

Fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis 17. februar 1978

Rapport fra undersøkelseskommisjonen oppnevnt av
Justis- og politidepartementet 8. mai 2002.
Avgitt 20. april 2004.

ISSN 0333-2306
ISBN 82-583-0773-8

GAN Grafisk AS, Oslo

Til Justis- og politidepartementet

Ved brev 8. mai 2002 ble det med hjemmel i sjøloven § 485 oppnevnt en undersøkelseskomisjon for bakgrunn av funn av vrakdeler å foreta de undersøkelser den finner nødvendig for å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring fiskefartøyet «Utvik Seniors» forlis den 17. februar 1978 og årsaken til dette.

Kommisjonen legger med dette frem sin rapport. En samlet kommisjon stiller seg enstemmig bak konklusjonene i rapporten. På et av punktene har kommisjonen kommet frem til samme resultat på ulikt grunnlag.

Sentrale underlagsdokumenter publiseres som særskilt vedlegg.

Tromsø, 20. april 2004

Britt Ankill
leder

Bård Meek-Hansen

Sigmund Fredriksen

Mona Madsen

Sammy Olsen

Matias Nissen-Meyer

Innhold

1	Bakgrunnen for rapporten	7	5	Redningsaksjonen	28
1.1	Ulykken	7	5.1	Redningsaksjonen	28
1.2	Den tidligere undersøkelseskommisjonens arbeid....	7	6	Søk etter vrakdeler	30
1.3	Bakgrunn for oppnevning av ny undersøkelseskommisjon	8	6.1	Søk i 1978	30
1.4	Rapportens struktur	8	6.2	Bennex-søket i 1979	32
2	Undersøkelseskommisjonen og dens arbeid	9	6.3	KNM «Tyrs» søk for NRK Brennpunkt	32
2.1	Ny undersøkelseskommisjon – oppnevning og mandat.....	9	6.4	Undersøkelseskommisjonens søk og heving i 2002 og 2003	32
2.2	Habilitet	10	6.5	Oppsummering – søk etter vrakdeler .	34
2.3	Taushetsbelagte opplysninger og fritak fra taushetsplikt.....	12	7	Gjennomgang av vrakdeler	35
2.4	Arbeidet i undersøkelseskommisjonen.....	12	7.1	Innsamling og vurdering av vrakdeler i 1978 og 1979	35
2.5	Bevisinnsamling	13	7.2	Undersøkelse av hovedmotor mv.....	36
2.5.1	Innhenting av informasjon.....	13	7.2.1	Innledning	36
2.5.2	Vitneforklaringer	14	7.2.2	Identifikasjon av hovedmotor	36
2.5.3	Heving av vrakdeler	14	7.2.3	Propellens thrust retning	37
2.5.4	Søk på havbunnen	14	7.2.4	Vurdering av eventuell veivromseksplasjon.....	38
2.6	Bruk av sakkyndige.....	15	7.2.5	Brudd på registerkjede.....	38
3	Beskrivelse av M/K Utvik Senior .	16	7.2.6	Skader på hovedmotorens styrbord side og aktre ende	39
3.1	Innledning	16	7.2.7	Hovedmotorens babord side.....	41
3.2	Generelt om fartøyet	16	7.2.8	Skader på toppen av hovedmotoren....	41
3.2.1	Eierforhold	17	7.2.9	Skader på propellblad og bladfot.....	41
3.2.2	Rednings-, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr	17	7.2.10	Skader på kjølstokk og skrogdeler.....	42
3.2.3	Fremdriftsmaskineri	18	7.2.11	Skader på rør og rorstamme	43
3.2.4	Ballast	18	7.2.12	Skade på dekksgjennomføring	44
3.3	Strukturell oppbygging.....	18	7.2.13	Trålvinsj.....	44
3.3.1	Skrogets konstruksjon	18	7.2.14	Oppsummering av undersøkelser av hevede vrakdeler	45
3.3.2	Ombygginger som kan ha påvirket bærekonstruksjonen	20	7.3	Undersøkelse av skader på vrakdeler fra «Utvik Seniors» trekonstruksjon	45
3.3.3	Andre ombygginger	21	7.3.1	Innledning	45
3.3.4	Skadehistorikk.....	21	7.3.2	Skrogets styrke	46
4	Seilasen	22	7.3.3	Vurdering av vrakdeler.....	48
4.1	Innledning	22	7.3.4	Oppsummering av vurdering av vrakdeler	53
4.2	Besetning	22	7.3.5	Gjennomgang og vurdering av Amdahl og Malos sakkyndige rapport.....	53
4.3	Seilasen fra Steinfjord til Stordjupta ...	23	8	Kartlegging av fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område	55
4.4	Perioden på feltet og ferden tilbake til land.....	23	8.1	Innledning	55
4.4.1	«Utvik Seniors» kurslinje mot land....	24	8.2	Innhenting av opplysninger fra Forsvaret.....	55
4.5	Forliset.....	25			
4.5.1	Savnetmelding	25			
4.5.2	Knepp på VHF.....	26			
4.5.3	Ingen varsel på nødpeilesender	26			
4.5.4	Tidspunkt for forliset.....	26			

8.2.1	Forsvarskommando Nord-Norge (FKN)	55	9.13	M/S «Proserpina»	88
8.2.2	Sjøoperasjonssenteret	56	9.14	Fartøy observert fra «Prestfjord»	89
8.2.3	Felles etterretningsrom	59	9.15	Øvrige opplysninger om observasjoner	89
8.2.4	Norske marinefartøy i området	59			
8.2.5	Sjøforsvarsdistrikt	60	10	Kartlegging av forholdene på havet i det aktuelle tidsrom og havområde	91
8.2.6	Kystvaktskvadron Nord	62	10.1	Innledning	91
8.2.7	Forsvarets etterretningstjeneste	63	10.2	Værsituasjonen den 17. februar 1978 ..	91
8.3	Den lokale fiskeflåten og øvrige fartøy	65	10.3	Vindforhold i området	92
8.4	Losvesen og havnemyndigheter	66	10.4	Nedbør og sikt	93
8.5	Fiskerimyndigheter	66	10.5	Temperatur og ising	93
8.6	Politiets sikkerhetstjeneste	66	10.6	Bølgeforhold	93
8.7	Utenlandske fartøy	67	10.7	Funn av vrakdeler – drivbaneberegninger	95
8.8	Presse	69	10.8	Sammenligning av meteorologiske institutter	95
9	Opplysninger om mulige fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område	70	10.9	Oppsummering av vær- og bølgeforhold	96
9.1	Observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av to sammenfallende radarekko	70	11	Vurdering av mulige årsaker til forliset	97
9.2	Observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy	72	11.1	Innvendig eksplosjon/ brann	97
9.3	Opplysninger om fregatt på yttersiden av Senja	73	11.2	Grunnstøting	97
9.4	Opplysninger om radarekko observert fra Grøtavær fort	75	11.3	Kantring	98
9.5	Ukjent tråler på Grimsbakken	77	11.4	Sammenstøt med flytende gjenstander	99
9.6	Ekko observert av «Svein Roger»	79	11.5	Sammenstøt med mine eller andre eksplosiver	99
9.7	Ekko observert av «Aarvak»	82	11.6	Skrogsvikt ved ekstreme bølgeslag/brott	99
9.8	Ekko observert av «Leiranger»	84	11.7	Kollisjon	101
9.9	Ekko observert av «Sula»	85	11.8	Observasjoner og opplysninger om fartøy i området	103
9.10	Ekko av fartøy ved Hekkingen	86			
9.11	Ekko observert av «Farm»	87	12	Avsluttende kommentarer	105
9.12	Observasjon av ubåt	88			

Kapittel 1

1 Bakgrunnen for rapporten

1.1 Ulykken

Om formiddagen den 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.

Den 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.

1.2 Den tidligere undersøkelseskommisjonens arbeid

I medhold av sjøfartloven § 314 nedsatte Justisdepartementet den 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 at:

«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.»

I august 1979 ble det 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 av 27. september 1979 til Justisdepartementet anmodning om gjenoppnevning av undersøkelseskommisjonen og igangsetting av nye undersøkelser. Justisdepartementet ba ved brev av 8. oktober 1979 Sjøfartsdirektoratet om uttalelse, hvor det ble forutsatt at direktoratet innhentet uttalelse fra sorenskriver Fugleberg som hadde ledet kommisjonen. I brev av 13. november 1979 til Sjøfartsdirektoratet opplyste sorenskriver Fugleberg at kommisjonens 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».¹

Kommisjonen offentliggjorde samme dag en pressemelding i sakens anledning. Fra meldingen 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 værforhold. 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 forlisårsak, er dette tidligere grundig behandlet i kommisjonens rapport. De nye vrakdelfunnene styrker ikke teorien om kollisjon, verken når det gjelder delenes beskaffenhet eller deres beliggenhet.»²

¹ Brev til Sjøfartsdirektoratet fra den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Senior forlis 13. november 1979, se vedlegg 5.1.

² Pressemelding 13. november 1979 fra den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis, se vedlegg 5.2.

Sjøfartsdirektoratet avga den 21. januar 1980 uttalelse til departementet, hvor gjenoppnevning av kommisjonen ikke ble tilrådd. Det ble gitt følgende begrunnelse:

«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 forebyggende arbeid i Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med fiskefartøyers sikkerhet.»³

Justisdepartementet meddelte i brev av 10. mars 1980 til Sjøfartsdirektoratet sin beslutning om 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. Samtidig påpekte Justisdepartementet at de, i likhet med Sakkyndig råd og Sjøfartsdirektoratet, 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.⁴

1.3 Bakgrunn for oppnevning av ny undersøkelseskommisjon

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 den 8. mai 2002 en ny undersøkelseskommisjon etter «Utvik Seniors» forlis. Oppnevningen ble foretatt i samråd med Fiskeridepartementet.

1.4 Rapportens struktur

I rapportens kapittel 2 presenteres kommisjonens mandat og arbeidsmåte. Her gis også en redegjø-

relse for det arbeid kommisjonen har gjort for å få oversikt over allerede foreliggende opplysninger, innsamling av ikke tidligere kjente opplysninger samt innhenting av sakkyndige uttalelser.

«Utvik Seniors» konstruksjon, utrustning, eierforhold og besetning beskrives i kapittel 3. Hensikten med kapitlet er å gi en redegjørelse for den faktiske tilstand fartøyet befant seg i forut for forliset.

Kommisjonen foretar i kapittel 4 en vurdering av «Utvik Seniors» sannsynlige seilas den 17. februar 1978 fra Steinfjord til fiskefeltet Stordjupta, perioden på feltet og ferden tilbake mot land. Det redegjøres også for de vurderinger som kommisjonen har foretatt om tidspunktet for forliset.

En kort orientering om redningsaksjonen som ble iverksatt fra Hovedredningssentralen i Bodø etter at «Utvik Senior» ble meldt savnet, er gitt i kapittel 5.

Kapittel 6 omhandler de søk etter vrakdeler som er gjennomført i havområdet på yttersiden av Senja fra 1978 og frem til og med kommisjonens søk i 2002 og 2003.

I kapittel 7 gis det en oversikt over de vrakdeler som er funnet, vrakdelenes lokalisering og beskaffenhet. Videre redegjøres det for de undersøkelser kommisjonen har tatt initiativ til vedrørende ulike vrakdeler som fartøyets hovedmotor, skrog mv.

En oversikt over det arbeid som er utført for å kartlegge fartøysbevegelser i havområdene utenfor Senja i tidsrommet rundt forliset er gitt i kapittel 8.

Kommisjonen foretar i kapittel 9 en gjennomgang av den informasjon som er innhentet om mulige fartøysbevegelser i havområdene utenfor Senja i det aktuelle tidsrom.

I kapittel 10 redegjøres det for Meteorologisk institutts vurdering av vær- og bølgeforholdene på yttersiden av Senja den 17. februar 1978, og undersøkelser vedrørende drivbaner for vrakgods.

Kommisjonens konklusjoner vedrørende årsaken til «Utvik Seniors» forlis fremkommer i kapittel 11.

I kapittel 12 redegjøres det for hvorfor kommisjonen har funnet det hensiktsmessig å avgi rapport, til tross for at det fortsatt avventes svar på en del av de spørsmål som har vært fremmet som ledd i undersøkelsene.

Til rapporten er det vedlagt en del dokumentasjon. I øvrige tilfeller er det vist til de dokumenter informasjonen er hentet fra. I tilfelle det er vist til brev, er informasjonen hentet fra brevet eller vedlegg til dette.

³ Brev til Justisdepartementet fra Sjøfartsdirektoratet 21. januar 1980, se vedlegg 8.1.

⁴ Brev til Sjøfartsdirektoratet fra Justisdepartementet 10. mars 1980, se vedlegg 8.2.

Kapittel 2

2 Undersøkelseskommissjonen og dens arbeid

2.1 Ny undersøkelseskommissjon – oppnevning og mandat

Undersøkelseskommissjonen etter Utvik Seniors forlis 17. februar 1978, ble oppnevnt av Justisdepartementet 8. mai 2002. Oppnevningen ble foretatt i medhold av lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 485 første ledd, jf. forskrift av 28. november 1980 nr. 7 om undersøkelseskommissjoner etter sjøfartloven.

Krav til sammensetning av særskilte undersøkelseskommissjoner er regulert i forskriftens § 6:

«Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. I tillegg skal kommisjonen i alminnelighet ha den nautiske og tekniske sakkyndighet som saken krever, og oppnevnes etter samråd med Sjøfartsdirektoratet. Gjelder saken forhold som er spesielle for fiske- og fangstfartøyer, skal Justisdepartementet også samrå seg med Fiskeridirektoratet. I tilfeller hvor det anses hensiktsmessig, kan etter samråd med riksadvokaten en representant fra påtalemyndigheten oppnevnes som medlem.»

Kommissjonen 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

Kommissjonens sekretær har vært førstekonsulent Matias Nissen-Meyer, Justisdepartementet.

Nedenfor gis en noe nærmere angivelse av det enkelte medlems bakgrunn.

Brit Ankill
Født 1953
Cand. jur. 1979

Juridisk saksbehandler, Justisdepartementet, 1979-81

Juridisk saksbehandler/førstekonsulent, Nordland fylkeskommune, 1981-86, 1987-88

Dommerfullmektig, Tana og Varanger sorenskriverembete, 1986-87

Politiadjutant og –inspektør, Bodø politikammer, 1988-90

Statsadvokat, Nordland statsadvokatembete, 1991-93

Tingrettsdommer, Salten tingrett, 1993-

Leder, Den faste undersøkelseskommissjonen visse ulykker innen fiskeflåten, 2000-

Bård Meek-Hansen

Født 1960

Sivilingeniør 1983

Forsker, MARINTEK, 1985-91

Virksomhetsområdeleder og senioringeniør, MARINTEK, 1991-95

Markeds- og utviklingssjef, Kaarbøverkstedet, 1995-97

Daglig leder, Harstadverftet, 1996-97

Senioringeniør, MARINTEK, 1997-

Sammy Olsen

Født 1952

Kystskippersertifikat

Fisker siden 1980

Formann, Hordaland Fiskarlag, 1985-97

Styremedlem, Norges Fiskarlag, 1994-2000

Representant, Bømlo kommunestyre, 1979-

Medlem, Den faste undersøkelseskommissjonen visse ulykker innen fiskeflåten, 2000-

Sigmund Fredriksen

Født 1939

Kystskippersertifikat

Radiosertifikat for fiskere

Sikkerhetskurs for fiskere

Skipper på egne båter 1963-81, leieskipper 1994-2001

Formann, Gryllefjord Fiskarlag 1965-78

Styremedlem, Troms Fiskarfylking, 1977-83

Representant, Torsken kommunestyre, 1979-2003
Representant, Troms fylkesting, 1983-87

Mona Madsen

Født 1964

Cand. jur. 1988

Politifullmektig og –adjutant, Vest-Finnmark politikammer, 1988-90

Politiinspektør, Narvik politikammer, 1990-92

Politiinspektør, Bodø politikammer, 1992-96

Krigsadvokat for Nord-Norge, 1996-98

Politiinspektør, Senja politidistrikt, 1998-99

Faglig leder, Harstad eiendom, 1999-2000

Politiinspektør og –advokat, Senja/Midtre Hålogaland politidistrikt, 2000-04

Matias Nissen-Meyer

Født 1974

Cand. polit. 2000

Førstekonsulent, Justisdepartementet, 2001-

Ved oppnevningen ble kommisjonen gitt slikt mandat:

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

Kommisjonens arbeid reguleres av forskrifter om undersøkelseskommisjoner, fastsatt etter tidligere sjøfartslov § 314 (nå sjølovens § 485, fjerde ledd).

De undersøkelser som har vært gjennomført av kommisjonen har vist seg å bli både omfattende og tidkrevende, ettersom den tid som har passert siden ulykken har 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 ble ved oppnevningen gitt frist til 1. oktober 2003 for å avlevere sin rapport. Fristen er senere blitt forlenget til 1. april 2004.

2.2 Habilitet

Av forskriften om undersøkelseskommisjoner som ble oversendt kommisjonen fra departementet ved oppnevningen, fremgikk av § 9 at domstoloven § 108 gjelder tilsvarende for kommisjonens medlemmer. Etter domstoloven § 108 kan «dommer [...] heller ikke nogen være, når andre særegne omstendigheter foreligger, som er skikket til å svekke tilliten til hans uhildethet».

Etter at kommisjonen hadde foretatt en gjennomgang av sakens dokumenter syntes det klart at medlemmet Sigmund Fredriksen, både i tilknytning til avhør i forbindelse med forliset og i tilknytning til senere avisintervjuer, hadde opplyst å være i besittelse av konkrete opplysninger som kunne vise seg å være av betydning for kommisjonens videre arbeid. Herunder ville det kunne vise seg nødvendig å oppta forklaring både av Fredriksen og eventuelle andre vitner i tilknytning til hans opplysninger.

Kommisjonen la i utgangspunktet til grunn at Fredriksens engasjement i saken var vurdert ved oppnevningen, og herunder ikke funnet å være til hinder for deltagelse i kommisjonen etter domstoloven § 108. På bakgrunn av hans tidligere befatning med saken, fant kommisjonen det likevel i brev av 9. juli 2002 hensiktsmessig å ta opp spørsmålet om habilitet med Justisdepartementet. Spørsmålet ble tatt opp med Fredriksen, som overfor kommisjonen ga uttrykk for at han ikke kunne se at hans tidligere engasjement i saken ville påvirke ham i hans arbeide for kommisjonen. Han stilte seg for øvrig positiv til at spørsmålet om hans habilitet ble avklart.¹

I sitt svar til kommisjonen av 21. januar 2003, ga Justisdepartementet uttrykk for at man fant det viktig for kommisjonens autoritet og legitimitet at den hadde et medlem som kunne representere befolkningen og pårørende, og anså det riktig at det i kommisjonens rapport ble redegjort for medlemmet Fredriksens bakgrunn i saken. For øvrig opplyste departementet at det ved en feil i lovdata base var utelatt at etter forskriften gjelder også domstoloven § 107 tilsvarende for kommisjonens medlemmer.²

Etter ordlyden i domstolovens § 107 kan «den, som er vidne i saken, [...] ikke være dommer [...], saafremt han har hatt noget at forklare,

¹ Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 9. juli 2002.

² Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet 21. januar 2003.

som vedkommer saken». På denne bakgrunn meddelte kommisjonen i brev av 24. januar 2003 til Justisdepartementet at domstolloven § 107 av kommisjonen i utgangspunktet oppfattes som en absolutt regel om inhabilitet, da man ikke er kjent med unntaksbestemmelser fra denne paragraf. Kommisjonen så likevel ikke bort fra at slike unntaksbestemmelser skulle være tilstede – og lagt til grunn av departementet – i tilknytning til oppnevningen. Det ble herunder vist til departementets kommentarer til forskriftenes § 9:

«Justisdepartementet vil ta hensyn til reglene om ugildhet ved oppnevning av medlemmene til den særskilte undersøkelseskommisjon [...] Av den grunn vil det bare rent unntaksvis bli spørsmål om ugildhet etter at en særskilt undersøkelseskommisjon er oppnevnt.»

Man anmodet etter dette om departementets standpunkt, og snarlige uttalelse. Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 24. januar 2003.

Da kommisjonen ikke mottok svar på sin anmodning, ble det ved brev av 6. august 2003 rettet ny henvendelse til departementet.³

Av departementets svarbrev av 25. september 2003 siteres:

«Vi er klar over at det kunne reises spørsmål om S. Fredriksens habilitet allerede ved oppnevningen. Imidlertid var det vesentlig ved oppnevningen, som ble foretatt i samarbeid med Fiskeridepartementet at nettopp S. Fredriksen ble medlem i kommisjonen. Blant annet sakens forhistorie tilsa at det var riktig å ha med et medlem som kunne representere befolkningen, som kjenner forholdene generelt og saken spesielt. Vi ser at dette kan reise habilitetsspørsmål i kommisjonens arbeid.

Som vi tidligere har opplyst er det etter gjeldende regelverk kommisjonen selv som må ta stilling til spørsmål om habilitet som reises etter at kommisjonen ble oppnevnt. Vi vil i denne forbindelse peke på at domstolloven § 107 regulerer spørsmål om habilitet som kan oppstå på et hvert trinn av en sak. Selv om det er foretatt en habilitetsvurdering før oppnevning, må spørsmål som reises om medlemmenes habilitet på et senere tidspunkt fortløpende vurderes av kommisjonen på et selvstendig grunnlag, ut fra de til en hver tid tilgjengelige opplysninger og den gjeldende faktiske situasjon.»⁴

Av kommisjonens brev av 18. november 2003 til Justisdepartementet siteres:

«På bakgrunn av ovenstående, samt at det tok henholdsvis seks og åtte måneder før departementet besvarte kommisjonens brev, legges til grunn at departementet – uavhengig av kommisjonens oppfatning av bestemmelsen – har funnet at det ved oppnevningen forelå forhold som medfører unntaksbestemmelser i relasjon til domstollovens § 107. Da det etter oppnevningen ikke er kommet til nye opplysninger, forutsetter kommisjonen på denne bakgrunn at spørsmålet om Fredriksens habilitet er endelig ivaretatt gjennom den habilitetsvurdering departementet har foretatt i forkant av oppnevningen. Kommisjonen tar departementets standpunkt til etterretning.»⁵

Kommisjonen har opptatt forklaring av medlemmet Fredriksen. Det er også opptatt forklaringer av andre vitner, med sikte på å klargjøre, utdype, bekrefte eller avkrefte Fredriksens vitneprov. Fredriksen har fratrådt kommisjonen under disse vitneopptak.

For så vidt gjelder kommisjonens arbeid med sin rapport og de vurderinger og konklusjoner som der er foretatt, har medlemmet Fredriksen deltatt på lik linje med resten av kommisjonen.

Kommisjonens leder Brit Ankill og medlemmet Sammy Olsen innehar verv som henholdsvis leder og medlem av den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten. De har etter oppnevning som medlemmer av undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis, etter søknad fått innvilget permisjon fra disse vervene. Permisjonssøknadene, som i utgangspunktet har vært begrunnet i stor arbeidsbelastning, har i tillegg vært begrunnet i et ønske om å bidra til at det ikke skulle kunne reises tvil om deres habilitet. Dette under henvisning til at ett av medlemmene i den faste undersøkelseskommisjonen hadde vært medlem av den tidligere undersøkelseskommisjon etter Utvik Seniors forlis, samtidig som det av kommisjonen ble vurdert å innhente forklaring fra medlemmer fra den tidligere kommisjonen for i størst mulig grad å søke og få et bilde over forholdene på ulykkesstedet i tilknytning til ulykken.

³ Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 6. august 2003.

⁴ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Justisdepartementet 25. september 2003.

⁵ Brev til Justisdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 18. november 2003.

2.3 Taushetsbelagte opplysninger og fritak fra taushetsplikt

Undersøkelseskommisjonen har hatt som utgangspunkt at all eksisterende og relevant informasjon skulle kunne gjøres offentlig tilgjengelig, herunder også at de vitneforklaringer som ble opptatt skulle finne sted for åpne dører. Bakgrunnen for dette standpunkt var ønsket om i størst mulig grad å oppnå allmennhetens tillit til kommisjonens arbeid.

Som et ledd i sine undersøkelser har undersøkelseskommisjonen tatt kontakt med Forsvaret, som ble oppfattet å være en viktig kilde til mulig informasjon ut fra sine ressurser i området. Da det på grunn av den tid som var gått, samt makuleringsrutiner viste seg vanskelig for forsvaret å fremskaffe den skriftlige dokumentasjon som ble etterspurt, fant kommisjonen det nødvendig å søke og innhente ytterligere informasjon gjennom vitneavhør.

Kommisjonens adgang til å motta vitnesbyrd reguleres av tvistemålsloven § 204. Etter lovens § 204 nr. 1 må det ikke tas imot vitneforklaring om noe som skal holdes hemmelig av hensyn til rikets sikkerhet eller forhold til fremmed stat, dersom kongen ikke gir tillatelse. Etter lovens § 204 nr. 2 må det ikke tas i mot forklaring som vitnet ikke kan gi uten å krenke lovbestemt taushetsplikt som vitnet har som følge av tjeneste eller arbeid for stat eller kommune, dersom departementet ikke har samtykket. Samtykke kan bare nektes når forklaringen vil kunne utsette staten eller allmenne interesser for skade, eller virke urimelig overfor den som har krav på hemmelighold. Etter loven skal vitnesbyrd, både etter tvistemålsloven § 204 nr. 1 og nr. 2, bare meddeles i møte for stengte dører, og under pålegg om taushetsplikt, dersom ikke annet bestemmes, jf tvistemålsloven § 204 nr. 3.

I brev av 20. august 2002 til Forsvarets overkommando ba kommisjonen om at det ble opplyst dersom det skulle være opplysninger som på grunn av gradering ikke kunne gjøres tilgjengelige. I møte med Forsvaret 17. september 2002 fikk kommisjonen meddelt at de ansatte var løst fra taushetsplikten, og at Forsvarssjefen hadde anmodet alle som visste noe om saken om å stå frem med det de måtte vite.⁶

I tilknytning til at det var aktuelt å innkalle vitner med tilknytning til forsvaret, ba kommisjonen

i brev av 14. november 2002 til Forsvarets overkommando, om skriftlig bekreftelse på at de ansatte var løst fra taushetsplikten i samsvar med tvistemålslovens § 204. Det ble videre bedt presisert hvorvidt unntaket gjaldt samtlige forsvarsgrener og samtlige nåværende og tidligere ansatte/menige.⁷

Henvendelsen ble besvart ved brev av 20. desember 2002 fra Forsvarets overkommando, hvor det ble reist spørsmål om behov for sikkerhetsklarering av kommisjonens medlemmer for å behandle opplysninger med betydning for saken. Etter møte mellom kommisjonen og Forsvarets overkommando den 16. januar 2003, mottok kommisjonen Forsvarsdepartementets brev av 12. februar 2003, hvor departementet i henhold til tvistemålsloven § 204 nr. 2 besluttet å frita ovennevnte personell for taushetsplikt overfor kommisjonens medlemmer i spørsmål hvor de ellers har taushetsplikt som følge av sin tjenestegjøring i Forsvaret. Etter forespørsel fra kommisjonen samtykket departementet i brev av 4. mars 2003 til at vitnesbyrd kunne gis for åpne dører.⁸

Fritaket fra taushetsplikt omfatter ikke informasjon som er taushetsbelagt av hensyn til rikets sikkerhet eller forholdet til fremmede stater. Det er likevel opplyst at det i det kartleggingsarbeidet Forsvaret hadde gjennomført ikke var avdekket opplysninger som burde holdes hemmelig av hensyn til rikets sikkerhet eller forholdet til fremmede stater.

2.4 Arbeidet i undersøkelseskommisjonen

Det har vært avholdt 25 kommisjonsmøter. Av disse har det vært avholdt 5 åpne møter for mottak av forklaringer fra 46 vitner. I tillegg har det vært gjennomført en rekke arbeidsmøter.

Kommisjonen, representert ved ett eller flere av medlemmene, har hatt møter med Justisministeren, Justisdepartementet, Forsvarets overkommando, Etterretningstjenesten og tidligere sjøfartsinspektør Henriksen. Videre har medlemmer av kommisjonen deltatt i fellesmøte med Forsvarsdepartementet, Forsvarets overkommando

⁶ Brev til Forsvarets overkommando fra undersøkelseskommisjonen 20. august 2002; Referat fra møte 17. september 2002, se vedlegg 7.9.

⁷ Brev til Forsvarets overkommando fra undersøkelseskommisjonen 14. november 2002.

⁸ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 20. desember 2002; Referat fra møte 16. januar 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 12. februar 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsdepartementet 4. mars 2003.

og Stortingets granskningskommisjon for Mehamn-ulykken. Kommisjonen har for øvrig hatt møter med Styringsgruppen for de etterlatte etter Utvik Seniors forlis, eller representanter for denne. Det har også vært avholdt møter med sakkyndige som har hatt oppdrag for kommisjonen.

Den 19. juni 2002 foretok kommisjonen befaring av havområdet hvor «Utvik Seniors» hovedmotor var lokalisert. Underveis besiktiget man områdene omkring, herunder fallene, Oksen, Kjølva og «Utvik Seniors» mulige kurslinjer fra feltet mot fiskebruket i Steinsfjorden. Gjenværende vrakdeler på Senja ble også besiktiget.

I møte 20. juni 2002 besluttet kommisjonen å foreslå heving av blant annet skipets hovedmotor. Justisdepartementet samtykket til dette. Kommisjonen var til stede under hevingsoperasjonen, som fant sted i perioden 12. – 16. august 2002.

For en nærmere beskrivelse av kommisjonens arbeid og bevisinnsamling vises det til punkt 2.5.

Undersøkelseskommisjonens sekretariat har vært i Oslo. Kommisjonens leder har i perioden 10. februar – 15. september 2003 vært heltidsengasjert, og har utover denne perioden arbeidet på timebasis. De øvrige medlemmer av kommisjonen har arbeidet på timebasis. Tidligere politiavdelingssjef Bård Rødås har i perioder bistått kommisjonen som etterforsker på timebasis.

Kommisjonen vil takke alle som har bidratt med opplysninger eller bistått på annen måte.

2.5 Bevisinnsamling

2.5.1 Innhenting av informasjon

Undersøkelseskommisjonen har innhentet og gjennomgått tilgjengelige dokumenter som tidligere er blitt utarbeidet i tilknytning til forliset. Foruten rapport fra den tidligere undersøkelseskommisjonen med underliggende saksdokumenter, gjelder dette saksdokumenter fra Senja politikkammer og Justisdepartementet.

Kommisjonen har ansett det å være 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 er av denne grunn opptatt forklaring av en rekke fiskere som var på fiskefeltet den dagen forliset fant sted.

Det ble tidlig tatt kontakt med Forsvaret, som ble antatt å ha hatt god oversikt over området gjennom sine faste installasjoner og fartøy, etter-

som 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 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.

Foruten Forsvaret har kommisjonen rettet henvendelse med forespørsel om opplysninger til Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Utenriksdepartementet, 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 Utenriksdepar-

tementet har kommisjonen rettet henvendelse til Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Jugoslavia, Nederland, Polen, Russland, Storbritannia, Sverige, Tyskland og USA. Det er også rettet henvendelse til NATO gjennom Forsvaret.

Kommisjonen har foretatt gjennomgang av aviser fra 1978 og vært i kontakt med journalister som i 1978 refererte fra ulykken, for å søke å fremskaffe en best mulig oversikt over forholdene på ulykkestidspunktet. Det er også rettet henvendelser til en rekke aviser og Tromsø museum med forespørsel om bildemateriale.

Journalist og forfatter Alf R. Jacobsen har i to møter med kommisjonen redegjort for sine undersøkelser omkring ulykken samt overlevert materiale, herunder kopi av NRK Brennpunkts program om «Utvik Seniors» forlis, vist 30. april 2002, og kopi av opptak fra KNM «Tyr» søk med undervannskamera etter «Utvik Seniors» hovedmotor.

Styringsgruppen for de etterlatte ble på møte i Hamn på Senja den 20. juni 2002 forespurt av kommisjonen om de hadde kjennskap til vitner som kunne bidra med opplysninger eller om de var i besittelse av materiale som ville kunne være av betydning for kommisjonens videre arbeid. Kommisjonen fikk i møtet overlevert kopi av video fra de etterlattes søk på havbunnen utført av firmaet Bennex i 1979, og har i etterkant også mottatt ytterligere materiale. I samme møte deltok journalist Georg Blichfeldt, som tilbød kommisjonen kopi av materiale han hadde innsamlet i tilknytning til sine undersøkelser om ulykken. Kommisjonen mottok senere kopi av notater vedrørende samtaler Blichfeldt hadde hatt med ulike personer.

Gjennom media har kommisjonen anmodet personer som mente å inneha opplysninger vedrørende ulykken, om å ta kontakt.

Selv om den dokumentasjon som har vært mulig å innhente har vært mangelfull, samtidig som de forklaringer som er mottatt dessverre til en viss grad har vist seg å være preget av den tid som er medgått siden ulykken, finner kommisjonen grunn til bemerke at man i det alt vesentlige har fått positiv respons på sine henvendelser, hvor både instanser og enkeltpersoner har brukt både tid og ressurser for å bistå med å imøtekomme kommisjonens informasjonsbehov.

2.5.2 Vitneforklaringer

Undersøkelseskommisjonen har hatt tilgang til avhør som ble gjennomført av den tidligere undersøkelseskommisjonen og av politiet. Kommisjonen har selv avholdt 5 åpne møter for mottak av forklaringer, både fra sivile vitner og vitner med tilknytning til Forsvaret. Til sammen har 46 personer avgitt forklaring til kommisjonen. Møteprotokollene er inntatt som vedlegg 1 til rapporten.

