidentifisert fartøy i det angjeldende farvann, i det aktuelle tidsrom. Så vidt jeg kan bedømme var det neppe linebåten 'Sula' som kom inn på 'Svein Rogers' radarskjerm.

Ellers fremgår det av rapporten at kommisjonen har lagt ned et stort arbeide og som resultat en fyldig rapport.

(...)

Sjøfartsdirektoratet vil bli gjort oppmerksom på ovennevnte uttalelser når saken sendes Direktoratet til arkivering.

Saken foreslås henlagt og dokumentene bes sendt hertil for arkivering når politiet er ferdig med saken.»

Politimesteren i Senja henla saken på dette grunnlaget. Sjøfartsinspektøren i Tromsø ble orientert om denne beslutningen ved brev 16. februar 1979:

«I tiden etter forliset foretok politiet en omfattende registrering av skipstrafikken i området. Det er på det rene at ingen av de registrerte far-

tøyer kan ha vært i kollisjon med 'Utvik Senior'. De fartøyer som politiet har kunnet registrere, har heller ikke gjort observasjoner av interesse, med unntak av skipperen på 'Svein Roger', som mener å ha observert et rada- rekko fra et annet fartøy. Det er selvsagt ikke mulig å ha noen helt sikker mening om hva skipperen på 'Svein Roger' faktisk har sett på sin radar, men det synes i hvert fall å være et uomtvistelig faktum at linebåten 'Sula' var i nærheten. Etter de undersøkelser politiet har foretatt, foreligger det således ingen sikre positive opplysninger som gjør at kollisjon med fremmed fartøy fremtrer som mer sannsynlig enn andre mulige årsaker.

Så vel etter kommisjonsrapporten som etter politiets undersøkelser er man vel egentlig fortsatt i total uvitenhet om hva som faktisk har skjedd, og jeg henlegger derfor saken som uoppløst.»

De etterlatte kunne aldri akseptere konklusjonen om at sannsynlig havariårsak var feilnavigering med etterfølgende grunnstøting. De etterlatte følte det også som krenkende at det på denne bakgrunn ble lagt til grunn at mannskapet kunne ha utvist dårlig sjømannskap.

I august 1979 ble det i regi av de etterlatte satt i gang søk i området ved Bøgrunnen. Det ble lokalisert flere vrakdelar fra «Utvik Senior» i løpet av søket, blant annet lukekarmen og deler av styrhusfronten.

På grunnlag av funnene rettet Norges Fiskarlag ved brev 27. september 1979 til Justisdepartementet anmodning om gjenoppnevning av undersøkelseskommisjonen og igangsetting av nye undersøkelser.

Justisdepartementet ba ved brev 8. oktober 1979 Sjøfartsdirektoratet om uttalelse. Det ble forutsatt at direktoratet innhentet uttalelse fra soren- skriver Fugleberg, som hadde ledet kommisjo- nen. I brev 11. oktober ba Direktoratet om slik uttalelse både fra kommisjonsleder Fugleberg og Sjøfartsinspektøren i Tromsø.

I svarbrev 16. oktober 1979 til direktoratet, ga sjøfartsinspektøren i Tromsø uttrykk for blant annet følgende:

«Etter at siste søket med undervannskamera var avsluttet den 17. august d.å. anså jeg all videre søk lite formålstjenlig. Det ble under søket – filmingen – fastslått at også forparten av fartøyet var knust i det vi blant annet fant lukekarmen på fordekket. Min konklusjon var at alt skal ha en ende – også denne leteaksjon – som på den tid hadde vart i ca. 1 ½ år.

Så vidt jeg kan bedømme av filmene fra søket, må det være klart at fartøyet ligger i mindre deler spredt over et forholdsvis stort område. Årsaken til forliset kan jeg derimot ikke se av filmene.

(...)

Jeg er imidlertid kommet til at kommisjo- nen bør se filmopptakene slik at ekspertene på området med selvsyn kan vurdere filmenes innhold.

(...)

Jeg kan imidlertid ikke se nødvendigheten av å gjenoppnevne kommisjonen før de har sett filmene. De må da kunne møtes å se film i noen minutter – eller timer om nødvendig – uten å bli høytidelig gjenoppnevnt.»

I brev 13. november 1979 til Sjøfartsdirektoratet opplyste sorenskriver Fugleberg at kommisjo- nens tre øvrige medlemmer hadde gjennomgått de filmer som ble tatt opp under ovennevnte søk, og at «en enstemmig var kommet frem til at en ikke fant grunnlag for å anbefale at kommisjonen skulle gjenoppnevnes».

Kommisjonen offentliggjorde samme dag en pressemelding i sakens anledning. Fra pressemel- dingen siteres:

«Når det gjelder det gjelder teorien om mulig feilnavigering, viser funnene at man om bord i Utvik Senior kan ha tatt feil av Kjølva og Oksen.

Det uidentifiserte radarekko som ble observert fra bruksvaktfartøyet Aarvak kl. 2005 den 17.2.1978 [...] kan ha vært Utvik Senior med kurs for Kjølva.

Området utenfor Kjølva er urent langs den aktuelle kurslinjen under de rådende værfor- hold. Utvik Senior kan først ha blitt delvis knust av et grunnbrott, og deretter blitt malt i stykker på bunnen i løpet av natten 17/18. februar 1978.

Når det gjelder kollisjon som mulig forlisår- sak, er dette tidligere grundig behandlet i kom- misjonens rapport. De nye vrakdelfunnene styrker ikke teorien om kollisjon, verken når det gjelder delenes beskaffenhet eller deres beliggenhet.

Som nevnt ble delene funnet i et havområde som vil være urent under de rådende værfor- hold som rådet da Utvik Senior forliste. Det gjøres ellers oppmerksom på at kommisjonens rapport av 18.1.1979 er offentlig tilgjengelig.

Medlemmene av den tidligere oppnevnte undersøkelseskommisjonen er ut fra ovenstå- ende enstemmig av den oppfatning at en ikke ser noen hensikt i å gjenoppnevne kommisjo- nen og kan derfor ikke ovenfor Sjøfartsdirekto- ratet og Justisdepartementet anbefale det.»

Sjøfartsdirektoratet avga 21. januar 1980 uttalelse til departementet, hvor gjenoppnevning av kommisjonen ikke ble tilrådd. Fra brevet siteres:

«Som det vil fremgå anbefalte sjøfartsinspektøren i Tromsø at kommisjonen burde se de filmopptak som ble tatt av de funn som ble gjort under letingen etter vraket av fartøyet i august 1979.

I overensstemmelse med sjøfartsinspektørens forslag har tre av kommisjonens medlemmer sett et redigert utdrag av filmen og det fremgår av ovennevnte uttalelse av 13. november f.å. fra kommisjonens formann, at kommisjonen enstemmig er kommet til at en ikke har funnet grunnlag for å anbefale at kommisjonen gjenoppnevnes.

Det nevnte utdrag fra filmen ble også vist på et møte i Sjøfartsdirektoratet den 13. desember f.å., etter anmodning fra direktoratets Sakkyndige Råd. Karstein og Sigmund Fredriksen, Skaland anmodet om å få delta i nevnte møte. Foruten Karstein og Sigmund Fredriksen og direktoratets ledelse, var også formannen i Sakkyndig Råd til å bistå Sjøfartsdirektoratet, overingeniør Fridtjof Løvmo til stede. Under møtet fremla Karstein og Sigmund Fredriksen sine synspunkter på undersøkelseskommisjonens rapport. Blant annet var de ikke enige i kommisjonens konklusjoner hva angikk årsaken til forliset. De hevdet at på grunnlag av de foreliggende funn og den film som var tatt opp at årsaken til forliset måtte være kollisjon med et ukjent fartøy.

For øvrig kan en opplyse at rapporten fra undersøkelseskommisjonen ble behandlet av Sakkyndig Råd den 21. september f.å. Rådet kom blant annet til at det ikke utelukket teorien om kollisjon som en mulig årsak til forliset, men rådet anså det ikke nødvendig å foreslå gjenoppnevning av kommisjonen. Rådet forutsatte imidlertid som nevnt at den filmen ble vist i Sjøfartsdirektoratet og at eventuelle nye momenter som fremkom skulle forelegges rådet.

Som nevnt ovenfor ble filmen vist 13. desember d.å. og etter møtet med Karstein Fredriksen m.fl. drøftet en i Sjøfartsdirektoratet om hvorvidt hr. Fredriksens redegjørelse og filmen inneholdt nye momenter som kunne føre til at kommisjonen burde gjenoppnevnes. I likhet med Sakkyndig Råd vil Sjøfartsdirektoratet ikke utelukke annen årsak til forliset enn de kommisjonen er kommet frem til. En kom imidlertid til at filmen ikke gir noe entydig svar på hva som kan ha vært årsak til forliset, og en finner ikke å ville tilrå at kommisjonen gjenoppnevnes. En eventuell kollisjon som årsak til forliset har ikke spesiell betydning for det fore-

byggende arbeid i Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med fiskefartøyers sikkerhet.»

Justisdepartementet meddelte i brev 10. mars 1980 til Sjøfartsdirektoratet sin beslutning om ikke å gjenoppnevne undersøkelseskommisjonen. Departementet gir i brevet følgende begrunnelse for sin beslutning:

«Justisdepartementet legger til grunn for beslutningen at det ikke har kommet til nye momenter etter at den offentlige undersøkelseskommisjonen har lagt fram sin rapport med tillegg.

I likhet med Sakkyndig råd og Sjøfartsdirektoratet vil Justisdepartementet ikke utelukke annen årsak til forliset enn det som følger av kommisjonens rapport. Den film som er vist, gir imidlertid ikke noe entydig svar hva som kan ha vært årsaken til Utvik Seniors forlis.»

2.4 Oppnevning av ny kommisjon

Etter søk i regi av NRK Brennpunkt ble «Utvik Seniors» hovedmotor lokalisert 23. april 2002. Funnet medførte krav fra de etterlatte om opprettelse av en undersøkelseskommisjon, for på ny å søke og klarlegge årsaksforholdene omkring forliset. Justisdepartementet oppnevnte 8. mai 2002 en ny undersøkelseskommisjon etter «Utvik Seniors» forlis. Oppnevningen av den nye undersøkelseskommisjonen ble foretatt i samråd med Fiske-ridepartementet. Det vises for øvrig til kapittel 1 ovenfor om hvem som ble oppnevnt som medlemmer av kommisjonen.

2.5 Den nye undersøkelseskommisjonens arbeid

Ved oppnevning 8. mai 2002 ble kommisjonen gitt slikt mandat:

«Undersøkelseskommisjonen skal på bakgrunn av funn av vrakdelene foreta de undersøkelser den finner nødvendig for å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring ulykken og årsaken til den.»

Kommisjonen ble ved oppnevningen gitt frist til 1. oktober 2003 for å avlevere sin rapport. Fristen ble senere forlenget til 1. april 2004.

Vedrørende kommisjonens arbeid står følgende på side 10 i NOU 2004: 9:

«De undersøkelser som har vært gjennomført av kommisjonen viste seg å bli både omfattende og tidkrevende, ettersom den tid som hadde passert siden ulykken hadde bidratt til å vanskeliggjøre opplysningen av saken.

Kommisjonen har på denne bakgrunn søkt å foreta en rimelig avveining mellom hensynet til å ta opp alle spørsmål ulykken kunne gi foranledning til å vurdere, hvilken informasjon som kan være mulig å oppdrive etter den tid som har medgått og hensynet til å kunne avgi rapport så raskt som forsvarlig. Når det gjelder de spørsmål som er ansett som mest sentrale, har kommisjonen benyttet den tid som er funnet nødvendig for å få gjennomført en grundig og forsvarlig behandling.»

Kommisjonen avholdt 25 kommisjonsmøter i løpet av sitt arbeid. Av disse ble det avholdt 5 åpne møter for mottak av forklaringer fra 46 vitner. I tillegg gjennomførte kommisjonen en rekke arbeidsmøter. Kommisjonen innhentet og gjennomgikk tilgjengelige dokumenter som tidligere var blitt utarbeidet i tilknytning til forliset. Foruten rapport fra den tidligere undersøkelseskommisjonen med underliggende saksdokumenter, gjaldt dette saksdokumenter fra Senja politikammer og Justisdepartementet. Kommisjonen har gitt uttrykk for at de anså det av sentral betydning å innhente størst mulig oversikt over trafikken i området i tidspunktet for ulykken. Dette for å avklare om mannskap på slike fartøy skulle være kjent med opplysninger som ville kunne bidra til å avklare årsaken til forliset. Det ble av denne grunn opptatt forklaring av en rekke fiskere som var på fiskefeltet den dagen forliset fant sted.