Medlemmer av kommisjonen og engasjert etterforsker har vært i kontakt med et betydelig antall personer, med sikte på å avklare om disse skulle være kjent med opplysninger av betydning for undersøkelsene.

2.5.3 Heving av vrakdeler

Under kommisjonens møte den 20. juni 2002 besluttet kommisjonen å anbefale overfor Justisdepartementet at «Utvik Seniors» hovedmotor ble hevet. Justisdepartementet samtykket til heving. Seløy Undervannsservice A/S ble engasjert til å forestå hevingsoperasjonen samt for å foreta et begrenset søk i området rundt hovedmotoren.

Kommisjonen var til stede da Utvik Seniors hovedmotor, trålvinsj mv. ble hevet av Seløy Undervannsservice i uke 33 i år 2002, og inspiserte de ilandførte vrakdelene 28. – 30. august 2002 i Harstad.

2.5.4 Søk på havbunnen

KNM «Tyr» har gjennomført søk på havbunnen for kommisjonen i uke 31 i år 2002 og deler av ukene 38, 39, 46 og 47 i år 2003. Seløy Undervannsservice gjennomførte søk i tilknytning til heving av hovedmotor og øvrige vrakdeler i august 2002.

Medlemmer av kommisjonen fulgte KNM «Tyr» søk på havbunnen etter ytterligere vrakdeler 8. – 9. oktober 2002. Medlemmer av kommisjonen og tidligere eier av «Utvik Senior», Karl Henrik Utvik, fulgte KNM «Tyr» søk i september og november 2003.

Det har tidligere blitt foretatt søk på havbunnen i området på yttersiden av Senja av den tidligere undersøkelseskommisjonen. Videre har Bennex A/S på oppdrag fra de etterlatte og KNM «Tyr» på oppdrag for NRK Brennpunkt, foretatt søk i området. For en mer utførlig gjennomgang av de søk som er foretatt på havbunnen vises det til kapittel 6.

2.6 Bruk av sakkyndige

Kommisjonens arbeid har vært omfattet av en rekke kompliserte spørsmål på felter som krever spesialkunnskap. Dette har ført til at man har funnet det nødvendig å bruke sakkyndige på enkelte fagfelt.

Sivilingeniør Knut Strengelsrud og The Test House Ltd v/ direktør David Ellin, har på vegne av undersøkelseskommisjonen undersøkt spesifiserte vrakdeler, herunder hovedmotor og øvrige kraftoverføringskomponenter, propellanlegg, styremekanisme og dekksvinsj. Også gjenværende skrogkonstruksjon er blitt vurdert, med spesiell vekt på deformasjoner, sprekker og brudd.⁹

Meteorologisk Institutt, Vervarslinga på Vestlandet, har foretatt en vurdering av værforholdene på yttersiden av Senja den 17. februar 1978. Det er også foretatt en beregning av drivbaner til vrakgods fra «Utvik Senior». I brev av 12. januar 1979 gav Meteorologisk Institutt en uttalelse i samme sak. Den nye utredningen er foretatt uavhengig av den første, men bygger i stor grad på de samme dataene som var tilgjengelig i 1979.¹⁰

I tilknytning til «Utvik Seniors» forlis er det

blitt registrert en rekke vrakdeler fra fartøyets trekonstruksjon. Vrakdelene er i det alt vesentlige destruert, men en del av disse kan iakttas gjennom fotografier og video. Professorene Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo ved NTNU har på oppdrag fra undersøkelseskommisjonen foretatt en vurdering av skader på vrakdeler fra fartøyets trekonstruksjon, ut fra de opplysninger som er tilgjengelige.¹¹

Professorene Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen ved Danmarks Tekniske Universitet, Lyngby har foretatt en gjennomgang og vurdering av rapporten vedrørende «Utvik Seniors» trekonstruksjon, utarbeidet av professorene Amdahl og Malo.¹²

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 derved en viss usikkerhet rundt de konklusjoner som er trukket av de sakkyndige, noe som også er presisert i de enkelte sakkyndiges rapporter.

⁹ Knut Strengelsrud: "Undersøkelse av hovedmotor, kraftoverføringskomponenter og diverse øvrige vrakdeler. M/K Utvik Senior", 27. mars 2003, se vedlegg 3.2.2; The Test House (Cambridge) Ltd v/ D. Ellin: "Undersøkelse av hovedmotoren og andre vrakdeler tatt opp fra det forliste fiskefartøyet Utvik Senior", 27. november 2003, se vedlegg 3.2.4.

¹⁰ Meteorologisk institutt: "En vurdering av værforholdene på yttersiden av Senja 17. februar 1978", 21. november 2003, se vedlegg 4.2.

¹¹ Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo: "Ang. undersøkelse av vrakdeler fra Utvik Senior", 20 november 2003, se vedlegg 3.3.2.

¹² Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen: "Ang. Kvalitetssikring av sakkyndig undersøkelse av vrakdeler fra Utvik Senior", 23. mars 2004, se vedlegg 3.3.4.

Kapittel 3

Beskrivelse av M/K Utvik Senior

3.1 Innledning

Dette kapitlet vil beskrive «Utvik Seniors» konstruksjon, utrustning, eierforhold og besetning. Hensikten med kapitlet er å gi en redegjørelse for den faktiske tilstand som fartøyet befant seg i forut for forliset.

3.2 Generelt om fartøyet

M/K «Utvik Senior» ble bygget ved Forra båtbyggeri i Ofoten i 1963. Fartøyet ble registrert ved Trondenes skipsregister, Harstad 6. august 1963, og fikk kjenningssignal LMLF og fiskerimerke T 52 TK.



Figur: 3.1 Bilde av «Utvik Senior».

Kilde: Guri Abelsen

Tabell: 3.1 Utvik Senior hadde følgende hoveddata:

Brutto register tonn	99,88 tonn
Netto register tonn	26,46 tonn
Lengde overalt	25,17 m
Lengde mellom perpendikulærer	22,78 m
Bredde	6,71 m
Dybde	2,75 m

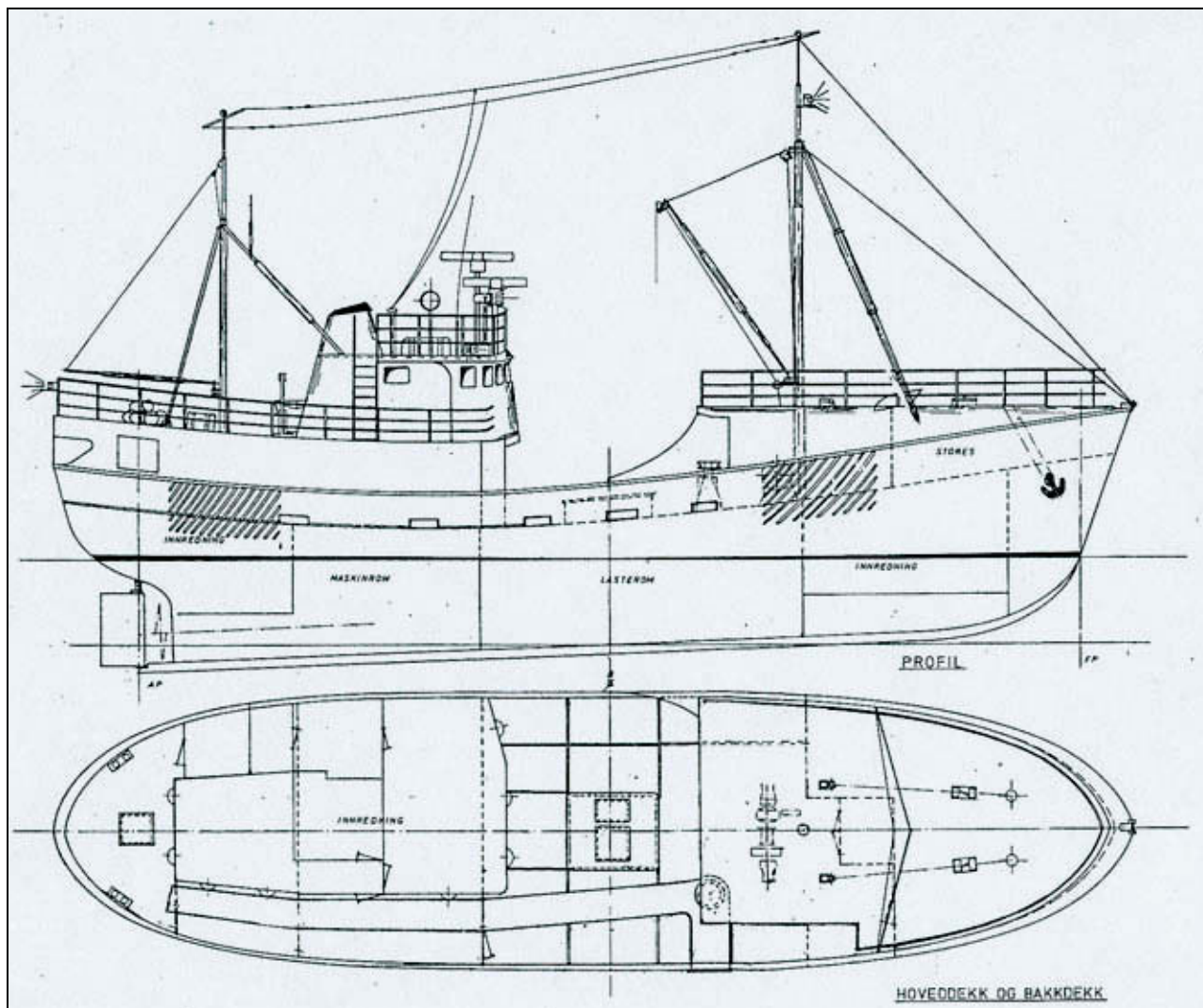
Fartøyet hadde følgende sertifikater:

Nasjonalitetsbevis:	Datert 10.08.1964 og 05.05.1977
Fartssertifikat:	Datert 21.01.1977, gyldig til 30.09.1980 Siste besiktigelse: 20.10.1977, alle pålegg etterkommet.
Lastelinjesertifikat:	Datert 08.11.1976, gyldig til 09.09.1981 Sommerfribord: 75 mm Vinterfribord: 100 mm
Sikkerhetssertifikat for radiotelefon:	Gyldig til 25.10.1978

Av brev til Sjøfartsdirektoratet fra sjøfartsinspektør Odd E. Henriksen i Tromsø av 2. mars 1978 fremgår:

«I samråd med Skipskontrollen i Harstad er det enighet om at samtlige besiktelser i sertifikatperioden har vært overholdt, og at samtlige av fartøyets sertifikater var i orden ved forliset. Dette gjelder også kontrollsertifikater for de to redningsflåtene som var ombord. Begge flåtene var siste gang til service i Harstad, den 14. oktober 1977. Likeså var det redningsbåt ombord ved forliset. Det er ingen grunn til å tro at det var feil eller mangel ved redningsutstyret eller instrumenter.»¹

¹ Brev til Sjøfartsdirektoratet fra sjøfartsinspektør Odd E. Henriksen i Tromsø 2. mars 1978.



Figur: 3.2 Generalarrangementstegning av «Utvik Senior».

Kilde: Kommisjonsrapport av 19. januar 1979

3.2.1 Eierforhold

Opprinnelige eiere av «Utvik Senior» var Osvald Utvik, Johan Utvik og Karl Henrik Utvik med en tredjedel hver. Johan Utvik overdro i 1973 sin tredjedel til Karl Henrik Utvik. Den 5. mai 1977 overdro Karl Henrik Utvik og Osvald Utvik fartøyet til Ola Abelsen og Kurt Hay, som begge hadde like store eierandeler i «Utvik Senior».

3.2.2 Rednings-, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr

«Utvik Senior» hadde blant annet følgende redningsutstyr: Livbåt, 2 redningsflåter, 14 livbelter, 4 livbøyer og 2 nødpeilesendere.² Redningsflåtene ble funnet ilanddrevet etter forliset. De ble undersøkt av leverandør og funnet å være i orden, bort-

sett fra den slitasje som var påført flåtene som resultat av strandingen av disse.³

Av navigasjonsutstyr hadde fartøyet blant annet 2 Kelvin Hughes 24-36 nm radarer og 1 Decca Navigator.

Kommunikasjonsutstyret bestod av 2 Simrad sendere (80 og 100W), 2 Simrad VHF – maks 30 nm, og 1 Walkie Talkie. De hadde videre 1 Stentor mottaker, 1 Simrad mottaker, 1 Radionette mottaker og 1 Wingtor mottaker.⁴

² Fiskarbankens utstyrsliste for "Utvik Senior", 22. november 1976, se vedlegg 5.3

³ Brev til den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis fra Bertheus J. Nilsen 29. mars 1978, se vedlegg 5.4.

⁴ Karl Henrik Utvik forklaring for den tidligere undersøkelseskommisjonen 16. mars 1978, se vedlegg 5.7.2.

3.2.3 Fremdriftsmaskineri

Ved byggingen av «Utvik Senior» ble det installert en hovedmotor av typen Wickmann 3ACA med 300 hk, og en vekt på 12 tonn. Høsten 1974 ble denne skiftet ut med en ny hovedmotor av typen Normo Diesel RSP-6 ved Ibestad Mek. Verksted, Hamnvik. Den nye motoren var en firetakts seks-sylindret rekkemotor med fast «anti-clockwise» rotasjon, og hadde en effektiv normalytelse på 540 hk og 425 omdreininger på motor og propell. Motorens serienummer var 7160, og vekten var på 12 tonn.

Motoren kunne fjernmanøvreres fra bro ved hjelp av teleflexkabler (regulator, kopling og propell).

3.2.4 Ballast

Fartøyet hadde opprinnelig 22 tonn ballast i lasterommet. Ibestad Mek. Verksted har i brev av 29. mars 1978 opplyst at da ny motor ble installert i 1974, ble ballasten hugget opp i akterkant av lasterommet og et forsterket maskinfundament forlenget inn i lasterommet. Den uthuggede ballast ble erstattet med tilsvarende mengde betong.⁵

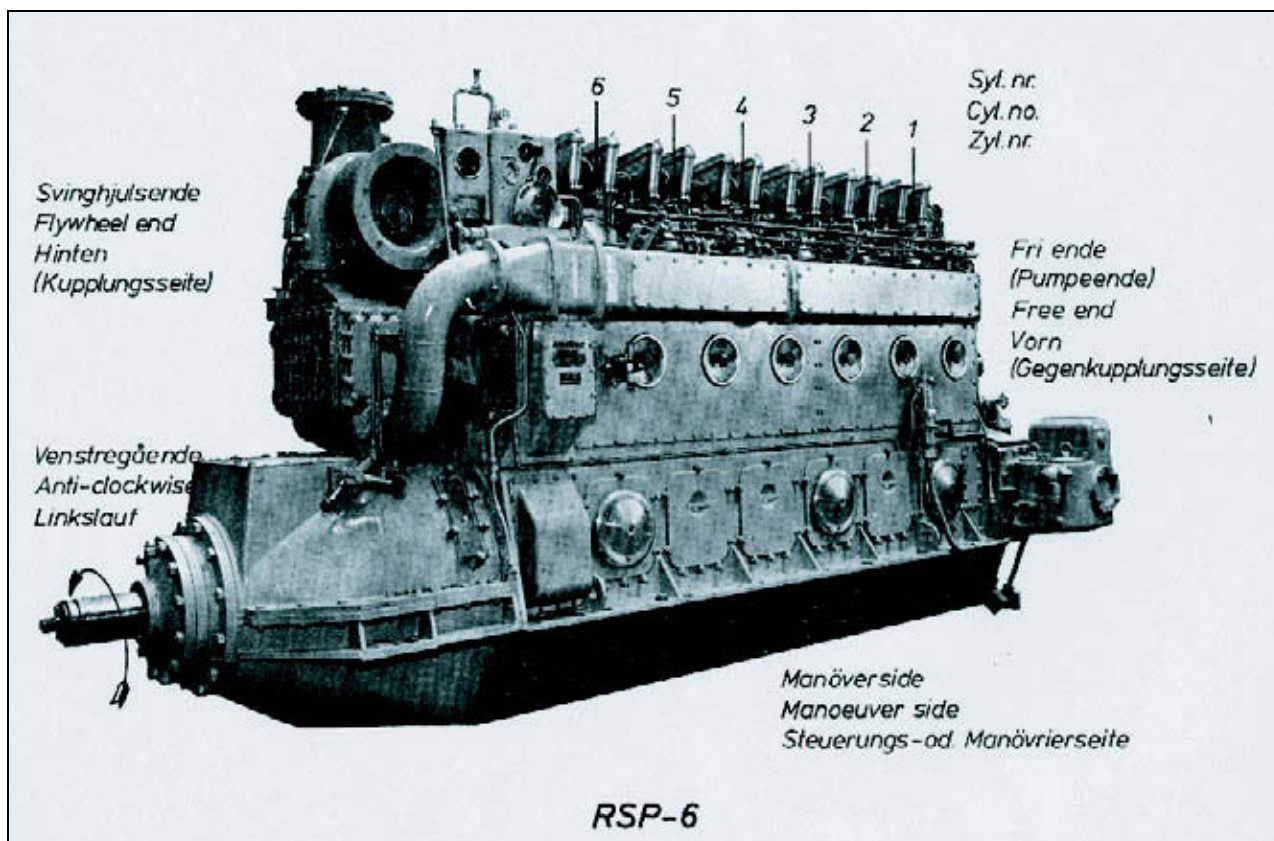
3.3 Strukturell oppbygging

«Utvik Senior» hadde treskrog med laminerte spant og dekkshjelker, stål bunnstokker og overbygg av aluminium. Fartøyet stråkjøl besto av trelaminat (280 x 310 mm), forsterket med og beskyttet av utvendig platekledning i stål (tykkelse ~12 mm). Alt trelaminat var av trykkimpregnert virke.

3.3.1 Skrogets konstruksjon

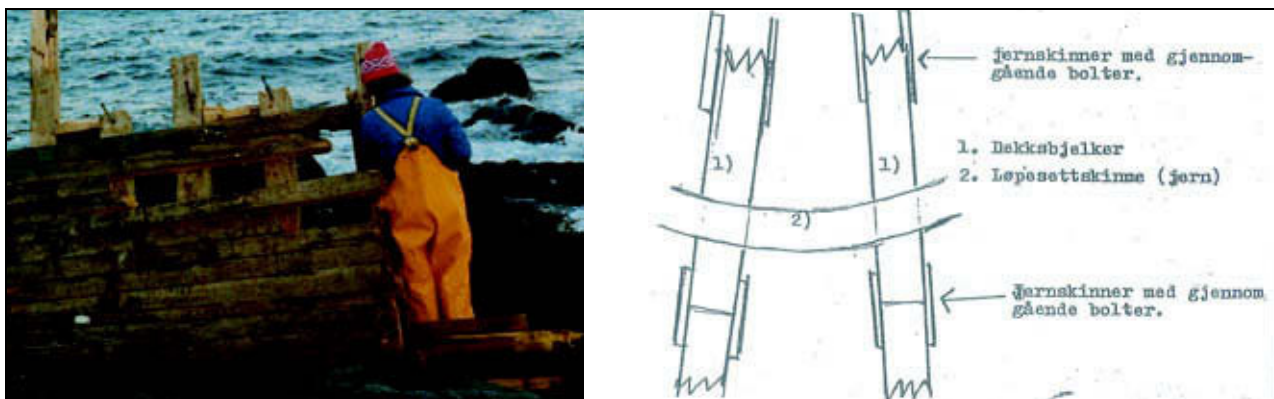
Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo har i sin sakkyndige undersøkelse foretatt en beskrivelse og vurdering av fartøyet bærekonstruksjon på tidspunktet for forliset. De har i dette arbeidet hovedsaklig benyttet tegninger fra Sjøfartsdirektoratets arkiver, blant annet midtspanttegning, GA-tegning og ombyggingstegninger, bildemateriale og beskrivelse av vrakdeler. I tillegg har de gjort nytte av fartøyet linjetegning, og benyttet Det

⁵ Brev til den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis fra Ibestad Mek. Verksted 29. mars 1978, se vedlegg 5.5.



Figur: 3.3 «Utvik Seniors» hovedmotor Normo Diesel RSP-6.

Kilde: Rolls-Royce Marine – Engine Bergen



Figur: 3.4 Kappede bjelker med laskeskjøt.

Utsnitt av bilde som viser avkappede bjelker over motorrommet. Sammenligning med tegningen ved siden av viser at det kappet ut et stykke i dekkshjelkene som senere er innmontert med laskeskjøter.

Bildet viser også at kravell for dekkshus har vært festet med en bolt på hver dekkshjelke.

Bilder viser laskeskjøt av bjelker over motorrommet.

Kilde: Rapport fra befarings og møte på Senja 26. – 28. juli 1978, Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo: «Ang. undersøkelse av «Utvik Senior», 20. november 2003».

Norske Veritas (DNVs) daværende regelverk til å anslå dimensjoner på konstruksjonsmaterialene og utformingen av konstruksjonen, der dette ikke har vært mulig på annen måte.⁶

3.3.1.1 Basis bærekonstruksjon – tverr-rammer

Fartøyet var bygd opp av laminerte spant med dimensjon 160 x 190 mm og laminerte bjelker med dimensjon 165 x 180 mm. Bildene av den store vrakdelen som drev i land på Netøya, viser at tverrbjelkene og spanterammene ikke lå i samme plan. I aktere del av fartøyet var bjelkeavstanden 790 mm, unntatt for motorromsområdet hvor avstanden var 670 mm. Det foreligger ingen opplysninger om bjelkeavstanden for resten av fartøyet.

Rekkestøttene var ikke en forlengelse av spantene, men besto av laminerte bjelker som var stukket inn mellom spantene mellom garneringen og huden. Etter de sakkyndiges vurdering lå tverrbjelkene stort sett i samme plan som rekkestøttene, bare unntaksvis i samme plan som en spanteramme. Forlengelsen av rekkestøttene er laminerte bjelker med dimensjon 150 x 160 mm.

I brev fra Skipskontrollen i Harstad datert 26. november 1963 til Forra båtbyggeri ble det påpekt at «da dekkshjelkene ikke er nedsvalet (eller dop-

pet) i reviséen, må det anbringes et horisontalkne på hver bjelkeende.»⁷

De sakkyndige har ikke funnet det mulig å fastslå om det var benyttet horisontalkne som feste av tverrbjelkene til skipssiden, men har funnet det mer sannsynlig at tverrbjelkene var festet med spisse, ikke gjennomgående bolter ned i revisé. De sakkyndige har videre lagt til grunn som sannsynlig at annenhver tverrbjelke midtskips var festet med knereidere.

3.3.1.2 Tverrkott

Tverrkottene mellom motorrom og lasterom, og mellom motorrom og lugarene akterut, var opprinnelig utført som en trekonstruksjon. I 1974 ble det montert en stålkasse inn i lasterommet fra motorrommet for å få plass til den nye hovedmotoren.⁸

3.3.1.3 Dekkshjelker

Tegningsunderlaget som kommisjonen har hatt til rådighet har vært noe mangelfullt, med motstridende opplysninger når det gjelder avstanden mellom dekkshjelkene. Midtspanttegningen angir 79 cm, mens tegning av lukearm antyder ca 50 cm til side for luken og ca 100 cm for stikkshjelkene

⁶ Rapport fra Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo. "Ang. undersøkelse av vrakdeler fra "Utvik Senior", 20. november 2003, se vedlegg 3.3.2; Midtspanttegning, Sjøfartsdirektoratets arkiv, se vedlegg 8.3; Linjetegning, Forra slipp & båtbyggeri, se vedlegg 8.4.

⁷ Brev til Forra Slipp & Båtbyggeri fra Skipskontrollen i Harstad 26. november 1963.

⁸ Opplyst av tidligere verkstedsjef på Ibestad Mek. Verksted, Arne Ekman, til kommisjonen 17. september 2003, se vedlegg 3.1.4.

mellom luke og skipside. I følge de sakkyndige er «det mulig at man har valgt litt kortere avstand mellom de to nærmeste dekkssbjelkene til luken siden det her er benyttet en spesiell konstruksjon med en strekkplate på undersiden av stikkbjelkene mot lukekarmen.» De sakkyndige har videre lagt til grunn i sin analyse en gjennomsnittlig dekkssbjelkeavstand på 60 cm (c/c) akterut og forut for lukekarmen.

3.3.2 Ombygginger som kan ha påvirket bærekonstruksjonen

3.3.2.1 Laskeskjøter over motorrom

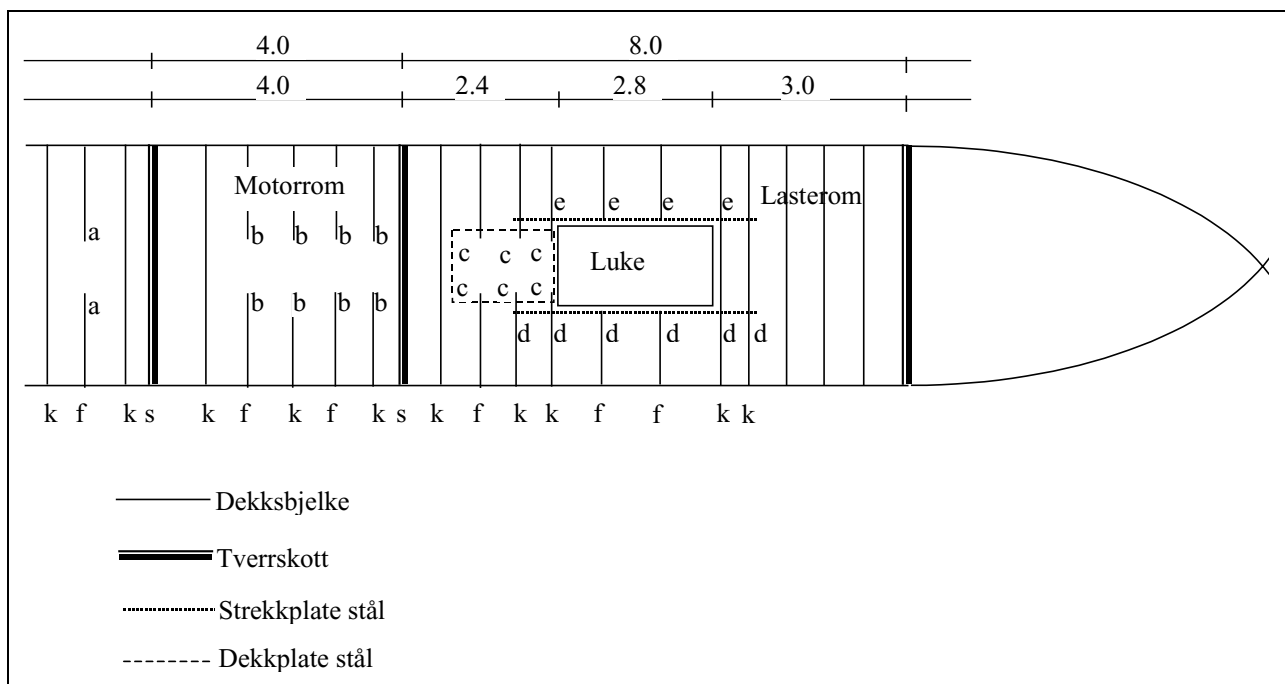
De sakkyndige har i sin vurdering lagt til grunn at 4 dekkssbjelker på rad er kappet i området over motorrommet, i forbindelse med installasjon av originalmotoren i 1964. De utkappede bitene har blitt satt tilbake ved at de ble festet med laskeskjøter med stålplater på begge sider. Deres vurderin-

ger baserer seg på bilde av vrakdelen funnet på Netøya sammenholdt med tegning av vrakdel fra hoveddekket over motorrommet, gjengitt i rapport fra befaring på Senja 26-28. juli 1978, jf. figur 3.4.

3.3.2.2 Laskeskjøter over lasterom

Fartøyet fikk nytt framdriftsmaskineri (hovedmotor inkl. propell), hjelpemotor, nye luftflasker og oljefyringsanlegg i 1974. Videre ble motorfundamentet forlenget inn i lasterommet, og akterstevnen og kjølen ble forsterket med stålplater.

I forbindelse med installasjon av ny hovedmotor ble dekket fjernet i en lengde av ca. 1,5 m i akterkant av romluke. I alt 3 dekkssbjelker ble kappet i romlukens bredde, skjøtt på plass ved hjelp av stålskinner med ca. 50 cm overlapp på hver side av de to kappene og boltet fast med gjennomgående bolter. En stålplate ble skrudd fast i det



Figur: 3.5 Dekksplan etter modifikasjoner.

Bokstavene på tegningen over refererer til forbindelser med forskjellig utførelse og dermed forskjellige styrkeegenskaper:

- a: Kappet antagelig ifb nedgang til lugar/maskinrom. Kompenserende tiltak ukjent.
- b: Kappet og stålaskeskjøtet med 2 bolter i hver bjelkeende.
- c: Kappet og stålaskeskjøtet med (minst) 2 bolter i hver bjelkeende, lignende b.
- d: Feste av bjelker mot strekkplate på underside av dekkssbjelkene
- e: Feste av Lukekarm mot kravell
- k: Dekksbjelke festet med knereider
- s: Tverrskott, festet uten knereider
- f: Dekksbjelke festet med ukjent festemiddel, muligens bolter

gjenværende dekket, og sveist fast i lukekarmen og stålskinnene som skjøtet sammen dekkshjelkene. Det er opplyst at laskemetoden ble godkjent og kontrollert av skipskontrollen i Harstad.⁹

3.3.2.3 Dekksplan etter modifikasjoner

De sakkyndige har utarbeidet tegning av «Utvik Seniors» dekkplan slik den fremstod etter de ombygginger som har vært foretatt, jf. figur 3.5.

Lengden som de sakkyndige har oppgitt for lasterommet, 8,0m, er målt ut i fra fartøyet GA-tegning. Denne samsvarer ikke med summen av målene for dekket i akter- og forkant av lukekarmen samt lengden av lukekarmen ($2,4\text{m}+3,0\text{m}+2,8\text{m}=8,2\text{m}$). De sakkyndige har opplyst til kommisjonen at lukekarmen opprinnelig var målsatt til 2,6m på GA-tegningen, og at denne på et senere stadium i byggingen ble forlenget uten at dette ble opprettet på tegningen. De har gitt uttrykk for at dette ikke har hatt noen betydning for deres vurderinger av fartøyet styrke.

⁹ Det vises til samtaler med tidligere eier av "Utvik Senior", Karl Henrik Utvik, 15. september 2003, se vedlegg 3.1.3, og tidligere verkstedsjef på Ibestad Mek. Verksted, Arne Ekman, 17. september 2003, se vedlegg 3.1.4.

3.3.3 Andre ombygginger

Tidligere eier Karl Henrik Utvik har overfor den tidligere undersøkelseskommisjonen forklart at fartøyet ble ombygd flere ganger etter at det ble bygget i 1964. Den åpne trålbakk ble forlenget i 1966, og senere påsatt approberte skott med dører i akterkant i 1972. Fartøyet fikk påbygd casingen på hoveddekket i 1972 slik at den gikk ut til babord skuteside, og det ble foretatt endringer i eksisterende innredning. Det ble også bygget på et aluminiumsskott med dør i forkant av styrbord egnehus, med åpning for garnrenne. Denne åpningen kunne lukkes med en plate som gikk i to skinner. Videre ble skanseledningen av tre byttet ut med aluminium, og lenseportarealet ble noe øket.¹⁰

3.3.4 Skadehistorikk

Kommisjonen er ikke kjent med at Utvik Senior har vært utsatt for skader som kan ha bidratt til å svekke fartøyet konstruksjon.

¹⁰ Karl Henrik Utvik forklaring for den tidligere kommisjonen av 16. mars 1978, se vedlegg 5.7.2.

Kapittel 4

Seilassen

4.1 Innledning

«Utvik Senior» skulle 17. februar 1978 fra Steinfjord til fiskefeltet Stordjupta hvor de hadde garnbruk stående. Fartøyet skulle så returnere til fiskebruket i Steinfjord for å levere fangsten. Området fremkommer på kartet i figur 4.1.

4.2 Besetning

«Utvik Senior» hadde under seilassen følgende besetning:

Skipper og medeier Ola Abelsen, f. 09.06.1933, Skaland, Senja

Maskinist og medeier Kurt Hay, f. 21.08.1941, Skaland, Senja

Jan Jakobsen, 28.10.1940, Skaland, Senja

Sigbjørn Rubach, f. 22.08.1951, Ersfjord, Senja

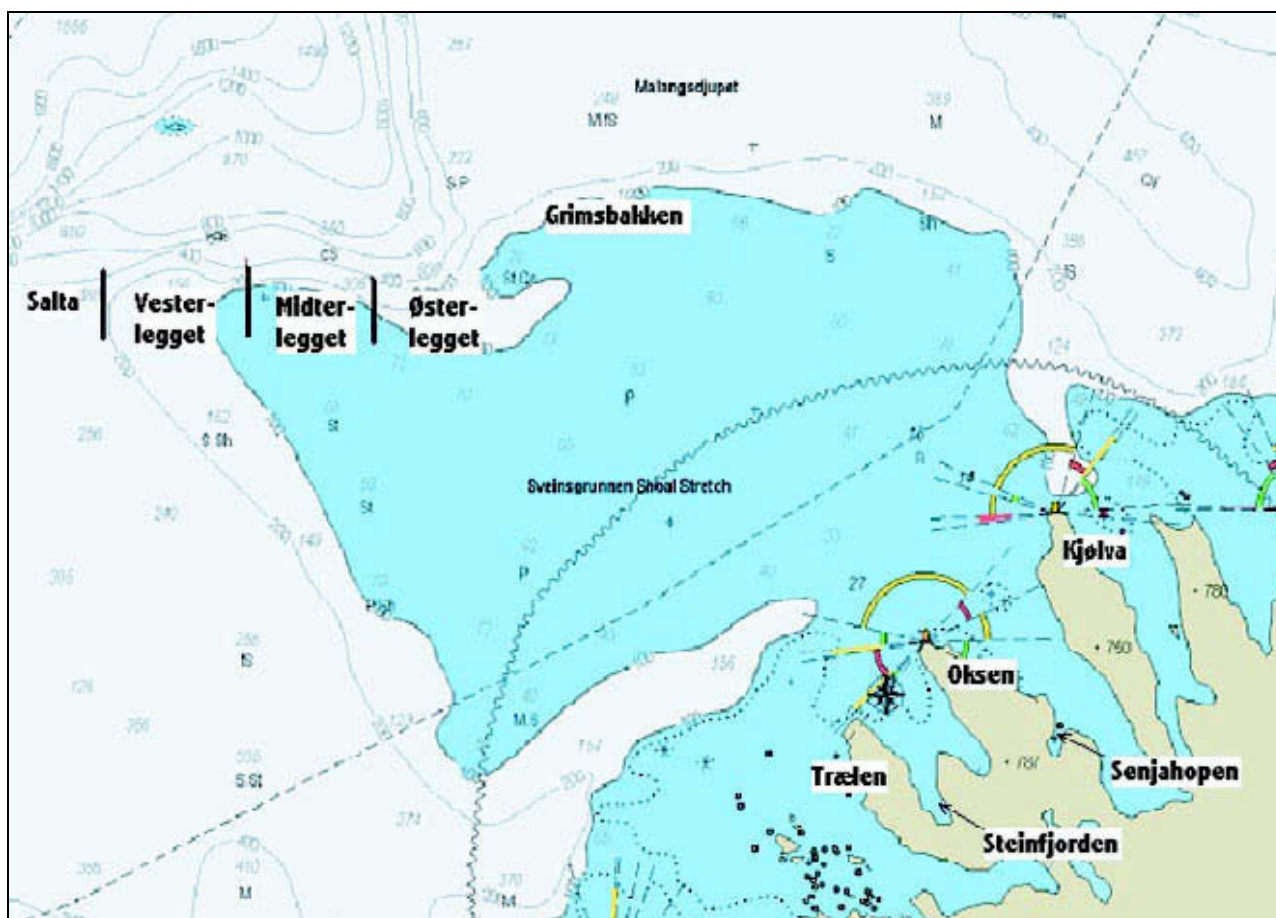
Arne Hoel, f. 19.05.1954, Hamn, Senja

Ole Nikolaisen, f. 25.12.1947, Gryllefjord, Senja

Mainar Mikalsen, f. 05.02.1947, Torsken, Senja

Tor Hole, f. 15.12.1945, Refsnes, Tranøy

Knut Ivar Fredriksen, f. 23.05.1952, Skaland, Senja



Figur: 4.1 Kart over Salta, Stordjupta med områdene Vester-, Midter- og Østerlegget og Grimsbakken avmerket.

4.3 Seilasen fra Steinfjord til Stordjupta

Den lokale fiskeflåten på yttersiden av Senja hadde hatt landligge i et par dager grunnet dårlig vær. Om morgenen den 17. februar hadde vinden løyet, og fiskerne bestemte seg for å gå ut på feltet og snu garnene, selv om værmeldingen varslet nordlig full storm fra kvelden. «Utvik Senior» forlot Steinfjord på formiddagen. Vitneforklaringer angir tidspunktet for avreise til mellom kl. 10.00 til 12.00, og tidspunktet for ankomst Stordjupta til mellom kl. 13.00 og 15.00. Turen ut til Stordjupta tok vanligvis om lag 3 timer. Da «Utvik Senior» ankom Vesterlegget i Stordjupta var følgende fiskefartøy allerede ankommet; «Stig Magne», «Svein Roger», «Mefjordbuen», «Senjaland», «Leiranger» og «Nordfangst».¹

4.4 Perioden på feltet og ferden tilbake til land

Etter å ha snudd 2 garnlenker i Vesterlegget, decca posisjon A6216 og A6228, vurderte «Utvik Senior» å dra til Salta, hvor fartøyet hadde bruk stående. Fiskefartøyene «Nordfangst» og «Senjaland» hadde tidligere gått til Salta, og skipper Abelsen tok ca. kl. 18.30 kontakt med «Nordfangst» som fortalte at det blåste liten kuling fra NV. Abelsen bestemte seg da for å gå til land når arbeidet i Vesterlegget var avsluttet.²

Johan Lorentzen, skipper på «Lutnes», forklarte 16. mars 1978 at han var ferdig med å dra bruket sitt på Kjerringbergryggen ca. kl. 18.00. Han satte da kurs rett på Trælen. I denne forbindelse forklarte han at når de under dårlig vær skulle navigere mot land for å gå inn til Hamn gikk de vanligvis mot Oksen og nordom fallene. Når han denne dagen gikk mot Trælen var det fordi været ikke var så ille. Da de var ferdig med å trekke bruket var det frisk NV bris og kov, senere økte vinden til stiv kuling. Like etter at «Lutnes» hadde begynt å gå mot land hadde de radiokontakt med «Utvik Senior», og opplyste: «Nå går vi på land og nå skal du slutte du også». «Utvik

Senior» svarte til dette at de hadde dratt en garnlenke og skulle forsøke å dra en til.³

Skipper Sigmund Fredriksen på «Svein Roger» har den 10. september 2002 forklart:

«Etter å ha tatt opp garnene satte både «Svein Roger», «Nordfangst» og «Senjaland» dem på ny på samme sted. Etter dette besluttet vitnet å dra til lands, da han regnet med at stormen snart ville komme på bakgrunn av værmeldingen. Han hørte over VHF at «Nordfangst» og «Senjaland» ville dra lenger vest for å dra garn. Klokken var på dette tidspunkt ca 1800. Han hadde samtidig kontakt med «Utvik Senior», og fikk vite at også de ville dra til lands når de hadde satt garnene. På grunn av snøværet måtte «Utvik Senior» likevel vente med å sette inntil deccaen virket. Vitnet begynte da å sette kursen mot land. Etter ca 20 minutter hørte han «Utvik Senior» melde at de var ferdige å sette garn. «Utvik Senior» ga samtidig beskjed om at de gikk til land. Til tross for været, lå fiskebåtene så vidt nært på feltet at han ofte hadde øyekontakt både med «Nordfangst», «Senjaland», «Stig Magne» og «Utvik Senior».⁴

Arvid Pettersen, mannskap på «Svein Roger», har 10. september 2002 forklart:

«Sammen med dem på feltet var «Stig Magne», «Utvik Senior», «Nordfangst» og «Senjaland». Av båtene gikk «Svein Roger» først til land, deretter «Utvik Senior», «Stig Magne», «Nordfangst» og «Senjaland». Han vet at «Utvik Senior» dro som nr 2. Han mener de dro ca 1 time etter «Svein Roger».⁵

Om lag kl. 19.45 opplyste «Utvik Senior» over VHF'en at de hadde begynt å gå mot land. I tidsrommet mellom kl. 19.45 – 20.10 ble fartøyet kalt opp av skipper Strøm på «Stig Magne», som ba «Utvik Senior» være oppmerksom på at de kom settende på sørlig kurs. På dette tidspunktet var det ingen sikt på grunn av snøkov, og Strøm kunne heller ikke se «Utvik Senior» på radaren. «Utvik Senior» opplyste da å være kommet så langt øst (decca posisjon ca. 6600) at fartøyet var utenfor det området hvor «Stig Magne» lå. Det ble videre opplyst at det ikke var mer ising enn at båten var god å gå med.⁶

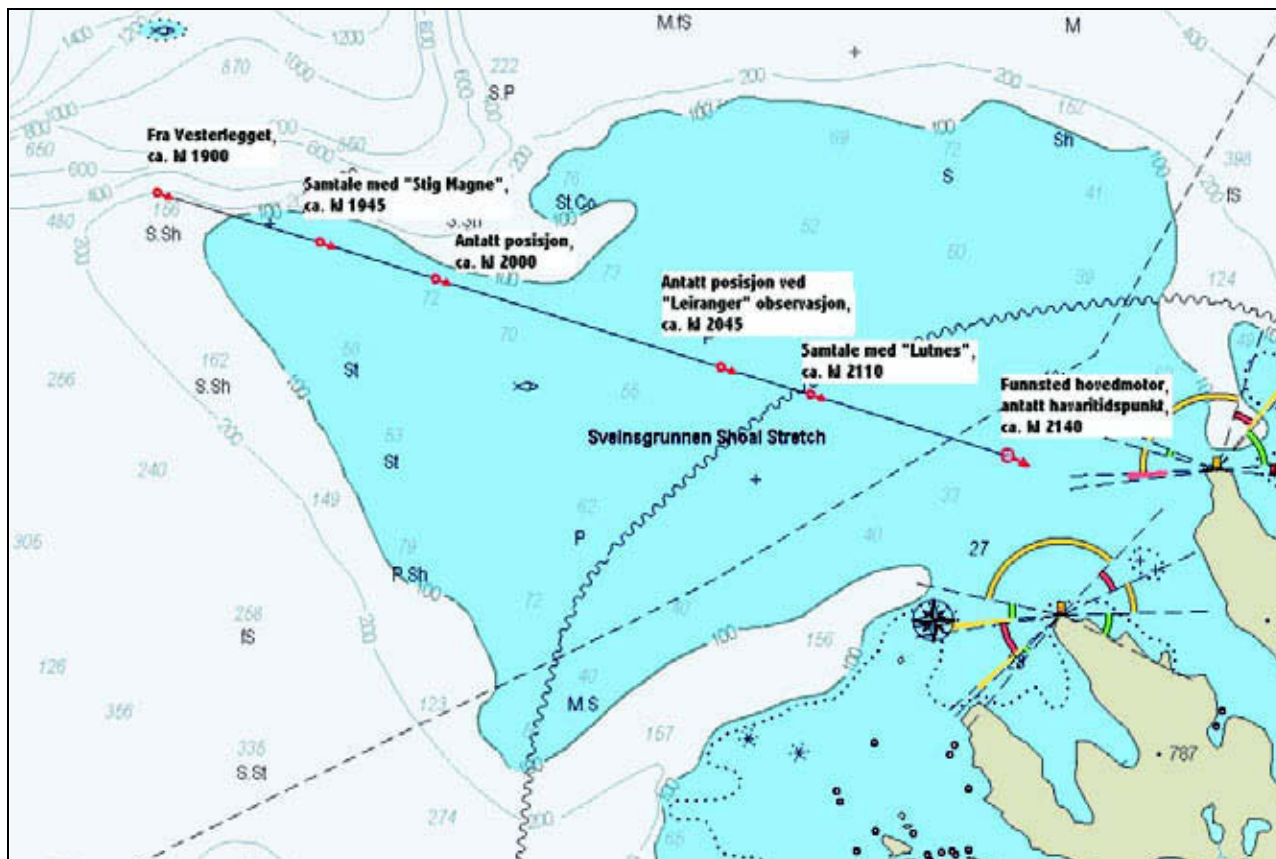
¹ Forklaringer fra Gerd Abelsen og Sigmund Fredriksen til kommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1. Politiavhør av Andras Frantzen, 9. mars 1978, Gunder Johansen, 29. mars 1978, Edmund Strøm, 14. april 1978, Jack Johansen, 17. april 1978 og Jan Mikalsen, 17. april 1978, se vedleggene 6.14 og 6.15.

² Politiavhør av Karl Henrik Utvik, 9. mars 1978, Andreas Frantzen, 9. mars 1978, Edmund Strøm, 14. april 1978, se vedlegg 6.14.

³ Johan Lorentzen forklaring for den tidligere kommisjonen 16. mars 1978, se vedlegg 6.14.

⁴ Sigmund Fredriksen forklaring for kommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

⁵ Arvid Pettersen forklaring for kommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.



Figur: 4.2 Kart over «Utvik Seniors» kurslinje inn fra Stordjupta.

Skipper Kjell Mikalsen på «Strandby» hadde kontakt med «Utvik Senior» på VHF litt før kl. 21.00. Det ble da opplyst at «Utvik Senior» hadde gått en liten time fra Stordjupta og ville være i Steinfjord ca. kl. 22.40. De hadde stiv kuling, men det ble ikke nevnt om problemer av noe slag. «Utvik Senior» ba om å få levere de få fiskene de hadde om kvelden, for å slippe å begynne med dette neste dag.⁷

I det «Lutnes» var kommet til Bøvær, ca. kl. 21.10, anropte skipper Lorentzen «Utvik Senior». Det ble da opplyst fra «Utvik Senior» at fartøyet var 8 mil av Oksen lykt, at de nettopp hadde hatt en stopp for å skrape is av radarantennen, og at de hadde et godt bilde på radaren. De hadde mye sjø, og hadde redusert farten. Videre ble det gitt uttrykk for at det gikk fint å gå mot land og de hadde ingen problemer. Skipper Lorentzen på «Lutnes» hadde dårlig radioforbindelse med «Utvik Senior» under samtalen, og oppfattet lite eller ingenting av det som ble sagt på grunn av

dårlige mottakerforhold. Samtalen ble imidlertid hørt av «Nordfangst», «Senjaland», «Stig Magne» og «Svein Roger».⁸

Kartet i figur 4.2 viser «Utvik Seniors» antatte kurslinje fra det forlot Vesterlegget til forlisstedet. Posisjonene er omtrentlige og er basert på vitneforklaringer og funn av vrakdeler.

4.4.1 «Utvik Seniors» kurslinje mot land

Karl Henrik Utvik har i forklaring av 16. mars 1978 gitt uttrykk for at det under navigering inn fra feltet ikke går an å ta feil av de tre oddene Trælen, Oksen og Kjølva. Disse markerer seg samtidig klart og tydelig på skjermen. Båtene holder seg vanligvis noe opp mot været for å ha noe å gå på dersom noe skulle gå galt.⁹

Gerd Abelsen har den 10. september 2002 forklart at Ola Abelsen lørdag den 11. februar 1978,

⁶ Politiavhør av Edmund Strøm, 14. april 1978, se vedlegg 6.14; Edmund Strøm forklaring for undersøkelseskommisjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1.

⁷ Politiavhør av Kjell Mikalsen, 27. april 1978, se vedlegg 6.16.

⁸ Politiavhør av Sigmund Fredriksen, 22. februar 1978, se vedlegg 6.6; Politiavhør av Karl Henrik Utvik, 9. mars 1978, Andreas Frantzen, 9. mars 1978, Edmund Strøm, 14. april 1978, Johan Lorentzen, 11. mars 1978, se vedlegg 6.14.

⁹ Karl Henrik Utvik forklaring for den tidligere kommisjonen av 16. mars 1978, se vedlegg 5.7.2.

hjemme i stua, tegnet på et papir og forklarte at hvis det ble dårlig vær ville han legge kursen slik at det var 100% sikkert at ikke noe skulle skje. Hun mente at han tegnet kursen mot høyre, sett fra land. Da det var dårlig vær denne dagen, regnet hun med at han valgte den kursen han tidligere hadde snakket om.¹⁰

Alf Helge Abelsen har den 10. september 2002 forklart at «Utvik Senior» i godt vær kunne holde en noe sørlig kurs mens man i dårlig vær holdt en nordlig kurs. Dette for å ta høyde for fallene, og komme unna disse.¹¹

Sigmund Fredriksen har i forklaring av 10. september 2002 gitt uttrykk for at den vanlige kursen «Utvik Senior» ville valgt i dette været, ville vært kurs for Oksen. Dette fordi denne kursen gir et bredere, renere farvann med mindre fare for å gå på grunne i fallene.¹²

Kommisjonen har på bakgrunn av funn av vrakdeler som er gjort under søk i området, utarbeidet kart over sentrale vrakdeler på havbunnen.

¹⁰ Gerd Abelsen forklaring for kommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

¹¹ Alf Helge Abelsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

¹² Sigmund Fredriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

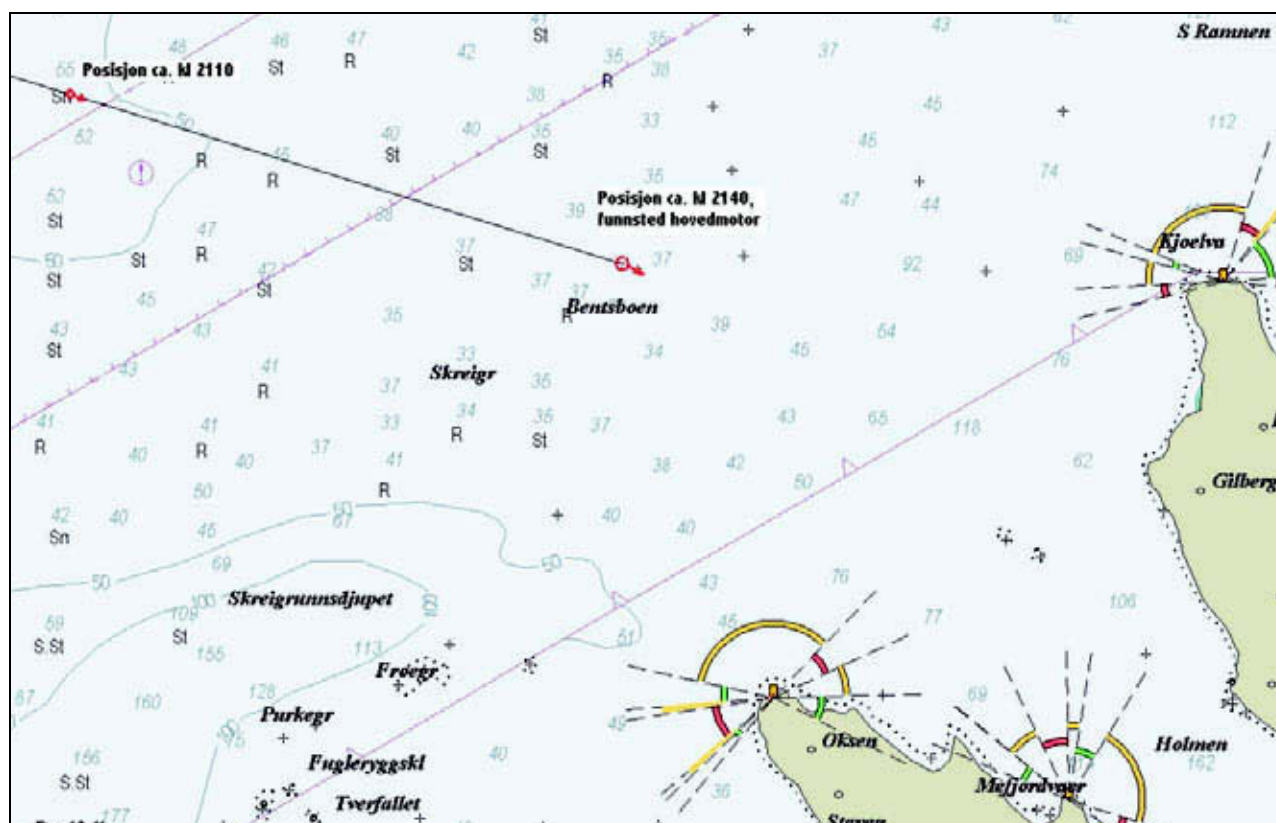
De foretatte søk og lokaliserte vrakdeler er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 7. Hovedmotor og vinsj er lokalisert vest av Vesterbåen. Hovedkonsentrasjonen av det øvrige vrakgodset er i det alt vesentlige funnet i samme området og i østlig retning. Funnområdet er i blank sektor både i forhold til Kjølva og Oksen fyrlykt, jf. figur 4.3. Den lille røde sektoren man kan se i nærheten av kurslinjen, er kun en markeringssektor.

4.5 Forliset

4.5.1 Savnetmelding

Siste kjente kontakt med «Utvik Senior» var ca. kl. 21.10 da skipper Ola Abelsen meldte å være 8 nautiske mil av Oksen, jf. punkt 4.4.

Kjell Mikalsen, hadde tidligere på kvelden vært i kontakt med «Utvik Senior» og fått opplyst at fartøyet beregnet å være inne ved fiskemottaket ca. kl. 22.40. Etter at kveldens TV-sending var slutt, ca. kl. 22.45, forsøkte han å anrope «Utvik Senior» over en walkie-talkie han hadde hjemme. Han oppnådde ikke kontakt, men antok at det var så mye snøkov og forstyrrelser at «Utvik Senior» hadde slått av sin walkie-talkie. Da han syntes å høre motoren til Utvik Senior, gikk han og la seg.



Figur: 4.3 Kart som viser kurslinje og sektor på lyktene Oksen og Kjølva.

Kjell Mikalsen har videre forklart at han ca. kl. 00.30 ble vekket av sin far, som fortalte at «Utvik Senior» fremdeles ikke var kommet til land. Han stod da straks opp, og gikk om bord i «Strandby» for å kalle opp «Utvik Senior» over sender, i tilfelle fartøyer hadde problemer av noe slag. Han fikk ingen kontakt, verken på storsender, VHF eller walkie-talkie. Han regnet nå med at noe galt hadde skjedd, og gikk hjem til sin far og fortalte dette. De ringte nå til skipper Johan Lorentzen på «Lutnes» og gjorde ham oppmerksom på forholdet. Deretter ringte Inge Mikalsen til redningssentralen i Bodø for å få assistanse derfra, i tillegg ble de andre fiskebåtene i området kontaktet.¹³

Gunnar Jacobsen var på arbeid på Steinfjord Fiskeindustri i Steinfjord om kvelden 17. februar 1978. Fiskebåten «Strandby», som var det andre fartøyet som leverte fisk i Steinfjord, hadde kommet inn fra feltet ca. kl. 20.30. Lossingen av «Strandby» var unnagjort omkring kl. 21.00. Av mannskapet fikk han opplyst at «Utvik Senior» kunne ventes til kai noe senere på kvelden, ca. kl. 22.45. Etter at lossingen av «Strandby» var ferdig, arbeidet Jacobsen med forefallende arbeid på bruket en stund. Omkring kl. 22.30 begynte han å se etter «Utvik Senior». Jacobsen har opplyst at fra der hvor fiskebruket lå kunne man se i en avstand på ca. 20 minutters gange med fiskebåt ut i fjorden. I denne retningen, ca. 10 minutters gange fra kaien, lå en lykt, og denne kunne han se klart og tydelig. Jacobsen mente at været på tidspunktet var ganske bra og at det ikke var storm. Han gikk ca. kl. 23.00 om bord i «Strandby», og begynte å kalle opp «Utvik Senior» på begge radiosenderne som var om bord. Noe senere, ca. kl. 23.20, kom to av mannskapet fra «Strandby» om bord. Sammen fortsatte de oppkallingen av «Utvik Senior» i ytterligere 15 – 20 minutter.

Etter dette sprang han hjem til fiskebrukets leder, disponent Inge Mikalsen, for å varsle at «Utvik Senior» ikke var kommet til kai og at den ikke svarte på anrop. På denne tiden var det blåst kraftig opp. Skipper Kjell Mikalsen og flere av mannskapet på «Strandby» kom nå etter hvert om bord. Disse begynte nå straks å banke is for å gjøre båten klar til å gå ut for å søke etter «Utvik Senior».¹⁴

Melding om at «Utvik Senior» var savnet ble innmeldt til Hovedredningssentralen i Bodø av

Inge Mikalsen kl. 01.40 den 18. februar 1978. Følgende ble journalført ved Hovedredningssentralen i Bodø:

«M/K Utvik Sen. 87 fot, eier og skipper Ole Abelsen, på vei inn fra Stordjupta, meldte fra kl 2100A ETA Steinfjord 2230-2300A. Ikke ankommet. Har undersøkt, men ikke kommet noen andre steder. NNW sterk kuling til storm. Snø. Båten har MF, VHF og W/T.»¹⁵

4.5.2 Knepp på VHF

I kysttankeren «Riggs» skipsjournal for fredag 17. februar 1978 er notert;

«Kl. 1930 – Siger innover Baltsfjord pga sterkt snefall og ingen sikt. NW storm.

Kl. 2130 – Været klarnet, vinden løyet litt, avgang Baltsfjord.

Kl. 22.40 – Passert Rødbergodden lykt»

Magnar Helge Nore, skipper på «Rigg», har opplyst at de på grunn av værforholdene fant det uforvarlig å passere det trange farvannet mellom Hekkingen og land. De la seg derfor til inne i Baltsfjord, ca. 1 ½ nautiske mil fra bunnen av fjorden, uten å ankre. I det de var i ferd med å påbegynne reisen igjen, omkring 21.30, hørte de på VHF, kanal 16, to klikk som kunne ha vært forsøk på å sende. Noe annet av betydning hørte de ikke.¹⁶

4.5.3 Ingen varsel på nødpeilesender

Det ble ikke oppfanget signaler fra «Utvik Seniors» nødpeilesender.¹⁷ Nødpeilesenderen ble senere funnet og undersøkt. Av laboratorieprotokoll av 5. april 1978 fremgår at den ikke var forsøkt igangsatt på foreskrevet måte.¹⁸

4.5.4 Tidspunkt for forliset

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. Far-

¹³ Politiavhør av Kjell Mikalsen 27. april 1978, se vedlegg 6.16.

¹⁴ Telefonsamtale med Gunnar Jacobsen, gjennomført av etterforsker Bård Rødås 19. januar 2004 på vegne av kommisjonen.

¹⁵ Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

¹⁶ Rapport Oslo havnepoliti av 23. februar 1978, se vedlegg 6.7.

¹⁷ Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

¹⁸ Televerkets laboratorieprotokoll av 5. april 1978, se vedlegg 5.6.

tøyet 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 fartøyet 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 samtalsstart 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 maskinkraft¹⁹, 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 samtalene anslår kommisjonen, dog med de usikkerhetsmomenter som foreligger når det gjelder oppgitte tidspunkt og beregnet hastighet, forlistidspunktet til ca. kl. 21.40.

¹⁹ Politiavhør av Andreas Frantzen, 9. mars 1978, se vedlegg 6.14,

Kapittel 5

Redningsaksjonen

5.1 Redningsaksjonen

Redningsaksjonen ble gjennomført i tidsrommet fra kl. 01.40 den 18. februar til kl. 15.20 den 19. februar 1978. Den ble ledet av Hovedredningssentralen.

Etter at savnetmelding kom inn kl. 01.40 den 18. februar 1978, tok Hovedredningssentralen kontakt med Harstad radio, som sendte ut PAN-melding. Det ble også tatt kontakt med Sjøoperasjonssenteret ved Forsvarskommando Nord-Norge, som meldte at kystvaktfartøyene «Farm» og «Heimdal» lå henholdsvis i Toppsundet og ved Hekkingen på grunn av været.

Hovedredningssentralen fikk kl. 02.10 melding om at fiskefartøyet «Strandby» var gått ut for å sjekke Steinfjorden. Redningsfartøyet «Paul Johansen» meldte kl. 03.00 at de gikk ut fra Gryllefjord. Kl. 03.20 ble kystvaktfartøyet «Heimdal» anmodet om å gå ut og lete etter «Utvik Senior», og kl. 03.45 opplyste Inge Mikalsen at flere båter var gått ut fra Steinfjorden for å lete.¹

Skipper Kjell Mikalsen, som deltok i redningsaksjonen med sin båt «Strandby», har forklart:

«Ca. kl. 02.30 gikk de fra kai. Da Mikalsen mente å ha hørt motoren til Utvik Senior om kvelden før han la seg, regnet han med at han kanskje hadde gått på grunn inne i Steinfjorden, og konsentrerte seg først om å lete langs land i Steinfjord og videre rundt Ersfjord og utover Oksenlandet. Han anfører at en slik leting under de rådende forhold hadde lite for seg, men at han syntes han måtte gjøre noe. Ingen ting som tilhørte Utvik Senior ble funnet før det begynte å gry av dag. Vinden spaknet nå etter hvert, og da det ble lyst var det nesten stille og snøkovet gikk bare i små elinger. Hele flåten var nå kommet ut og det ble funnet små og store biter samt begge flåtene til Utvik Senior.»²

Kystvaktfartøyet «Heimdal» som ankom «Utvik Seniors» sist kjente posisjon kl. 0600, fikk i oppdrag av Hovedredningssentralen å koordinere letingen etter «Utvik Senior». Etter samråd med fiskebåter som kjente farvannet, ble det besluttet å ligge på været i området for å avvete dagslys. Letingen begynte kl. 07.30. I samråd med fiskebåtene ble det besluttet at disse skulle lete i fjordene og på innsiden av fallene til Teisteneset, mens de større båtene skulle lete i området på yttersiden av fallene vestover fra sist kjente posisjon.³

Skipper Sigmund Fredriksen på «Svein Roger» har forklart at de dro ut for å lete straks det begynte å lysne. De fant den første redningsflåten da de passerte Månesodden og videre østover fant de en rekke vrakdeler.⁴

Kl. 08.53 oppdaget kystvaktfartøyet «Heimdal» fire blåser samt en stangblåse i overkant av 5 nautiske mil av Oksen fyrlykt, som viste seg å tilhøre «Utvik Senior». Ekkolodd ble benyttet for om mulig å registrere markeringer av vraket på havbunnen, men uten resultat. Det ble forsøkt å hale blåsene om bord, men da det var påstand på ilene besluttet man i samråd med Hovedredningssentralen å la dem ligge. «Strandby» satte en markeringbøye like ved blåsene.⁵

Staben, som møtte ved Hovedredningssentralen kl. 07.30, forlot kl. 09.45 etter å ha bestemt at søkene skulle gå til mørkets frembrudd og at nytt møte skulle bli satt dagen etter for eventuelt å foreta søk etter omkomne.⁶

Helikopterflyver Thor Albert Thoresen har forklart at de tok av fra Bardufoss kl. 07.50 og lette i området etter «Utvik Senior». Letingen ble avsluttet kl. 13.55, da de igjen var i Bardufoss. Da

¹ Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

² Politiavhør av Kjell Mikalsen 27. april 1978, se vedlegg 6.16.

³ K/V «Heimdal»: "Rapport angående deltagelse i ettersøking ved M/S Utvik Senior's forlis", 19. februar 1978, se vedlegg 6.2.

⁴ Sigmund Fredriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

⁵ K/V «Heimdal»: "Rapport angående deltagelse i ettersøking ved M/S Utvik Senior's forlis", 19. februar 1978, se vedlegg 6.2.

⁶ Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

de kom ut til området lå det båter utenfor land ved Måneset. En flåte var observert fra disse båtene, og han gikk ned med helikopteret og satte av en mann som undersøkte flåten. De søkte videre langs stranden til Teistevika hvor de innerst i viken fant ytterligere en flåte. Dette funnet ble gjort mellom kl. 09.00 og 10.00. Etter å ha søkt langs stranden til Hamn uten å finne noe, søkte de utover langs øyene Bergsøyene og Ertensøya. I havet sør og vest for disse øyene var det mye trevrakgods, av Thoresen betegnet som flis. Ca. 2 – 3 nautiske mil nordvest av Ertensøya så de noe av en skuteside og dekk i et vrakflak, slik at dekket og skutesiden var fast i hverandre. Det fremgår videre av avhøret at helikopterets maskinist observerte en signalkasse blant vrakgodset som drev i sjøen sør og vest for Bergsøyene og Ertensøya. Selve signallampen sto ikke på. Det var umalt der selve lampen hadde stått, og dette var et stort felt.⁷

Kl. 1515 meldte «Heimdal» at del av dekket til hekken var funnet nordvest av Ertensøya.

Det ble meldt om at mye vrakgods, flåter og redningsvester var funnet i Teistevika. K/V «Farm» fikk i oppdrag å koordinere letingen i dette området ved Teisteneset. Strendene på innsiden av fallene samt området på yttersiden ble grundig undersøkt av båter, mens helikoptre undersøkte selve fallene (grunnene) fra Trælen og vestover til Teisteneset, uten at man fant spor av overlevende. Letingen fortsatte frem til mørkets frembrudd ca. kl. 16.00.⁸ Søket ble avsluttet kl. 16.36.⁹

De ovennevnte blåsene ble av bruksvaktskipet «Polartrans» kl. 16.15 meldt å være i drift. Etter ordre fra Hovedredningssentralen ble disse tatt om bord i «Strandby» kl. 20.45. Skipper Willy Jensen, «Polartrans», har denne forbindelse forklart:

«Lørdag den 18. februar fikk så Polartrans beskjed om å lete etter Utvik Senior kl. 06.20.

De gikk straks ut Malangskjeften. I tidsrommet kl. 06.20 til kl. 20.10 var de beskjeftiget med leting og vakthold ved de blåser som ble funnet, jfr. journalen. Kl. 20.10 fikk man samband med m/k Strandby som kom ut for å ta blåsene som var funnet av oppsynsskipet Heimdal. Det var en rorledning, stag til aktermast, antenne til styrhustak, el. kabler samt dekkakabler som hang fast i 5 blåser. Disse var igjen fast i deler av rekkverket. Alt dette ble tatt om bord i m/k Strandby. Posisjonen for hvor dette ble funnet fremgår av journalen. [...] Blåsene ble funnet om morgenen og senere tatt opp etter at de hadde drevet i sydøst. Blåsene har hatt en helt annen tyngde i seg enn redningsflåten som ble funnet ved Måneset. Av denne grunn blir ikke blåsene og det som var fast i disse så lett tatt av vinden og vil av samme grunn drive i en annen retning enn redningsflåten, jfr. strømforholdene.»¹⁰

Den 18. februar 1978 deltok ca. 10 – 12 større fiskefartøy, 1 Orionfly, 2 redningshelikoptre, 2 redningsskøyter, 2 kystvaktfartøy, 1 bruksvaktskip og frivillige mannskaper som søkte langs strendene.¹¹

Den 19. februar kl. 07.30 traff staben ved Hovedredningssentralen slik beslutning vedrørende videre søk etter «Utvik Senior»:

«Viking 33 tar et søk i det aktuelle området og returnerer til Banak uten refueling Andøya. Marinefartøyer og redn.fartøyer lite hensiktsmessig for videre søk, mindre båter må benyttes lokalt. Den lokale redn.sentral overtar aksjonen når Viking 33 avslutter.»