Kommisjonen rettet henvendelse med forespørsel om opplysninger til en rekke instanser i løpet av sitt arbeid. Dette var Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Utenriksdepartementet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Kystdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Politiets sikkerhetstjeneste, Midtre Hålogaland politidistrikt, Salten politidistrikt, Statsarkivet i Tromsø, Hovedredningssentralen i Nord-Norge, Rolls-Royce Marine – Engine Bergen, Braathens, SAS og Widerøes flyveselskap. Gjennom Utenriksdepartementet rettet kommisjonen henvendelse til Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Jugoslavia, Nederland, Polen, Russland, Storbritannia, Sverige, Tyskland og USA. Det ble også rettet henvendelse til NATO gjennom Forsvaret. Kommisjonen

foretok videre gjennomgang av aviser fra 1978 og var i kontakt med journalister som i 1978 refererte fra ulykken, for å søke å fremskaffe en best mulig oversikt over forholdene på ulykkestidspunktet.

Det ble også rettet henvendelser til en rekke aviser og til Tromsø museum med forespørsel om bildemateriale. Gjennom media anmodet kommisjonen personer som mente å inneha opplysninger vedrørende ulykken, om å ta kontakt.

Når det gjelder kommisjonens kontakt med Forsvaret fremgår følgende på side 13 i NOU 2004: 9:

«Det ble tidlig tatt kontakt med Forsvaret, som ble antatt å ha hatt god oversikt over området gjennom sine faste installasjoner og fartøy, ettersom kommisjonen forutsatte at det i Forsvarets arkiver kunne forefinnes opplysninger som kunne være av interesse i saken. Fra januar 2003 har Forsvaret engasjert en egen prosjektoffiser, oberst Karstein Reitan, som på vegne av Forsvaret har bistått kommisjonen i arbeidet med å søke og fremskaffe den informasjon som har vært etterspurt. Oberst Reitan har foretatt et omfattende og grundig arbeid, som kommisjonen har hatt stor nytte av. Undersøkelsene har likevel vist at det i dag er lite relevant dokumentasjon i Forsvarets arkiver fra perioden ulykken fant sted.

Ettersom det viste seg å foreligge lite materiale i Forsvarets arkiver, fant kommisjonen behov for å finne frem til mulige vitner til forholdene på ulykkestidspunktet. Kommisjonen søkte i hovedsak å få oversikt over hvilke personer som hadde hatt en operativ funksjon på fartøy og faste installasjoner i området på tidspunktet for forliset. Man søkte også å få oversikt over personer som på tidspunktet satt i sentrale stillinger i forhold til informasjonstilgangen i organisasjonen, og personer med overordnet beslutningsmyndighet. Da spørsmålet om fritak for taushetsplikt for forsvarsansatte først måtte avklares, tok det noe tid før undersøkelsene kunne iverksettes, og mulige vitner kunne kontaktes. Det viste seg også å være et både ressurskrevende og tidkrevende arbeid å finne frem til hvilke personer som hadde hatt slike funksjoner. Man fant det derfor nødvendig å engasjere en etterforsker for å bistå kommisjonen. Kommisjonen har gjennom sine undersøkelser funnet frem til en del menige og befal som tjenestegjorde i slike posisjoner i tidsrommet for forliset fant sted. En del av disse har avgitt forklaring for kommisjonen. Den lange tiden som er gått siden forliset, har likevel medført at en rekke sentrale vitner enten ikke har vært tilgjengelige, eller vanskelige å oppspore. Muligheten for detaljert og

sikker erindring etter den tid som har passert er selvsagt også blitt svekket, noe som er presisert av en rekke av de personer kommisjonen har vært i kontakt med.»

Utvik Seniors hovedmotor, trålvinsj mv. ble hevet og ilandført i august 2002. Det ble videre gjennomført omfattende søk på havbunnen i området på yttersiden av Senja. For nærmere om disse søkene, samt tidligere foretatte søk i området, vises det til kapittel 6 i NOU 2004: 9.

Kommisjonens arbeid omfattet en rekke kompliserte spørsmål på felter som krever spesialkunnskap. Dette førte til at den fant det nødvendig å bruke sakkyndige på enkelte fagfelt. Dette gjaldt undersøkelser av ilandførte vrakdeler som hovedmotor og trålvinsj, vurdering av værforholdene på yttersiden av Senja den 17. februar 1978 og vurdering av skader på fartøyets trekonstruksjon ut fra tilgjengelige opplysninger.

Generelt uttrykker kommisjonen følgende på side 15 i NOU 2004: 9 om de foretatte sakkyndige undersøkelser:

«Et fellestrekk for de sakkyndige undersøkelsene som har vært foretatt, er at grunnlagsmaterialet de sakkyndige har fått seg forelagt er av eldre dato og til dels mangelfullt. I den grad det har vært mulig har dette vært søkt avhjulpet ved å innhente utfyllende opplysninger fra personer og instanser som hadde særskilt kunnskap om fartøyet, dog med de muligheter for feilerindring dette medfører. Det hefter der ved en viss usikkerhet rundt de konklusjoner som er trukket av de sakkyndige, noe som også er presisert i de enkelte sakkyndiges rapporter.»

2.6 Den nye undersøkelseskommisjonens vurdering av mulige årsaker til forliset

Den nye undersøkelseskommisjonen foretok en særlig grundig gjennomgang av mulige årsaker til forliset av «Utvik Senior». Departementet finner grunn til å gjengi kommisjonens vurderinger på side 97 flg. i NOU 2004: 9:

«11.1 Innvendig eksplosjon/ brann

Kommisjonen kan ikke se at det er fremkommet opplysninger som skulle tilsi at det har funnet sted en eksplosjon om bord i 'Utvik Senior', og kan under enhver omstendighet ikke se at

det kan ha oppstått en eksplosjon med slik kraft at den kan ha forårsaket forliset.

Ifølge de opplysninger som foreligger, hadde fartøyet en 11 kg propanbeholder plassert fremme under bakken. Hvor mye gass som var på beholderen er ikke kjent. Kommisjonen er ikke kjent med at det ut over dette skal ha befunnet seg eksplosjonsfarlige stoffer ombord, som kan ha forårsaket en eksplosjon. Direktoratet for Sivil Beredskap har opplyst at 1 kg propan tilsvarende en energimengde på ca. 7 kg TNT-ekvivalenter. Etterretningstjenesten har overfor kommisjonen opplyst at en eksplosjon i forlisområdet tilsvarende 5 kg TNT ekvivalent eller mer, ville blitt registrert av deres lyttesystemer. Analyser og etteranalyser som ble foretatt av Etterretningstjenesten av det materiale som var registrert rundt tidspunktet for 'Utvik Seniors' havari, viste ikke registreringer som kunne relateres til en eksplosjon.

En eksplosjon ville erfaringsmessig ha medført brannskader. Sivilingeniør Dahle, som inspiserte vrakdelene etter havariet på vegne av den tidligere kommisjon, har opplyst at han ikke fant tegn til brennmerker på vrakrestene. Han fant forøvrig ingen tegn på vrakdelen på Netøya som skulle tilsi at den hadde vært utsatt for et indre trykk. På de bilder som er tilgjengelige av fartøyets vrakdeler er det heller ikke funnet antydning til brannskader eller sot. Av rapport fra befaring av vrakdelene, som ble foretatt 26. – 28. juli 1978, fremgår at motorromsdøren var uskadd, og at to av de funne dører fra innredningen akter hadde hele glassruter.

Når det gjelder muligheten for at det skal ha funnet sted en veivromsekspløsjon, vises til de sakkyndiges redegjørelser under punkt 7.2.4. Kommisjonen slutter seg i det alt vesentlige til de sakkyndiges vurderinger på dette punkt, og kan ikke se at det foreligger opplysninger som skulle tilsi at det kan ha funnet sted en veivromsekspløsjon.

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at eksplosjon og/eller brann ombord i fartøyet fremstår som en sannsynlig årsak til 'Utvik Seniors' forlis.

11.2 Grunnstøting

Ut fra vitneforklaringer sammenholdt med rapport fra Meteorologisk institutt var det på forlisdagen sterk vind, høy sjø og en del ising. Det er fra flere av fartøyene som befant seg på fiskefeltet opplyst at radarforholdene tidvis var dårlige, samtidig som værforholdene medførte behov for å fjerne is fra radaren. Kommisjonen har på denne bakgrunn vurdert hvorvidt 'Utvik Senior' kan ha feilnavigert og tatt feil av Oksen

og Kjølvva, i samsvar med den teori som ble fremmet etter funn av lukekarm og styrhusfront i 1979, jf. punkt 1.2. En slik feilnavigering ville kunne ført fartøyet inn i urent farvann mellom Oksen og Kjølvva.

På bakgrunn av vitneforklaringer, sammenholdt med de vrakdeler som er lokalisert på havbunnen, har kommisjonen lagt til grunn som overveiende sannsynlig at «Utvik Senior» har hatt en nordlig kurs i forhold til Okseneset, og at denne kurslinje bevisst ble valgt av skipperen for å ha god avstand til fallene vest av Oksen under de rådende værforholdene. Det vises til vurderingene ovenfor i kapittel 4.

'Utvik Seniors' hovedmotor og en rekke andre vrakdeler er funnet på 35 meters dyp om lag 4 nautiske mil fra land. Vrakdelenes beskaffenhet tilsier ikke at hovedmotor og trålvinsj kan ha hatt tilstrekkelig oppdrift til å ha drevet til funnstedet. På bakgrunn av vrakdelenes konsentrasjon på havbunnen i kombinasjon med de sakkyndiges vurderinger av havariets tidsforløp, legger kommisjonen til grunn at forliset må ha skjedd i umiddelbar nærhet av funnstedet for hovedmotoren.

Kommisjonen har gjennomgått sjøkart over området, og har ikke funnet holdepunkter for at det langs fartøyets sannsynlige kurslinje inn fra fiskefeltet og frem til forlisstedet er dybder mindre enn 35 meter. Det er heller ikke fremkommet øvrige opplysninger om at det skal være grunnere farvann eller skjær langs kurslinjen.

For øvrig er det ingen holdepunkter i det foreliggende materiale for at 'Utvik Senior' i særlig grad kan ha fraveket fra den kurslinje som er lagt til grunn av kommisjonen. I den grad fartøyet likevel kan ha fraveket kurslinjen noe, foreligger ikke opplysninger om grunnere bunnforhold i områdene nord og sør for kurslinjen som kunne ha påført fartøyet de observerte skadene.

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at grunnstøting fremstår som en sannsynlig årsak til 'Utvik Seniors' forlis.

11.3 Kantring

Det er foretatt to krengningsprøver av fartøyet, en ved levering av fartøyet etter ferdigstilling i 1963 og en i Harstad i 1971. Begge viste at fartøyet hadde godkjent stabilitet i henhold til Sjøfartsdirektoratets regelverk for fiskefartøyer.

Den tidligere kommisjonen har gjennomført stabilitetsberegninger av 'Utvik Senior'. Det er konkludert med at fartøyet uten nedising hadde en meget god stabilitet. Ut i fra de beregningene som er foretatt legger kommisjonen til grunn at 'Utvik Senior' under enhver

omstendighet hadde en tilfredstillende stabilitet selv med 5 cm is jevnt fordelt på dekk og overbygninger.

Kommisjonen har ingen opplysninger som skulle tilsi et annet grunnlag for de beregninger som er foretatt, og kan heller ikke se at det er fremkommet opplysninger som skulle tilsi at beregningene skulle være beheftet med vesentlige feil. På denne bakgrunn er det ikke funnet nødvendig å gjennomføre nye stabilitetsberegninger.

Meteorologisk institutt har i sine vurderinger anslått en isingsrate i området 0,7 – 2,4 cm denne kvelden, når et fartøy går i mot bølgene. Ut i fra vindforholdene sammenholdt med 'Utvik Seniors' kurslinje mot land, ville bølgene kommet inn mot fartøyet skrått aktenfra på babord side. Kommisjonen finner det derfor sannsynlig at isingsraten var mindre enn 2,4 cm, og anslår 1 cm pr. time som sannsynlig. Dette er også lagt til grunn i vurderingene til Meteorologisk institutt. Det er ikke fremkommet opplysninger som skulle tilsi at ising var et vesentlig problem for de fartøy som returnerte fra fiskefeltet denne kvelden, dog slik at enkelte fartøy, inkludert 'Utvik Senior', måtte fjerne is fra radaren. 'Utvik Senior' hadde på tidspunktet for forliset vært underveis i mindre enn tre timer. Selv om det ikke kan utelukkes at fartøyet hadde noe is på dekk og overbygninger da det forlot feltet, er det ikke fremkommet opplysninger som skulle tilsi at 'Utvik Senior' ikke hadde tilfredstillende stabilitet under de rådende værforholdene denne kvelden.

Kommisjonen vil forøvrig bemerke at en kantring i seg selv ikke ville påført fartøyet de observerte skader. På bakgrunn av vrakdelenes funnsted fremstår heller ikke grunnstøting som følge av drift etter kantring som en sannsynlig forlisårsak.

I tilfelle hvor fartøy kantrer, og luftlommer medfører at det blir flytende i vertikalstilling i overflaten, vil destruksjon av skroget teoretisk kunne skje ved at fartøyet støter sammen med havbunnen som følge av skipets bevegelser i bølgene. De sakkyndige, professorene Amdahl og Malo, har i sin rapport foretatt en vurdering av et slikt hendelsesforløp som mulig havariårsak.