Kl. 10.00 ble Senja politikammer informert om at de kunne benytte redningsfartøylene «Ringdal jr.» og «Paul Johansen».

Helikopteret (Viking 33) avsluttet kl. 12.17, og ankom Banak kl. 15.20. Hovedredningssentralen avsluttet da sin aksjon.¹²

⁷ Politiavhør av Thor Albert Thoresen 20. februar 1978, se vedlegg 6.3.

⁸ K/V «Heimdal»: "Rapport angående deltagelse i ettersøking ved M/S Utvik Senior's forlis", 19. februar 1978, se vedlegg 6.2.

⁹ Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

¹⁰ Willy Jensen forklaring for den tidligere kommisjonen 27. februar 1978, se vedlegg 5.7.1.

¹¹ Rapport fra Berg lensmannskontor av 8. mars 1978, se vedlegg 6.13.

¹² Hovedredningssentralen i Nord-Norge: SAR-rapport 5/78, se vedlegg 8.5.

Kapittel 6

Søk etter vrakdeler

6.1 Søk i 1978

Etter at Hovedredningssentralen hadde avsluttet redningsaksjonen 19. februar, fortsatte søket med to redningsskøyter, et mindre fartøy og mannskap fra Røde kors hjelpekorps. Det ble funnet en god del vrakrester, blant annet en nødpeilesender, men ingen av det savnede mannskapet. Den påfølgende dag ble det lett videre i Bergsfjorden, men værforholdene tillot ikke letearbeide i åpen sjø. Denne dag ble en stor vrakdel fra akterenden av «Utvik Senior» avbildet i Nordlys. Fotografiet var tatt fra redningshelikopteret lørdag 18. februar, men var ved en misforståelse verken blitt rapportert til redningssentralen eller de lokale myndigheter. Vrakdelen ble samme dag funnet ved Netøya. I dagene fremover ble det under ledelse av sjøfartsinspektør Henriksen foretatt leting etter hoveddelen av vraket i området hvor man fant det sannsynlig at forliset hadde funnet sted. I letearbeidet deltok dykkerfartøyet «Draug», redningsfartøyet «Paul Johansen» og flere frivillige fiskefartøy.¹ Tråleren «Lofotrål III» ble leid inn for å foreta tråling etter vraket.

Den tidligere kommisjonen, som ble oppnevnt 23. februar 1978, fortsatte søket med de samme ressurser. Søket tok utgangspunkt i den opplysning som forelå om at fartøyet ved siste radiokontakt kl. 21.10 var på tur inn fra fiskefeltet med kurs for Oksen.² Under letingen 24. februar satte «Lofotrål III» fast sin trålpose, noe som førte til at man mente å ha lokalisert vraket på dette stedet. «Lofotrål III» avsluttet samme dag sitt engasjement. Leteaksjonen ble foreløpig avsluttet 27. februar.

På møte i Tromsø 3. mars ble kommisjonen lovet videre bistand fra marinens side med mer avansert utstyr enn det som da hadde vært tilgjengelig. Da det ville ta noe tid før denne bistand kunne gis fra marinens side, benyttet kommisjo-

nen forskningsfartøyet «Johan Ruud» til fortsatt leting i perioden 3. – 5. mars. Det ble benyttet 2 undervannskameraer og sonar under letingen. Ved bruk av undervannskamera ble det klart at vraket likevel ikke var lokalisert, da det viste seg at trålposen til «Lofotrål III» hadde satt seg fast i en stor stein på havbunnen og ikke var fast i vraket av «Utvik Senior». I perioden 6. – 10. mars foretok marinens fartøy «Møgsterfjord» søk med sonar med dykkerbistand fra «Draug» og assistanse fra redningsfartøyet «Paul Johansen». Denne letingen ga ikke resultater.³

I samråd med sjøfartsinspektøren og representanter for fiskerne fastsatte kommisjonen under møte i Gryllefjord 16. mars nytt søkeområde. Det ble i kortere perioder søkt i området i tidsrommet april til juni, med forskjellige marinefartøy. Også flyvåpenet foretok søk når de hadde fly i området og værforholdene tillot leting. På åpent møte i Gryllefjord 28. juli vedtok kommisjonen i samråd med sjøfartsinspektøren og representanter for fiskerne å utvide søkeområdet. Det ble i perioder søkt i området frem til oktober 1978. For nærmere om disse søkene vises det til den tidligere kommisjonens rapport.

I desember 1978 ble en større aluminiumsplate sittende fast i trålbruk på Bøgrunnen, 3,1 nautiske mil vest av Kjølva fyrlykt. Dette medførte fornyet søk av området rundt funnstedet og enkelte vrakdeler ble tatt opp. Vrakdelene ble inspisert av kommisjonen ved medlemmet Dahle, sjøfartsinspektør Henriksen og tidligere eier Karl Henrik Utvik den 4. januar 1979. Kommisjonen konkluderte med at enkelte av de funne deler med sikkerhet stammet fra «Utvik Senior». Videre at vrakdelene var ført til Bøgrunnen langs bunnen, og at dette vistes ved slitasje på vrakdelene.⁴

Den tidligere kommisjonen utarbeidet kart over søkeområdene i sin rapport avgitt den 19. januar 1979, jf. figur 6.1.

¹ Rapport fra Berg lensmannskontor av 8. mars 1978, se vedlegg 6.13.

² Det vises til kommisjonsrapport av 19. januar 1979, s. 7.

³ Protokoll av 14. april 1978 fra møte i (den tidligere) undersøkelseskommisjonen, se vedlegg 5.8.

6.2 Bennex-søket i 1979

I perioden 7. – 17. august 1979 engasjerte de etterlatte Bennex A/S for søk etter «Utvik Senior» med undervannskamera i områdene Øygrunnen og Vesterbåen. Sjøfartsinspektør Henriksen fulgte søkene. I løpet av søket ble det funnet en rekke mindre vrakdeler spredt ut over et større område. Fartøyet styrhusfront og lukekarm ble lokalisert på kanten av Indre Vesterbåen 17. august. Etter funnet ble søket avbrutt, da man anså hele skipet for knust, slik at det ikke var noe forskip igjen å søke etter.⁵

6.3 KNM «Tyr» søk for NRK Brennpunkt

I perioden 1998 til 2002 foretok NRK Brennpunkt en rekke søk etter vrakdeler fra «Utvik Senior» i samarbeid med representanter for fiskere og etterlatte. Søkene ble foretatt med undervannskamera innen avgrensede områder og med multi-stråleekkolodd i området fra Oksen og Kjølva og ut til 12 milsgrensen. To sider av «Utvik Seniors» lukekarm i stål ble hevet den 26. september 1999 med bistand fra dykkerfartøyet M/S «Risøy». «Utvik Seniors» hovedmotor ble funnet av KNM «Tyr» den 23. april 2002 i posisjon N69 36.16, Ø17 14.66.⁶

6.4 Undersøkelseskommisjonens søk og heving i 2002 og 2003

Undersøkelseskommisjonen vurderte etter oppnevningen spørsmålet om heving av motor og eventuelt andre sentrale vrakdeler. For å få oversikt over omfanget av en eventuell hevingsoperasjon, fant kommisjonen behov for ytterligere søk etter vrakdeler i området hvor hovedmotoren var lokalisert. Kommisjonen kontaktet Forsvaret med anmodning om bistand fra KNM «Tyr», for slike

søk. Forsvaret stilte seg positive til henvendelsen. Da Forsvaret først kunne stille KNM «Tyr» til disposisjon fra oktober 2002, fant ikke kommisjonen av tidsmessige og værmessige hensyn å kunne avvente ytterligere søk før heving kunne finne sted. Kommisjonen besluttet derfor i juni 2002 å anbefale overfor Justisdepartementet at det ble foretatt heving av hovedmotoren, samtidig som man forbeholdt seg retten til vurdere ytterligere hevingsoperasjoner så fremt fremtidige søk skulle avdekke behov for dette. Justisdepartementet samtykket og engasjerte Seløy Undervannsservice A/S til å forestå hevingsoperasjonen. Selskapet ble også engasjert til å foreta et begrenset søk i området rundt hovedmotoren med tanke på heving av ytterligere relevante vrakdeler dersom slike skulle bli lokalisert på havbunnen.

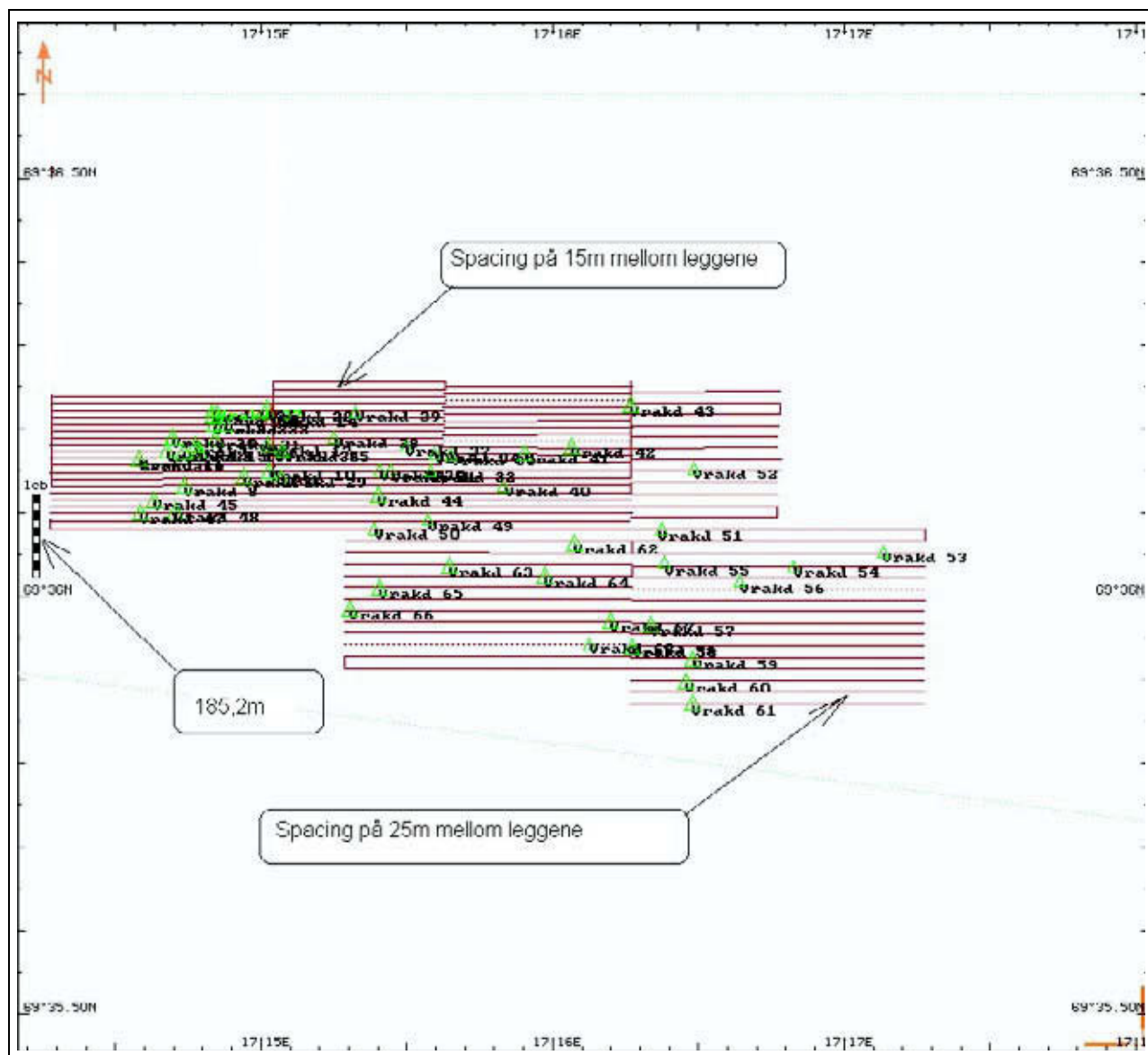
Seløy Undervannsservice A/S gjennomførte i perioden 12. – 17. august 2002 heving og ilandføring av vrakdeler fra «Utvik Senior». De innledende faser av operasjonen i perioden 12. – 13. august med søk og plotting av posisjoner ble fulgt av kommisjonen. Værforholdene tillot ikke utsetting av ROV (fjernstyrt undervannsrobot) for søk før formiddagen 13. august. Da ROV var satt ut, ble posisjoner for hovedmotor, trålvinsj og anker plottet. Stopping og heving av hovedmotor ble gjennomført 14. – 15. august. Til tross for gode værforhold, medførte bølgeforholdene at motoren under innledningen av operasjonen støtte mot havbunnen flere ganger. På grunn av bølgeforholdene og motorens tyngde fant man det ikke forsvarlig å heve motoren lenger enn opp til havoverflaten ute ved funnstedet, og det ble besluttet å frakte motoren i denne posisjonen inn til smulere farvann ved Mefjordvær. Hevingsfartøyet «Nautilus Survey» kom inn til Mefjordvær ca. kl. 02.00. Hovedmotoren brøt vannflaten og ble løftet på dekk ca. kl. 04.00, den 15. august. Den ble deretter fraktet til Senjahopen, hvor den ble midlertidig rengjort.

Om formiddagen den 15. august foretok «Nautilus Survey» en ny tur ut fra Mefjorden for å heve ytterligere vrakdeler. Grunnet bølgeforholdene lot det seg ikke gjøre å foreta ytterligere heving denne dagen. Seløy Undervannsservice A/S gjennomførte heving av enkelte andre vrakdeler den 16. august 2002. Samme dag, i etterkant av hevingen, gjennomførte Seløy Undervannsservice søk på havbunnen med undervannskamera. Søket ble foretatt i retning mot vest fra funnstedet for hovedmotor og trålvinsj, deretter mot øst forbi samme funnsted og tilbake igjen. Hovedmotoren og de øvrige hevede vrakdelene ble ilandført i

⁴ Rapport av 11. januar 1979: "Besiktigelse av vrakrester funnet i området Bøgrunnen 3,1 n.mil av Kjølva lykt", se vedlegg 5.10; Rapport fra Berg lensmannskontor av 6. desember 1978, se vedlegg 5.12; Rapport fra M/S "Nordfangst" angående søking med undervannskamera etter M/S "Utvik Senior" av 20. desember 1978, se vedlegg 5.13.

⁵ Rapport av 21. august 1979 fra søket etter "Utvik Senior" som ble foretatt i tidsrommet 7. – 17. august 1979, utarbeidet av Ole I. Hay, se vedlegg 8.6.

⁶ For nærmere om de søk som ble foretatt av NRK Brennpunkt vises det til boken "Forlis. Barentshavets uløste gåter" (2002) av Alf R. Jacobsen.



Figur: 6.2 Plott over søkeområde i 2002.

Harstad 17. august og oppbevart på Kaarbøverkstedet.⁷

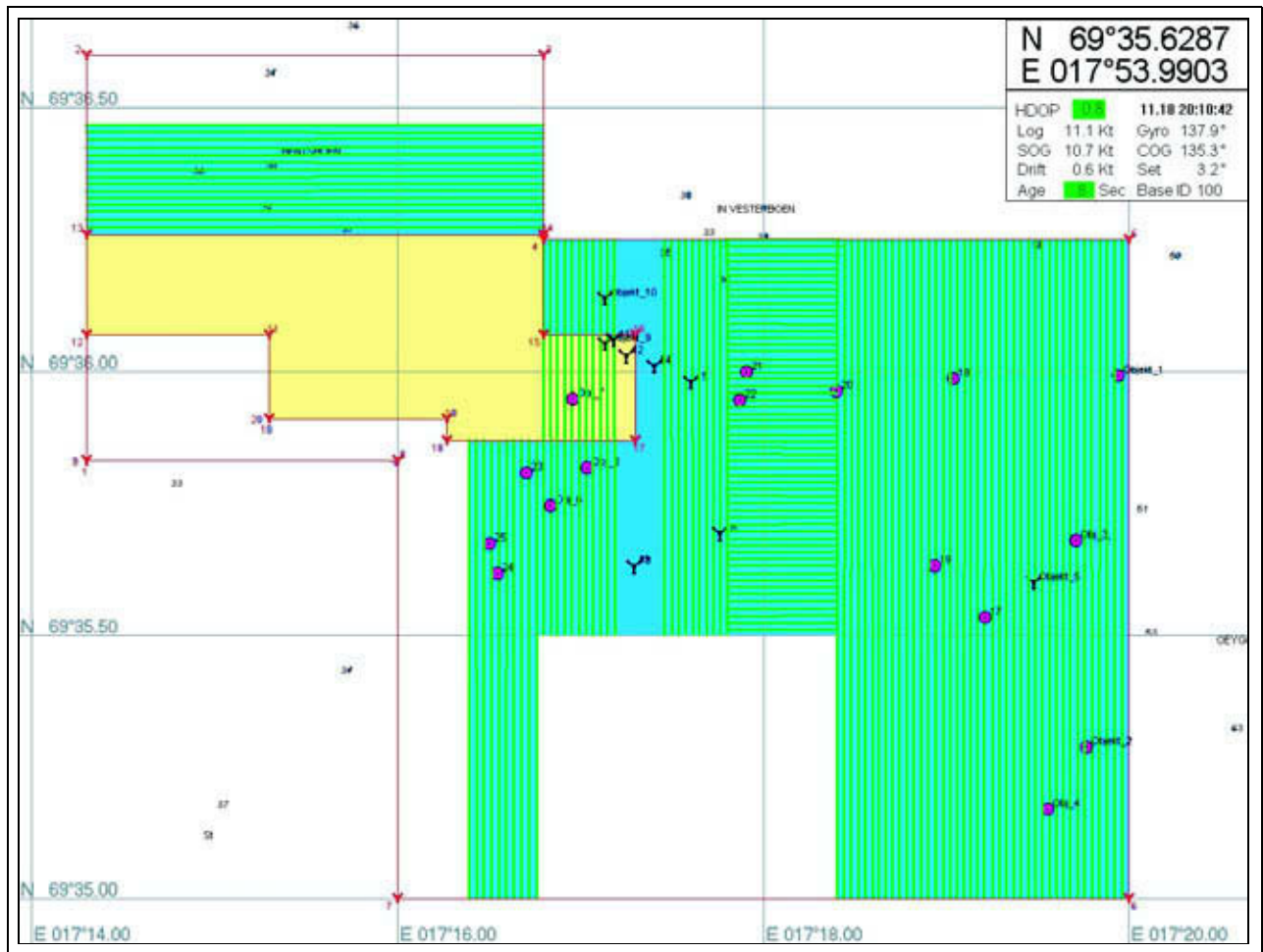
Forsvaret har bistått kommisjonen ved å stille spesialfartøyet KNM «Tyr» til disposisjon for søk i området. Søk med ROV ble foretatt i periodene 8. – 9. oktober 2002, 7. – 12. september 2003 og 13. – 18. november 2003, se figur 6.2 og 6.3.

Det gule feltet i figur 6.3 viser søkeområdet i oktober 2002, jf. figur 6.2. Øvrige avmerkede områder ble avsøkt under søkene i 2003. Under

søkene ble det lokalisert og registrert en rekke vrakdeler. Kommisjonen har gjennomgått videoopptak fra søkene, blant annet med tanke på eventuell heving. Etter en totalvurdering har kommisjonen funnet ytterligere heving lite hensiktsmessig, blant annet på bakgrunn av hvilke vrakdeler som ble lokalisert, delenes beskaffenhet samt at man ikke har observert skader på disse som antas å kunne bidra til å opplyse saken ytterligere.⁸

⁷ Rapport fra Seløy Undervannsservice A/S: "«Utvik Senior» – heving og ilandføring av vrakdeler", av 17. august 2002, se vedlegg 2.1.

⁸ For nærmere om søkene vises det til rapport fra kommisjons søk på havbunnen med KNM «Tyr», se vedlegg 2.3.



Figur: 6.3 Plott over søkeområder i 2002 – 2003.

6.5 Oppsummering – søk etter vrakdeler

Det er søkt i det aktuelle forlisområdet både med sonar, ekkolodd og undervannskamera. De vrakdeler som er lokalisert på havbunnen har vært

konsentrert på et relativt begrenset område. Det foreligger ikke opplysninger som skulle tilsi at det i området befinner seg større gjenstander fra «Utvik Senior» eller andre større fremmedlegemer på havbunnen, som skulle gi grunn til ytterligere undersøkelser.

Kapittel 7

Gjennomgang av vrakdeler

7.1 Innsamling og vurdering av vrakdeler i 1978 og 1979

Allerede om morgenen den 18. februar 1978 kom det inn meldinger om funn av vrakdeler på forskjellige steder på yttersiden av Senja. Disse funnene ble meldt inn til lensmannen i Berg og til Senja politikammer. Lensmannen i Berg registrerte vrakgodset. Da den tidligere kommisjonen ble oppnevnt 23. februar ble det fra kommisjonen gitt beskjed til lensmannen om fortsatt å registrere og ta vare på alle funn. Vrakgodset ble siden besiktiget av den tidligere kommisjonen og beskrevet i kommisjonens rapport fra befarings og møte på Senja 26.-28. juli 1978.¹ Videre ble vrakdelene som ble funnet på Bøgrunnen i desember 1978 besiktiget av kommisjonen ved medlemmet Dahle sammen med sjøfartsinspektør Henriksen og tidligere eier Karl Henrik Utvik 4. januar 1979.²

Enkelte vrakdeler ble av den tidligere kommisjonen gjenstand for nærmere undersøkelser. En nødpeilesender, som ble funnet drivende på sjøen to dager etter forliset, ble oversendt Televerkets sentrallaboratorium for nærmere undersøkelse.³ Nødpeilesenderen var fortsatt i sin oppbevaringsbeholder da den ble funnet, noe som det ble konkludert med betydde at senderen ikke har vært forsøkt igangsatt på foreskrevne måte. En del vann var kommet inn i utstyret, men prøver viste at det ikke var så store lekkasjer ved normalt opphold i vann at dette kunne forklare det. Det ble derfor antatt at nødpeilesenderen hadde vært utsatt for et større trykk eller en annen mekanisk påkjenning. En redningsflåte nr. D2477/73 og en flåte nr. B06468, som ble funnet ilanddrevet, ble oversendt firmaet Bertheus J. Nilsen A/S i Har-

stad som hadde levert flåtene, med det formål å få undersøkt om det hadde vært folk om bord i dem. Bertheus J. Nilsen A/S kom i sin undersøkelse til at det ikke kunne ha vært folk om bord i flåtene.⁴ Det nylongarn som var viklet inn i deler av stag til mesanmast og fortøyingstrosser, og som igjen hang fast i 5 blåser som ble funnet og tatt om bord i «Strandby» 18. februar 1978, ble sendt til Fiskernes redskapsfabrikk, Finnsnes, for laboratorieundersøkelse. I brev av 28. august 1978 redegjør Fiskernes redskapsfabrikk slik for resultatet av undersøkelsen:

«Det er vanskelig å dra noen sikker slutning på hva som har bevirket bruddene på telnene, men de synes å være fremkommet som følge av at de under påkjenning (belastning) har vært i berøring med en skarp kant eller lignende.

Fibrene i materialet synes ikke å bære preg av å være kuttet med skarpt verktøy s.s. kniv e.l.

Der hvor det er brudd på en eller flere kordeler i telnene, synes noen av disse å være brudt uten at de bærer tegn til forutgående gnag.

Det er vanskelig å dra noen sikker konklusjon om hvor vidt de registrerte brudd og slitasjer skyldes påkjenninger under bruk eller ved annen påvirkning.»⁵

Den tidligere kommisjonen konkluderte i sin samlede vurdering av vrakrestene etter «Utvik Senior» med at fartøyet hadde totalhavarert, og at det var ødelagt i betydelig grad. Videre at det til tross for omfattende søk ikke var lyktes kommisjonen i å finne hoveddelen av vraket.

Det ble i 1979 utarbeidet en skisse av «Utvik Senior» hvor de til da registrerte vrakdelene var inntegnet. Skissen ble utarbeidet av orlogskaptein Knut Kristiansen i samarbeid med Ole I. Hay.⁶

¹ Rapport fra befarings og møte på Senja 26. – 28. juli 1978, se vedlegg 5.9.

² Rapport av 11. januar 1979: "Besiktigelse av vrakrester funnet i området Bøgrunnen 3,1 n.mil av Kjølva lykt", se vedlegg 5.10.

³ Televerkets laboratorieprotokoll av 5. april 1978, se vedlegg 5.6.

⁴ Brev til den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis fra Bertheus J. Nilsen 29. mars 1978, se vedlegg 5.4.

⁵ Brev til den tidligere undersøkelseskommisjonen fra Fiskernes redskapsfabrikk 28. august 1978, se vedlegg 5.11.

7.2 Undersøkelse av hovedmotor mv.

7.2.1 Innledning

Undersøkelseskommisjonen beslutning om å anbefale heving av «Utvik Seniors» hovedmotor og andre vrakdeler, var begrunnet i behovet for å fastslå motorens identitet, vurdere propellens dreieretning samt undersøke om motor og/eller øvrige vrakdeler viste tegn til påvirkninger som kunne bidra til å finne årsaken til ulykken. Etter at fartøyets hovedmotor, ror, trålvinsj mv. ble hevet i uke 33 i 2002 av Seløy Undervannsservice, ble de hevede vrakdelene lagret på Kaarbøverkstedet i Harstad.⁷ For en fullstendig oversikt over de hevede vrakdeler vises det til liste over mottatte vrakdeler utarbeidet av Kaarbøverkstedet.⁸

Besiktigelse og undersøkelse av hovedmotoren og andre hevede vrakdeler ble gjennomført av kommisjonen i august 2002 og juli 2003.⁹

På bakgrunn av de skader som ble observert på hovedmotor og andre vrakdeler, ble det besluttet å engasjere sakkyndige for å foreta nærmere spesifiserte undersøkelser av de hevede vrakdelene. I tilfelle bruddskader ble det bedt om beskrivelse av hvilke type brudd det dreide seg om, i den grad det var mulig. Både i tilfelle bruddskader og deformasjoner ble det bedt om beskrivelse av sannsynlig retning og omtrentlig størrelse på lasten som hadde forårsaket skadene. Det ble anmodet vurdert hvorvidt skadene naturlig kunne være forårsaket av støt mot havbunnen. For øvrig ble de sakkyndige anmodet om å foreta en utvendig visuell inspeksjon av motor med tilhørende skrogdeler samt løse vrakdeler, for om mulig å avdekke nye skader av interesse.

Sivilingeniør Knut Strengelsrud ble ved kommisjonens brev av 7. oktober 2002 engasjert til å foreta nærmere undersøkelser av vrakdelene.¹⁰ I brevet er mandat og nærmere spesifisering for undersøkelsen gitt. Endelig rapport ble mottatt av kommisjonen 27. mars 2003.¹¹ Undersøkelsen har



Figur: 7.1 Bilde av propellblad med motorens serienummer 7160.

Kilde: Foto: Undersøkelseskommisjonen

blant annet omfattet to visuelle undersøkelser av motor og øvrige vrakdeler, og metallurgiske laboratorieundersøkelser.

The Test House (Cambridge) Ltd ved direktør og laboratoriesjef David Ellin ble ved kommisjonens brev av 29. april 2003 engasjert til å gjennomføre en tilsvarende undersøkelse og vurdering av vrakdelene.¹² I brevet er mandat og nærmere spesifisering for undersøkelsen gitt. Endelig rapport ble mottatt av kommisjonen 27. november 2003.¹³ Undersøkelsen har blant annet omfattet visuell undersøkelse av motor og øvrige vrakdeler, og metallurgiske laboratorieundersøkelser.

Professorene Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo har i anledning sitt oppdrag (jf. punkt 7.3) også foretatt befarings av de hevede vrakdeler. I den grad de har hatt kommentarer direkte relatert til vrakdelene, omtales dette nedenfor.

7.2.2 Identifikasjon av hovedmotor

For å fastslå at hovedmotoren som var funnet på havbunnen stammet fra «Utvik Senior», fikk kommisjonen etter noe rengjøring av propellen lokalisert motorens serienummer 7160, se figur 7.1. Nummeret var identisk med motornummer opplyst fra motorprodusenten, Rolls-Royce Marine – Engine Bergen.

⁶ Skisse over "Utvik Senior" samt liste over vrakdeler, datert 4 desember 1979, utarbeidet av Knut Kristiansen, se vedlegg 8.7.

⁷ Rapport fra Seløy Undervannsservice A/S: "Utvik Senior" – heving og ilandføring av vrakdeler", av 17. august 2002, se vedlegg 2.1.

⁸ Kaarbøverkstedet A/S: "Receiving Control", 20. august 2002, se vedlegg 2.2.

⁹ Kommisjonens undersøkelse av hevede vrakdeler, august 2002, vedlegg 3.1.1; Kommisjonens undersøkelse av hevede vrakdeler, juli 2003, vedlegg 3.1.2.

¹⁰ Brev til Knut Strengelsrud fra undersøkelseskommisjonen 7. oktober 2002, se vedlegg 3.2.1.

¹¹ Knut Strengelsrud: "Undersøkelse av hovedmotor, kraftoverføringskomponenter og diverse øvrige vrakdeler. M/K Utvik Senior", 27. mars 2003, se vedlegg 3.2.2.

¹² Brev til The Test House (Cambridge) Ltd v/ D. Ellin fra undersøkelseskommisjonen 29. april 2003, se vedlegg 3.2.3.

¹³ The Test House (Cambridge) Ltd v/ D. Ellin: Undersøkelse av hovedmotoren og andre vrakdeler tatt opp fra det forliste fiskefartøyet Utvik Senior", 27. november 2003, se vedlegg 3.2.4.

7.2.3 Propellens thrust retning

De sakkyndige hadde som oppdrag å foreta en vurdering av motorens dreieretning og propellbladenes posisjon, og på denne bakgrunn avgi en begrunnet uttalelse med hensyn til om båten hadde fart forover eller bakover.

Av Knut Strengelsruds rapport siteres:

«Ut fra den utførte undersøkelsen synes det klart at M/K «Utvik Senior»s hovedmotor har vært innkoplet under forlissekvensen. Dette tilkjennevis av posisjonen for den gjenværende del av den aktuelle manøvreringsspaken i motorens bak-kant (posisjon «INN»), samt av at stempelsleiden for kopling står i bakre stilling, dvs. mellomaksel – og dermed propellaksel – er innkoplet.

Ut fra info om hovedmotorens rotasjonsretning («anti-clockwise») og det foreliggende koplingssystem synes det videre klart at propellen har reversert fartøyet under forlissekvensen. Dette tilkjennevis av at stempelslei-

den for pitchsetting står i bakre stilling, at trekkstangen for pitchkontroll står i bakre stilling og at samtlige av de tre propellbladene står med pitchsetting for reversering. Manøvreringsspaken for manuell kontroll av pitch var brukket av og manglet, ytterligere bekreftelse på pitchsetting i forlissekvensen var således ikke tilgjengelig.»

Strengelsrud har konkludert med at: «Propellens pitch-stilling viser at M/K «Utvik Senior» hadde maksimal reversering på propellen ved forliset».

David Ellin har i sin rapport uttalt: «Basert på posisjonen av aktuatoren og støtstangen, ble det bekreftet at nåværende innstilling av bladenes stigning var satt i akterover thrust».

Ellin trekker imidlertid ikke en entydig konklusjon med hensyn på fartøyets thrustretning ved forlistidspunktet. Fra rapporten siteres:

«Helhetlig vurdert, kan skadene og fremdriftsretningen på propellen, basert på posisjonen av aktuator og støtstang, kunne stemme overens med ett av følgende:



Figur: 7.2 Bilde av propell.

Kilde: Foto: Undersøkelseskommisjonen

Scenario 1: Med hydraulisk krafttap, vil den nåværende posisjon av aktuator og støtstang gjenspeile deres reaksjon etter at blad nummer 1 kolliderte med havbunnen, heller enn at dette gjenspeiler bladenes vridning like før forliset.

Scenario 2: Aktuator og støtstangs posisjon gjenspeilet akterover thrust på tidspunktet for grunnstøting med havbunnen.

Hvis det hydrauliske systemet for justering av propell stigning er et lukket system uten muligheter for hydraulisk tilbakestrømning, slik Undersøkelseskommisjonen har forstått at det er, så er scenario 2 mest sannsynlig siden propellen hadde stigning for thrust akterover ved skadetidspunktet.»

Kommisjonen har den 21. februar 2004 rettet slik henvendelse til Rolls-Royce Marine – Engine Bergen om reverseringssystemet:

«Kommisjonen ber om å få skriftlig opplyst om motorens reveringssystem var et lukket hydraulisk system. Vi ber videre opplyst hvor lang tid det tar å regulere stigningen på propellen fra full trust forover til full trust akterover. Det bes også opplyst om reversing vil kunne skje etter at hovedmotoren har stoppet.

Kommisjonen er kjent med at Utvik Senior hadde teleflex kabler mellom manøvreringspult og hovedmotor. Vi ber opplyst om en ytre påvirkning av teleflex kablene (ex. kabelbrudd, aksial kraftpåvirkning) vil kunne forårsake justering av propellstigningen, og hvilken kraft som skal til for å slite av kablen.»¹⁴

Rolls-Royce Marine – Engine Bergen har i sitt svar av 9. mars 2004 opplyst at «Utvik Seniors» reverseringssystem var et lukket separat system, drevet av motorens smøreoljepumpe. Tiden for å regulere full fart forover til full fart akterover – ved fullt turtall på motor – er ca. 5 sekunder. Det hydrauliske systemet vil normalt ikke la seg regulere etter at motor er stoppet.