Fra deres rapport siteres:

'For at dette skal være tenkbart, må skipet ha blitt flytende med en svært liten ekstra oppdriftsreserve (ekstra oppdrift når skipet er fullstendig neddykket), en snakker her om få prosent av total vekt av skipet. En slik situasjon er neppe den mest sannsynlige utgang på tap av hydrostatisk stabilitet, men kan tenkes å opp-

stå hvis en luftlomme har blitt lukket inne i baugseksjonen. Dette forutsetter at baugseksjonen er helt tett og at det for eks. ikke er ventiler her som gjør at lufta kan evakuere.

En simulering av denne situasjonen er blitt foretatt basert på en enkel analysemodell. Modellen er basert på mange usikre parametre, som er anslått etter beste skjønn. På grunnlag av analysene konkluderes det med at det ikke utelukkes at skipet flytende i vertikal stilling kan ha fått så store utsving i sjøen at hekken har dunket ned i havbunnen – særlig hvis dekkshuset har falt av.

Det er ingen av de observerte skadene på akterdekk, ror/kjøl eller andre vrakdeler som signifikant understøtter denne hypotesen.¹

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet sannsynlig, at kantring med etterfølgende sammenstøt mot havbunnen er en sannsynlig årsak til forliset. Ved vurderingen er det lagt vekt på at det hverken gjennom kommisjonens egne undersøkelser eller av de sakkyndige, er funnet skader på vrakdeler som kan bidra til å støtte en slik teori. Det vises videre til at det ikke er funnet holdepunkter for at det langs fartøyets sannsynlige kurslinje inn fra fiskefeltet frem til forlisstedet er dybder mindre enn 35 meter. 'Utvik Senior' hadde en lengde på ca. 25 meter samtidig som Meteorologisk institutt i sin rapport har vurdert den signifikante bølgehøyde til omlag 6 – 7 meter i tidsrommet for forliset. Selv om fartøyet i en slik situasjon teoretisk kunne ha støtt mot havbunnen, ville en slik bølgehøyde etter kommisjonens oppfatning på langt nær kunne medføre tilstrekkelig kraftige sammenstøt til å påføre de observerte skader.

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at kantring av fartøyet fremstår som en sannsynlig årsak til 'Utvik Seniors' forlis.

11.4 Sammenstøt med flytende gjenstander

De sakkyndige, professorene Amdahl og Malo, har foretatt en vurdering av styrken i skrogets konstruksjon og hvilke krefter som skal til for å forårsake sammenbrudd. Herunder om sammenstøt med gjenstander ville kunne ført til et slikt sammenbrudd. De sakkyndige har gitt uttrykk for at det ikke anses som sannsynlig at sammenstøt med gjenstander på størrelse med for eksempel en tømmerstokk, kan gi dramatiske skader på båten. Ut over dette har de ikke foretatt noen videre vurdering.

Daværende kommandørkaptein Thomesen har ovenfor kommisjonen opplyst at det på tidspunktet var en rekke tilfeller av funn av sovjetiske hydrofonbøyer og diverse bøyemateriell fra Nordsjøen. Dette var bøyer som kunne ha

en vekt på ca. 5 – 10 tonn og en lengde på 6 – 7 meter.

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet det sannsynlig at kollisjon med en slik bøye kan ha vært årsaken til forliset. Herunder vises til de betydelige skader som ble påført fartøyet. I tilfelle slikt sammenstøt, burde for øvrig fartøyet ha hatt oppdrift tilstrekkelig lenge til å sende nødmelding.

Det foreligger for øvrig ikke opplysninger om observasjoner av slike bøyer eller andre flytende større gjenstander, hverken forut for forliset eller fra den omfattende leteaksjonen som fant sted i tiden etter forliset.

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at sammenstøt med flytende gjenstander fremstår som en sannsynlig årsak til 'Utvik Seniors' forlis.

11.5 Sammenstøt med mine eller andre eksplosiver

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet det sannsynlig at sammenstøt med mine eller andre eksplosiver kan ha forårsaket forliset. Det vises til at de analyser og etteranalyser som ble foretatt av Etterretningstjenesten av det materialet som ble registrert rundt tidspunktet for forliset, ikke viste registreringer som kunne relateres til en eksplosjon. Videre vises til at innvendige dører ble funnet med hele glassruter, samtidig som det ikke ble funnet tegn til brannskader på vrakgodset som ble funnet og undersøkt i 1978.

11.6 Skrogsvikt ved ekstreme bølgeslag/ brott

Professorene Amdahl og Malo, fikk i sitt mandat som oppgave å vurdere styrken av skrogets konstruksjon og hvilke belastningssituasjoner som eventuelt kunne ha forårsaket sammenbrudd av fartøyets konstruksjon.

De sakkyndige har konkludert med at sammenbrudd på grunn av en sjøtilstand ikke kan utelukkes, hvor beregninger viser et sammenbruddsmønster og skadeforløp som de anser forenlig med deler av det skadebildet man ser for 'Utvik Senior'. I disse betraktningene er det lagt vekt på at fartøyet har vært svekket på grunn av kappede og laskeskjømte dekkshjelker over motorrommet og i akterkant av romluken.

I sin rapport har de gitt uttrykk for at det i beregningene har vært nødvendig å foreta visse antagelser og tilnærmelser i modelleringen, slik at disse ikke hadde den nødvendige presisjon til å kunne tallfeste i hvilken grad fartøyets konstruksjon var svekket, eller om svekkelsen kunne ha medført dramatiske conse-

kvenser for konstruksjonens bæreevne. For å sannsynliggjøre en slik konklusjon har de sakkyndige foreslått at det burde benyttes mer ressurser på modelleringen av skip og inngangsparametrene i analysene.

Kommisjonen har gjennom innhenting av dokumenter, tegninger, fotografier og vitneavhør søkt å innhente nødvendig dokumentasjon vedrørende 'Utvik Seniors' tilstand på forlistidspunktet. Da den usikkerhet som er kommet til uttrykk ikke har latt seg avhjelpe gjennom den dokumentasjon som er tilgjengelig, vil videre analyser etter kommisjonens oppfatning fortsatt være beheftet med usikkerhet, og derfor ha begrenset verdi. Slike analyser er derfor ikke utført.

Etter de sakkyndiges oppfatning sannsynliggjør den store vrakdelen at styrbord skuteside har blitt trykket inn, likevel slik at det ut fra dette ikke er mulig å fastslå hvilken retning den utløsende trykkbelastningen har kommet fra.

De sakkyndiges beregninger har angitt at en bølge, som kommer inn på tvers av skipet og bryter eller er nær ved å bryte i det den treffer skutesida, vil kunne påføre et trykk som mates fra skutesida og inn i dekkbjelkene. Ved tilstrekkelig høyt trykk vil dette kunne medføre at de laskeskjømte dekkbjelkene knekker. Etter den analyse som er gjennomført ville sammenbruddsforløpet kunne bli dramatisk, alle laskeskjømte bjelker i motorrommet vil kunne være brukket etter 0,4 sekunder. I følge de sakkyndige har skroget i denne tilstand neppe stor nok restkapasitet til å overleve påfølgende bølger, selv om det kanskje har overlevd selve væskeslaget.

Avslutningsvis oppgis at en sjøtilstand med signifikant bølgehøyde på 5 meter mest sannsynlig vil gi en største bølgehøyde i størrelsesorden 10 meter. Et sammenbrudd ved en brottsjø mot side ved en signifikant bølgehøyde på mer enn 5 meter anses sannsynlig, hvor sannsynligheten avtar med synkende bølgehøyde.

Meteorologisk institutt har i sine vurderinger anslått en signifikant bølgehøyde på 6 – 7 meter i forlisområdet på havaritidspunktet. Det er tatt utgangspunkt i bølgemålinger ved observasjonsskipet AMI, som befant seg 120 nautiske mil fra havaristedet, og antatt at et område med høye bølger har beveget seg med omtrent samme farten som området med sterk vind i forbindelse med det polare lavtrykket (21,5 knop).

I sine vurderinger av at dekkbjelkene over motorrommet har vært laskeskjømte, har Amdahl og Malo tatt utgangspunkt i bilde av vrakdelen som ble funnet på Netøya sammen-

holdt med tegning av vrakdel fra hoveddekket over motorrommet, gjengitt i den tidligere kommisjonens rapport fra befarings på Senja i juli 1978. Tidligere eier Karl Henrik Utvik har ovenfor kommisjonen opplyst at han ikke kjenner til at det skal ha vært noen laskeskjømte bjelker i motorrommet.

Av tilgjengelig tegningsmateriale finner ikke kommisjonen å kunne trekke noen slutning som kan bidra til å avklare hvorvidt dekkbjelkene over motorrommet faktisk var laskeskjømte, og eventuelt hvor mange bjelker det kunne dreie seg om. Man har derfor i den videre vurdering valgt å legge de sakkyndiges beregninger til grunn, som den maksimale svekkelse som kan ha vært tilstede i 'Utvik Seniors' konstruksjon.

Kommisjonens flertall, medlemmene Fredriksen, Meek-Hansen og Olsen, legger til grunn at laskeskjømte bjelker over motorrom i et omfang som beskrevet av de sakkyndige, kunne ha medført en svekkelse av skroget. Flertallet er imidlertid av den oppfatning at denne svekkelsen kombinert med bølgeforholdene på tidspunktet for forliset ikke vil kunne medføre et totalt sammenbrudd i skrogets konstruksjon.

Kommisjonens mindretall, kommisjonens leder Ankill og medlemmet Madsen, legger på bakgrunn av de sakkyndiges redegjørelse til grunn at laskeskjømte bjelker over motorrom i et omfang som beskrevet, kunne ha medført en svekkelse av skroget hvor dekkbjelkene ville kunne knekkes om fartøyet ble truffet av en tilstrekkelig kraftig brottsjø inn mot skutesiden. Mindretallet finner ikke å kunne utelukke at dette i verste fall kunne medført et sammenbrudd av skrogets konstruksjon, og finner heller ikke å kunne utelukke at dette kunne skje ut fra bølgeforholdene på tidspunktet for forliset.

Mindretallet vil likevel bemerke at sannsynligheten for at en bølge skal ha påført fartøyet sammenbrudd fremstår som liten. De beregninger som er foretatt av signifikant bølgehøyde legges til grunn som usikre, da det i rapporten er vist til at Meteorologisk institutt ikke har sikre bølgemålinger nær havaristedet. Videre legges det til grunn at det anslaget som er foretatt må justeres noe, da det ved beregningene er tatt utgangspunkt i at signifikant bølgehøyde var 5,1 meter kl. 16.00. Av registreringsskjemaet til AMI fremgår at signifikant bølgehøyde var om lag 3,7 meter både kl. 10.48 og 13.48, økende til 5,1 meter kl. 16.48. Økningen i bølgehøyde begynte samtidig med at AMI registrerte en økning i vindstyrken, oppgitt av Meteorologisk institutt til kl. 16.00.

På bakgrunn av en justering av tidspunktet

og avstanden til AMI finner mindretallet det sannsynlig at signifikant bølgehøyde og midelperioden har vært noe lavere på havaritidspunktet enn det som er anslått av Meteorologisk institutt. Det foreligger likevel ikke opplysninger som utelukker at signifikant bølgehøyde var på 5 meter eller mer, på tidspunktet for forliset. Herunder vises til opplysningen om at 'Utvik Senior' ca kl. 21.10 meldte at de hadde mye sjø, og hadde redusert farten, jf. punkt 4.4.

Mindretallet kan likevel etter en samlet vurdering av de opplysninger som foreligger i saken, ikke se at skrogsvikt som følge av bølgeslag fremstår som en sannsynlig havariårsak. Mindretallet stiller seg herunder tvilende til at et totalt sammenbrudd av fartøyet skulle kunne inntre med slik hastighet, at det ikke skulle være tid og anledning til å sende nødmelding.

Videre legges vekt på at 'Utvik Senior' hadde motoren innkoplet og full reversering akterover, jf. punkt 7.2.3, noe som finnes lite forenlig med at et bølgebrott skal ha knust fartøyet. I en situasjon med høye bølger ville det etter mindretallets oppfatning være naturlig å slakke motorkraften helt eller delvis.

Det totale skadeomfang kan for øvrig etter mindretallets vurdering vanskelig forklares som følgeskader av et sammenbrudd av fartøyet, eller som følge av senere støt mot havbunnen. Det vises herunder blant annet til at motorens ladeluftfordeler, ladeluftkjøler og dekselet over registerhjulet på kamakselen var avrevet samt at registerkjeden var røket på to steder. Videre at lukekarmens styrbord side var inntrykket, karmens hjørne stuket og at trålvinsjens styrbord nøkke og kjettingkabelar manglet. For så vidt gjelder kommisjonens vurdering av disse skadene vises til nedenfor punkt 11.7.

Kommisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at skrogsvikt som følge av bølgeslag fremstår som en sannsynlig årsak til 'Utvik Seniors' forlis.