De har videre opplyst at «[A]vrvining av teleflex kabel når motor går, vil påvirke propellposisjon. Hvilken kraft som skal til å rive av teleflex kabel er uvisst, [...] men en betydelig kraft skal til».¹⁵

Da fartøyet reverseringssystem var et lukket hydraulisk system, konkluderer kommisjonen med at «Utvik Senior» på forlistidspunktet hadde

hovedmotoren innkoblet og akterover thrust på propellen. Det er fra motorprodusent opplyst at avrivning av teleflexkabel når motoren går vil påvirke propellposisjonen, og at fartøyet hydrauliske systemet for reversering normalt ikke ville la seg regulere etter at motoren har stoppet. Kommisjonen viser til at de sakkyndige har konkludert med at «Utvik Seniors» motor har falt ut unormalt raskt, jf. punkt 7.2.5. Kommisjonen finner det ut fra dette sannsynlig at et eventuelt brudd i teleflexkabelen har skjedd så raskt at propellstigningen ikke kunne ha endret seg fra fart forover til full fart akterover.

7.2.4 Vurdering av eventuell veivromseksplasjon

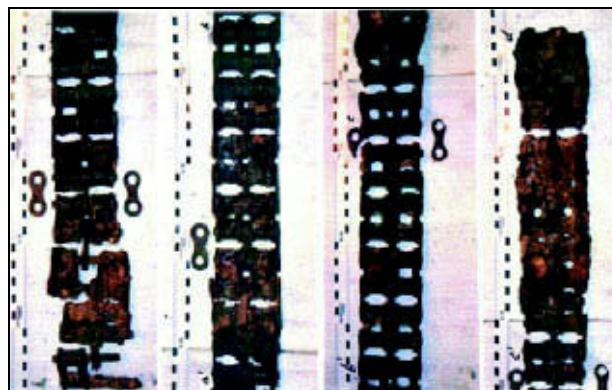
Knut Strengelsrud har i sine undersøkelser konkludert med at «En veivromseksplasjon i hovedmotoren synes ikke å ha funnet sted».

Konklusjonen er begrunnet med at gjenværende lukehjørner er geometrisk plane og at lukeforvridere ikke er deformert ved bøyning utover, noe som synes å tale mot en veivromseksplasjon. Det er heller ikke registrert en åpenbar utbøyning av rådene. For øvrig er opplyst at hovedmotorfabrikanten på forespørsel hadde bekreftet at det ikke forelå noen kjente tilfeller av veivromseksplasjon for den aktuelle motortypen.

David Ellin har i sin rapport uttalt: «Visuelle tegn på lukehjørner, gjenværende som korrosjonsprodukter, tydet imidlertid på at en veivromseksplasjon ikke hadde forekommet i motoren, hverken før eller under forliset».

7.2.5 Brudd på registerkjede

Ved kommisjonens undersøkelser på Kaarbøverkstedet ble hovedmotorens registerkjede funnet



Figur: 7.3 Registerkjede.

Kilde: Foto: Knut Strengelsrud

¹⁴ Brev til undersøkelseskommisjonen fra undersøkelseskommisjonen 21. februar 2004.

¹⁵ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Rolls-Royce Marine – Engine Bergen 9. mars 2004.

inne i veivhuset, kilt fast mellom kamakselens kjedehjul og motorhusveggen. Videre ble det fastslått at dekselet over registerhjulet var borte, og at registerhjulet hadde omfattende skader.

Strengelsrud foretok under sine undersøkelser demontasje for å få løsnet og frigjort registerkjedet. Av hans rapport siteres:

«[H]ovedmotorens registerkjede har røket på minst to steder, og at den lengden av kjedet som ble funnet hadde blitt slynget inn i den klemte posisjonen den ble funnet i. Dette kan indikere at motoren er blitt stoppet meget raskt, slik at kraftpåkjenningen fra avvikende masserotasjon har revet kjedet over. En slik kraftpåvirkning kan være obstruksjon av kamaksel under ordinær veivakselrotasjon, enten ved en direkte fysisk blokkering som følge av ekstern støtpåvirkning, eller ved en indirekte obstruksjon som følge av f.eks. opplagringshavari i bakkant av kamaksel og dennes forlengelse.»

I følge Stengelsrud er det «klart at opplagringen i bakkant av kamakselen har brutt sammen på et tidspunkt. Hvis skade i den aktuelle opplagringen har skjedd i forbindelse med brekkasjen i regulatorhuset, må dette tas til inntekt for at denne brekkasjen har skjedd forut for motorenhetens støt mot havbunnen. Kjedets bruddlast er av forhandler angitt til 196,1 kN, hvilket skulle tilsi en meget kraftig obstruksjon i bruddøyeblikket.»

Han trekker også frem at «[d]et synes ikke som om en generell korrosjonsprosess har vært en signifikant bidragsyter til kjedebrydd, aksielt forskjøvne kjedestolper og kjedelengdens plassering bidro til å bekrefte dette».

Strengelsrud har konkludert med at «[k]omponenter i motoren bærer imidlertid preg av at motoren har falt ut unormalt raskt».

David Ellin har i sin rapport vist til at en del av registerkjede var blitt tatt ut av motoren ved tidligere undersøkelser, og har gitt uttrykk for at «[b]ortsett fra de synlige korrosjonsskadene kunne lite konkluderes ut fra den fjernede kjedelengden.»

Kommisjonen vil bemerke at Ellins mulighet for nærmere undersøkelser vedrørende dette forhold var begrenset, ettersom registerkjedet var fjernet fra motoren under hans undersøkelser.

7.2.6 Skader på hovedmotorens styrbord side og aktre ende

Under kommisjonens undersøkelser ble det fastslått at hovedmotoren hadde omfattende skader.

Disse var i det alt vesentlige konsentrert på styrbord side som lå ned mot bunnen, og på aktre ende. Kommisjonen har i sitt mandat til de sakkyndige vist til at hovedmotoren hadde bruddskader på kjedekasse i forkant for pumpedrift og luke i akterkant av motor for drift av kamaksel, samt at akterkant av blokken var stuket. Videre at flere komponenter manglet, blant annet ladeluftfordeler, ladeluftkjøler, turbolader, lensepumpe (PTO-enhet) samt brennoljepumper. Av disse komponentene er kun eksosdelen av turboladeren funnet og hevet.

For så vidt gjelder de mekaniske skadene på kjedekassen og deformasjon (stuking) i akterkant av motorblokken, har Strengelsrud gitt uttrykk for at dette kan være regulære støtskader, forårsaket under hevingsoperasjonen.

Når det gjelder bruddet i regulatorhuset (luke i akterkant av motor for drift av kamaksel, se ellers rapportens punkt 7.2.5) har han uttalt:

«Visuelt bedømt synes imidlertid bruddflatene å angi regulær materialoverbelastning som følge av strekkbelastning i kombinasjon med skjærkraft. Boltene er etter alt å dømme strukket og delvis også klippet av som følge av en skrått (mot babord) nedoverrettet og akteroverrettet kraftpåvirkning påført regulatorhuset i relasjon til motorhusets bakre endevegg. Retningene angitt for kraftpåvirkningen er relatert til hovedmotorens akseretninger.»

Bruddet kan i følge Strengelsrud «forklares med en mer «konvensjonell» belastningsform, f.eks. en sterk mekanisk påvirkning (støt, rystelse, brekkasje ved havbunnkontakt, e.l.)».

Strengelsrud har utover dette ikke særskilt kommentert de øvrige manglende motordelene som det er vist til i mandatet, og har ikke beregnet laststørrelse og retning på kraften som har forårsaket skader på kjedekasse.

Knut Strengelsrud har konkludert med 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.»

David Ellin har i sin rapport vurdert skadene på kjedekassen for pumpedrift og den manglende PTO-enheten (lensepumpen) til å omfatte «sprø brudd både på motorhuset og PTO-enhetens sider av bolteleddet, oppadrettet sprø bøyning av øvre flensplate, og generelt en nedadrettet bøy-



Figur: 7.4 Skader på Kjedekasse.

Kilde: Foto: David Ellin

ning av leddets fire gjenværende (fremre) skjøtebolter. Alt i alt kan det ikke sies at all skade på dette stedet kan tilbakeføres til en enkeltstående hendelse. Skadene på motorhuset og PTO-enhetens flensplate synes å ha blitt påført samtidig, og stemte overens med sprøtt overbelastningsbrudd som følge av en oppadrettet bøyning av PTO-enhetens flensplate. [...] Den sprø nedadrettede bøyningen av de fire boltene på den gjenværende fremre flensplate i PTO-enheten og tilhørende stripping av mutrene, ble ikke antatt å ha inntruffet samtidig som bruddet. Skaden på boltene ble snarere antatt å være forårsaket av en senere sekundær hendelse som involverte en generelt nedadrettet kraft.»

Videre uttaler Ellin om manglende ladeluftfordeler at «[m]otorblokken på øvre styrbord side inkluderte en rektangulær ladeluftfordeler i stanset stål, som innløpsrøret opprinnelig var boltet til. Både innløpsrørene fra turboladeren og innløpsrørkoblingen manglet fra motorblokken. Den nedre aktre boltesiden i lengdeaksen og de tre aktre vertikale forsterkningene av innløpet til ladeluften var bøyd innover. I den lengst aktre forsterkeren hadde et overbelastningsbrudd oppstått i den øvre festekilsveisen som følge av bøyespenning.

Ladeluftfordeleren hadde vært festet til motorblokken med bolter med diameter på omtrent 8 mm, og alle hadde brukket av jevnt med motorblokken, som et direkte resultat av skjærkraft som har virket hovedsaklig nedover.»

Kommisjonen fastslo i sine undersøkelser av hovedmotoren at både turboladeren og ladeluftkjøleren, som hadde vært montert på den aktre

enden av motorblokken, manglet. Motoren hadde to eksosmanifolder som begge endte opp ved en bolteflens akter for motorens babord side, og ingen sammenføyende røropplegg var synlig bortsett fra de to flensene. David Ellin viser i sin rapport til at:

«Kobling av turboladerens innløpsslange til eksosmanifolden hadde blitt sikret med 6 bolter med diameter på omtrent 8 mm i hver av de to flensene. Ved undersøkelsestidspunktet var en utstående bolt gjenværende i øvre flens og to bakoverbøyde bolter stod igjen i den nederste flensen. Leddet hadde tydelig sviktet ved stripping av boltene, som basert på posisjonene av de gjenværende boltene, ble utsatt for en kraft som mest sannsynlig virket nedadrettet fra styrbord mot babord.»

For så vidt gjelder staking i akterkant av motorblokk og regulatorhus (luke i akterkant av motor for drift av kamaksel) er ikke dette kommentert av Ellin.

David Ellin har i sin rapport konkludert med at «skadene på motoren på styrbord side stemte overens med en kraft, eller krefter som generelt virket normalt inn på styrbord siden av motoren. En sekundær kraft eller kraftkomponent virkende i en forfra og akterover retning har også bidratt til skadene på fremre styrbord side av motoren.

Kreftene forbundet med skadene på styrbord side av motoren, sylindertopp og annet utstyr, ble alle vurdert å være av en størrelsesorden som kunne vært forårsaket av en direkte kollisjon av motoren med havbunnen.»

Knut Strengelsrud konkluderer med «[a]t

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».

David Ellin konkluderer slik:

«Spor på motorens fremre styrbord side tydet imidlertid på at UTVIK SENIOR gjennomgikk en katastrofal hendelse før eller under forliset og at motoren deretter kolliderte direkte med havbunnen. De nødvendige kreftene som krevdes for å redegjøre for skadene på motoren og motorfundamentet er på samme måte kun fornuftig forklart gjennom et scenario som i det minste inkluderer smadring av fartøyets styrbord side før grunnstøtning. Den tydelige mangelen på kjølstokk plate under motorens fremre del og bøyningsskade på fremre ende indikerte også at fartøyets fremre del hadde fått skader før sammenstøtet med havbunnen. [...]

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.»

7.2.7 Hovedmotorens babord side

Med unntak av korrosjonsskader og klemskader, forårsaket av stropping under hevingsoperasjonen, er det ikke avdekket skader på hovedmotorens babord side, verken under kommisjonens eller de sakkyndiges undersøkelser.

7.2.8 Skader på toppen av hovedmotoren

Når det gjelder skader på toppen av hovedmotor har Knut Strengelsrud i sin rapport bemerket at utstikkende ventiltfjærer og ventilstammer angir at motorens toppdeksel, vippearmsmekanismene og enkelte av spiralfjærene mangler.

Fra David Ellins rapport siteres:

«To instrumentpaneler hadde vært montert på øvre aktre styrbord hjørne av motoren, begge manglet ved undersøkelsestidspunktet. Bøyning av gjenværende bolter antyder en skadende kraft som virket med retning styrbord mot babord.

Både motorens vippearmsdeksler og vippearmsutstyr manglet fra toppen av motoren ved undersøkelsestidspunktet. Det var også

tydelig at motorens aktre utstående ventilstyring hadde blitt utsatt for varierende grad av bøyning med en retning fra styrbord mot babord. Skade på motorens overside hadde også resultert i tap av gjenstander festet på øvre styrbord side, inkludert drivstoffpumper og ladeluft innløpsbend, som alle ble vurdert til å stemme overens med skader forårsaket av grunnstøting mot havbunnen.»

7.2.9 Skader på propellblad og bladfoot

Kommisjonen har i sitt mandat vist til at et propellblad var kraftig bøyd, og at et blad kunne vries fram og tilbake (skadet overføring). Alle blad hadde store hakk og andre skader.

I sin rapport har Knut Strengelsrud uttalt:

«De to påviste sprøbruddene og deformasjonene i bladfoten for propellblad 1, og deformasjon i korresponderende styretapp samt aktre ende av trekkstang, angir både bøyning og vridning i bladet. Disse skadene er sammenholdt med Undersøkelseskommisjonens videoopptak fra hevingen av hovedmotorenheten 14. august 2002. Propellblad 1 er det bladet som ligger dypest begravd i bunnen, blant relativt store steiner.»

Strengelsrud har konkludert med at det synes «overveiende sannsynlig at de mekaniske ska-



Figur: 7.5 Skader på Propellblader.

Kilde: Foto: Knut Strengelsrud

dene på propellblad 1 og i propellhus har skjedd i forbindelse med stropping av motoren for heving og ikke i forbindelse med en havarisekvens».

David Ellin konkluderer i sin rapport med at omfanget av skadene på både blad nummer 1 og kjeglens indre er forårsaket av kollisjon mellom propellblad nummer 1 og havbunnen.

7.2.10 Skader på kjølstokk og skrogdeler

Kommisjonen har i sitt mandat vist til at kjølsko var skadet i akterkant og at samtlige stålbunnstokker på styrbord side var bøyd oppover. Videre at bolter for innfesting av laminerte spant var bøyd.

I følge Strengelsrud viser den «visuelle undersøkelsen av gjenværende treskrog og stål drivverksfundament (inkl. bunnstokker) en stor forskjell fra side til side. Babord side viser tilnærmet rette stokker og stående stift- og naglebolter mens styrbord side viser tydelig deformerte stokker, bøyde stift- og naglebolter, samt naglehoder, skiver og stammer presset langt inn i gjenværende treverk. Bøyning og inntrykning av naglebolter i treverk kan i følge beregningsanslag være en følge av støtbelastninger mot bunnen umiddelbart før heving av motorenheten. Men intakt galvaniseringsoverflate på kopphoder og underlagskiver gjør denne antakelsen noe tvilsom, og det kan således ikke utelukkes at deformasjonen av naglebolter har skjedd i forbindelse med selve forlissekvensen. Trespanthenes bruddender angir relativt brutal bruddsekvens (selv når antatte endringer av utseende som en forventet følge av «tidens tann» tas med i betraktningen).

Forskjellen i utseende på gjenværende skrog

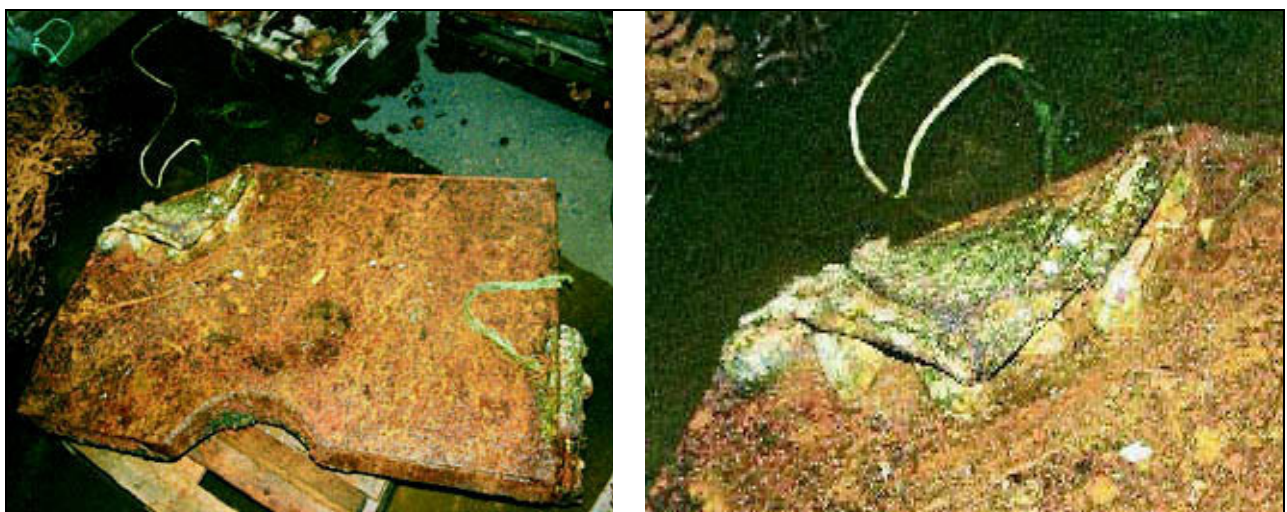
og drivverksfundament fra styrbord til babord side synes imidlertid å være vesentlig større enn hva en endring som følge av gjentatte støt mot havbunnen under stropping av motorenheten skulle tilsi.»

David Ellin uttaler i sin rapport at:

«Selv om noen brekkskader på den fremre delen av kjølstokk platen som ble tatt opp oppstod under hevingen, fremstod ikke dette som noen passende årsak for bøyningsskadene. Likeledes, siden motoren hadde endt opp på dens styrbord side med kjølstokk platen uten berøring med havbunnen, virket ikke støt mot havbunnen som en passende forklaring på verken bøyningsskadene eller manglene kjølstokk plate på den fremre enden.»

Bunnplaten i kjølstokkens kledning på aktre ende, viste i følge David Ellin en avrundet oppover bøyning som følge av en kraft med retning oppover og mot babord side. Han regner med at bøyeskader på aktre ende av kjølen ved hellageret for roret å ha blitt resultert av skader forårsaket av sammenstøt med havbunnen ved forliset, sannsynligvis i forbindelse med at roret ble skadet i sammenstøtet med havbunnen. Av rapporten fremgår videre at funn av en større stein klemt fast bak den oppbøyde rammeplaten på fremre styrbord ende av motoren, tyder på at denne delen av motoren hadde kollidert direkte med havbunnen, og at den følgelig ikke inneholdt skrogtømmer før kollisjonen med havbunnen.

Kommisjonen finner på bakgrunn av de sakkyndiges undersøkelser det overveiende sannsynlig at bøyningen på fremre del av kjølstokken ikke



Figur: 7.6 Bøyningen av rorbladets nedre aktre hjørne.

Kilde: Foto: Undersøkelseskommisjonen

har vært forårsaket av sammenstøt mot havbunnen, men er forårsaket av en kraft som har virket fra babord mot styrbord forut for dette. Videre legger kommisjonen til grunn at det vil være beheftet med for stor grad av usikkerhet å kunne trekke en entydig konklusjon med hensyn på årsaken til skaden på aktre del av kjøl samt gjenstående skrogdel.

7.2.11 Skader på ror og rorstamme

Kommisjonen har i sitt mandat til de sakkyndige vist til at aktre og nedre del av rorplate var bøyd nesten 180°, mens roraksling var bøyd i nedkant og brutt løs fra flens.

Når det gjelder bøyningen av rorbladets nedre aktre hjørne uttaler Strengelsrud at dette «primært å skyldes en havbunn-kontakt». Han begrunner dette med at akterstevnen på «Utvik Senior» har nådd bunnen først, at det ble funnet kulesteiner inne i den bøyde rorfolden og at folden er bøyd mot styrbord, noe som korresponderer med at hovedmotoren lå på styrbord side. Strengelsrud har uttrykt bemerkelsesverdig at «[B]elastningen nederst på rorets akterkant forover og oppover har ikke medført noen kontaktdeformasjon mellom forkanten på rorbladet og akterkant på propellhus. Dette indikerer at opplagringsbolt for rorbladet har vært i posisjon da rorbladets akterkant ble påført denne deformasjonen.»

Strengelsrud har konkludert med at «den bakoverrettede bøyning av rorstammens nedre del, må antas å ha skjedd mens rorbladet via flensplater var boltet til stammen, dvs. før sveisestrengene mellom stamme og stammens flensplate røk. Bøyningen kan være en følgeskade ved at nedre opplagringsbolt for rorbladet har mistet sin funksjon (falt ut), slik at all belastning på rorbladet har blitt tatt opp av rorstammen, med etterfølgende bøyning og eventuelt brudd til følge. Hvordan opplagringsbolt har falt ut og hva som har forårsaket dette har det imidlertid ikke vært mulig å belyse, men en hendelse forårsaket av lokal havbunnkontakt synes som en aktuell mulighet.»

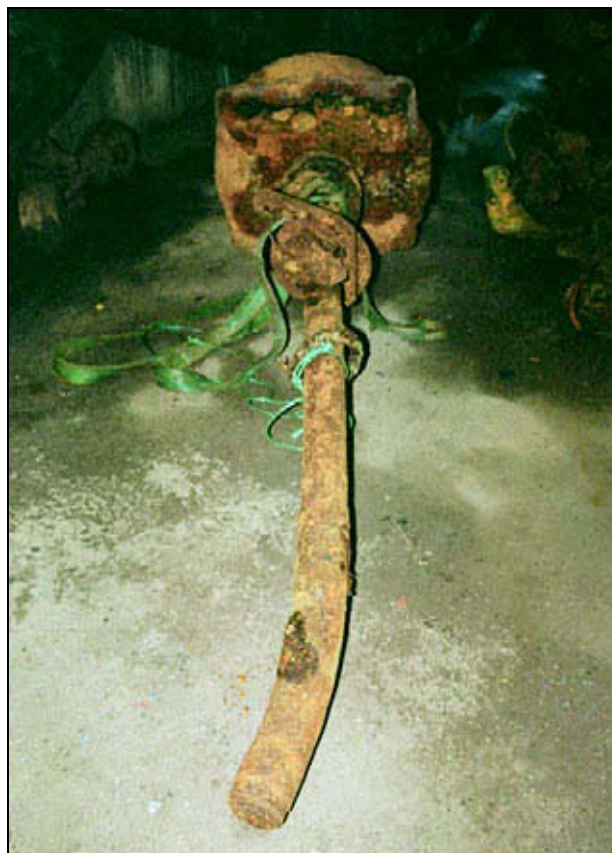
Strengelsrud ser imidlertid ikke helt bort fra at bruddet mellom rorstamme og flensplate kan ha skjedd på havbunnen på et senere tidspunkt, ved at fiskeredskap kan ha hektet rorstammen/styremotor mens rorbladet f.eks. har ligget i en fastlåst posisjon under trålvinsjen, men har likevel funnet dette lite sannsynlig, da overslagsbereg-

ninger angir en betydelig kraft for å bøye rorstammen, og tyngden av trålvinsjen alene vil ikke klare å låse fast rorbladet.

David Ellin har i sin rapport bemerket at skaden på rorbladets nedre akterkant kun kan forklares med at rorbladet grunnstøtte og foldet seg over seg selv. Han trekker også fram i sin vurdering at det ble funnet kulesteiner mellom folden, og at den beregnede kraften for å utføre skaden var relativt liten og kunne muligens blitt produsert av massen på fartøyets motor og stålramme/stålstruktur.

Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo sier i sin rapport at «rorpinnen er så lang (2.3 m) at styremaskinen må ha vært festet til dekket og rorpinnen har gått gjennom dekket.»

De konkluderer med: «Styremaskinen 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.»



Figur: 7.7 Bøyd rorstamme.

Kilde: Foto: Undersøkelsskommissjonen



Figur: 7.8 Bøyd dekksgjennomføring.

Kilde: Foto: Undersøkelseskommisjonen

7.2.12 Skade på dekksgjennomføring

Kommisjonen har i sitt mandat vist til en betydelig bøyning på dekksgjennomføringen (alternativt skottgjennomføringen) til lavtrykkshydraulikkørene til trålvinsjen, se figur 7.8.

Knut Strengelsrud har i sin rapport bemerket at «selv om det tas i betraktning at tilboltete trebjelker rettet i platens lengderetning vil kunne gi betydelig økt momentarm synes den nødvendige bøyekraften å ha vært uforholdsmessig høy, sett i relasjon til plateareal og boltinnfesting».

David Ellin har konkludert med at «den tilsynelatende mangelen på støt eller kollisjonslignende skader antyder at bøyning av platen og den ene gjenværende boltene ble forårsaket av en katastrofal oppbrekning av dekket eller skottet som platen var festet til».

7.2.13 Trålvinsj

I de undersøkelser kommisjonen gjennomførte etter heving av blant annet trålvinsj, ble det fastslått at styrbord nokk og eventuelt kjettingkabelar mangler. Disse delene ble ikke funnet ved søk på havbunnen i området der trålvinsjen ble lokalisert. Wiretrommelen på styrbord side var tom, på babord side var det wire, jf. figur 7.9. Trålvinsjens fundamentsbolter var bøyd akterover.

Trålvinsjen ble funnet på havbunnen, liggende på siden som på dekk vendte mot lukekarmen, med babord side lengst ned i bunnen. Dette kan forklares ut i fra trålvinsjens vektfordeling. Verken nokken eller kabelaren ble funnet i nærheten av trålvinsjen på havbunnen. Det er derfor lite sannsynlig at delene har blitt slått løs i sammenstøtet med havbunnen.



Figur: 7.9 Manglende kjettingkabelar og nokk på trålvinsjens styrbord side.

Kilde: Foto: Undersøkelseskommisjonen

7.2.14 Oppsummering av undersøkelser av hevede vrakdeler

Knut Strengelsrud konkluderer på bakgrunn av sine undersøkelser med at det samlede inntrykk på bakgrunn av visuell undersøkelse, laboratorieundersøkelse og informasjon fremkommet ved gjennomsyn av undersøkelseskommisjonens videoopptak fra hevingsoperasjonen er at:

«Deformasjoner og brudd på kjølstokken, på skroget, og på mindre metallkomponenter med relativt stor veggtykkelse, viser alle påvirkning av et lokalt, høyt belastningsnivå rettet mot styrbord side. På bakgrunn av utførte overslagsberegninger av påkrevet kraftpåvirkning og teknisk erfaringsvurdering av deformasjons- og bruddmønster, synes dette belastningsnivået å være betydelig over hva havets egne krefter eller en maksimal støtbelastning mot havbunnen skulle forventes å kunne yte.

[...]

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.

Totalt sett indikeres at M/K «Utvik Senior» har blitt påført en sterk støtbelastning mot styrbord side nær forkant av hovedmotor under reverserende manøver.»

Av David Ellins konklusjon siteres:

«Undersøkelser av de hevede gjenstandene viste ingen skader som direkte indikerte at UTVIK SENIOR hadde kollidert med et annet overflate eller undervanns fartøy. En kollisjon med et annet fartøy kan imidlertid ikke utelukkes helt, ettersom resulterende kollisjons-skader kan ha blitt påført på deler av fartøyet som lå fjernt fra de hevede gjenstandene.

Spor på motorens fremre styrbord side tydet imidlertid på at UTVIK SENIOR gjennomgikk en katastrofal hendelse før eller under forliset og at motoren deretter kolliderte direkte med havbunnen. De nødvendige kreftene som krevdes for å redegjøre for skadene på motoren og motorfundamentet er på samme måte kun fornuftig forklart gjennom et scenario som i det minste inkluderer smadring av fartøyet styrbord side før grunnstøtning. Den tydelige mangelen på kjølstokk plate under motorens fremre del og bøyningsskade på fremre ende indikerte også at fartøyet

fremre del hadde fått skader før sammenstøtet med havbunnen.

Det er umulig å redegjøre for de skadende kreftene, uten en katastrofal hendelse som i det minste resulterte i en smadring av fartøyet styrbord side. Det er derfor konkludert med at UTVIK SENIOR gjennomgikk en katastrofal hendelse som i det minste kulminerte i delvis smadring av skroget. Deretter kolliderte den fremre styrbord siden av motoren direkte med havbunnen, og motoren og aktre stålramme/stålstruktur rullet deretter over på styrbord side.

[...]

Beregning av kreftene som var nødvendig for å redegjøre for de åpenbare skadene ble gjennomført via en kombinasjon av enkel elastisk og plastisk bøyning og fast mekanisk beregning av skjærkraften. Havbunnen ble antatt å bestå av tilstrekkelig rigiditet til å utløse den tilgjengelige kraften i sammenstøtet, hvilket er en antagelse som støttes av skadene på nedre fremre styrbord rammeplate, hvor noen av skadene var et klart resultat av sammenstøtet mot havbunnen. Beregning av kreftene avhenger av den synkende motorens masse som eneste prinsipielle kilde for kraften i sammenstøtet.

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.»

Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo foretok i anledning sitt oppdrag befarig av vrakdelene på Kaarbøverkstedet i Harstad for om mulig å «kunne bidra til å kunne trekke noe sikrere konklusjoner for så vidt gjelder vurderingene av skadene i skipets konstruksjon».

I sin rapport har de konkludert med at det ikke ble «observert noen skader på motor, motorfundament og bakre del av kjøll som ikke kan skyldes motorens sammenstøt med bunnen».

7.3 Undersøkelse av skader på vrakdeler fra «Utvik Seniors» trekonstruksjon

7.3.1 Innledning

I tilknytning til «Utvik Seniors» forlis ble det registrert en rekke vrakdeler fra fartøyet trekonstruk-

sjon. Vrakdelene er i det alt vesentlige destruert, men en del av disse kan iakttas gjennom fotografier og video. Professorene Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo ved NTNU har på oppdrag fra undersøkelseskommisjonen foretatt en vurdering av skader på vrakdeler fra fartøyet trekonstruksjon ut fra de opplysninger som er tilgjengelige, enten fysisk eller i form av bilder.¹⁶ Oppdraget omfattet å vurdere om skadene sannsynlig vil kunne være forårsaket av direkte eller indirekte skade (initierende skade på annet sted). Videre å gjennomføre beregninger for å vurdere styrken av skrogets konstruksjon og hvilke krefter som skulle til for å forårsake sammenbrudd i denne. Det ble anmodet vurdert om utvalgte belastningssituasjoner kunne ha forårsaket et sammenbrudd av fartøyet konstruksjon, og om de faktiske skadene i skipets konstruksjon og/eller skadene på lukekarm og styrhusfront gir grunnlag for å avkrefte eller bekrefte noen av de utvalgte belastningssituasjoner.

Professorene Amdahl og Malo avleverte sin endelige rapport til kommisjonen 20. november 2003.¹⁷ Rapporten inneholder vurderinger av «Utvik Seniors» styrkemessige tilstand ved tidspunktet for forliset, betraktninger rundt mulige sammenbruddsforløp av båten, beregninger og vurderinger av båtens typiske styrke i kritiske punkter og analyser av mulige lastsituasjoner som kunne ha betydning for båtens bæreevne. Det er opplyst at vurderingene er basert på bilder av hovedvrakdelen funnet på Netøya, tilsendt tegningsmaterieell og dokumentasjon, DNVs regelverk på angjeldende tidspunkt, videoopptak spesielt av «Utvik Seniors» lukekarm samt befaringsav hevede vrakdeler på Kaarbøverkstedet i Harstad.

Professorene Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen ved Danmarks Tekniske Universitet, Lyngby har på oppdrag for kommisjonen foretatt en gjennomgang og kvalitetsvurdering av rapporten vedrørende «Utvik Seniors» trekonstruksjon utarbeidet av professorene Amdahl og Malo.¹⁸ De avleverte sin vurdering 23. mars 2004.¹⁹

¹⁶ Brev til Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo fra undersøkelseskommisjonen 27. juni 2003, se vedlegg 3.3.1.

¹⁷ Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo: "Ang. undersøkelse av vrakdeler fra Utvik Senior", 20 november 2003, se vedlegg 3.3.2.

¹⁸ Brev til Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen fra undersøkelseskommisjonen 20. februar 2004, se vedlegg 3.3.3.

¹⁹ Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen: "Ang. Kvalitetssikring av sakkyndig undersøkelse av vrakdeler fra Utvik Senior", 23. mars 2004, se vedlegg 3.3.4.

7.3.2 Skrogets styrke

Professorene Amdahl og Malo har beregnet styrken i skroget til «Utvik Senior». For skrogets oppbygning vises det til kapittel 3. De sakkyndige har først vurdert de krefter som oppstår i et spant med dekkshjelke utsatt for ekstrem, symmetrisk trykkbelastning fra sjøen, i den hensikt å få informasjon om spantet og dekkshjelkens evne til å ta opp kreftene. Av rapporten siteres:

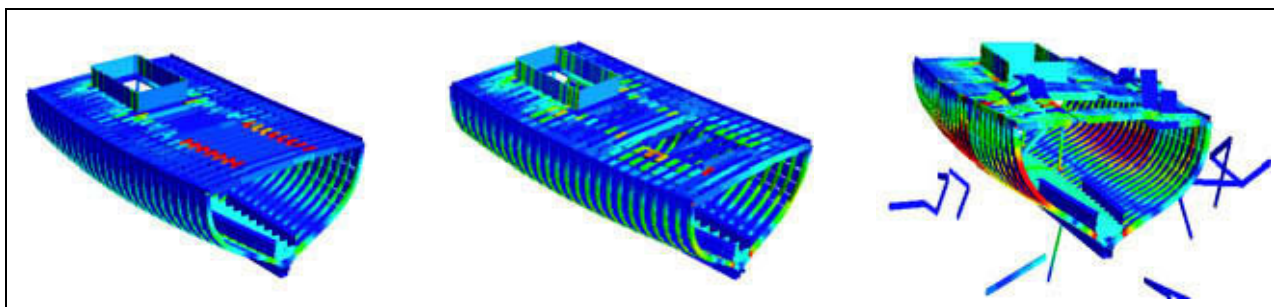
«Analysene viser at for dekkshjelker med full kapasitet er det spantet som blir kritisk. Midtspantets maksimale styrke nås i det spantet får brudd ved kjøll og i slaget. Dekkshjelkene tar relativt lite kraft i forhold til sin maksimale trykk-kapasitet, men denne trykk-kraften er desto viktigere med hensyn på spantets bæreevne. Dersom spantet ikke får understøttelse av dekkshjelken, blir styrken av spantet redusert med 75%. Selv om en tar i betraktning usikkerhet med hensyn til absolutt lastnivå, er det ingen tvil om at spantet uten understøttelse i dekk ikke vil tåle et trykk som tilsvarer en stor bølge.»

De sakkyndige har videre vurdert effekten av kappede dekkshjelker:

«Selv om hjelkene har blitt laskeskjøtt, er kapasiteten i forhold til ukappet dekkshjelke blitt betydelig redusert. Dekkshjelkens reduserte kapasitet får dermed innvirkning på spantets evne til å motstå sjøtrykket, selv om kravet til understøttelse i dekk er relativt beskjedent for denne belastningen. For en hjelke med knereider er det funnet at spantets kapasitet blir redusert med ca 12% i forhold til kapasiteten med ukappet dekkshjelke. Dersom hjelken ikke har knereider, blir kapasitetsreduksjonen på 25% i forhold til opprinnelig styrke. For mer ekstreme sjøtilstander vil kapasitetsreduksjonen fort bli større fordi all tilleggslast må tas av dekket.»

For å hensynta overføring av krefter til nabospant har de sakkyndige gjennomført en tredimensjonal analyse ved å utvide modellen med flere spant og inkludere huden. Resultatene viser etter de sakkyndiges oppfatning at dekkshjelkene kan ha en viss evne til å omfordele krefter fra sviktende dekkshjelker. Av rapporten siteres:

«Begynnende overbelastning av laskeskjøtene i dekkshjelker i maskinrommet skjer på et lastnivå som svarer til 50% (0.6 sek.) av kapasiteten for et plant midtspant, som beregnet over. Ved et lastnivå på ~ 85% (1.0 sek.) har dekkshjelkene i maskinrommet brutt sammen og ved et



Figur: 7.10 Deformasjoner og kapasitetsutnyttelse av skroget etter 0,6, 1 og 1,45 sek.

lastnivå på 120% (1.45 sek.) har skroget brutt fullstendig sammen. Selv om lasta her er økt til 120% i den dynamiske analysen, betyr ikke dette at skroget vil tåle en så stor last.»

De sakkyndige konkluderer med at kapasiteten til et midtspant med laskeskjøtt dekkshjelke ligger «på 50-85% av kapasiteten til midtspant med ukappet dekkshjelke».

Til sist er det simulert hvordan skrogkonstruksjonen bryter sammen og tidsforløpet for dette dersom skroget utsettes for ekstreme krefter. De sakkyndige har for det videre benyttet væskeslag som eksempel på ekstreme krefter. Av rapporten siteres:

«Den numeriske analysen viser at det er mulig at skroget kan bryte sammen på grunn av væskeslag. Allerede etter 0.02 sekunder blir laskeskjøtte bjelker overbelastet (her er deformasjonene betydelig oppskalerte). Etter 0.4 sekunder har alle laskeskjøtte bjelker i maskinrommet brukket. I denne tilstand har skroget neppe stor nok restkapasitet til å overleve påfølgende bølger, selv om det kanskje har overlevd selve væskeslaget.»

Videre siteres fra rapporten:

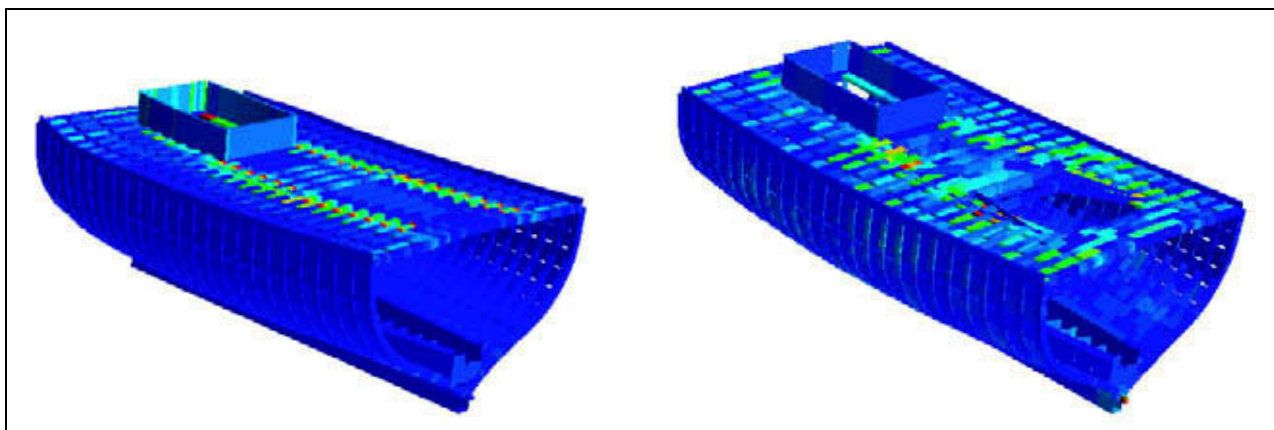
«Dersom en bølge, som kommer inn på tvers av skipet, bryter eller er nær ved å bryte i det den treffer skutesida, kan store krefter oppstå høyt oppe på skutesida. Rekken har betydelig styrke, slik at eventuelle bølgeslagskrefter som kommer inn over dekkshjelke, i stor grad vil føres inn i dekkshjelkene.

[...]

Ekstremt kan en imidlertid her tenke seg at bølgen, idet den bryter, kommer inn med gruppehastigheten som er 10 m/s. I så fall får en et trykk som tilsvarer 7 m vannsøyle. Praktisk talt hele kraften vil mates direkte i dekkshjelkene. Dette kan gi en kraft på ca. 40 kN på en enkelt dekkshjelke. En sjøtilstand med signifikant bølgehøyde på 5m, vil ha mest sannsynlig største bølgehøyde være i størrelsesorden 10 m.»

Jørgen Amdahl og Kjell Arne Malo konkluderer med at «[e]n ukappet bjelke er i stand til å ta en slik kraft, men en laskeskjøtt bjelke, slik som over motorrom og lasterom, vil kunne knekke».

De sakkyndige presiserer i sin oppsummering at «det vært nødvendig å innføre forenklinger i modelleringen av skroget og gjøre forutsetninger med hensyn til konstruktiv virkemåte. Det er der-



Figur: 7.11 Respons på væskeslag – deformasjoner og utnyttelse etter 0,020 sek. og 0,40 sek.

for ikke mulig å kvantifisere nøyaktig hva skrogets styrke er med hensyn til alle vesentlige belastninger. Det er imidlertid ingen tvil om at skipet på grunn av at dekkssbjelker har vært kappet og laskeskjøtt har redusert kapasitet med hensyn på: Symmetrisk, ekstremt sjøtrykk på skutesida.

Ensidig trykkbelastning som følge av for eksempel brytende bølge mot skutesida.

[...]

Den reduserte kapasiteten gjør det mer sannsynlig at Utvik Senior kan ha havarert som følge av overbelastning under ekstreme bølgelaster enn om det hadde hatt ukappede bjelker. Hvor stor denne sannsynligheten er, er det vanskelig å kvantifisere og avhenger sterkt av hvilke kompenserende tiltak som har blitt benyttet.»

7.3.3 Vurdering av vrakdeler

Professorene Amdahl og Malo har foretatt en vurdering av vrakdelene for om mulig å kunne si noe om hvordan sammenbruddet av skrogkonstruksjonen kan ha skjedd. Observasjonene og vurderingene er basert på bildene av vrakrestene (hovedsakelig vrakdelen som drev i land på Netøya), befaring på Kaarbøverkstedet, videoopptakene, opplysninger fra utlevert avisartikler og vitneutsagn.



Figur: 7.12 Bilde av vrakdelen på Netøya.

Kilde: Foto: Statsarkivet i Tromsø

7.3.3.1 Vrakdelen på Netøya

Vrakdelen på figur 7.12 ble observert første gang 18. februar i fjæra ved Netøya. Dette er den største delen av skroget som ble funnet etter forliset.

Fra rapporten siteres:

«Bildet viser brudd i dekkssbjelkene fra ca midt i motorrom til midt i bakre lugar. Det ses at bruddflatene på oversiden av bjelkene er betydelig lengre enn på undersiden. Bruddanviser for de to bakerste av de lange bjelkene har vært en planke påsatt på siden av bjelkene. Bildene av dekkssbjelkene gir indikasjoner på at



Figur: 7.13 Viser noen av dekkssbjelkene til «Utvik Senior».

Kilde: Foto: Statsarkivet i Tromsø



Figur: 7.14 Brudd i dekkbjelker over motorrom.

Kilde: Foto: Statsarkivet i Tromsø

det har vært strekkspenninger på bjelkenes overside og trykkspenninger på dekkbjelkenes underside. I trebjelker med bøyebrudd vil de mest langfibrige bruddene opptre på strekksiden mens trykkbruddene er mer konsentrerte. Til høyre ses et klassisk momentbrudd i en bjelke. Trykkside underst.»

Ovenfor vises brudd i dekkbjelker over motorrom, jf. figur 7.14. Det ses også brudd i kappede bjelker som har vært laskeskjøtt. Bildet til høyre

er et utsnitt som viser forstørrelse av bruddsonene. I følge de sakkyndige kan det på dette bildet «ses tydelig at skjøten i de kappede bjelkene har blitt åpnet pga for stor momentbelastning».

Bildet nedenfor viser bakre del av skuteside og dekk på styrbord side; jf. figur 7.15. I følge de sakkyndige ser det «ut som om skutesiden har blitt slitt løs fra dekket» samt at «[B]ruddflatene i dekkbjelkene her har ikke noen trykksoner, dette ser nærmest ut som rene strekkbrudd».



Figur: 7.15 Skader i skuteside og dekk akterut.

Kilde: Foto: Statsarkivet i Tromsø

7.3.3.2 Del av hoveddekket akterut

Bildet til høyre viser en del av hoveddekket akterut, jf. figur 7.16. I følge de sakkyndige viser bildet at «bjelkene har langfibrige strekkbrudd. Ser ut som om hele delen har blitt løst ut fra skutesiden og frigjort ved skutesiden. Legg merke til hullet for rorpinnen. Ser ut som om rorpinnen har fulgt dekket siden bjelken foran (som berøres av personen på bildet) ikke er brutt fullstendig av.»

7.3.3.3 Motorfundament og bakre del av kjø

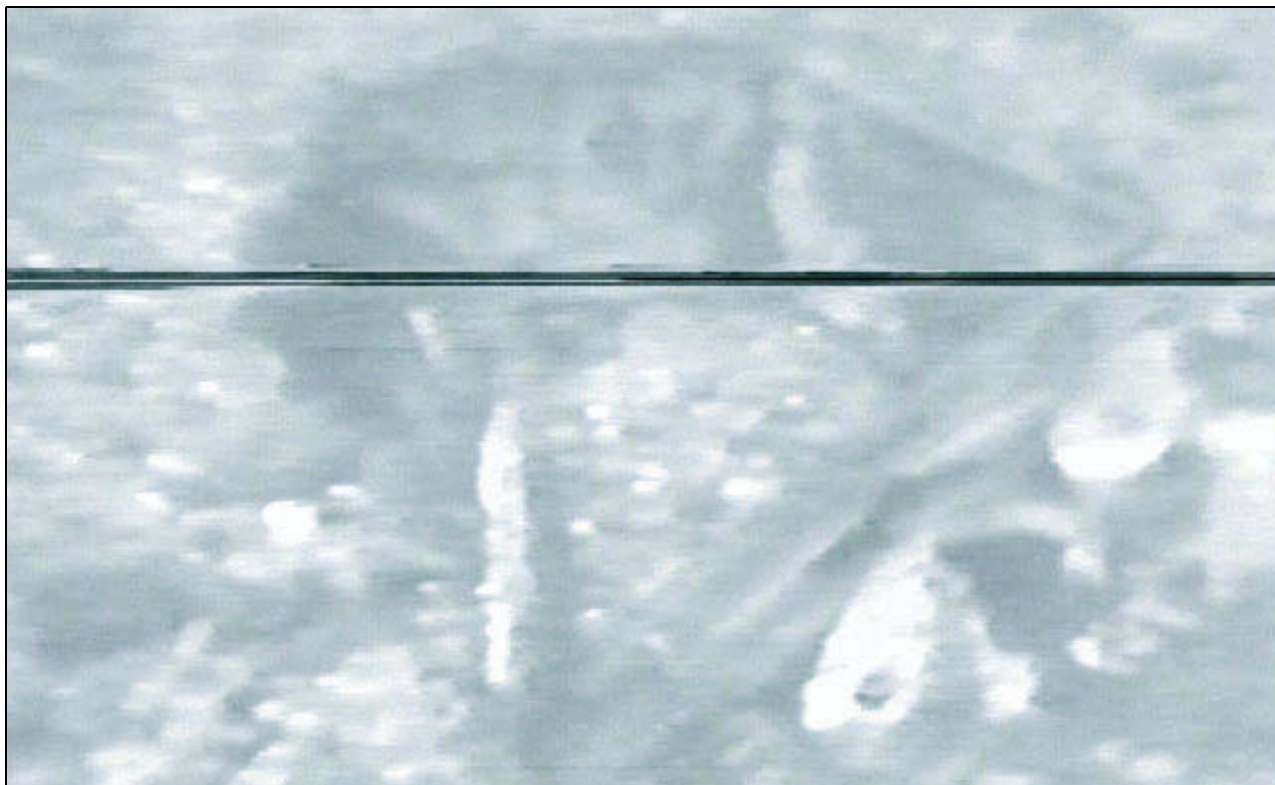
Når det gjelder motor, motorfundament og bakre del av kjø (fra skottet mellom maskinrom og lasterom) uttaler professorene Amdahl og Malo at «denne delen av skroget [er] mye stivere enn resten av skroget slik at det er sannsynlig at denne delen har oppført seg som et stivt legeme uansett skadeårsak. Denne delene har blitt skilt fra resten av skroget ved overgangen mellom bunnstokker og spant og ett brudd i kjølen, mest trolig rett foran skottet mellom maskinrom og las-



Figur: 7.16 Bilde av del av dekk akterut.

Kilde: Foto: Dagbladet, Kjell Fjærtøft.

terom der hvor det (nye) motorfundamentet ble avsluttet. Mest trolig har det fulgt med atskillig mere treverk enn det som kan observeres av hevet motor nå, blant annet vil vi tro at alle hudplankene, stubbing, og spant opp til og med bunnstokkene har fulgt motordelen.»



Figur: 7.17 Inntrykking på styrbord side av lukekarmen.

Kilde: Foto: Bilde fra Bennex-video

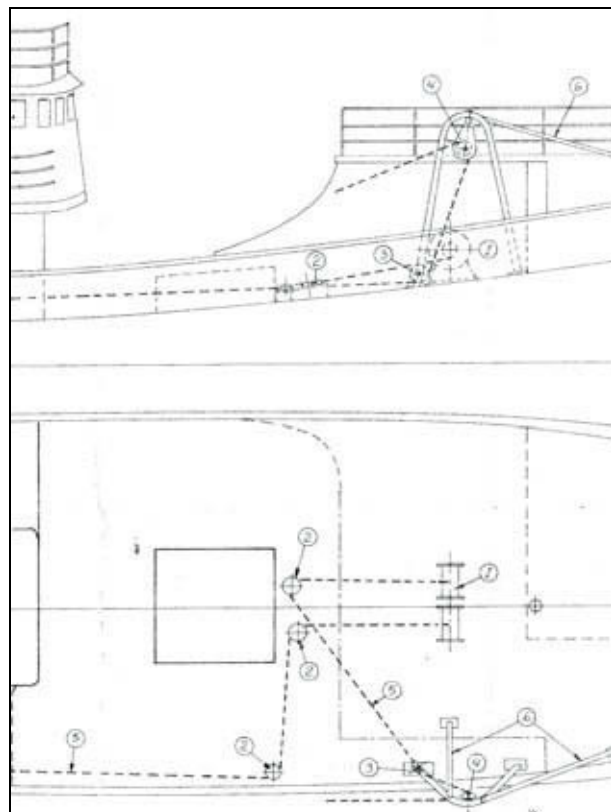
7.3.3.4 Lukekarm

Lukekarmen ble lokalisert og videofilmet under Bennex-søket i 1979. Videofilmen er gjort tilgjengelig for de sakkyndige.

Fra notat vedlagt rapporten siteres:

«Hvis taljene ligger i forkant av lukekarmen (ren gjetning), så er lukekarmen inntrykket på SB side, mest i bakkant. Hjørnet i bakkant (på SB side ?) er stukket sammen, tyder på at eventuell stukningskraft ikke har vært normalt på SB sidekant av lukeåpningen, men har hatt retning bakover, eller, fastholdingen av lukekarmen har vært svært forskjellig i forkant og i bakkant. Den runde formen på inntrykningen samt den betydelige konsentrasjonen av deformasjon mot bakre hjørne (SB side ?) kan være muliggjort av at eventuell gjenstand som har forårsaket skaden har beveget seg med retning akterut, eller, at dekkssbjelkene i bakre ende har forskjøvet seg inn mot lukekarmen mest i bakkant. Fremre kant har fått knekning og BB sidekant (?) er uskadet slik at det antas kraftpåvirkningen har hatt en ikke ubetydelig komponent virkende som trykk normalt skipets lengdeakse. Inntrykningen er anslagsvis på vel 15 % av lukeåpningen (kortsiden).»

De sakkyndige har ved hjelp av plastisk teori gjort en overslagsberegning på den kraften som skal til for å påføre lukekarmen den observerte inntrykningen. Dersom det antas at den største deformasjonen skjer ca. 1/3 lengde fra akter kant av lukekarmen, har de beregnet motstanden mot inn-

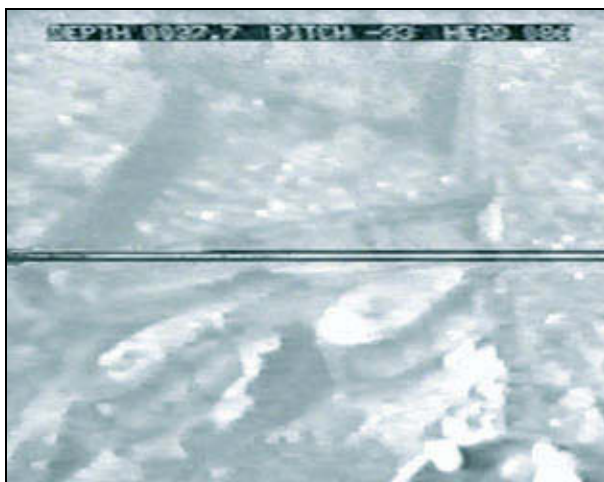


Figur: 7.18 Tegning av trållarrangement, utsnitt.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

trykking til ca. 100 kN eller ca 10 tonn. Dette er for såvidt en betydelig kraft, til sammenligning er kraften som tilsvarer flytning i en dekkssbjelke ($\sigma_y = 30 \text{ MPa}$) ca. 90 kN.

Fra notat vedlagt rapporten siteres videre:



Figur: 7.19 Trållblokkarrangement.

Kilde: Foto: Bilde fra Bennex-video, Undersøkelleskommisjonen

«Av flere årsaker er det lite sannsynlig at denne kraften har blitt påført av en dekkshjelke alene. For det første vil en enkel konsentrert kraft fra en dekkshjelke ført til lokal plastisk deformasjon av stålplaten nedenfor L-profilene. For det andre er dekkshjelkene boltet sammen med dekksp plankene, slik at de virker som et integrert konstruksjon. Dersom skaden på lukekarmen skyldes deformasjon av dekket, er den derfor mest forenlig med at dekket bestående av bjelker, planker og kravell har blitt brukket inn mot lukekarmen slik at en har fått kontakt over en betydelig flate, feks, ved at båten har blitt utsatt for et horisontalt bøyemoment med trykk på styrbord side og strekk på babord side. Når dette har skjedd; dvs. om det var initierende hendelse eller om det kom sent i sammenbruddsprossesen, er det ikke mulig å anslå.

En kan også tenke seg at dekket er blitt presset inn mot lukekarmen som følge av kollisjon mot et annet fartøyt. Støt-punktet kunne feks. være nær dekkshjelke.»

Av tegning av trållarrangement til Utvik Senior fremgår at trållblokkene var festet i forkant av lukekarmen, jf. figur 7.18. Kommisjonen vil bemerke at selv om videofilmen er av noe varierende kvalitet, kan man tydelig se trållblokkene i forkant av lukekarmen, jf. figur 7.19. Ut fra dette kan det fastslås at inntrykkningen av lukekarmen er på styrbord side.

7.3.3.5 Styrhusfront

Styrhusfronten ble lokalisert og videofilmet under Bennex-søket i 1979. Den ble også lokalisert og



Figur: 7.20 Babord del av styrhusfronten.

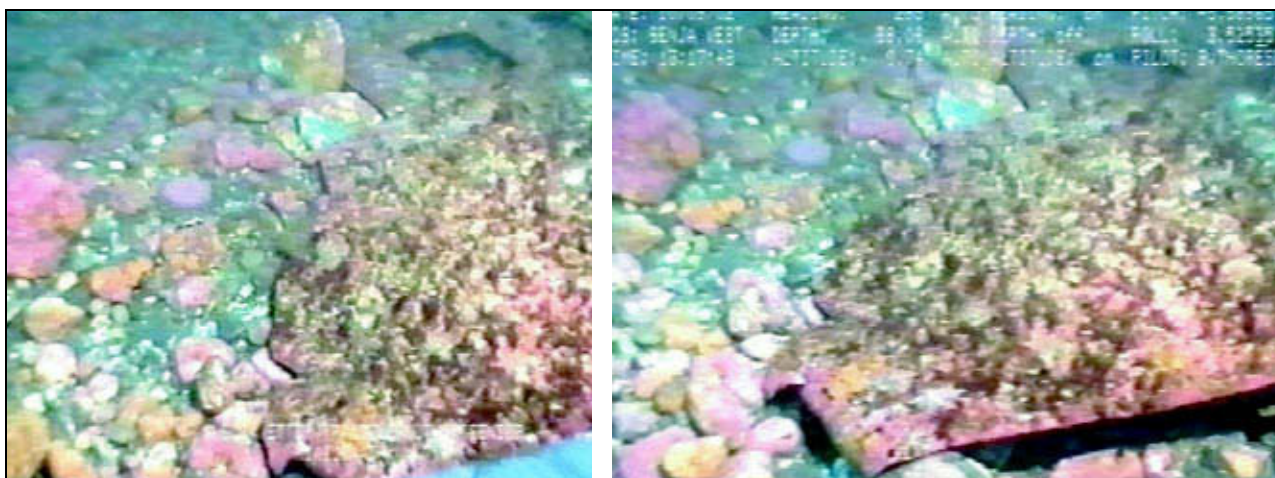
Kilde: Undersøkelseskommisjonen

videofilmet under kommisjonens søk med KNM «Tyr» i 2002 og 2003.

Av de sakkyndiges rapport siteres:

«Styrhusfronten har en lang revne på skrå noe til styrbord side. En slik revne kan skyldes store aksialspenninger forårsaket av krefter som virker omtrentlig normalt på bruddsonen. Dette kan være forenlig med at dekkshuset, som er festet både til dekket og til rekkene, har blitt utsatt for strekk-krefter forårsaket for eksempel av bøyning av dekket eller at skipsidene på et eller annet tidspunkt har blitt presset fra hverandre.»

Kommisjonens har vurdert videobilder av styrhusfronten etter søk med KNM Tyr. På bildene over går det frem at bruddflatene på den avrevne styrhusfronten er bøyd nedover mot bunnen. Videre at en gjenværende profil i nedkant av styrhusfronten er bøyd ned over mot havbunnen.



Figur: 7.21 Styrhusfrontens bruddprofil

Kilde: Undersøkelseskommisjonen

7.3.4 Oppsummering av vurdering av vrakdeler

I følge de sakkyndige Amdahl og Malo indikerer dekkssbjelkene på den store vrakdelen følgende sammenbruddsforløp:

«[E]nten er fremre del av dekket på den store vrakdelen blitt presset oppover og har blitt brutt i stykker på grunn av overskridelse av bjelkenes og bjelkeskjøtenes momentkapasitet, eller så har understøttelsen av dekket på babord side forsvunnet ved at skutesiden har blitt knekt, inn eller ut, med overskridelse av dekkets momentkapasitet som en konsekvens (bøyning nedover med strekk på oversiden).

For disse betraktningene, spesielt førstnevnte, har de vertikale støttene i lasterom og maskinrom stor betydning.»

Videre uttales at bildene av vrakdelen på Netøya «viser med noe sikkerhet at akterut på båten har det oppstått strekk-krefter når den store delen av dekket har blitt slitt løs. Dette vil antagelig ha medført at øvre del av skutesiden har blitt slitt løs fra akterstevnen. Deformasjon av rorpinnen bakover tyder på at akterdekket før eller siden har blitt presset bakover.»

Bildene av denne vrakdelen viser også at «det er mulig at skutesiden har blitt presset inn midtskips. Bruddet her kan ha oppstått ved at spannene har overskredet sin momentkapasitet samtidig med at dekket ikke har hatt stor nok evne til å motstå kreftene som har oppstått og/eller å omfordele kreftene til andre deler av konstruksjonen. Skipsdekkets evne til å tåle denne belastningen har sannsynligvis vært begrenset av at dekkets momentkapasitet (samlet momentkapasitet av dekksplankene mellom skutesiden og åpningene i dekket), og av dekkssbjelkenes og laskeskjøtenes evne til å motstå samtidig trykk-krefter og moment.

En annen mulig tolkning av er at styrbord side av forskipet har blitt presset ut til styrbord side slik at den over nevnte bøyning i dekket har oppstått på denne måten.»

Når det gjelder området rundt bakre lugar (bak trappegangen) uttaler de sakkyndige at «i området rundt bakre lugar (bak trappegangen) har det trolig vært heldekkende plankedekk i hele skipets bredde. Samtidig er det her kort avstand ned til et forholdsvis flatt parti i skipets bunn før en kommer inn til bunnstokkene. Dette området har derfor hatt en stor styrke mot inntrykning av skutesiden. Hvis vi nå ser på skipsdekket som en

lang bjelke eller en vektstang, ville dette området rundt bakre lugar virke som «vågmat» for vektstanga og skipssiden vil kunne rotere om en vertikal akse omtrentlig om dette området. Hvis skutesiden midtskips da gikk innover, vil skutesiden helt akterut bli trukket utover. Dette kan forklare hvorfor vi ser strekkbrudd helt bakerst på båten og at en stor del av dekket bak rorpinnen er blitt trukket løs fra skutesidene. Denne antagelsen synes også å bli støttet av det faktum at bruddsonene i skutesiden har flyttet seg fra slaget midtskips til bunnstokkene akterut.»

For øvrig har de sakkyndige gitt uttrykk for at «[d]et må innses at antagelig er det ikke funnet vrakrester som kan gi noen betydelig informasjon om initierende skadeårsak. De deler som ligger nærmest til dette anses å være lukekarm og trålbakk-dekket. Inntrykningen av lukekarmen kan imidlertid også være en følgeskade av sammenbruddet eller at den er blitt truffet av en tyngre gjenstand under forliset eller på havbunnen. Trålbakk-dekket har en bergingshistorie som i seg selv kan ha gitt skadene.

Skadene på de andre vrakrestene er mest sannsynlig kommet som følgeskader av at båtens styrke har blitt betydelig overskredet.»

7.3.5 Gjennomgang og vurdering av Amdahl og Malos sakkyndige rapport

Professorene Preben Terndrup Pedersen og Jørgen Juncher Jensen har etter oppdrag fra kommisjonen foretatt en gjennomgang av de sakkyndige Amdahl og Malos vurderinger (i det etterfølgende vist til som Ref [1]) av «Utvik Seniors» styrkemesige tilstand ved tidspunktet for forliset og de forutsetninger som er lagt til grunn for disse, herunder vurderinger av båtens styrke i kritiske punkter (eks dekk, dekkssbjelker, spant). Fra Pedersen og Jensens rapport siteres:

«Kapitel 2: 'Bærekonstruksjon og konstruktive forhold' giver en god beskrivelse af skibets strukturelle opbygning ud fra de oplysninger, som er stillet til rådighed. Et usikkert punkt er betydningen af 'se brev, punkt b' på tegningen af midtskibssektionen, fordi samlingen mellem spanter og dæksbjælker er af afgørende betydning for skibets tværskibsstyrke og fordi knæ mellem disse elementer tilsyneladende mangler på de fundne vragedele.

Kapitel 3: 'Tiltak som kan ha påvirket bærekonstruksjonen'. Placeringen og fastgørelsen af støtter i last- og maskinrum er behæftet med nogen usikkerhed. Dette har som nævnt i Ref [1] en betydning for styrken, spesielt når disse

støtter belastes i træk. Der er her anvendt den måske usikre antagelse, at støtterne kan optage træk. (På side 10 skal enheden på span-teafstand være m og ikke mm).

Kapitel 4: 'Beregning av typisk styrke av komponenter'. Symbolet $\bar{u}$ i Tabel 1 betegner den relative fugtighed af træet i procent. Dette bør nævnes.»

Vores konklusion er, at Ref [1] giver en så retvisende beskrivelse af Utvik Seniors styrkemæssige forhold på ulykkestidspunktet, som det er muligt ud fra de eksisterende, kendte oplysninger.»

Videre har de gennemgått og vurdert rapportens vurderinger av hvilke krefter (størrelse/retning) som vil kunne medføre sammenbrudd av fartøyet's konstruksjon, hvordan sammenbruddet forløper og tidsforløpet for dette. Fra rapporten siteres:

«Kapitel 5: 'Ekstreme sjøtilstander, styrkeanalyser' giver en rimelig vurdering af størrelsen på de kræfter, som kan forventes i de søtilstande, som er analyseret.

Kapitel 6: 'Bruddformer og mulige bruddforløp av skrog' giver en klar beskrivelse af de brudformer, som er synlige på billederne af vragresterne. Konklusionen vedrørende træk- og trykzoner i spanter og dæksbjælker er velargumenteret.

Kapitel 7: 'Vurdering av årsaker til sammenbrudd' giver en samlet vurdering af sandsynligheden for forskjellige årsager til skibets strukturelle kollaps. Denne vurdering er selvfølgelig noget usikker som følge af de ret sparsomme data til rådighed.

Konklusionen i kapitel 8: Oppsummering og avslutning' giver en retvisende, samlende konklusion på de analyser og vurderinger, der er foretaget i Ref [1].»

Når det gjelder Amdahls og Malos beregninger, basert på løsningsmetoder, inngående data og rammebetingelser har Pedersen og Jensen bemærket følgende:

«Beregningerne beskrevet i Ref [1] dækker mandatet på udmærket vis. De benyttede strukturelle modeller inklusive anvendte materialeparametre, randbetingelser og belastninger er baseret på rimelige ingeniørmæssige skøn. Overslagsberegninger utført i forbindelse med nærværende vurdering har ikke afveget væsentligt fra resultaterne givet i Ref [1]. Vi har i vores vurdering af Ref [1] heller ikke kunnet påpege analysemodeller, som ville kunne føre til bedre nøjagtighed eller andre svigtmekanismer under brug af de data, som har været til rådighed for Ref [1].»

Kapittel 8

Kartlegging av fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område

8.1 Innledning

Undersøkelseskommisjonen har sett det som en viktig å innhente en så vidt fullstendig oversikt som mulig over hvilke fartøy og fly som kan ha befunnet seg i området, for å avklare om det kan være gjort observasjoner som kunne bidra til å avklare årsaken til «Utvik Seniors» forlis.

I dette arbeidet er det innhentet dokumentasjon i ulike tilgjengelige arkiver. Ut over dette har kommisjonen mottatt forklaring fra en rekke vitner.

Ut fra vitneforklaringer fremkommer at det generelt var stor skipstrafikk i området. Foruten fiskebåter passerte både sivil og militær skipsfart havområdet utenfor Senja både i nordlig og sydlig retning, fra territorialgrensen (4 nautiske mil) og utover.

Nedenfor redegjøres for kommisjonens henvendelser til Forsvaret, den lokale fiskeflåten og øvrige fiskefartøy, losvesen, havnemyndigheter, fiskerimyndigheter, presse, utenlandske myndigheter og NATO.