11.7 Kollisjon

Det er gjennom undersøkelser påvist en rekke skader på blant annet hovedmotor inklusive propell, trålvinsj, rorstamme og rorblad. Av vitneutsagn og bildemateriell fra 1978 og senere legges til grunn at det også var betydelige skader på andre deler av fartøyet etter forliset. De skadede vrakdeler som er observert er hovedsakelig lokalisert til akterskipet.

De sakkyndige, professorene Amdahl og Malo, har gitt uttrykk for at den store vrakde-

len sannsynliggjør at styrbord skuteside har blitt trykket inn.

Den sakkyndige, David Ellin, har konkludert med at de nødvendige kreftene som kreves for å redegjøre for skadene på motoren og motorfundamentet kun er fornuftig forklart gjennom et scenario som i det minste inkluderer smadring av fartøyets styrbord side før grunnstøtning.

Den sakkyndige, Knut Strengelsrud, har konkludert med at totalt sett indikeres at 'Utvik Senior' har blitt påført en sterk støtbelastning mot styrbord side nær forkant av hovedmotor.

På bakgrunn av de sakkyndiges redegjørelser legger kommisjonen til grunn at 'Utvik Seniors' styrbord side ble trykket inn før motoren støtte sammen med havbunnen, hvor den la seg med styrbord side mot bunnen.

Når det gjelder retning fra en mulig støtpåvirkning har professorene Amdahl og Malo ut fra en vurdering av skrogets konstruksjon ikke funnet å kunne fastslå at den direkte skadeårsak skyldes en trykkbelastning fra styrbord side. Etter deres oppfatning vil samme resultat kunne oppnås ved symmetrisk belastning eller kanskje til og med som en indirekte konsekvens av en overbelastning på babord side.

Ellin har ut fra en vurdering av skadene på hovedmotor og vrakdeler gitt uttrykk for at:

'Hvis man ser på individuelle skadeområder separat og legger til grunn at skutesiden på styrbord side av motoren var borte ved sammenstøtet mot havbunnen, virker det tenkelig at den synkende motorens masse kunne utløse den nødvendige kraften. I forbindelse med en helhetlig vurdering av alle skadene, er vi stadig mindre sikker på at grunnstøtingen kunne ha utløst tilstrekkelig kraft.'

Strengelsrud har gitt uttrykk for at 'hovedmotoren viser generelt et sterkt skadebilde i forkant på styrbord side, med bl.a. en rekke manglende komponenter. At motoren har lagt seg over og hvilt på styrbord side på havbunnen synes bare å kunne forklare enkelte momenter i totalforskjellen mellom babord og styrbord side.'

Professorene Amdahl og Malo har ut fra registrerte bruddskader og øvrige skader på skipets konstruksjon, gitt uttrykk for 'at oppbrytningen av Utvik Senior i mange små biter og spredningen av biter på havbunnen er forenlig med [at] skipet har vært utsatt for kollisjon med et annet fartøy'. De har likevel gitt uttrykk for at det må innses at det antagelig ikke er funnet vrakrester som kan gi noen betydelig informasjon om initierende skadeårsak.

Ingen av de sakkyndige har påpekt konkrete skader som alene er egnet til å fastslå at

fartøyet har vært utsatt for en kollisjon. Hverken Knut Stengelsrud eller David Ellin har gjennom beregninger eller på annen måte redegjort for hvilke skader som har vært avgjørende for deres samlede vurderinger.

Amdal og Malo har lagt til grunn at de deler som ligger nærmest til dette anses å være lukekarm og trålbakkdekket. Inntrykkningen av lukekarmen kan imidlertid etter deres oppfatning også være en følgeskade av sammenbruddet, eller at den er blitt truffet av en tyngre gjenstand under forliset eller på havbunnen. Trålbakkdekket har en bergingshistorie som i seg selv kan ha gitt skadene.

Ellin har i sin rapport uttalt at den tydelige mangelen på kjølstokkplate under motorens fremre del og bøyningsskade på fremre ende indikerer at fartøyets fremre del hadde fått skader før sammenstøtet med havbunnen.

Kommisjonen vil nedenfor, på bakgrunn av de sakkyndiges uttalelser og kommisjonens egne iakttakelser, søke å foreta en vurdering av om det ut fra skadebildet vil kunne foretas sannsynlige slutninger av hva som har forårsaket skadene.

De innledende undersøkelsene av hovedmotor som ble foretatt av kommisjonen avdekket at flere komponenter manglet på styrbord side og akterut på hovedmotoren. Dette gjaldt lense/spylepumpe, ladeluftfordeler, ladeluftkjøler, turbolader og lukedecksler over registerhjulene på kamakslingen og veivakslingen. Av disse delene ble kun turboladeren funnet og hevet. Øvrige deler er heller ikke lokalisert senere, til tross for fornyede søk på stedet hvor motoren ble funnet.

Deforrasjonene i innfestingsflaten (bøyd 25 mm nedover) til ladeluftfordeleren på motorblokken og de vertikale forsterkningene (en brekt og to innbøyd), finner kommisjonen sannsynlig har oppstått ved sammenstøtet med havbunnen. Dette forutsetter at ladeluftfordeleren var borte fra hovedmotoren når denne traff havbunnen.

Av videoopptak fra Bennex-søket i 1979 finner kommisjonen å kunne fastslå at lukekarmens styrbord side var inntrykket og aktre hjørne av lukekarmen deformert og stuket. Kraften som skal til for å trykke inn lukekarmen er av de sakkyndige Amdahl og Malo beregnet til ca. 100 kN. Den kraft som behøves for å stuke lukekarmens hjørne, vil nødvendigvis være større. På stedet der lukekarmen ble funnet er det ikke lokalisert større gjenstander eller vrakdeler.

Ved undersøkelser av trålvinsjen ble det fastslått at styrbord nokke og kjettingkabelar manglet. Trålvinsjen ble lokalisert på havbun-

nen, liggende på siden som på dekk vendte mot lukekarmen. Videoen fra hevingsoperasjonen viste at trålvinsjen lå med babord side lengst ned i bunnen. Hverken nokken eller kabelaren ble funnet i nærheten av trålvinsjen på havbunnen. På stedet der trålvinsjen ble funnet er det ikke lokalisert større gjenstander eller vrakdeler.

Av den sakkyndige Strengelsruds rapport fremgår at registerkjedet var røket på minst to steder, hvor den lengden som ble funnet var slynget inn i en klempt posisjon i veivhuset. Skadene på registerkjedet er etter kommisjonens oppfatning forenlig med en plutselig obstruksjon av registerhjulet på kamakslingen. For så vidt gjelder teorien om et opplagringshavari i bakkant av kamaksel, jf. kapittel 7.2.5, viser tegninger fra motorfabrikant at det ikke var et lager i akterkant av kamakslingen og dennes forlengelse. Lageret er i forkant av registerhjulet, og det foreligger ikke informasjon fra de sakkyndiges undersøkelser som tilsier at dette hadde havarert. En plutselig obstruksjon som følge av ekstern støtpåvirkning på registerhjulet før hovedmotoren traff havbunnen, fremstår for kommisjonen som en sannsynlig årsak til bruddet i registerkjedet.

Rorstammen var adskilt fra rorbladet når den ble funnet. Undersøkelsene viste en kraftig bøyning akterover. De sakkyndige Amdahl og Malo har i sin rapport forklart bøyningen med at '[s]tyremaskinen har derfor fulgt dekket siden det ikke er brudd i dekket ved gjennomføringen av rorpinnen. Hvis dekket har blitt forskjøvet eller brutt løs ville dette medføre at rorpinnen bøyes og til slutt slites løs i festet mot roret. Siden rorpinnen er bøyd bakover, tyder dette på bevegelse av dekket bakover.'

Etter en samlet vurdering av de skader som er fastslått på vrakdelene, finner kommisjonen at en kollisjon hvor 'Utvik Senior' har blitt truffet på styrbord side, fremstår som den sannsynlige årsak til forliset. Selv om kommisjonen, i samsvar med de sakkyndiges undersøkelser, ikke finner å kunne utelukke at den enkelte skade alene kan ha blitt påført ved vrakdelenes sammenstøt med havbunnen eller ha en annen naturlig forklaring, er det ved den samlede vurdering lagt vekt på at de deforrasjoner og mangler som har vært konstatert på hovedmotor og øvrige vrakdeler, alle har vært lokalisert til fartøyets styrbord side. Det er videre tatt til etterretning at samtlige av de sakkyndige har konkludert med at 'Utvik Seniors' styrbord side har vært trykket inn.

For øvrig er det lagt vekt på at også skadene på lukekarm og trålvinsj er lokalisert på styrbord side, hvor trålvinsjen ble lokalisert

med babord side lengst ned i bunnen. Dette til tross for at disse deler forutsettes å ha truffet havbunnen uavhengig av hovedmotoren. Det er ikke lokalisert større gjenstander på havbunnen som kan ha påført skadene, hverken ved sammenstøt med havbunnen eller i ettertid. Det legges til grunn at skadene på lukekarmen forutsetter en betydelig kraftpåvirkning, hvor et sammenstøt med havbunnen alene etter kommisjonens oppfatning ikke kunne vært kraftig nok til å påføre de observerte skadene. Det antas for øvrig lite sannsynlig at en gjenstand som senere kunne truffet lukekarmen ved sleping langs bunnen, kunne forårsaket skadene. Energien i et slikt sammenstøt ville hovedsaklig ha flyttet på lukekarmen, og kun medført mindre skader.

På bakgrunn av omfanget av skadebildet, finner kommisjonen det sannsynlig at de manglende delene på hovedmotorens styrbord side har blitt slått løs fra hovedmotoren før sammenstøtet med havbunnen. Kommisjonen slutter seg herunder til den sakkyndige Ellins vurdering av at mangelen på kjølstokk plate under motorens fremre del og bøyningsskade på fremre ende, indikerer at fartøyets fremre del hadde fått skader før sammenstøtet med havbunnen.

Kommisjonen har ikke gjennom egne undersøkelser registrert skader som er egnet til å tilbakevise at kollisjon har funnet sted. Slike forhold er heller ikke påvist av de sakkyndige. For så vidt gjelder øvrige mulige forlisårsaker, vises til punktene 11.1 – 11.6. Man er for øvrig ikke kjent med øvrige mulige årsaker, som ut fra det skadebildet som har blitt avdekket vil kunne ha medført forliset.

Samtlige av de skader som er observert er etter kommisjonens oppfatning forenlige med at et fartøy har truffet 'Utvik Senior' på styrbord side. Skadene på registerhjulet på kamakselen og den påfølgende obstruksjon av og brudd i registerkjeden, tilsier etter kommisjonens oppfatning også et slikt hendelsesforløp. Også bruddet i styrhusfronten og dekks- og skottgjennomføringen er etter kommisjonens oppfatning forenlig med at et fartøy har truffet 'Utvik Senior' på styrbord side, jf. punkt 7.2.12 og 7.3.3.5. En eventuell kollisjon må etter kommisjonens oppfatning ha skjedd forut for motorrommet, siden skutesiden er inntakt aktenfor motorrommet.

At hovedmotoren var innkoplet og hadde full reversering akterover, er etter kommisjonens oppfatning forenlig med at 'Utvik Senior' har prøvd å unngå en kollisjon med et annet fartøy.

Kommisjonen utelukker ikke at det radar-

bildet som er forklart observert på en av radar-skjermene på Sjøoperasjonssenteret på Reitan, kan ha vært en kollisjon mellom 'Utvik Senior' og et annet fartøy, jf. punkt 9.1. Imidlertid har ikke kommisjonen funnet å kunne vektlegge observasjonen i vurderingen av mulig forlisårsak, på grunn av den usikkerhet som er knyttet til denne.

Av vitneforklaringer fremgår at det tidvis var vanskelige radarforhold, noe som kan ha bidratt til å vanskeliggjøre oppdagelsen av et annet fartøy. Meteorologisk institutt har anslått sikten på stedet til mindre enn 100 meter på havaritidspunktet.

De sakkyndige Amdahl og Malo har beregnet energien i et eventuelt sammenstøt mellom et annet fartøy og 'Utvik Senior', og konkludert med at et stort fartøy (>1000 tonn) knapt ville merket sammenstøtet og at det på grunn av baugens utforming og styrke knapt ville fått synlige skader.

Under henvisning til ovenstående finner kommisjonen etter en samlet vurdering at en kollisjon med et annet fartøy fremstår som den sannsynlige årsak til 'Utvik Seniors' forlis.»

På bakgrunn av konklusjonen om at en kollisjon med et annet fartøy fremstår som den sannsynlige årsak til «Utvik Seniors» forlis, vurderer kommisjonen innhentede observasjoner og opplysninger om fartøy i området, jf. side 103-104 i NOU 2004: 9:

«Når det gjelder kartlegging av fartøysbevegelsen på havet i det aktuelle tidsrom og område, vises til kapittel 8.

Kommisjonen har ikke kunnskap om konkrete norske eller utenlandske fartøy, så vel handelsfartøy, fiskefartøy eller militære fartøyer, som kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for 'Utvik Seniors' forlis, jf. punkt 8.7.