8.2 Innhenting av opplysninger fra Forsvaret

Havområdene utenfor Nord-Norge hadde betydelig nasjonal militær aktivitet og en rekke militære installasjoner, og var også arena for militær øvelsesaktivitet for styrker fra Norge og andre NATO-land. For å oppnå en oversikt over hvilke opplysninger Forsvaret eventuelt vil kunne bidra med har kommisjonen funnet det nødvendig å innhente en oversikt over Forsvarets organisasjon og installasjoner på tidspunktet for ulykken.

Kommisjonen har hatt omfattende kontakt med Forsvaret for å avklare om det skulle foreligge relevante opplysninger i Forsvarets arkiver

eller hos personell som tjenestegjorde i Forsvaret på tidspunktet for forliset.

Av de opplysninger som er innhentet gjennom vitneavhør og dokumentasjon, fremkommer at Forsvaret iverksatte undersøkelser i sin egen organisasjon kort tid etter forliset. Av logg fra Senja politikammer fremgår at forespørsler ble rettet både til Forsvarskommando Nord-Norge og Harstad Sjøforsvarsdistrikt. Forsvaret mottok også forespørsler fra den tidligere kommisjon, etter at denne ble oppnevnt.¹

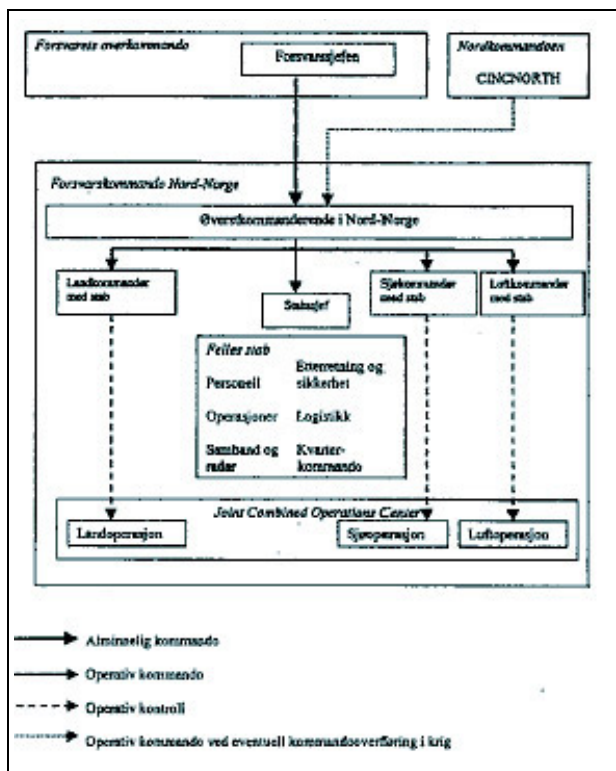
8.2.1 Forsvarskommando Nord-Norge (FKN)

Forsvarskommando Nord-Norge var i 1978 ledet av Øverstkommanderende for Nord-Norge (ØKN). I henhold til instruks var ØKN ansvarlig for å sørge for overvåking og varsling i og omkring eget kommandodistrikt til lands, til sjøs og i luften. Overvåkingen av norsk sjøområde innenfor ØKNs ansvarsområde fremgår i vedlagte direktiv fra ØKN.² Av direktivet fremgår at dette oppdrag til dels ble utøvd direkte fra FKN ved bruk av marinefartøyer (KNM) og kystvaktfartøyer (K/V), fly og kystradar og til dels av sjøforsvarsdistriktene med de midler de disponerte, samt andre ledd, sivile og militære. Overvåkingen av norsk sjøområde i Nord-Norge ble ledet via Kommandøren for sjøstridskreftene i Nord-Norge og dennes sjøoperasjonssenter.

FKN var organisert med fellesoperasjonsrom, sjøoperasjonsrom, luftoperasjonsrom og landoperasjonsrom samt felles etterretningsrom. Sjøoperasjonsrom, luftoperasjonsrom og landoperasjonsrom meldte videre innen FKN til fellesoperasjonsrom og felles etterretningsrom.

¹ Olav Aune og Emil Aall Dahle forklaringer for kommisjonen henholdsvis 16. og 17. mars 2004, se vedlegg 1.5.

² Øverstkommanderende for Nord-Norges direktiv for overvåking av norsk sjøområde i fredstid, se vedlegg 7.1.



Figur: 8.1 Forsvarskommando Nord-Norge (FKN) i 1978.

Kilde: Forsvarets overkommando/ Forsvarsstaben

8.2.2 Sjøoperasjonssenteret

Sjøoperasjonssenteret (Sjøops) lå på Reitan og var i 1978 ledet av Kommandøren for sjøstridskreftene i Nord-Norge. Fly, marine- og kystvaktfartøylene og kystradarkjeden ble ledet fra hovedkvarteret på Reitan for overvåking av norsk sjøområde og tilstøtende område. Sjøforsvarsdistriktene var samtidig pålagt å etablere og koordinere drift av overvåkings- og rapporteringstjenesten for norsk sjøområde innen sine respektive distrikt, med prioritet til norsk indre farvann. Inn til Sjøoperasjonssenteret kom signalene fra kystradarkjeden samt meldinger fra sjøforsvarsdistriktene, kystvakten og fartøyer.

Sjef ved Sjøoperasjonssenteret i 1978, daværende kommandørkaptein Ole Kristian Thomesen, har den 21. mai 2003 opplyst til kommisjonen at trafikk utenfor Nord-Norge ble registrert gjennom luftovervåking, hovedsaklig ved bruk av Orionfly fra Andøya, tidvis også ved bruk av jagerfly, Sea King eller Twin Otter. Videre ble trafikken registrert ved hjelp av kystradarer – som overførte radarbildet direkte til Sjøoperasjonssenteret – samt kystvakt, bruksvakt og marine. Disse hadde stående ordre om identifikasjon og rapportering av

østblokktrafikk. Meldinger fra Orionfly samt britiske og amerikanske havovervåkingsfly ble sendt til MAOC (Maritime Air Operation Centre) som hadde operasjonsrom på Reitan. Herfra ble de formidlet til Sjøoperasjonssenteret, Felles etterretningsrom (FERO) og FO/E, MAOC i Petrieve i Skottland og MAOC ved den amerikanske base i Keflavik. Det var videre samarbeid med losvesenet på Tranøy, Lødingen, Honningsvåg og kystverket ved bl.a. fyrtjenesen. Forsvaret fikk tidvis melding fra Widerøefly om ubåtobservasjoner. Sjøforsvarsdistriktene sendte melding om observasjoner rutinemessig. Meldingene var ikke vedlagt logg fra radarobservasjoner. De meldinger som hadde etterretningsmessig betydning ble oversendt Felles etterretningsrom (FERO). Dette gjaldt meldinger om fartøy fra andre nasjoner, både allierte og østblokkland. Kystvaktfartøylene sendte rutinemessig melding to ganger pr. døgn til Sjøoperasjonssenteret. Kontakten forøvrig med kystvakt og bruksvakt ble ivaretatt av kystvaktsoffiserene ved Sjøoperasjonssenteret.³

Forsvaret har gitt uttrykk for at fartøyer i ordinær seilas langs kysten i stor grad ble oppdaget av første radar i sør/nord og fulgt til siste radar i nord/sør.⁴

Skipstrafikken utenfor Senja ble registrert av to kystradarstasjoner – Langenes nord på Langøya og Hillesøy på Sommarøy.⁵

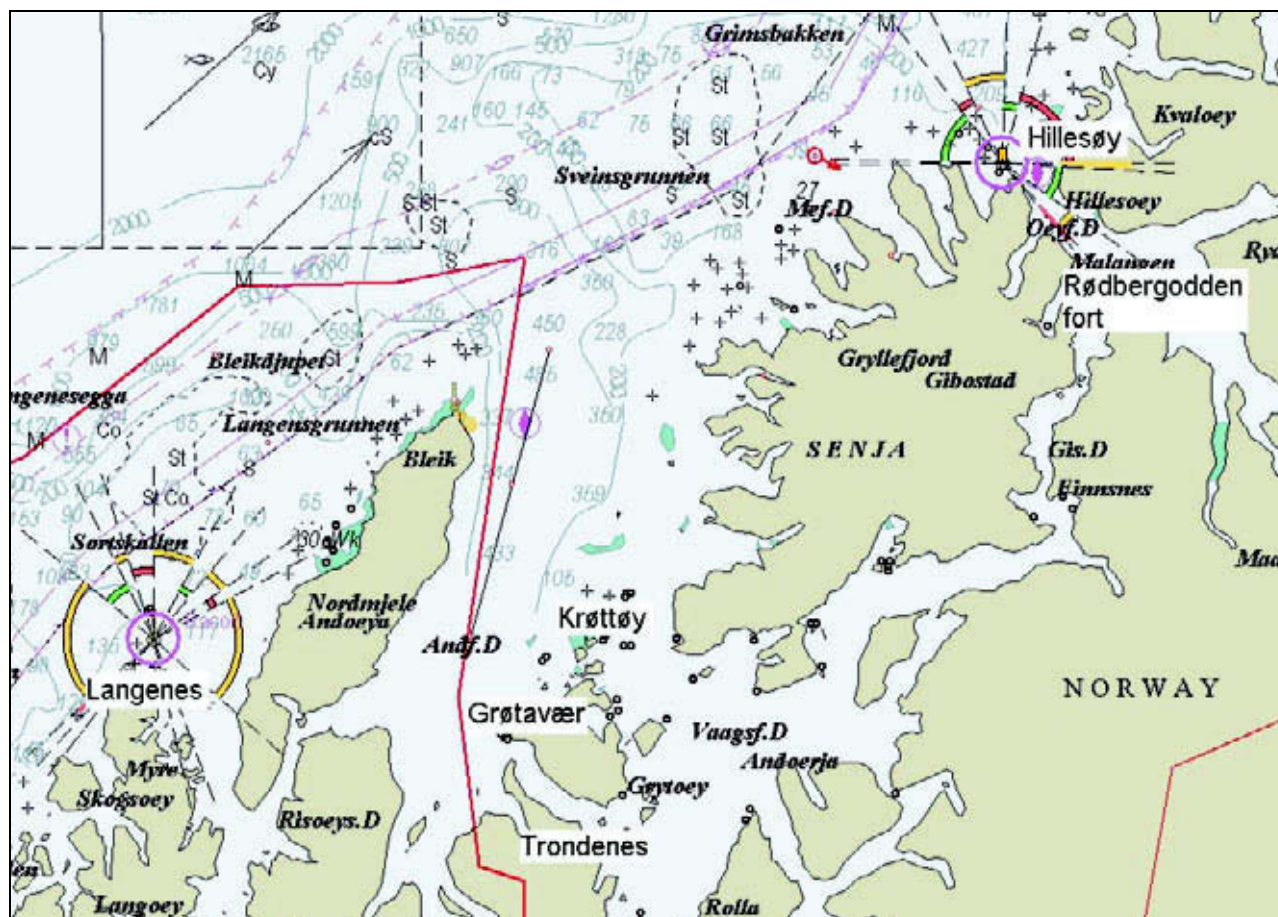
Kystradarene hadde som hovedhensikt å overvåke og kontrollere skipstrafikk langs kysten fra området rundt territorialgrensen (4 nautiske mil) og noe utover. Generelt hadde kystradarkjeden den gangen en rekkevidde på 64 nm nominelt, dog avhengig av vær- og atmosfæriske forhold. Etter det kommisjonen har fått opplyst var radardekningen fra Hillesøy og Langenes tilfredsstillende i området utenfor Senja fra omkring 4 nautiske mil og noe utover. Radardekningen nærmere land (innenfor 4 nautiske mil) fra disse to stasjonene var mer begrenset. Radaren på Langenes hadde under normale forhold ingen til liten dekning i det område hvor «Utvik Senior» forliste. Radardekningen fra Hillesøy hadde begrensninger fra Kjølvå og innover på grunn av fjellformasjonene.⁶

³ Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

⁴ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003.

⁵ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 8. november 2002.

⁶ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003; brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 20. januar 2004.



Figur: 8.2 Kart over området med oversikt over fort og radarstasjoner samt forlisområdet.

Kilde: Forsvarets overkommando/ Forsvarsstaben

Forsvaret har opplyst at det i tillegg til radaroperatørene ved Sjøoperasjonssenteret, var bemanning på døgnbasis med menige mannskaper ute ved kystradarene. Disse fungerte som en back-up dersom linken mellom radarene og Sjøoperasjonssenteret ble brutt. Da tok operatørene ute ved radarene over, og rapporterte manuelt inn til plottet ved Sjøoperasjonssenteret. Sjøoperasjonssenteret og sjøforsvarsdistriktene mottok også innrapportering fra sivilbefolkningen på land eller på sjøen samt fiskeflåten.⁷

8.2.2.1 Radarovervåkingen ved Sjøoperasjonssenteret

Daværende sjøkommandør ved FKN, Robert Helseth, har den 18. mars 2004 forklart at han i 1976/77 tok initiativ til at radarovervåkingen ble flyttet

fra kystradarstasjonene til Reitan. Dette hadde sin bakgrunn i at overvåkingen fra radaroperatørene tidligere hadde vært tilfeldig, og at det på enkelte steder kun hadde blitt meldt om ca 30 % av de observasjonene som ble gjort. Åtte radarskjermer ble opprettet på Reitan. Disse var plassert på strekningen fra Træna til Vardø. Etter at radarovervåkingen ble overtatt av Sjøobs på Reitan, fungerte denne tilfredsstillende, dog slik at den nok fortsatt var avhengig av den person som betjente radaren til enhver tid. Han har forklart at alle fartøy ble registrert og plottet i plotterrommet med fettstift. Det var ikke opp til den enkelte menige om et fartøy skulle registreres.⁸

Tore Johannes Lysfjord, som på tidspunktet for forliset var radaroffiser ved Sjøoperasjonssenteret, har den 21. mai 2003 forklart at det var 5 lag med menige som gikk i turnus ved radarene. Hvert av lagene, som besto av 6 personer, hadde

⁷ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 8. november 2002.

⁸ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

en lagleder. Lagleder overvåket og fordelte arbeidsoppgavene blant de menige i laget. Radarrommet var utstyrt med 8 radarskjermer som vanligvis ble betjent av to radaroperatører av gangen. Radaroperatørene loggførte radarobservasjonene og meldte disse til plotterrommet, som plottet observasjonene med fettstift på et tavlekart. De fartøy som ble loggført og plottet var i det vesentlige fartøy (ubåter og overflatefartøy) fra østblokkland eller ukjente fartøy. Fiskefartøy ble ikke loggført. Han trodde heller ikke at kjente norske marinefartøy eller kjente allierte fartøy ble loggført. Identifikasjon skjedde ofte gjennom IFF⁹ som viste seg som en kode på radaren.

Vaktsjefen, som på sin vakt hadde ansvaret for hele KOMSJØNORD, hadde kontor på et operasjonsrom som hadde full oversikt over plotterrommet. På kontoret hadde han også en radarmonitor hvor han enkeltvis kunne ta inn samtlige av de radarmeldinger som fremkom på radarrommet. Han mottok jevnlig signaler fra sambandsavdelingen. Dersom noen av disse skulle plottes ble dette meddelt plotterrommet. Vaktsjefen gjorde tjeneste etter arbeidstidens slutt og frem til arbeidstidens begynnelse neste morgen. Vakttjenesten skjedde som hvilende vakt, men på grunn av arbeidsbelastningen var det sjelden vakthavende fikk anledning til å sove.¹⁰

Kjetil Mellemstuen avtjente førstegangstjeneste ved Sjøoperasjonssenteret som radarplotter i februar 1978. Han har den 19. mai 2003 forklart at observasjonene fra radarene ble rapportert hver halvtime til plotterrommet hvor de ble inntegnet på kart. Signalene ble visket ut på plotterrommet etter hvert som de forsvant. De målte avstand og grad på signalene og beregnet ut fra dette kurs og fart. De var mest interessert i russiske fartøyer. Hvis det var fartøy som hadde en hastighet på mer enn 20 nautiske mil ble dette rapportert til daghavende på dagtid. På kvelden og nattetid plaget de sjelden vakthavende. Plotteleder vurderte i hvert enkelt tilfelle om det var behov for å ta kontakt med vakthavende. Det kom også en del meldinger inn til Sjøoperasjonssenteret fra 333 skvadronen på Andøya (orionfly), fiskerioppsynet, kystvakta og jagerfly. Disse meldingene kom inn som telefaks eller over fjernskrivere, og ble gitt til vakthavende offiser som igjen ga dem til plotteleder. Observasjonene ble nedtegnet og formidlet til alle offiserene på Reitan som hadde interesse av disse.

I enkelte tilfelle førte observasjonene på radarrommene til at det ble sendt ut jagerfly for å identifisere fartøyet. Også sivile båter ble registrert på radaren og loggført. Hvis det var flere fiskebåter som lå sammen på feltet ble disse sirklet inn. Hvis en av båtene brøt ut av sirkelen, ble disse fulgt så lenge de kunne ses på radaren. De fikk daglige meldinger om ubåtobservasjoner gjort av fly eller fartøy. Enkelte av disse ble også observert på radaren, men signalene forsvant som regel fort.

Av de seks som til enhver tid var på skift satt en eller to ved radaren, mens fire stykker satt inne på plotterrommet, en av disse ved sentralbordet. Arbeidet gikk på skift, hvor de som overvåket radarene ble avløst ca hver andre time. Radarene ble overvåket hele tiden. Den eller de som overvåket disse satt på en kontorstol og skjøv seg jevnlig langs med de forskjellige radarene. Hvis det kom flere signaler samtidig, ble de avtegnet med fettstift og nedtegnet fortløpende. Regelen var at de skulle signere i loggbøkene for hver enkelt observasjon som ble foretatt. Dette var likevel en regel som ikke ble fulgt så nøye. Årvåkenheten til de som passet radarene kunne nok være noe mer redusert om kvelden og natten enn om dagen, da det var offiserer til stede. I enkelte tilfelle var det også linkstøy på noen eller samtlige radarer, noe som gjorde det umulig å foreta observasjoner. Vaktskiftene varte fra kl. 08.00 – 16.00, 16.00 – 24.00 og 24.00 – 08.00. Ved avløsning ble det nye vaktlaget satt inn i hva som hadde skjedd i løpet av natten. Orienteringen ble foretatt av hver enkelt ovenfor den som avløste ham.¹¹

Tidligere sjef for Sjøoperasjonssenteret Ole Kristian Thomesen har den 21. mai 2003 opplyst at han mente fartøy på 50 meter eller mer ville blitt loggført på Sjøoperasjonssenteret. Han kunne likevel ikke si med sikkerhet om kjente militære fartøy ble loggført. Uoppmerksomhet hos radaroperatørene eller dårlig vær kunne også ha medført at radarsignaler ikke ble registrert eller loggført.¹²

I brev fra Forsvaret er det opplyst at kystradar og andre radarsett i hovedsak ble betjent av vernepliktig personell. Dyktigheten til operatørene ble i stor grad vunnet ved erfaring og oppfølging av det befal som ledet dem, og det tok noen måneder for en operatør å kunne betjene radarsettene på tilfredsstillende måte. Personell stasjonert ved

⁹ IFF – Identification: Friend or Foe.

¹⁰ Tore J. Lysfjord forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

¹¹ Kjetil Mellemstuen forklaring for undersøkelseskommissjonen 19. mai 2003, se vedlegg 1.3.

¹² Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

kystradarstasjonene ble kun aktivisert for manuell rapportering over telefon når link fra radarstasjonene til Sjøoperasjonssenteret var ute av drift. I tillegg ble det holdt ukentlige øvelser med rapportering over telefon. Disse ble alltid holdt i arbeidstiden og var for opprettholdelse og trening av slik kunnskap.¹³

Kommisjonen har forsøkt å oppnå tilgang til de radardagbøker som ble ført ved den enkelte radar og vaksjefjournalene fra dagene rundt forliset. Disse har ikke vært tilgjengelige.

Forsvarets overkommando har opplyst at radardagboken ut fra retningslinjer skrevet foran i boken skulle lagres i 3 måneder etter bruk.¹⁴ Det er videre opplyst at radardagbøkene og vaksjefjournalene etter all sannsynlighet har blitt makulert ved omlokalisering av Sjøoperasjonssenteret i fjellet høsten 1983.¹⁵

På bakgrunn av mangelen på skriftlig dokumentasjon, har kommisjonen søkt å komme i kontakt med menige og befal som tjenestegjorde i sentrale posisjoner i tidspunktet for forliset. Forsvaret har ikke hatt tilgjengelig vaktlister med oversikt over hvilke menige og offiserer som var på vakt på Sjøoperasjonssenteret på tidspunktet for «Utvik Senior» forlis. Det har videre kun vært mulig å innhente begrenset oversikt over hvilke menige og befal som tjenestegjorde ved Forsvarskommando Nord-Norge på tidspunktet. På bakgrunn av de opplysninger som har vært tilgjengelige, har kommisjonen søkt å få oversikt over personell som var stasjonert på Sjøoperasjonssenteret i tidsrommet rundt forliset av «Utvik Senior». Etter de undersøkelser som er foretatt mener kommisjonen å ha innhentet oversikt over en vesentlig del av det personell som tjenestegjorde på tidspunktet. Videre mener kommisjonen å ha oversikt over det vaktlag som tjenestegjorde fra kl. 16.00 til kl. 24.00 den 17. februar 1978, dog slik at det ikke har vært mulig å fastslå dette med sikkerhet. Enkelte av radaroperatørene har avgitt forklaring for kommisjonen. Opplysninger som er fremkommet om observasjoner er gjengitt under punkt 9.1 og 9.2.

8.2.3 Felles etterretningsrom

Daværende orlogskaptein Jens Rist, som i 1978 hadde stilling som sjef for Felles etterretningsrom (FERO) i FKN med grad orlogskaptein, har forklart at FERO besto av sju personer.¹⁶ Foruten ham, besto avdelingen av to offiserer fra sjøforsvaret, to fra luftforsvaret og to fra hæren. De hadde som oppgave å følge med alt av sovjetisk aktivitet på sjøen, i luften og på land. Til dette benyttet de Orionfly, kystvakt og sjøforsvarets fartøy, fyrstasjoner, grensevakt og fikk også en del opplysninger fra den elektroniske delen av E-tjenesten. I tillegg innhentet de opplysninger fra alle relevante kilder, herunder sivile. De fikk også opplysninger fra NATO gjennom blant annet SINCNORTH og SACLANT. Dersom de mottok opplysninger om observasjoner de anså interessante, anmodet de den operative delen av FKN til å foreta nærmere undersøkelser med de ressurser som var hensiktsmessige. Dette kunne dreie seg om fly, marinebåter, radarer, fyrvoktere mv.

Av Rists forklaring siteres:

«Vitnet husker ulykken, men ikke detaljene om denne. Han husker at de arbeidet for å finne ut om det hadde vært fartøyer i området, uten at de fant opplysninger om dette. Det var FERO som sto ansvarlig for innhenting og samling av opplysninger. Avdelingen sto også ansvarlig for vurdering av de opplysningene som innkom. Det innkom ingen opplysninger fra E-tjenesten som indikerte at det hadde vært ukjent aktivitet i området. Han kan heller ikke huske at det kom meldinger fra SJØOPS som indikerte at fartøy skulle ha passert området.»¹⁷

8.2.4 Norske marinefartøy i området

Norske marinefartøy som kom nord for Rørvik ble automatisk operativt underlagt FKN ved Sjøoperasjonssenteret.¹⁸

Daværende sjøkommandør Helseth har forklart at han etter ulykken innhentet utskrift av loggbøker fra samtlige norske marinefartøy som befant seg i Nord-Norge. Etter at det i pressen i lengre tid ble spekulert i at et norsk marinefartøy kunne vært innblandet ved forliset, innhentet

¹³ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 20. januar 2004.

¹⁴ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003.

¹⁵ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 8. november 2002.

¹⁶ Jens Rist forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

¹⁷ Jens Rist forklaring for kommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

¹⁸ Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

generalinspektøren for sjøforsvaret utskrift av loggbøker for samtlige norske marinefartøy. Etter dette kunne forsvaret bevise at ingen norske marinefartøy kunne ha vært involvert i forliset.¹⁹

Loggbøker for større norske marinefartøy er utlevert til og gjennomgått av kommisjonen. Av loggbøkene fremgår det at to av de fem fregattene Forsvaret disponerte, befant seg i Nord-Norge. Disse, KNM «Stavanger» og KNM «Trondheim», lå til kai i Harstad i tidsrommet fra henholdsvis 7. februar og 10. februar til 20. februar 1978. Av de øvrige tre fregatter lå, KNM «Narvik» og KNM «Oslo» til kai på Haakonssvern, mens, KNM «Bergen», var til reparasjon ved A/S Horten Verft. Av 2 norske korvetter fremgår at begge, KNM «Sleipner» og KNM «Æger», lå til kai i Narvik fra 17. februar til 20. februar 1978. Av de ubåtene Forsvaret disponerte var tre, KNM «Kunna», KNM «Sklinna» og KNM «Utsira», stasjonert i Nord-Norge i februar 1978. Disse lå alle tre til kai i Harstad fra 17. februar til 20. februar 1978. Av de øvrige befant to seg i Skottland, fire befant seg på Haakonssvern, mens fem ikke var operative på tidspunktet.²⁰

Kysteskadrens vinterkonkurranser ble avholdt i Harstad i perioden 14. – 19. februar 1978. Av rapport etter Kysteskadrens vinterkonkurranser 1978 fremgår at blant annet mannskap fra KNM «Stavanger», KNM «Trondheim», KNM «Vidar» og UVB-skvadron nr. 2 deltok i vinterkonkurransene.²¹

Øvelse Squadex 78 ble gjennomført i området i perioden 20. februar – 3. mars 1978. Av rapporten etter øvelsen fremgår at fartøyene KNM «Trondheim», KNM «Stavanger», KNM «Sleipner», KNM «Æger», KNM «Sklinna», KNM «Utsira», KNM «Kunna» samt mineleggeren KNM «Vidar» og to TKB skvadroner deltok.²²

Ole Kristian Thomesen har forklart at tidligere forsvarssjef Zeiner Gundersen på begynnelsen av 1970-tallet utarbeidet et direktiv, «direktiv for tilstedeværelse i Nord-Norge», som bestemte hvor mange marinefartøy inkl. ubåter som til enhver tid skulle være til stede i Nord-Norge. Han mente dette dreide seg om 2 fregatter, 4 ubåter og

2 MTB-skvadroner og 1 minelegger, uten at han kunne si dette sikkert. Han kunne ikke huske om korvetter var inkludert i direktivet.²³

Det forligger ikke opplysninger som skulle tilsi at norske marinefartøy befant seg i området utenfor Senja på det tidspunkt forliset fant sted.

8.2.5 Sjøforsvarsdistrikt

Av øverstkommanderende i Nord-Norges direktiv for overvåking av norsk sjøområde i fredstid fremgår at sjøforsvarsdistriktene «pålegges å etablere og koordinere drift av overvåkings- og rapporteringstjenesten for Norsk Sjøområde innen sine respektive distrikt med prioritet til Norsk Indre farvann».²⁴

Etter direktivet skal dette gjøres i samarbeid med de øvrige forsvarsgrener, sjøheimevernet, politiet, losvesenet og andre sivile instanser innen distriktet ved å opprette overvåkings- og meldelingskontakter fra faste militære installasjoner, heimevernet i samråd med landforsvarene, sjøheimevernet, offentlige tjenestemenn som plikter å hjelpe de sjømilitære myndigheter i oppsynet langs kysten samt andre kilder. Den overvåkingsorganisasjon som sjøforsvarsdistriktene etablerte skulle ha som oppgave å sikre full kontroll med fremmede ikke militære fartøyers bevegelse inne norsk sjøområde. Videre hadde den som oppgave å registrere og rapportere spesielle hendelser som kunne ha etterretnings- og sikkerhetsmessig interesse, herunder fremmede eller ukjente fartøy/ubåter, fartøy som ikke fulgte hovedledene eller som på annen måte avvek fra normal seilas, observasjon av signallys, bluss og lignende, funn av bøyer og andre uidentifiserte gjenstander, utenlandske lystfartøyers bevegelser samt utenlandske «ekspedisjoner» som driver dykking i forbudt sjøområde. All trafikk av østblokkfartøyer i norsk sjøområde skulle meldes til FKN. FKN skulle ha en daglig melding med rapport over all østblokktrafikk i norsk sjøområde innen de respektive sjøforsvarsdistrikt. Denne skulle baseres på siste døgntrafikk og gi status i rapporteringsøyeblikket. Telefonrapport skulle gis når østblokkfartøyer ankom, eller forlot norsk sjøområde innen FKN samt ved uregelmessigheter i trafikken og andre hendelser av spesiell interesse.

Av brev fra Forsvarets overkommando av 19.

¹⁹ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

²⁰ Det vises til loggbøker for større norske marinefartøy overlevert undersøkelseskommisjonen 1. oktober 2002; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 8. november 2002.

²¹ Rapport etter Kysteskadrens vinterkonkurranser 1978, 13. april 1978, se vedlegg 7.2.

²² Rapport etter øvelse Squadex 78, 22. juni 1978, se vedlegg 7.3.

²³ Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

²⁴ Øverstkommanderende for Nord-Norges direktiv for overvåking av norsk sjøområde i fredstid, se vedlegg 7.1.

februar 2003 vedrørende sjøforsvarsdistriktenes (SD) overvåkning av farvannene i respektive distrikter siteres:

«Overvåkning av indre led og farvann ble i stor grad ivaretatt av Sjøforsvarsdistriktene med underlagt og samarbeidende enheter. Kgl res av 9. febr 68 ga regler for om såkalte «forbudte sjøområder» i norsk indre farvann. Fremmede ikke militære fartøyer måtte her følge bestemte seilingsleder. Fartøyer over 50 br reg tonn måtte ha norsk statslos om bord. Indre farvann på strekningen Honningsvåg – til Vestfjorden var forbudt sjøområde i 1978.

Sjøforsvarsdistriktene innhentet opplysninger primært fra havne/loskontorer og fartøyene ble meldt når de passerte forter og signalstasjoner [...].

Denne informasjon ble kontinuerlig videre sendt fra SD til FKN/Sjøops, med en oppsummerende melding hver morgen. FKN/Sjøops førte plott/oversiktstavle over disse fartøyer.

I tillegg til dette hadde sjøforsvarsdistriktene enkle radarer på egne stasjoner og fyr. Disse ble i fredstid kun bemannet og brukt under øvelser [...]. En radar på Krøttøy opererte kontinuerlig. Kystmeldemenn på fyr og andre steder meldte forhold de mente var av spesiell interesse.»²⁵

Forsvarets overkommando har i brev av 8. november 2002 redegjort for hvilke installasjoner som stod for overvåkingen av skipstrafikken på indre led:

«Kystradarene dekker altså bare i liten grad indre led. Eneste registrering av aktivitet i indre led var det som signalstasjonene ved Nes (Narvik SD), Trondenes, Skrolsvik, Grøtavær og Krøttøy (alle Harstad SD) og Rødbergodden (Tromsø SD) registrerte. Alle disse distriktene er som kjent nedlagt i dag.»²⁶

Harstad sjøforsvarsdistrikt og Tromsø sjøforsvarsdistrikt dekket indre led på hver side av Senja.

8.2.5.1 Harstad sjøforsvarsdistrikt (HSD)

Trondenes fort, Skrolsvik fort, Grøtavær fort og Krøttøy radarstasjon tillå Harstad sjøforsvarsdistrikt (HSD) i 1978. Kun Krøttøy radarstasjon hadde kontinuerlig radarovervåking. Fortene

Skrolsvik og Grøtavær hadde radarer som kun ble benyttet når fortene trente sine mannskaper eller deltok i øvelser. Ved Trondenes fort var det døgnkontinuerlig optisk tjeneste.

Forsvaret har meddelt kommisjonen at man ikke har lyktes i å oppspore loggboken fra HSD som omfattet tidsrommet for forliset. Det er opplyst at alle aktuelle arkiver i Forsvaret og i Forsvarets avdeling i Riksarkivet er gjennomgått, samtidig som avdelinger og enkeltpersoner har lett på steder hvor gammelt materiale kan ha vært forlagt.²⁷

Under punkt 9.3 er det redegjort for opplysning om fartøysbevegelse som skal ha blitt meddelt enten fra Harstad sjøforsvarsdistrikt eller fra Sjøoperasjonssenteret.

Krøttøy radarstasjon

Krøttøy radarstasjon dekket hele Andfjorden med sin plassering og rekkevidde på 22 nautiske mil på radaren, og hadde døgnkontinuerlig vakt. Radaroperatørene hadde som oppgave å loggføre tidspunktet for radarobsevasjoner, hvilken retning radarekkoet beveget seg i og når det forsvant. Observasjoner om fartøysbevegelser ble meldt til vaktthavende befal på Trondenes.

Forsvaret har opplyst at alle aktuelle arkiver, inkludert arkivene etter Harstad sjøforsvarsdistrikt, er grundig gjennom søkt uten av vaktlogger eller annen dokumentasjon på eventuelle observasjoner i det aktuelle tidsrom har latt seg oppdrive.²⁸

På bakgrunn av mangelen på skriftlig dokumentasjon, har kommisjonen søkt å komme i kontakt med menige og befal som tjenestegjorde ved radaren i tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis. Forsvaret har kun hatt begrenset oversikt over dette personell. På bakgrunn av de opplysninger som har vært tilgjengelige, har kommisjonen søkt å få oversikt hvem som tjenestegjorde på tidspunktet. Etter de undersøkelser som er foretatt mener kommisjonen å ha innhentet oversikt over en dette personell, som kun besto av menige som gjennomførte sin førstegangstjeneste. Enkelte av disse har avgitt forklaring for kommisjonen.