Kommisjonen har vurdert de ulike observasjoner som er opplyst å ha vært gjort fra fartøy og forsvarsinstallasjoner i området, jf. kapittel 9. Flere av observasjonene sammenfaller etter kommisjonens oppfatning med identifiserte fartøy i området. Dette gjelder radarobservasjonene som ble gjort av 'Aarvak', jf. punkt 9.7, 'Leiranger', jf. punkt 9.8, 'Sula', jf. punkt 9.9, fartøy observert ved Hekkingen, jf. punkt 9.10, og observasjon fra Farm', jf. punkt 9.11. Dette er fartøy som etter kommisjonens oppfatning ikke kan knyttes til forliset.

En del av de observasjoner som er foretatt er ikke identifiserte. Dette gjelder radarobservasjonen fra Hillesøyradaren, jf. punkt 9.2, opplysningen om radarekko observert fra fiskefartøyet 'Svein Roger' som er opplyst å ha blitt

bekreftet av personell på Grøtavær fort, jf. punkt 9.4 og punkt 9.6, observasjon av ukjent tråler på Grimsbakken, jf. punkt 9.5, observasjon av ubåt, jf. punkt 9.12, og fartøyobservasjonen fra tråleren 'Prestfjord', jf. punkt 9.14. Kommisjonen har ingen konkrete opplysninger som er egnet til å bekrefte eller avkrefte hvorvidt en fregatt passerte via Ytre Senja på tidspunktet for forliset, jf. punkt 9.3. Enkelte av de fartøy som er meldt observert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for forliset. Flere av opplysningene om fartøysbevegelser kan også dreie seg om samme fartøy.

Det er fra Forsvaret opplyst at man ikke har opplysninger som tilsier at militær østblokktrafikk passerte Senja i perioden rundt 17. februar 1978. Det foreligger heller ikke opplysninger som tilsier at et ikke-alliert militært fartøy skal ha rapportert til hjemmebasen at de hadde vært innblandet i et uhell som medførte behov for assistanse.

På bakgrunn av de opplysninger som er fremkommet av Forsvarets overvåking av havområdet utenfor Nord-Norge og Etterretnings-tjenestens overvåking av fartøysbevegelser til og fra Nord-Norge, finner kommisjonen ikke å kunne utelukke at et ukjent fartøy kan ha befunnet seg i området uten å ha blitt observert på radar eller på annen måte. Kommisjonen finner heller ikke å kunne utelukke at et slikt fartøy kan ha forårsaket ulykken. Det skal likevel bemerkes at et eventuelt fartøy som befant seg på forlisstedet på ulykkestidspunktet ville ha befunnet seg i dekningsområdet til radaren på Hillesøy både før og etter ulykken dersom den hadde kommet inn fra – eller gått ut til havs. I alle fall frem til tidspunktet for den radarobservasjonen som ble gjort fra Hillesøy i perioden kl. 24.00 – 00.30 den 18. februar 1978. Det er opplyst at radarene var væravhengige samt at dyktigheten til operatørene kunne variere, blant annet ut fra erfaring. Det synes videre usikkert om alle fartøy ble registrert, jf. punkt 8.2.2.1.

Det er opplyst om vanskelige radarforhold kvelden den 17. februar 1978. Likevel synes observasjonene fra Hillesøyradaren å ha fun-

gert tilfredsstillende i perioden kl. 24.00 – 00.30 forlinsnatten, både når det gjelder rada-rekko og radaroperatør. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn lite sannsynlig at et ukjent fartøy kunne passert gjennom radarområdet på dette tidspunkt uten å ha blitt observert.»

På denne bakgrunn synes det klart at den tidligere undersøkelseskommisjonens konklusjon om havariårsak ikke var korrekt. Ovennevnte viser også hvordan myndighetene faktisk håndterte forliset. Spørsmålet er om håndteringen kunne vært gjort annerledes, se nærmere om dette i kapittel 3 nedenfor.

2.7 Henvendelser til utenlandske myndigheter

Kommisjonen opplyste ved avleveringen av sin rapport at man ennå ikke hadde fått svar fra flere utenlandske myndigheter om de skulle være kjent med fartøy som kunne ha befunnet seg i området på forlistidspunktet, jf. kapittel 12 i NOU 2004: 9. I brev 11. mai 2004 til Utenriksdepartementet ba Justisdepartementet om at kommisjonens henvendelser til utenlandske myndigheter ble fulgt opp. I brev 27. august og 14. oktober 2004 til Utenriksdepartementet ba Justisdepartementet henholdsvis om at henvendelsene til utenlandske myndigheter ble purret og om å få opplyst sakens stilling. Utenriksdepartementet opplyste i brev 4. november 2004 at det i oktober 2004 ble sendt en skriftlig påminnelse til de landene som ikke hadde besvart den opprinnelige forespørselen om informasjon i forbindelse med forliset av «Utvik Senior».

Justisdepartementet fortsetter å følge opp dette, og dersom det skulle fremkomme nye opplysninger vil disse bli forelagt kommisjonen. Det har foreløpig ikke kommet inn opplysninger som har tilført saken noe nytt.

3 Myndighetenes håndtering

3.1 Innledning

Som vist ovenfor under kapittel 1 uttalte Justisdepartementet i St.prp. nr. 63 (2003-2004) bl.a. at man vil «vurdere myndighetenes samlede håndtering av saken». Departementet viser til beskrivelsene ovenfor under kapitlene 1 og 2 om hvordan myndighetene faktisk håndterte forliset.

3.2 Generelt om granskingskommisjoner

I følge Justisdepartementets rundskriv G-48/75 er granskingskommisjon en ekstraordinær form for utredning. En slik kommisjon bør bare benyttes i de spesielle tilfellene der det er klart at kommisjonsbehandling er den beste løsningen sammenlignet med andre mulige former for undersøkelser omkring et saksforhold.

Granskingskommisjoner oppnevnes for å utrede et bestemt faktisk saksforhold og gi uttalelse om ansvarsforhold til bruk for vedkommende myndighet. Ansvarsforhold må her ses i vid betydning, og er slikt sett ikke begrenset til situasjoner der det kan bli spørsmål om rettslige sanksjoner. Dreier det seg om gransking av ulykker har oppnevning av granskingskommisjoner vært forbeholdt de hendelser som har medført store tap av liv eller eiendom eller der undersøkelsen ellers må antas å bli særlig omfattende eller innviklet.

Påtalemyndigheten har en særlig plikt til å undersøke ulykker og ansvarsforhold uavhengig av en eventuell kommisjons arbeid for å ta standpunkt til om det foreligger straffbart forhold. I ovennevnte rundskriv forutsettes for øvrig at offentlige myndigheter samarbeider med en granskingskommisjon og gir de opplysninger som en kommisjon ber om, så langt det kan skje uten hinder av taushetsplikt som er satt til vern av private interesser. Det forutsettes videre at en kommisjon gir påtalemyndigheten og eventuelt andre kontrollorganer som har befatning med saken de opplysninger de ber om, og eventuelt også gir opplysninger av eget initiativ. Som utgangspunkt bør en

kommisjon ikke ta standpunkt til om det foreligger et straffbart forhold, grunnlag for å kreve erstatning, eller grunnlag for andre sanksjoner, ettersom disse spørsmålene skal vurderes av påtalemyndigheten, den myndighet som har oppnevnt kommisjonen, eller av skadelidte (for deretter eventuelt avgjøres av domstolene). En kommisjon bør likevel ikke føle seg avskåret fra å vurdere om det objektive gjerningsinnhold i bestemte straffebud er oppfylt, eller om et bestemt forhold ut fra alminnelige betraktninger må regnes som uheldig eller uforsvarlig.

3.3 Vurdering av myndighetenes håndtering

3.3.1 Bakgrunn

Ved avgivelsen av sin rapport 18. januar 1979 viste den første kommisjonen til de rapporterte værforhold med blant annet ising, sterk vind og grov sjø forlisdagen, og at dette kunne ha medført både dårligere stabilitet og økt værfølsomhet hos fartøyets navigasjonsinstrumenter. Gjennom dette kom kommisjonen frem til som sannsynlige havariårsaker at fartøyet kunne ha kantret etter nedising, og deretter gått inn i fallene, eller gått inn i fallene på grunn av feilnavigering. Deretter hadde fartøyet blitt delvis knust. Videre konkluderte kommisjonen med at en kollisjon med et annet fartøy var lite trolig. Dette ble grunnlagt med at det til tross for omfattende leting i det aktuelle området for kollisjon, ikke ble funnet noe vrak og at ingen av vrakdelene indikerte kollisjon som havariårsak. Videre anførte kommisjonen at det ikke kan ha dreiet seg om et overflatefartøy i lovlig ærend, men at det i så fall måtte dreie seg om et fartøy i ulovlig ærend som også må ha vært i delvis undervannsstilling. Dette for å forklare at «Utvik Senior» ikke oppdaget fartøyet. I tillegg ville det vært sterkt uønsket for en ubåt å operere i det aktuelle farvann. Se nærmere om dette i punkt 2.2 ovenfor.

Da det senere samme år ble gjort funn av vrakdeler fra «Utvik Senior» på Bøgrunnen, ble kommisjonen anmodet om å vurdere om de nye fun-

nene av vrakdelene ga grunnlag for å anbefale at kommisjonen burde gjenoppnevnes.

Kommisjonen avga sin uttalelse 13. november 1979, hvor den ikke fant slikt grunnlag. Kommisjonen ga uttrykk for at «Utvik Senior» først var blitt knust i et grunnbrott, og siden malt i stykker på havbunnen i løpet av natten 17.-18. februar 1978. Den mente at de nye funnene ikke tydet på en annen havariårsak enn den det ble konkludert med i kommisjonens rapport 19. januar 1979. Kommisjonen grunnga dette ved at man om bord i «Utvik Senior» kunne ha tatt feil av de to landemerkene Kjølva og Oksen på yttersiden av Senja. Videre at dersom «Utvik Senior» hadde hatt kurs mot Kjølva, ville området utenfor Kjølva ha vært urent langs den aktuelle kurslinjen under de rådende værforhold. Kommisjonen mente videre at ingen av de nye vrakdelfunnene fra august 1978 styrket teorien om kollisjon, verken når det gjaldt vrakdelenes beskaffenhet eller deres beliggenhet. Se nærmere om dette i punkt 2.3 ovenfor.

Disse begrunnelser og vurderinger ble utdypet i den forklaring de to gjenlevende kommisjonsmedlemmer avga til den nye kommisjonen i mars 2004. Fra medlem av den første undersøkelseskommisjonen Emil Aall Dahles forklaring siteres:

«Bakgrunnen for at man konkluderte med at vrakdelene ikke indikerte kollisjon som sannsynlig årsak, var at man ikke fant tegn til malingsrester på delene. Kollisjonsteorien var tidlig aktuell og vitnet så særskilt etter malingsavskrapninger under inspeksjonen av vrakdelene.

Ettersom de restene som ble funnet i fjæra hadde passert gjennom fallgarden var det vanskelig å si om disse var ødelagt av havet eller ved forliset. Man kunne heller ikke utelukke at den delen som ble oppdaget av helikopter og senere funnet på Nettøya, hadde vært innom fallgarden.

(...)

Vitnet ble foreholdt at det i pressemelding av 12.10.79 er uttalt: 'Området utenfor Kjølva er urent langs den aktuelle kurslinjen under de rådende værforhold.' Han opplyste at man vurderte at det uidentifiserte radarekko som hadde vært observert fra bruksvaktfartøyet 'Aarvak' kunne vært 'Utvik Senior' med kurs for Kjølva. Den aktuelle kurslinje kunne ført 'Utvik Senior' inn i et urent område. For så vidt gjelder funn av lukekarm og styrehusfront, mente man at forliset ikke hadde funnet sted der delene ble funnet. Den kurslinjen kommisjonen vurderte at 'Utvik Senior' hadde fulgt, kunne ført fartøyet inn i området ved Steinen,

ytte og indre Fallan. Vitnet inntegnet det urene farvannet på kart som vedlegges protokollen. Etter en ødeleggelse av 'Utvik Senior' i det urene farvannet, kunne deler blitt ført til funnområdet.

Politiet foretok etterforskning av skipstrafikken i området. Denne etterforskning var i det alt vesentlige avsluttet da kommisjonen ble oppnevnt. Også forsvaret hadde på eget initiativ foretatt undersøkelser m h t norsk og alliert militær skipstrafikk i området. Kommisjonen foretok avhør av en del skippere fra den lokale fiskeflåten. Kommisjonen la til grunn at det var gjort et grundig arbeid omkring skipstrafikken i området og fant ikke grunn til å foreta ytterligere undersøkelser.

(...)

Det var sorenskriver Fugleberg som hadde kontakt med forsvaret. Vitnet husker at forsvaret av kommisjonen ble bedt om å vurdere fartøysbevegelser i området. Dette anså han egentlig unødvendig, ettersom forsvaret allerede hadde foretatt en slik vurdering. Vitnet opplyser at sorenskriver Fugleberg fikk muntlig opplyst fra forsvaret at det ikke var registrert militære fartøy i området. Han regner med at beskjeden gjaldt både norske og allierte militære fartøy, både overflatefartøy og ubåter, ettersom det var en øvelse i området på tidspunktet. Dette er likevel usikkert. Vitnet oppfattet det slik at forsvaret hadde full oversikt over norsk og alliert trafikk. Når det gjaldt sivil og ikke-alliert trafikk, forsto han det slik at man var avhengig av det som hadde fremkommet på radarbilder fra militære radarer. Da radarforholdene denne kvelden var dårlige grunnet værforholdene, fikk man lite opplysninger fra radarene. Kommisjonen mottok ikke kopi av radarlogger fra forsvaret. De ba heller ikke om slike logger ettersom de regnet med å få nødvendig informasjon fra fagfolk i forsvaret.

Vitnet ble foreholdt melding av 19.02.78 nr 29 i politilogg vedrørende radarekko observert fra Hillesøy. Han kunne ikke i dag huske dette konkrete radarekkoet, men er sikker på at observasjonen er vurdert av kommisjonen og avskrevet som uinteressant. Han antar bakgrunnen for dette er at man fant at ekkoet ut fra tidspunkt for observasjon ikke kunne ha befunnet seg ved det antatte forlisstedet på forlistidspunktet. Det ble ikke foretatt noen henvendelser til forsvaret m h t nærmere undersøkelser om hvilken retning ekkoet hadde hatt.

(...)

Videre ønsker vitnet å bemerke at funnet av hovedmotoren gir grunnlag for å kunne fastslå en annen kurslinje enn den kurslinjen som ble vurdert som sannsynlig av den tidligere kom-

misjonen, og dermed en revurdering av radar-observasjoner og visuelle observasjoner.»

Fra medlem av den tidligere undersøkelseskommisjonen Anders Bjarne Endals forklaring siteres:

«På bakgrunn av hans kunnskap om vrakdelene så han ikke noe som indikerte at kollisjon var en sannsynlig årsak til forliset. Det var imidlertid heller ikke noen forhold ved vrakdelene som utelukket kollisjon som årsak. Mange av vrakdelene var pinneved. De ble funnet i fjæra og hadde vært utsatt for sjøgnag.

(...)

Selv hadde ikke vitnet direkte kontakt med politi eller forsvar. Vitnet oppfattet det slik at forsvaret ikke hadde observert trafikk i området av betydning for forliset. Han kunne heller ikke huske om han var kjent med observasjonen som var foretatt fra Hillesøy, og som er gjengitt i politilogg som melding 29. At det i Dagbladet 20.02.78 ble referert til et radarekko som skulle vært observert på Grøttavær, kan ikke vitnet huske å ha vært kjent med. Når det gjelder de undersøkelser som ble foretatt i forbindelse med fartøysbevegelser i området på forlistidspunktet, holdt kommisjonen seg til det de var kjent med fra politiets undersøkelser, opplysninger fra forsvaret v/marinen og opplysningene de fikk gjennom egne avhør. De innhentet ikke noe skriftlig materiale fra forsvaret i forbindelse med observasjonene forsvaret kunne ha gjort.

(...)

Kommisjonen konsentrerte seg i det vesentlige om fire mulige årsaker til havariet: kantring, feilnavigering, kollisjon eller eksplosjon. Av disse var det kun eksplosjon man fant å kunne se bort fra som havariårsak. Det var vanskelig å finne noe håndfast som kunne fremheve noen av de tre øvrige muligheter som årsak til havariet. På bakgrunn av de opplysninger man hadde mottatt m h t fartøysbevegelser i området fant man likevel kollisjon som den minst sannsynlige av disse tre årsakene.»

Imidlertid konkluderer den nye undersøkelseskommisjonen med at den sannsynlige årsak til forliset av «Utvik Senior» er en kollisjon med et annet fartøy. Konklusjonen baserer seg på at samtlige av de skader som var observert er forenlige med at et fartøy har truffet «Utvik Senior» på styrbord side. At hovedmotoren var innkoplet og hadde full reversering, er etter kommisjonens oppfatning forenlig med at «Utvik Senior» prøvde å unngå en kollisjon med et annet fartøy. Kommisjonen har videre ikke registrert skader som kunne være egnet til å kunne tilbakevise en slik

forlisårsak. Det fremgår av vitneforklaringer at det tidvis var vanskelige radarforhold, noe som kan ha bidratt til å vanskeliggjøre oppdagelsen av et annet fartøy. Meteorologisk institutt har anslått sikten på stedet til mindre enn hundre meter på havaritidspunktet. Kommisjonen viser videre til at sakkyndige har beregnet energien i et eventuelt sammenstøt mellom «Utvik Senior» og et annet fartøy. De sakkyndige har konkludert med at et stort fartøy (>1000 tonn) knapt ville merket sammenstøtet, og at det på grunn av baugens utforming og styrke knapt ville fått synlige skader. Se nærmere om dette i punkt 2.6 ovenfor.

Den nye undersøkelseskommisjonen foretar en grundig kartlegging av fartøysbevegelsen på havet i det aktuelle tidsrom og område, jf. kapittel 8 i NOU 2004: 9. Kommisjonen har gjennom sine undersøkelser ikke oppnådd kunnskap om konkrete norske eller utenlandske fartøy, hverken handelsfartøy, fiskefartøy eller militære fartøy, som kan ha befunnet seg i havområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis, jf. punkt 11.8 i NOU 2004: 9. Kommisjonen viser til at en del av de observasjoner som er foretatt ikke er identifiserte. Den viser videre til at det fra Forsvaret er opplyst at man ikke har opplysninger som tilsier at militær østblokktrafikk passerte Senja rundt 17. februar 1978. Det foreligger heller ikke opplysninger som tilsier at et ikke-militært fartøy skal ha rapportert til hjemmebasen om at de hadde vært innblandet i et uhell som medførte behov for assistanse. På bakgrunn av de opplysninger som er fremkommet av Forsvarets overvåking av havområdet utenfor Nord-Norge og Etterretningstjenestens overvåking av fartøysbevegelser til og fra Nord-Norge, finner kommisjonen ikke å kunne utelukke at et ukjent fartøy kan ha befunnet seg i området uten å ha blitt observert på radar eller på annen måte. Kommisjonen finner heller ikke å kunne utelukke at et slikt fartøy kan ha forårsaket ulykken.

Kommisjonen skriver videre i punkt 11.8:

«Det skal likevel bemerkes at et eventuelt fartøy som befant seg på forlisstedet på ulykkestidspunktet ville ha befunnet seg i dekningsområdet til radaren på Hillesøy både før og etter ulykken dersom den hadde kommet inn fra – eller gått ut til havs. I alle fall frem til tidspunktet for den radarobservasjonen som ble gjort fra Hillesøy i perioden kl. 24.00 – 00.30 den 18. februar 1978. Det er opplyst at radarene var væravhengige samt at dyktigheten til operatørene kunne variere, blant annet ut fra erfaring. Det synes videre usikkert om alle far-

tøy ble registrert», jf. punkt 8.2.2.1 i NOU 2004: 9, hvor det bl.a. står at radaroffiser Lysfjord har forklart at «[f]iskefartøy ble ikke loggført. Han trodde heller ikke at kjente norske marinefartøy eller kjente allierte fartøy ble loggført. Identifikasjon skjedde ofte gjennom IFF som viste seg som en kode på radaren».

Kommisjonen skriver videre at det «er opplyst om vanskelige radarforhold kvelden den 17. februar 1978. Likevel synes observasjonene fra Hillesøy-radaren å ha fungert tilfredsstillende i perioden kl. 24.00 – 00.30 forlisenatten, både når det gjelder radarekko og radaroperatør. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn lite sannsynlig at et ukjent fartøy kunne passert gjennom radarområdet på dette tidspunkt uten å ha blitt observert». Det fremgår under punkt 9.2 i NOU 2004: 9 at radarekko ble observert fra Hillesøy radar i denne perioden, og kommisjonen «finner ikke å kunne utelukke at det fartøy som ble registrert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for 'Utvik Seniors' forlis».

Det synes ut fra det arbeid som nå foreligger vedrørende «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978 klart at konklusjonen som ble gjort av den tidligere undersøkelseskommisjonen, ikke var korrekt, jf. også den uttalelsen kommisjonen avga 13. november 1979.

3.3.2 Nærmere om de foretatte vurderinger

«Utvik Seniors» kurslinje

Vurderingene den tidligere undersøkelseskommisjonen foretok om forlis som følge av enten feilnavigering eller kantring, var basert på forutsetninger om et annet forlisområde enn der hvor «Utvik Seniors» hovedmotor ble lokalisert i 2002.

I undersøkelsene om «Utvik Seniors» mulige kurslinje inn mot land kvelden den 17. februar 1978, ble det ikke fanget opp at «Utvik Senior» med hensikt denne kvelden kunne ha hatt en kurslinje mer mot Kjølvå enn mot Oksen for å komme godt klar av fallene. Det vises i denne sammenheng til den diskusjon den nye undersøkelseskommisjonen har av spørsmålet omkring «Utvik Seniors» kurslinje, jf. kapittel 4 i NOU 2004: 9. Hadde dette vært fanget opp, ville det sannsynligvis ha bidratt til å svekke feilnavigering som sannsynlig forlisårsak.

Departementet viser i denne forbindelse også til ovennevnte innstilling fra Sjøfartsinspektøren i Tromsø i brevet 25. januar 1979. Der står det bl.a. følgende:

«Til ovenfor konklusjoner vil jeg bemerke følgende. Tatt i betraktning de faktum at de i rapporten omtalte blåser med nylontrøse m.v., som ble funnet ca. 3-4 n.mil nordvest av nærmeste grunnbrott (fallene), ca. 10-12 timer etter at forliset må ha inntruffet, bestyrker ikke kommisjonens teori om feilnavigering med påfølgende grunnstøtning i fallene. Det var nordlig kuling – storm om kvelden og om natten, som vel hadde løyet noe utover morgenen, men det må likevel anses som sikkert at vinden tross alt trakk fra ca. nord hele natten og at uværet hadde forårsaket strømsett i vindens retning, altså fra ca. nord mot ca. sør og dermed mot fallgarden, ikke ut fra denne. Jeg har imidlertid liten tro på at tidevannsstrømmen hadde noen særlig innflytelse under de rådende værforhold.

Teorien om grunnstøtning i fallene har jeg dermed liten tiltro til, nettopp fordi de omtalte blåsene med tilbehør ble funnet så pass langt nord av de nærmeste grunnbrott (fallene).»

I ettertid er det nærliggende for departementet å mene at sjøfartsinspektørens uttalelse burde hatt større gjennomslagskraft.

Når det gjelder vurderingen av «Utvik Seniors» mulige havaristeder i etterkant av de vrakdelsfunn som ble gjort i august 1979, vises det til omtale av vrakdelenes beliggenhet nedenfor.

Kantring

Ut fra rapporterte værforhold anså den tidligere undersøkelseskommisjonen «kantring med etterfølgende drift av vraket inn i fallene som en mulig havariårsak», jf. punkt 2.2 ovenfor.

Den nye kommisjonen skriver imidlertid følgende om kantring som årsak til forliset på side 98-99 i NOU 2004: 9:

«Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet sannsynlig, at kantring med etterfølgende sammenstøt mot havbunnen er en sannsynlig årsak til forliset. Ved vurderingen er det lagt vekt på at det hverken gjennom kommisjonens egne undersøkelser eller av de sakkyndige, er funnet skader på vrakdeler som kan bidra til å støtte en slik teori. Det vises videre til at det ikke er funnet holdepunkter for at det langs fartøyets sannsynlige kurslinje inn fra fiskefeltet frem til forlisstedet er dybder mindre enn 35 meter. 'Utvik Senior' hadde en lengde på ca. 25 meter samtidig som Meteorologisk institutt i sin rapport har vurdert den signifikante bølgehøyde til omlag 6 – 7 meter i tidsrommet for forliset. Selv om fartøyet i en slik situasjon teoretisk kunne ha støtt mot havbunnen, ville en

slik bølgehøyde etter kommisjonens oppfatning på langt nær kunne medføre tilstrekkelig kraftige sammenstøt til å påføre de observerte skader.»

Funn av vrakdeler i august 1979

Den tidligere undersøkelseskommisjonen hadde ved avleveringen av sin rapport 18. januar 1979 ikke lokalisert «Utvik Seniors» forlissted, men la til grunn at fartøyet var blitt knust i fallene etter først å ha kantret eller feilnavigert. Etter de funn av vrakdeler som ble gjort i august 1979, endret kommisjonen den antatte kurslinjen, jf. kommisjonens pressemelding 13. november 1979. Kommisjonen la fortsatt til grunn at fartøyet hadde gått på et grunnbrott, jf. punkt 2.3 ovenfor.

Når det gjelder disse vrakdelers beliggenhet, synes det på bakgrunn av ovennevnte forklaring fra tidligere kommisjonsmedlem Dahle klart at kommisjonen la til grunn at forliset hadde funnet sted i et noe annet område enn der vrakdelene var blitt lokalisert. Ved henvendelsen til Sjøfartsdirektoratet og siden til kommisjonen vedrørende de nye vrakdelsfunn i august 1979, kan man mene at funnet av vrakdelene derfor burde ha ført til at det ble gjennomført ytterligere søk. Departementet vurderer den nye kommisjonens rapport slik at funnet av fartøyet hovedmotor var sentralt for den havariårsaken kommisjonen konkluderte med. Funnet av hovedmotoren lå også til grunn for gjenopptakelsen av undersøkelsene i 2002.

Lukekarmen var en av vrakdelene som ble funnet i august 1979. Motoren lå forholdsvis nær stedet der denne ble funnet. Se også nærmere nedenfor om vurderingen av denne lukekarmen. Departementet vil derfor ikke utelukke at også motoren kunne blitt funnet på et mye tidligere tidspunkt enn i 2002, hvis det hadde blitt gjennomført ytterligere søk på bakgrunn av funnene i 1979.

Det er ikke grunn til å anta at det ved funnene av vrakdelene i august 1979 på ny ble foretatt en tilstrekkelig grundig gjennomgang av de allerede registrerte fartøysbevegelser. Det er heller ikke grunn til å anta at det ble foretatt en tilstrekkelig grundig ny gjennomgang av muligheten for en eventuell kollisjon langs den nye kurslinjen. Departementet kan ikke utelukke at en slik gjennomgang kunne medført at det uidentifiserte fartøyet som ble observert fra Hillesøy kunne blitt identifisert, jf. punkt 3.3.1 ovenfor, samtidig som det ville være større mulighet for også å undersøke opplysninger om andre uidentifiserte fartøy i

området. Det vises for øvrig i denne sammenheng til den gjennomgang den nye undersøkelseskommisjonen har foretatt av fartøysbevegelser i det aktuelle tidsrom og område, og de vurderinger som er gjort på bakgrunn av det, jf. kapittel 8 og 9 i NOU 2004: 9. Se også nærmere nedenfor om dette.

Når det gjelder den tidligere kommisjonens vurderinger av disse vrakdelers beskaffenhet, var beskaffenheten etter kommisjonens mening av en slik art at funnene ikke styrket teorien om kollisjon som forlisårsak. Departementet registrerer her at både Sjøfartsdirektoratet og Sjøfartsinspektøren i Tromsø var av den oppfatning at filmen som ble tatt opp under søket ikke gir noe entydig svar på hva som kunne ha vært årsak til forliset.

Departementet vil imidlertid i denne forbindelse vise til at lukekarmen, som var en vrakdelene som ble funnet i 1979, også ble vurdert av den nye kommisjonen. Kommisjonen skriver følgende om lukekarmen på side 103 i NOU 2004: 9.

«Det legges til grunn at skadene på lukekarmen forutsetter en betydelig kraftpåvirkning, hvor et sammenstøt med havbunnen alene etter kommisjonens oppfatning ikke kunne vært kraftig nok til å påføre de observerte skadene. Det antas for øvrig lite sannsynlig at en gjenstand som senere kunne truffet lukekarmen ved sleping langs bunnen, kunne forårsaket skadene. Energien i et slikt sammenstøt ville hovedsakelig ha flyttet på lukekarmen, og kun medført mindre skader.»

Nærmere om vurderingene av kollisjon

Den tidligere undersøkelseskommisjonen fremhevet i sin rapport, jf. punkt 2.2 ovenfor, at etter en kraftig kollisjon ville hoveddelen av vraket ha sunket umiddelbart. I følge kommisjonens rapport var det viktigste grunnlaget for kommisjonens vurderinger at det ikke var funnet noe vrak i det aktuelle forlisområde for en kollisjon, at det ikke var funnet noe annet fartøy eller objekt som «Utvik Senior» kunne ha kollidert med og at ingen av de inspiserte vrakdeler indikerte at det hadde foregått noen kollisjon.

På bakgrunn ovennevnte forklaring fra Emil Aall Dahle i den første undersøkelseskommisjonen, fremstår mangelen av malingsrester på de vrakdeler som kommisjonen inspiserte, å ha bidratt vesentlig til å svekke muligheten for å legge til grunn at en kollisjon kunne ha funnet sted. Vrakdelene synes etter den tidligere undersøkelseskommisjonens mening ikke ellers å ha

kunnet utelukke kollisjon. Det vises her til at man ikke hadde lokalisert hele vraket og slik ikke kunne inspisere øvrige skrogdeler for malingsrester. Fra den nye undersøkelseskommissjonen fremgår følgende på side 101 i NOU 2004: 9:

«Professorene Amdahl og Malo har ut fra registrerte bruddskader og øvrige skader på skipets konstruksjon, gitt uttrykk for 'at oppbrytningen av Utvik Senior i mange små biter og spredningen av biter på havbunnen er forenlig med [at] skipet har vært utsatt for en kollisjon med et annet fartøy'. De har likevel gitt uttrykk for at det må innses at det antakelig ikke er funnet vrakrester som kan gi noen betydelig informasjon om initierende skadeårsak.»

De trevrakdeler som ble inspisert av den tidligere undersøkelseskommissjonen synes derfor ikke å ha vært egnet til å svekke teorien om kollisjon.

Videre fant den tidligere kommissjonen det som helt usannsynlig at et fartøy i lovlig ærend ville kunne kollidere med et annet fartøy uten å melde fra, jf. ovenfor punkt 2.2. Departementet mener imidlertid at erfaringer tilsier at dette ikke alltid uten videre kan være riktig, og finner grunn til å anføre at uansett god eller dårlig moral hos et fartøy som kolliderer med et annet, er det en forutsetning at man har oppdaget at det har funnet sted en kollisjon. Beregninger utført på oppdrag for den nye kommissjonen viser at et stort fartøy (>1000 tonn) knapt ville merket sammenstøtet, jf. punkt 11.7 i NOU 2004: 9.

Departementet viser videre til den nye kommissjonens vurderinger i punkt 11.8 i NOU 2004: 9, jf. også punkt 3.3.1 ovenfor. Kommissjonen kan ikke utelukke at et ukjent fartøy kan ha forårsaket ulykken, men kommissjonen finner det samtidig lite sannsynlig at et ukjent fartøy kan ha passert gjennom radarområdet i perioden kl. 24.00 – 00.30 forlinsnatten. Under henvisning til punkt 8.2.2.1 skriver likevel kommissjonen at «det synes usikkert om alle fartøy ble registrert». Se for øvrig nærmere nedenfor om vurderingen av trafikken i området. Av rapport fra Meteorologisk Institutt utarbeidet på vegne av den nye kommissjonen fremkommer at sikten på havaristedet anslås til mindre enn 100 meter på havaritidspunktet. Uavhengig av hvilken fartøystype det andre fartøyet var, kan dette gi forklaring på hvorfor man om bord i «Utvik Senior» ikke oppdaget kollisjonsfaren før det har vært for sent.

Oversikten over og vurderingen av trafikken i området

På bakgrunn av ovennevnte forklaringer fra de tidligere kommissjonsmedlemmer, synes det grunn til å anta at kommissjonen forutsatte at Forsvaret hadde full oversikt over norske og allierte militære fartøy. Det ble opplyst fra Forsvaret at det ikke var registrert militære fartøy i området. Når det gjaldt sivil og ikke-alliert trafikk var man avhengig av det som var fremkommet på radarbilder fra militære radarer. Fordi radarforholdene var dårlige grunnet værforholdene, fikk man lite ut av radarbildene. På bakgrunn av at ingen av disse opplysninger, samt de undersøkelser som ble foretatt av politiet og kommissjonen selv, gjorde at man fant frem til noe fartøy som «Utvik Senior» kunne ha kollidert med, svekket dette etter kommissjonens mening muligheten for at en kollisjon kunne ha funnet sted, jf. den tidligere undersøkelseskommissjonens rapport kapittel V og VI.

I NOU 2004: 9 går den nye kommissjonen i kapittel 8 bl.a. gjennom den overvåkingen som Forsvaret hadde av havområdet utenfor Nord-Norge og den overvåkingen som Etterretningstjenesten hadde av fartøybevegelser til og fra Nord-Norge. På bakgrunn av opplysningene om denne overvåkingen finner kommissjonen i punkt 11.8 ikke å kunne utelukke at et ukjent fartøy kan ha befunnet seg i området uten å ha blitt observert på radar eller på annen måte, jf. punkt 3.3.1 ovenfor.

På bakgrunn av dette og den nye undersøkelseskommissjonens vurderinger om opplysninger av fartøybevegelser i NOU 2004: 9 kapittel 9, kan det synes som at vurderingene i 1978 av mulig fartøytrafikk ikke framstår som heldige. Det er også nærliggende å mene at behandlingen av tilgjengelige opplysninger var mangelfulle, jf. nedenfor.

Dette baserer seg for det første på den ulike vurderingen og behandlingen av fartøyobservasjoner som begge kommissjoner har vært kjent med eller hatt tilgang til.

Det vises her særlig til den ulike behandlingen de to kommissjonene har hatt av observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy, av observasjon av ukjent tråler på Grimsbakken og av observasjon av radarekko fra fiskefartøyet «Svein Roger». Den nye kommissjonen har behandlet disse observasjonene i NOU 2004: 9, henholdsvis punktene 9.2, 9.5 og 9.6. Kommissjonen konkluderer på denne bakgrunn med at dette er observasjoner som ikke er

identifiserte, og at fartøyene som er meldt observert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for forliset, jf. punkt 11.8 i NOU 2004: 9. Den tidligere kommisjonen vurderte observasjonene av ukjent tråler på Grimsbakken og av radarekko fra fiskefartøyet «Svein Roger», men fant det imidlertid usannsynlig at disse fartøysobservasjonene kunne ha vært involvert i kollisjon med «Utvik Senior», jf. den tidligere kommisjonens rapport punkt 5.1. Når det gjelder observasjonen ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy, er denne ikke behandlet i den tidligere kommisjonens rapport, se også forklaringen gjengitt ovenfor fra medlem Dahle i den første undersøkelseskommisjonen.

For det andre baserer dette seg på de undersøkelser og forespørslers som ble gjort, og de vitneforklaringer som ble mottatt vedrørende fartøysbevegelser. Det vises her særlig til kontakten med og behandlingen av informasjon fra Forsvaret, jf. forklaringene ovenfor fra de to medlemmene av den tidligere undersøkelseskommisjonen.

I lys av den nye undersøkelseskommisjonens rapport og det som der kommer frem både om observasjoner og muligheten for å kunne gjøre observasjoner om kvelden 17. februar 1978, synes den tidligere undersøkelseskommisjonen i for stor grad å ha lagt til grunn at manglende observasjoner tilsa at det ikke hadde vært ukjente fartøyer i området. Opplysningene Forsvaret ga til den tidligere undersøkelseskommisjonen om at det ikke var registrert militære fartøyer i området og at det var registrert lite trafikk denne kvelden, ble derfor tillagt en helt annen betydning og viktighet for den tidligere kommisjonens konklusjon enn de sett i ettertidens lys burde hatt.

Det synes som om den tidligere kommisjonen ikke er blitt gjort oppmerksom på, eller selv ikke har vurdert, de betydelige feilkildene som var forbundet med opplysningene som ble gitt videre om registreringene av fartøystrafikk. Departementet kjenner ikke begrunnelsen til at den første kommisjonen antok at Forsvarets oversikt over havområdet utenfor Senja og særskilt kystradarkjedens kapasitet i 1978 under de rådende værforhold skulle være langt bedre enn det den nye kommisjonens undersøkelser har vist at de faktisk var. En mer kritisk tilnærming til hva det kunne være mulig å «se» av fartøystrafikk under de værforholdene som rådet kunne gitt andre resultater, jf. også at de satt inne med opplysninger om vanskelige radarforhold ute på havet denne kvelden. Et fiskefartøy var neppe det objektet Forsvaret ville følge med størst intensitet. Det

kan stilles spørsmålsteget ved om Forsvaret i tilstrekkelig grad orienterte kommisjonen om at overvåkingssystemene hadde begrensninger. På grunn av manglende skriftlig dokumentasjon av kontakten med Forsvaret i rapporten og i kommisjonens og Forsvarets egne arkiv, er dette imidlertid usikkert. Dersom det ikke ble gitt tilstrekkelig orientering fra Forsvarets side, kan dette ha ført til at kommisjonen vurderte det som svært lite sannsynlig at det kunne ha vært ukjent fartøystrafikk i farvannet. I tilfelle kan dette etter departementets vurdering ha bidratt til at kommisjonen utelukket kollisjon som sannsynlig årsak til forliset.

Nærmere om departementets vurdering

De vurderinger som fremkommer ovenfor i forbindelse med forliset, fremstår i ettertid ikke som heldige. Selv om de ikke synes som kritikkverdige enkeltvis, fikk vurderingene og undersøkelsene samlet sett et lite heldig utfall.

Ved vurderingen høsten 1979 om kommisjonen skulle gjenoppnevnes, ble det ikke gjort tilstrekkelig grundige nye undersøkelser av allerede registrerte opplysninger og observasjoner av fartøysbevegelser. Dette svekket igjen muligheten for å legge til grunn at det hadde funnet sted en kollisjon, noe som igjen fikk betydning for vurderingene kommisjonen selv gjorde vedrørende spørsmålet om eventuell gjenoppnevning, og for vurderingene som ble foretatt av Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet.

Justisdepartementet var i 1979 kjent med at Sjøfartsdirektoratet og Sakkyndig Råd ikke ville utelukke en annen årsak til forliset. Justisdepartementet var også kjent med Sjøfartsinspektørens brev 25. januar 1979 og hans innsigelser der, jf. ovenfor. I sin beslutning 10. mars 1980 om ikke å gjenoppnevne kommisjonen, jf. ovenfor, ville ikke departementet utelukke en annen årsak til forliset enn det som fulgte av kommisjonens rapport. Det var derfor knyttet stor usikkerhet til forlisets årsak og mulighetene for å kunne komme videre i saken.

På bakgrunn av denne usikkerheten er det grunn til å reise spørsmål om departementet, til tross for anbefalingen fra Sjøfartsdirektoratet, burde gjenoppnevnt kommisjonen. Det kan synes som om departementet har lagt vekt på det syn Sjøfartsinspektøren i Tromsø gir uttrykk for i sitt brev 16. oktober 1979 til Sjøfartsdirektoratet:

«Etter at siste søket med undervannskamera var avsluttet den 17. august d.å. anså jeg all

videre søk lite formålstjenlig. Det ble under søket – filmingen – fastslått at også forparten av fartøyet var knust i det vi blant annet fant lukekarmen på fordekket. Min konklusjon var at alt skal ha en ende – også denne leteaksjon – som på den tid hadde vart i ca. 1 ½ år»

Departementet kan ikke utelukke at dersom kommisjonen hadde blitt gjenoppnevnt – slik at det hadde blitt gjennomført grundige nye undersøkelser av fartøysbevegelser og ytterligere søk etter vrakdelene – ville man på et mye tidligere tidspunkt enn i 2004, klart å legge til grunn at den sannsynlige forlisårsaken var kollisjon.

Oppsummering av myndighetenes håndtering

Selv om kommunikasjonen med Forsvaret ikke er skriftlig dokumentert, kan det under den første kommisjonens arbeid stilles spørsmålsteget ved om Forsvaret opplyste i tilstrekkelig grad overfor kommisjonen om at overvåkingssystemene hadde begrensninger. Etter funnene av vrakdelene i august 1979 fremstår i ettertid anbefalingene fra Sjøfartsdirektoratet og Sakkyndig Råd om ikke å gjenoppnevne kommisjonen ikke som heldige. På grunn av den usikkerheten som rådet om forlisets årsak og mulighetene for å kunne komme videre i saken, er det også grunn til å reise spørsmål om departementet burde gjenoppnevnt kommisjonen i 1979, til tross for anbefalingen fra Sjøfartsdirektoratet.

4 Erstatning

4.1 Ansvar etter alminnelige erstatningsregler

Gjennom advokat som representerer de fleste etterlatte, er det krevd erstatning som «i stor grad [skal] kompensere faktiske inntektstap og merutgifter» og en «nøkternt stipulert avsavnsrente». Departementet har vurdert dette kravet etter alminnelige erstatningsrettslige regler.

Det er etter alminnelig erstatningsrett et minstekrav at det må være en eller flere skadevoldere som har påført skadelidte en skade og et tap.

Den påstått skadevoldende handling i denne saken er ikke forliset, men det forhold at granskingen ikke klarte å klarlegge en skadeårsak, dvs. sannsynliggjøre eller påvise hvilket tredje rettssubjekt som forutsetningsvis er erstatningsansvarlig overfor de skadelidte.

Etter departementets oppfatning er gransking av ulykker en handling som – sett fra de skadelidtes side – har karakter av bistand eller service. Staten har i utgangspunktet ikke noen plikt til å bistå med avklaring av de krav som de skadelidte måtte ha som følge av ulykken. Se nærmere punkt 3.2 ovenfor om granskingskommisjoner. Høyesterett har i flere dommer lagt til grunn at i tilfeller der det offentlige yter slik service, skal det meget til før ansvar kan sies å foreligge.

I denne saken er det ikke staten som har forårsaket skaden. Dersom staten anses erstatningsansvarlig, stilles staten i den samme stillingen som om staten hadde forårsaket forliset. For at det skal bli tale om ansvar er det etter departementets oppfatning et vilkår at de som utførte granskingen, eller de som ellers håndterte granskingen av forliset, må være særdeles meget å legge til last. Departementet legger til grunn at det eneste tenkelige tilfelle vil være der det foreligger positiv forledelse. Eksempelvis vil ansvar kunne foreligge der granskingsorganet, eller de som ellers håndterte forliset, bevisst forleder allmennheten og dermed de skadelidte, ved å fremstille årsaksforholdet annerledes enn hvordan organene selv oppfatter det.

I mange henseender var undersøkelsene av «Utvik Senior» grundige og svært omfattende

utført, og med høy kompetanse. Vurderingene i forbindelse med forliset fremstår imidlertid i ettertid, som nevnt ovenfor under punkt 3.3, ikke som heldige. Selv om de ikke synes som kritikkverdige enkeltvis, fikk vurderingene og undersøkelsene samlet sett et lite heldig utfall.

Det er imidlertid klart at ingen bevisst har ønsket å forlede eller faktisk har forledet allmennheten i arbeidet med å klarlegge årsaken til «Utvik Seniors» forlis, verken hos den første granskingskommisjonen, i Sjøfartsdirektoratet eller i Justisdepartementet. Også når det gjelder spørsmålet om regransking, bygget den tidligere kommisjonen, Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet på de samme fakta som de etterlatte selv var kjent med da organene henholdsvis frarådte regransking og besluttet at regransking ikke skulle finne sted. Ingen har forsettlig ønsket å hindre gransking eller at den skulle få et bestemt utfall.

Spørsmålet er også om en «korrekt» gransking eller regransking ville ledet til at kollisjon ville ha blitt holdt som den sannsynlige skadeårsaken og at man i tilfelle ville ha avklart hvem som var ansvarlig for vedkommende fartøy som kolliderte med «Utvik Senior».

Departementet legger derfor til grunn at staten etter alminnelige erstatningsregler ikke er erstatningsansvarlig for de etterlattes økonomiske og ikke-økonomiske tap.

Departementet mener likevel at det er grunn til å vurdere å gi de etterlatte et «håndslag» i form av en viss erstatning. Innenfor eksisterende system er det billighetserstatningsordningen som er aktuell, se nærmere om dette nedenfor.

4.2 Billighetserstatningsordningen

4.2.1 Særlig om St.meld. nr. 44 (2003–2004) Erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre skadelidende samer og kvener

Der det ikke finnes rettslige krav på erstatning gir billighetserstatningsordningen mulighet til å til-

kjenne erstatning etter en rimelighetsbasert vurdering. I St.meld. nr. 44 (2003-2004) side 14 står følgende om konklusjonene til en interdepartemental arbeidsgruppe som vurderte erstatningskrav fra ulike grupper i samfunnet:

«Stortingets billighetserstatningsordning bør anvendes på rimelighetsbaserte krav om individuelle erstatninger også for de krav som i dag ikke imøtekommes av ordningen. Gruppen har i den forbindelse funnet det riktig å vurdere den nærmere utformingen av denne ordningen.

I de tilfeller der statlige myndigheter finner det rimelig å tilkjenne en økonomisk kompensasjon til personer i en gruppe som ikke har rettslige krav på erstatning, kan billighetserstatningsordningen tilpasses slik at den imøtekommer disse kravene. Dette kan gjøres ved at Stortinget benytter seg av sin mulighet til å gi nye retningslinjer til Billighetserstatningsutvalget. Billighetserstatningsordningen er en fleksibel og i prinsippet helt ut rimelighetsbasert ordning, som på denne måten kan brukes til å behandle de fleste krav fra grupper som er blitt eller mener seg utsatt for uheldige forhold fra statens side, og som ikke imøtekommes gjennom den alminnelige erstatningsretten eller billighetserstatningsordningen slik rimelighetsvurderingen faller ut i dag. Arbeidsgruppens forslag innebærer at alle former for rimelighetsbaserte erstatningskrav kanaliseres gjennom billighetserstatningsordningen.»

I St.meld. nr. 44 (2003-2004) side 17 slutter regjeringen seg til dette:

«Regjeringen mener at arbeidsgruppens konklusjoner bør legges til grunn ved behandlingen av fremtidige rimelighetsbaserte krav fra grupper i samfunnet. Etter forslaget vil Stortingets billighetserstatningsutvalg utforme kriterier og behandle alle individuelle rimelighetsbaserte søknader om erstatninger. Dette innebærer at sakene behandles etter like prinsipper så langt dette er mulig ved en ordning som er basert på rimelighet og skjønn.»

Departementet viser også til Stortingets behandling av St.meld. nr. 44 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 152 (2004-2005).

4.2.2 Justisdepartementets anbefaling

Staten har ikke ansvar for de etterlattes økonomiske og ikke-økonomiske tap etter alminnelige erstatningsregler, jf. ovenfor.

I den gjennomgang og vurdering som departementet har foretatt her er det ikke funnet eksempler på grov uforstand eller andre særlig grove kritikkverdige forhold som har hatt betydning for sakens forløp og myndighetenes håndtering. Det er ikke noe som tyder på at dette kan sies å være en følge av ønskede handlinger eller særlig slett arbeid, og ingen har forsettlig ønsket å hindre gransking eller at den skulle få et bestemt utfall.

Imidlertid fremstår i ettertid vurderingene i forbindelse med forliset, som nevnt ovenfor under punkt 3.3, ikke som heldige. Selv om de ikke synes som kritikkverdige enkeltvis, fikk vurderingene og undersøkelsene samlet sett et lite heldig utfall. I ettertid kan man mene at Justisdepartementet burde vært mer kritiske og lyttet mer til de etterlatte.

De etterlatte har ikke kunnet forsone seg med den første kommisjonens konklusjon om havariårsak, og de har i alle år etter dette arbeidet for å få undersøkelsene av forliset gjenopptatt. De etterlatte har også i mange år måttet leve med konklusjonen om at havariet skyldtes feilnavigering, det vil si dårlig sjømannskap. Forliset og håndteringen av dette var en stor belastning for de etterlatte og et lite lokalsamfunn. Den siste kommisjonens konklusjon er atskillig mer i samsvar med hva de etterlatte hele tiden har hevdet, og mannskapet om bord på «Utvik Senior» er nå renvasket for påstandene om feilnavigering.

På denne bakgrunn anbefaler Justisdepartementet at Stortinget ved Billighetserstatningsutvalget tilkjenner de etterlatte etter de som døde under forliset av «Utvik Senior», erstatning etter billighetserstatningsordningen eller eventuelt ved en tilpasning av denne. Fremgangsmåten ved en slik tilpasset ordning er beskrevet på side 116-117 i St.meld. nr. 44 (2003-2004).

Dersom Stortinget slutter seg til dette og eventuelt også gir nye retningslinjer til Billighetserstatningsutvalget, betyr dette at de etterlatte må søke om slik erstatning på vanlig måte. Justissekretariatene vil i tilfelle forberede de enkelte sakene for Billighetserstatningsutvalget.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Stortingsmeldingen her har i seg selv ingen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. På bakgrunn av at Justisdepartementet i St.meld. nr. 44 (2003-2004) anbefalte at rimlighetsbaserte krav bør behandles av Billighetserstatningsutvalget, som ligger under Stortinget, vil det ikke være riktig av departementet i meldingen her å antyde noe om hvem av de etterlatte som bør gis billighetserstatning og med hvilke beløp.

Dersom Stortinget ved Billighetserstatningsutvalget tilkjenner de etterlatte billighetserstatning, vil dette omfatte maksimalt rundt 20 etterlatte. Dette antallet kommer frem i erstatningskravet som de fleste av de etterlatte har fremmet ved advokat, jf. ovenfor. Departementet presiserer at en ved denne tallfestingen ikke tar stilling til hvem av de etterlatte som i tilfelle bør gis erstatning. Omfanget av de økonomiske og de administrative konsekvensene vil bero på erstatningens

eventuelle størrelse i det enkelte tilfelle og på om erstatningen skal gis som en tilpasset ordning. Jusstissekretariatene som forberedende organ vil uansett neppe bli betydelig arbeidsmessig belastet. Departementet antar at den totale arbeidsmessige belastningen i tilfelle vil bli på i underkant av et månedsverk.

Når det gjelder posteringen av eventuelle erstatningsutbetalinger viser departementet til St.meld. nr. 44 (2003-2004) kapittel 4.

Justis- og politidepartementet

tilrår:

Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 29. april 2005 om fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978 blir sendt Stortinget.