Gjennom de forklaringer kommisjonen har mottatt synes det usikkert om alle observasjoner som ble gjort, ble rapportert videre til Trondenes

²⁵ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003.

²⁶ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 8. november 2002.

²⁷ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

²⁸ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

og derigjennom til Sjøoperasjonssenteret på Reitan. Det synes også usikkert om samtlige observasjoner som ble rapportert, ble loggført av mottaker. I politilogg fremkommer ingen opplysninger om at det har vært gjort observasjoner fra Krøttøy radarstasjon. Det er likevel på det rene at det har vært trafikk i radarstasjonens dekningsområde kvelden 17. februar.²⁹

Det er ikke gjennom avhør eller på annen måte fremkommet opplysninger om konkrete observasjoner fra Krøttøy radar på tidspunktet for forliset.

Grøtavær fort

Åge Renland, som i 1978 var orlogskaptein og sjef på Grøtavær, har forklart at det i 1978 var ca 20 befal og ca 90-100 menige stasjonert på Grøtavær fort. Fortet hadde to radarer, en ildledningsradar og en varslingsradar. Disse ble kun benyttet ved øvelser. Renland har gitt uttrykk for at det denne helgen ikke kunne vært øvelse, ettersom at det alt vesentlige av flåten lå i Harstad.³⁰

Kommisjonen har ingen opplysninger som skulle tilsi at radarene var i bruk på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.

Under punkt 9.4 er det redegjort for opplysninger om observasjon av radarekko som skal ha blitt meddelt fra Grøtavær fort.

8.2.5.2 Tromsø sjøforsvarsdistrikt (TRSD)

Tromsø sjøforsvarsdistrikt omfattet installasjonene Gibostad fort, Grøtsund fort og Rødbergodden fort.³¹ Rødbergodden fort kontrollerte skipstrafikk inn og ut av Malangen. Til overvåkingen ble benyttet radar og visuell utkikk.³²

Forsvaret har opplyst overfor kommisjonen at arkivene er grundig gjennom søkt i tillegg til at alt materiale innsamlet i forbindelse med nedleggelsen av Rødbergodden fort og signalstasjon er gjennomgått uten at logger, rapporter eller andre relevante dokumenter er funnet.³³

Av politilogg fremgår at observasjon av fartøy

ble gjort fra Rødbergodden fort kvelden 17. februar 1978. Opplysninger som er fremkommet om observasjoner er gjengitt under punkt 9.11.

8.2.6 Kystvaktskvadron Nord

Kystvaktskvadronen Nord-Norge hadde ansvaret for kystvaktsfartøy og bruksvaktfartøy i regionen. Regionen dekket fra Rørvik i sør til Grense Jakobselv i øst, og så langt nord isen tillot. Dette inkluderte Svalbard og Bjørnøya. På tidspunktet var det fem regulære kystvaktfartøy, «Heimdal», «Farm», «Senja», «Nordkapp» og «Nornen» samt enkelte innleide fartøyer som ble benyttet til kystvakt. Det var forøvrig ca. 20 bruksvaktfartøy i regionen.

Bruksvakten passet på fiskernes faste bruk og varslet kystvakten dersom trålere likevel skulle komme for nær. I slike tilfelle varslet vitnet et kystvaktfartøy og ba det dra til stedet. Samtidig ble Sjøoperasjonssenteret informert om episoden. Ombord i kystvaktfartøyene ble det ført fiskeridagbøker over aktiviteten

For KOMSJØNORD utførte kystvakten overvåking og identifisering av fartøy og redningstjeneste.³⁴

Bruks- og kystvaktfartøyene rapportere rutinemessig alle fiskefartøy de observerte både innenlandske og utenlandske. Disse opplysningene ble ført både i fiskeridagbøkene og i de rapporter Kystvaktskvadron Nord utarbeidet. Kommisjonen har fått oversendt kopi av fiskeridagbok fra Kystvaktskvadron Nord for perioden 11. februar – 11. mars 1978.³⁵

Observasjoner av ukjente fartøy ble gjort av militære og sivile fartøy. Kommisjonen har fått opplyst at slike observasjoner blant annet ble meldt på særskilte skjemaer, «fremmedskjema», til FKN. Forsvaret har meddelt ikke å inneha rapporter eller meldinger som sier noe om observasjoner i det aktuelle område og tidsrom arkivert. Det er opplyst at alle relevante arkiver tilhørende Forsvarets avdelinger i Nord-Norge, Forsvarets etterretningstjeneste samt sentrale arkiver er gjennom søkt. Også Nasjonal sikkerhetsmyndighet på Kolsås med Forsvarets sikkerhetsavdeling har søkt i sine arkiver.³⁶

²⁹ Forklaringer avgitt til undersøkelseskommisjonen 9. – 10. september 2003, se vedlegg 1.4.

³⁰ Åge Renland forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. september 2003, se vedlegg 1.4.

³¹ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003.

³² Alf Tore Alfsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 12. september 2002, se vedlegg 1.1.

³³ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

³⁴ Torstein Myhre forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. mai 2003, se vedlegg 1.3; Reidar Stolpestad forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

³⁵ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

³⁶ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

Tabell: 8.1 Kyst- og bruksvaktfartøyenes posisjoner og tidspunkt for disse.

Fartøy	Posisjon Nord, Øst	Tidspunkt	Kommentarer
K/V Heimdal	N70 15.90, E17 34.50	18.00	
	N70 08.00, E17 37.00	19.00	
	N69 55.70, E17 36.50	20.00	
	N69 42.30, E17 45.00	21.00	7 nm nord for Hekkingen
	N69 33.49, E17 56.86	22.00	Passert Hekkingen
	N69 30.04, E18 04.00	23.00	I Malangen
	N69 32.26, E18 01.45	24.00	I Malangen
K/V Farm	N70 01.00, E17 26.00	18.00	
	N69 50.00, E17 07.00	19.00	Nord for Grimsbakken
	N69 39.00, E16 42.00	20.00	Sør for Kråa i Stordjupta
	N69 29.50, E16 29.00	21.00	Sørvest av Sveinsgrunnen
	N69 23.36, E16 24.74	22.00	På vei inn Andfjorden
	N69 14.40, E16 17.91	23.00	I Andfjorden
	N69 04.18, E16 09.94	24.00	I Andfjorden
B/S Aarvak	N69 47.30, E17 06.00	19.30	Begynte å gå mot land
	N69 43.20, E17 10.76	20.05	Observasjon ukjent fartøy
	N69 34.42, E17 20.01	20.40	Nord for Oksen
	N69 30.17, E17 29.92	21.40	I havn i Senjahopen
B/S Polartrans	N69 37.92, E17 48.98	21.30	2 nm nord for Hekkingen

8.2.6.1 *Fartøyenes posisjoner den 17. februar 1978*

Den 17. februar 1978 var kystvaktskipene K/V «Heimdal» og K/V «Farm» og bruksvaktskipene B/S «Aarvak» og B/S «Polartrans» i området.

KV «Heimdal» befant seg i henhold til loggbok kl. 19.00 på Nordtåga. Da værmeldingen var dårlig, bestemte de seg for å gå i le bak Hekkingen mens stormen raste. De kom i le bak Hekkingen kl. 21.50.

Av KV «Farms» loggbok fremgår at fartøyet passerte området utenfor Senja om kvelden 17. februar 1978.

«Polartrans» gikk inn mot Hekkingen sammen med tråleren «Vestvågøy» og «Heimdal». Kl. 21.30 var de 2 nautiske mil nord for Hekkingen.³⁷

«Aarvak» befant seg i området nord for Grimsbakken. Kl. 16.00 ble fartøyet anmodet av Roald Sørensen på «Senjasund» om å komme til Grimsbakken på grunn av det lå et ukjent større fartøy og drev mellom brukene deres. Etter å ha snakket med KV «Farm», begynte «Aarvak» i 16.30 tiden å bevege seg mot Grimsbakken. Kl. 19.30 bestemte de seg for å gå til havn i Senjahopen, da det var meldt storm og dårlig sikt. De ankom Senjahopen kl. 21.40.³⁸

³⁷ Willy Jensen forklaring for den tidligere undersøkelseskomisjonen 27. februar 1978, se vedlegg 5.7.1.

Kyst- og bruksvaktfartøyenes posisjoner og tidspunkt for disse er oppgitt i tabell 8.1. For kystvaktfartøyene er posisjonene hentet fra loggbøker. For bruksvaktfartøyene er posisjonene i det alt vesentlige beregnet ut fra opplysninger i avhør og plott på kart i den tidligere kommisjonens rapport av 19. januar 1979.

Opplysninger som er fremkommet om observasjoner fremkommer i punktene 9.7, 9.10 og 9.11.

8.2.7 **Forsvarets etterretningstjeneste**

Etter Forsvarssjefens oppdrag og operative direktiv til etterretningstjenesten av 1978 skal:

«Etterretningstjenesten[...] følge, registrere og holde oversikt over ikke-alliert militær aktivitet innen områder som støter opp mot norsk territorium og følge utviklingen innen andre områder av betydning for norsk sikkerhet.

Etterretningstjenesten skal dekke den militære trussel og forhold forbundet med denne og gi det etterretningsmessige grunnlag for norske forsvarstiltak i fred og krig.»³⁹

³⁸ Politiavhør av Johan Johansen 24. februar 1978, se vedlegg 6.5.

³⁹ Forsvarssjefens oppdrag og operative direktiv til etterretningstjenesten av 1978, 19. juli 1978, se vedlegg 7.6.

Kommisjonen har mottatt etterretningsrapport for 1978 fra FKN og nedgradert månedsrapport fra Forsvarets etterretningstjeneste (FO/E). Det er meddelt at opplysninger ut over dette er ikke registrert.⁴⁰

Rapportene omhandler ikke-alliert aktivitet som er registrert utenfor norsk territorialfarvann. Ut fra disse rapportene var det ikke enheter fra disse nasjoners styrker i det aktuelle området den 17. februar 1978, hverken i luften, over vann eller under vann. Etterretningsrapporten for 1978 fra FKN inneholder også informasjon om aktivitet fra sivile ikke-allierte fartøyer. Denne aktiviteten er knyttet til tidsrommet sommeren 1978, og til havområdene utenfor kysten av Finnmark. Det dreide seg alt vesentlig om stans og oppankring i norsk sjøområde. Ingen av rapportene gir detaljerte situasjonsdata for den enkelte dag i februar 1978.

I møte mellom Etterretningstjenesten og kommisjonen, ble det gitt en oversikt over hvilke tekniske muligheter Etterretningstjenesten hadde for registrering av trafikk i havområdene utenfor Senja. Det ble i møtet opplyst at Etterretningstjenesten ikke hadde systemer for radarovervåking i det aktuelle havområdet. Det ble opplyst at avlytting av radiofrekvenser og kommunikasjonsetterretning var konsentrert rundt spesifikke frekvenser som ble benyttet av «ikke-alliert» militær trafikk, samt at tjenesten ikke berørte trafikk relatert til sivil skipsfart eller alliert militær trafikk. Registreringene dreide seg om trafikk utenfor norsk territorium. I forbindelse med havariet ble alt tilgjengelig materiale kontrollert.

Grunnet vær- og deteksjonsforhold ville det ikke ha vært mulig å registrere en eventuell kollisjon i forlisområdet. En eventuell eksplosjon tilsvarende 5 kg TNT ekvivalent eller mer ville derimot ha blitt registrert. Analyser og etteranalyser av alt materiale som ble foretatt rundt tidspunktet for «Utvik Seniors» havari viste ingen registreringer som kan relateres til en eksplosjon. Lydbånd og utskrifter fra akustiske sensorer ble oppbevart i 90 dager før de ble makulert.

Etterretningstjenesten presiserte at eventuelle registreringer som de kunne ha hatt i tilknytning til havariet ville blitt meddelt – både denne kommisjonen og den tidligere kommisjonen. Spesielt ville registreringer som kunne relateres til at et «ikke-alliert» militært fartøy var skadet, eller

hadde vært involvert i en eventuell kollisjon, sannsynligvis blitt registrert. Slike registreringer er ikke fremkommet.

Når det gjelder eventuelt billedmateriale av fartøyer i og utenfor havariområdet i angjeldende tidspunkt, ble slikt materiale makulert rutinemessig etter ca. 3 år.⁴¹

To representanter fra Etterretningstjenesten har avgitt forklaring for kommisjonen i møte 16. mars 2004.

Nåværende seniorrådgiver Olav Aune, som på tidspunktet for forliset arbeidet som analytiker og saksbehandler, har forklart at Etterretningstjenesten hadde i oppdrag å følge ikke-alliert militær trafikk, både ubåter og overflatefartøy, med de ressurser de hadde så langt de kunne. Det alt vesentlige av utstyr var relatert til aktivitet østover og nordover.

Det ville ikke vært mulig å registrere kommunikasjon i området «Utvik Senior» gikk ned, på frekvenser på VHF, UHF og SHF. På HF (kortbølge) ville dette teoretisk kunne la seg gjøre. E-tjenesten hadde imidlertid ingen oppdrag som gikk ut på å dekke dette området. Aune ga uttrykk for at etter hans personlige oppfatning ville slik trafikk heller ikke ville blitt registrert tilfeldig, i tilfelle ville han anse dette som sensasjonelt. For å kunne oppfange trafikk som passerte eller hadde passert Senja, måtte man vite hvilken trafikk man så etter og kjenne kortbølgefrequensen de sendte fra.

Aune har forklart at han selv ikke husker forliset, men at han i ettertid har fått vite at det kom en henvendelse fra ØKN til Etterretningstjenesten med spørsmål om de kunne bidra med opplysninger som kunne relateres til ulykken. Selv om han ikke husket dette konkret, var han sikker på at slike undersøkelser ble foretatt. Det som ble undersøkt var om det forelå logg fra operatør som hadde vært på frekvensen som eventuelt fartøyet hadde sendt fra, og om det forelå opptak av signaler på frekvensen med analog båndopptaker. Hvis man ikke kjente frekvensen på de fartøyer man søkte etter, ville det blitt stilt en generell forespørsel til stasjonene om man hadde noe som kunne indikere trafikk i det området det gjaldt.⁴²

Nåværende analysekonsulent Ragnar Schaug-Pettersen arbeidet i 1978 ved sonaravdelingen i Oslo. Han har forklart at det ut fra de faste instal-

⁴⁰ Rapport FO/E (utdrag): "Militære warszawapaktstyrkers aktivitet i februar 1978, Nordområdet og vestlige farvann", se vedlegg 7.7; Etterretningsrapport, Forsvarskommando Nord-Norge 1978, 1. februar 1979, se vedlegg 7.8.

⁴¹ Referat fra møte med E-tjenesten 12. februar 2004, se vedlegg 7.10.

⁴² Olav Aune forklaring for undersøkelseskommisjonen 16. mars 2004, se vedlegg 1.5.

lasjoner på tidspunktet ikke ville vært mulig å detektere signal fra fartøy i den posisjonen hvor motoren til «Utvik Senior» ble funnet. Dette fordi forlisstedet har så vidt lang avstand fra den faste installasjonen, samtidig som det ligger på grunt vann. Han var likevel sikker på at det ville vært mulig å oppfange en eksplosjon på forlisstedet som hadde hatt en styrke større enn 5 kg TNT ekvivalent. Til sammenligning opplyste han at den minste minen han kjente til har en sprengkraft på ca. 180 kg TNT ekvivalent.

Schaug-Pettersen har videre forklart at det etter forliset kom henvendelse fra FKN med forespørsel om det var registreringer som kunne relateres til forliset av «Utvik Senior». Papirutskrifter hvor støyen fra havaridagen var gjengitt, ble da undersøkt. I dagene fremover fikk de flere henvendelser med spørsmål om det var registrert fartøy som kunne være av interesse, og de undersøkte samtlige utskrifter for å finne fartøy også nord og sør for ulykkesstedet. Undersøkelsene gjaldt alle fartøy som kunne vært i området, både sivile og militære fartøy, uavhengig av nasjonalitet. Værforholdene var slik at det første fartøy ble detektert først om formiddagen den 19. februar 1978. De fant på bakgrunn av undersøkelsene ingen fartøy som kunne relateres til ulykken.

Utskriftene fra lyddetekteringen ble oppbevart i 90 dager. Det er kun tatt vare på spesielle utskrifter av marinefartøy i historisk øyemed, og med henblikk på utdanning. Ingen av de utskrifter som i dag foreligger i arkivet relaterer seg til området og tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.⁴³

8.3 Den lokale fiskeflåten og øvrige fartøy

Det ble foretatt politiavhør av en rekke skippere i 1978. Den tidligere kommisjonen mottok også enkelte forklaringer fra personer med kunnskap om «Utvik Senior» og de lokale forhold.

Undersøkelseskommisjonen har mottatt forklaringer fra personer som var på havet den 17. februar 1978, herunder også en del av dem som tidligere har avgitt forklaring for politiet. For så vidt gjelder de opplysninger som er fremkommet gjennom dette arbeidet med hensyn til observasjon av fartøysbevegelser vises det til punktene 9.5, 9.6, 9.8, 9.9, 9.12 og 9.14.

Ut fra de opplysningene som er fremkommet

har kommisjonen utarbeidet en oversikt over hvilke fartøy som var på fiskefeltene utenfor Senja fra kl. 16.00 og utover kvelden på forlisdagen. I det etterfølgende er de lokale fiskefartøy listet opp, fordelt på de feltene de var på når de forlot og gikk til land.

Grimsbakken/ Kjerringbergryggen

«Senjasund», skipper Roald Sørensen
«Sundskjær», skipper Henry Solbakken
«Ørnfløy», skipper Leif Jørgensen
«Lutnes», skipper Johan Lorentzen
«Eidegutt», skipper Johan Magne Eide

Østerlegget

«Mefjordværing», skipper Gunder Johansen
«Nontind», skipper Idar Simonsen
«Berntsen Senior», skipper Steinar Berntsen
«Johan Martin», skipper Einar Johansen
«Strandby», skipper Kjell Mikalsen
«Tor Inge», skipper Svein Tobiassen

Midterlegget

«Stig Magne», skipper Edmund Strøm
«Leiranger», skipper Jan Mikalsen

Vesterlegget

«Utvik Senior», skipper Ola Abelsen
«Svein Roger», skipper Sigmund Fredriksen
«Mefjordbuen», skipper Jack Johansen

Salta

«Senjaland», skipper Andreas Frantzen
«Nordfangst», skipper Karl Henrik Utvik

I tillegg til disse fiskefartøyene var linebåten «Sula» i området sør for Sveinsgrunnen.⁴⁴

«Vestvågøy», som hadde vært på Nordtåga tidligere på dagen, begynte ca kl. 19.00 å gå til land på grunn av dårlig værmelding. Tråleren passerte Hekkingen om lag kl. 22.00. Om natten lå fartøyet og drev i Malangen på grunn av dårlig vær.⁴⁵

Tråleren «Nord-Rolness», som kom fra Fugløybanken, passerte Hekkingen ca. kl. 00.30 på vei inn Malangen.⁴⁶

⁴⁴ Politiavhør Kjell Lorgen 20. februar 1978, se vedlegg 6.1.

⁴⁵ Brev til politimesteren i Harstad fra Harald Elverland 30. mars 1978, se vedlegg 6.11.

⁴⁶ Rapport Senja politikammer av 14. mars 1978, se vedlegg 6.8.

⁴³ Ragnar Schaug-Pettersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 16. mars 2004, se vedlegg 1.5.

Tankbåten «Rigg» lastet tran på Husøy 17. februar 1978. Fartøyet gikk fra Husøy kl. 18.15, og ankom Baltsfjord kl. 19.30. På grunn av dårlig sikt fant man det ikke forsvarlig å gå gjennom Hekkingsundet, og ble liggende i Baltsfjord i påvente av bedre sikt. Kl. 21.30 bedret været seg, og fartøyet forlot Baltsfjorden på vei inn Malangen. Tankbåten passerte Rødbergodden fyr ca. kl. 22.40.⁴⁷

Fartøyenes posisjoner og tidspunkt for disse er oppgitt i vedlegg 8.8.⁴⁸ Informasjonen er hentet fra forklaringer mottatt av kommisjonen, loggbøker, politilogg, straffesaksdokumenter, og forklaringer mottatt av den tidligere kommisjonen. I noen tilfeller har kommisjonen beregnet posisjon og/eller tidspunkt, og dette er da anført i tabellen.

8.4 Losvesen og havnemyndigheter

I henhold til logg fra Senja politikammer var politiet i tidsrommet 18. – 21. februar 1978 i kontakt med en rekke losstasjoner, havneloser og losoldermenn i den hensikt å kartlegge skipstrafikken i havområdet utenfor Senja omkring forlistidspunktet.

Ved brev av 30. januar 2003 rettet kommisjonen en forespørsel om Kystdirektoratet om de skulle inneha opplysninger i tilknytning til saken.⁴⁹ Kystdirektoratet opplyste i brev av 11. februar 2003 at de ikke hadde opplysninger i sine arkiver.⁵⁰ Losoldermannen i Nordland, Lødingen, og havnemyndighetene i Harstad og Tromsø er blitt kontaktet av etterforsker Rødås på vegne av kommisjonen, uten at det er fremkommet ytterligere opplysninger i saken.

8.5 Fiskerimyndigheter

Ved brev av 30. april 2003 rettet kommisjonen forespørsel til Fiskeridepartementet om de kunne bidra med opplysninger i anledning «Utvik Seniors» forlis.⁵¹ På bakgrunn av nye opplysninger fremmet kommisjonen nye forespørsler til departementet 6. juni og 2. juli 2003. Dette gjaldt forespørsler om rapporter fra fly i kystvaktoppdrag,

fiskeridagbøker og loggbøker.⁵² Fiskeridepartementet opplyste i brev av 21. juli 2003, at man ikke hadde funnet noen opplysninger vedrørende «Utvik Seniors forlis ved søk i egne arkiver, samt at kommisjonens brev av 30. april og 6. juni var forelagt Fiskeridirektoratet og Kystdirektoratet.⁵³ I vedlagt brev av 8. juli 2003 fra Fiskeridirektoratet ble det opplyst at man var ikke i besittelse av aktivitetsdagbøker eller fiskeridagbøker fra Kystvaktskvadron Nord-Norge for 1978. Direktoratet opplyste forøvrig at en undersøkelse av fangstdagbøker fra konsumtrålere viste at ingen konsumtrålere var i aktivt fiske i det aktuelle området i dagene rundt forliset. Samtlige regionkontorer var tilskrevet, uten at det var funnet noen opplysninger av interesse.

Kommisjonen ba ved brev av 16. desember til Fiskeridepartementet om ytterligere opplysninger.⁵⁴ Brevet er opplyst videresendt fra Fiskeridepartementet til Fiskeridirektoratet. Nytt brev til Fiskeridirektoratet ble oversendt fra kommisjonen 23. februar 2004.⁵⁵ Ved Fiskeridirektoratets brev av 2. april 2004 ble kommisjonens henvendelse av 23. februar 2004 besvart. Oversendelsen omfattet opplysninger om utenlandske fartøy som hadde lisens for å fiske i norsk økonomisk sone nord for 62. breddegrad i 1978. Oversikten inneholder ikke opplysninger om fartøyenes posisjoner 17. februar 1978.⁵⁶

Kommisjonen har hittil ikke mottatt svar fra Fiskeridirektoratet på sine forespørsler av 2. juli og 16. desember 2003.

8.6 Politiets sikkerhetstjeneste

Kommisjonen har rettet forespørsel til Politiets sikkerhetstjeneste de skulle inneha opplysninger i tilknytning til saken.⁵⁷ I sitt svar til kommisjonen av 6. desember 2002 opplyser Politiets sikkerhetstjeneste de har foretatt en gjennomgang av sine arkiver med på tanke på dokumenter som kan

⁴⁷ Rapport Oslo havnepoliti av 23. februar 1978, se vedlegg 6.7.

⁴⁸ Oversikt over fartøysposisjoner, se vedlegg 8.8.

⁴⁹ Brev til Kystdirektoratet 30. januar 2003.

⁵⁰ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Kystdirektoratet 11. februar 2003.

⁵¹ Brev til Fiskeridepartementet fra undersøkelseskommisjonen 30. april 2003.

⁵² Brev til Fiskeridepartementet fra undersøkelseskommisjonen 6. juni 2003; Brev til Fiskeridepartementet fra undersøkelseskommisjonen 2. juli 2003.

⁵³ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Fiskeridepartementet 21. juli 2003.

⁵⁴ Brev til Fiskeridepartementet fra undersøkelseskommisjonen 16. desember 2003.

⁵⁵ Brev til Fiskeridirektoratet fra undersøkelseskommisjonen 23. februar 2004.

⁵⁶ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Fiskeridirektoratet 2. april 2004.

⁵⁷ Brev til Politiets sikkerhetstjeneste fra undersøkelseskommisjonen 14. november 2002.

være av interesse for kommisjonen.⁵⁸ De dokumenter Politiets sikkerhetstjeneste fant i sine arkiver refererer seg til funn av russiske skipspapirer på Senja og på Andøya. Av dokumentene fremgår at disse funnene ikke gir holdepunkter for at russiske skip befant seg i det aktuelle havområde ved tidspunktet for forliset av «Utvik Senior». I brev av 19. desember 2002 har Politiets sikkerhetstjeneste opplyst ikke å inneha relevant informasjon vedrørende øvelsen Arctic Express 78.⁵⁹

8.7 Utenlandske fartøy

Hovedbestemmelsene for kontrollen med fremmede ikke-militære fartøyers adgang til norsk territorium fremgikk av kongelig resolusjon 9. februar 1968. Denne resolusjon ga regler om såkalte «forbudte havområder» i norsk indre farevann. Fremmede ikke-militære fartøyer måtte her følge bestemte seilingsleder. Fartøy over 50 brutto registreringstonn måtte ha norsk statslos om bord. Indre farevann på strekningen Honningsvåg til Vestfjorden var forbudt sjøområde i 1978. Fremmede ikke-militære fartøy har adgang til uskyldig gjennomfart på sjøterritoriet. Fremmede ikke-militære fartøy i ervervsmessig virksomhet fikk adgang til norsk indre farevann på visse vilkår. For øvrig måtte det innhentes tillatelse på forhånd ad diplomatisk vei dersom ikke-militære fartøy skulle ha adgang til indre farevann. Reglene gjaldt ethvert utenlandske fartøy, herunder fiskefartøy og handelsfartøy.⁶⁰

Kommisjonen har på bakgrunn av dette regelverk forespurt Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet om opplysninger vedrørende utenlandske fartøyers tilgang til norske farvann og havner.⁶¹ Av oversendte anløpstillatelser for utenlandske fartøyer fremkommer ingen i det aktuelle området i det aktuelle tidsrom.⁶²

De fartøy som drev fiske i området ble registrert i fiskeridagbøkene og i de rapporter Kystvaktskvadron Nord-Norge utarbeidet. Det er ikke

rapportert om utenlandske trålere i området hvor «Utvik Senior» forliste.⁶³

Kommisjonen har for øvrig også foretatt henvendelser til fiskerimyndighetene samt havnemyndigheter og losvesen, se punktene 8.3 og 8.4.

Hovedbestemmelsene for kontrollen med fremmede militære fartøyers adgang til norsk territorium fremgikk i 1978 av kongelig resolusjon 19. januar 1951 om regler for fremmede krigsskip og militære luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold. I henhold til denne kunne slike anløp bare finne sted etter at det i hvert enkelt tilfelle var innhentet tillatelse fra norske myndigheter. Innenfor rammen av disse hovedbestemmelsene var det fastsatt særskilte regler for adgang til norsk territorium for militære fartøyer og krigsskip tilhørende NATO-land. Reglene for fremmede militære fartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold var fastsatt av Forsvarsdepartementet. Disse reglene ga Forsvarssjefen myndighet til å klarere allierte militære sjø- og luftfartøyer for adgang til norsk territorium når Forsvarsdepartementet på forhånd hadde approbert disse gjennom forelagte øvingsprogrammer.⁶⁴

Tidligere sjøkommandør Robert Helseth har forklart at i tilfelle allierte fartøy skulle delta i øvelser ble dette meldt minst 6 måneder i forveien gjennom Northwood. Ved høflighetsvisitter til norske havner fra allierte fartøy kunne dette bli meldt inntil 48 timer i forveien, som regel innkom søknad mye tidligere enn dette.⁶⁵

Kommisjonen rettet 20. august 2002 forespørsel til Forsvaret om informasjon vedrørende øvelsen Arctic Express 78 som ble gjennomført i området i februar – mars 1978. Opplysninger om øvelsen ble oversendt kommisjonen 19. februar og 2. april 2003.⁶⁶

Øvelsen Arctic Express 78 ble avholdt i tidsrommet 20. februar – 14. mars 1978 i Troms. I øvelsen deltok styrker fra Canada, Italia, Nederland, Storbritannia, USA og Vest-Tyskland foruten Norge. Følgende land deltok med observatører; Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Jugoslavia,

⁵⁸ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Politiets sikkerhetstjeneste 6. desember 2002.

⁵⁹ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Politiets sikkerhetstjeneste 19. desember 2002.

⁶⁰ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

⁶¹ Brev til Utenriksdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 27. mai 2003; Brev til Forsvarets overkommando 2. juli 2003.

⁶² Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 12. september 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Utenriksdepartementet 8. oktober 2003.

⁶³ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 12. september.

⁶⁴ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 17. oktober 2003.

⁶⁵ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

⁶⁶ Brev til Forsvarets overkommando fra undersøkelseskommisjonen 20. august 2002; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 19. februar 2003; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 2. april 2003.

Nederland, Polen, Sovjetunionen, Storbritannia, Sverige, USA og Vest-Tyskland. Av operasjonsordre nr. 1 for øvelse Arctic Express 78 og avsluttende rapport for NATOs uttrykkningsstyrkes feltøvelse Arctic Express 78 fremgår blant annet deltagende styrker, mål og hensikt med øvelsen, ansvarsforhold, kommando og kontroll og operasjonskonsepter for landstyrker og maritime styrker. Av operasjonsordren fremgår ikke når og hvordan de utenlandske styrkene ankom Nord-Norge for å delta i øvelsen Arctic Express 78.⁶⁷

I brev av 2. april 2003 fra Forsvarets overkommando fremgår at Forsvaret ikke har kunnet finne dokumenter eller annen skriftlig informasjon som kan bidra til belyse spørsmålet om når og hvordan de utenlandske styrkene ankom Nord-Norge.⁶⁸

Ved kommisjonens brev av 30.04.03 til Utenriksdepartementet ble det blant annet forespurt om departementet hadde opplysninger i tilknytning NATO-øvelsen Arctic Express – 78. På bakgrunn av opplysninger gitt i forklaring for kommisjonen 21. mai 2003 av tidligere sjef på Sjøoperasjonssenteret, Ole Kristian Thomesen, rettet kommisjonen ytterligere forespørsel til Utenriksdepartementet ved brev av 27. mai 2003 med forespørsel om opplysninger om hvorvidt det var gitt tillatelse for utenlandske fartøy til norske farvann eller havner i tidsrommet for ulykken. Forespørselene ble, etter purring 29. august 2003, besvart ved Utenriksdepartementets brev av 8. oktober 2003. Det er ikke fra Utenriksdepartementet opplyst om noen utenlandske fartøy som skal ha søkt tilgang til norske farvann eller havner i området i perioden.⁶⁹

Ved brev av 27. mai 2003 til Justisdepartementet fremmet kommisjonen anmodning om at det ble rettet henvendelse til de utenlandske myndigheter som var deltagere og observatører om de skulle være kjent med fartøy som kunne ha befunnet seg i området på forlistidstidspunktet. Anmodningen ble oversendt utenriksdepartementet via Justisdepartementet og ble videresendt fra Utenriksdepartementet 10. november 2003. Henvendelsen ble rettet til 13 land.

Robert Helseth har forklart at de nasjoner

som deltok ved slike øvelser som Arctic Express 78 ofte brukte å benytte landgangsfartøy for å frakte soldater og utstyr til øvelsesområdet. Det kunne også befinne seg andre allierte militære fartøy ved øvelsesområdet under slike øvelser. I slike tilfeller lå disse under NATO-kommando og KOMSJØNORD hadde funksjon som NATO-kommandør. Det var innimellom allierte fartøy i Troms. Disse lå som regel til land i Harstad eller Tromsø. Etter ulykken undersøkte han om det kunne ha vært allierte fartøy i området, med negativt resultat. Samtlige fartøy ble bedt om å opplyse hvor de hadde vært i perioden fra «Utvik Senior» gikk ut på feltet til den ble savnet.⁷⁰

Jens Rist har opplyst at meldinger om allierte marinefartøy som kunne ha befunnet seg i Nord-Norge ville også blitt meddelt ham i forbindelse med innsamling av opplysninger om aktiviteten rundt forlisområdet. Han kunne ikke huske om det var allierte fartøyer i Nord-Norge på dette tidspunktet.⁷¹

Kommisjonen har mottatt svar fra nederlandske og tyske myndigheter. Hverken nederlandske eller tyske myndigheter har hatt opplysninger som har kunnet bidra til å opplyse saken ytterligere.

Etter anmodning fra kommisjonen har Forsvaret vært i kontakt med NATO gjennom de norske representantene i SHAPE (NATOs militære kommando i Europa). Det er opplyst at NATO ikke har kunnet fremskaffe opplysninger utover det Forsvaret selv har funnet i sine egne arkiver.⁷² Forsvarsstaben rettet videre forespørsel om opplysninger til NATO-kommandoene AFNORTH (Brunssum) og CINCEASTLANT (Northwood). Forsvarsstaben opplyser i brev til kommisjonen av 15. januar 2004 at ingen av de to nevnte kommandoene innehar opplysninger som indikerer at undervannsfartøyer opererte i det aktuelle området på det aktuelle tidspunkt.⁷³ Forsvarsstaben oversendte i samme brev opplysninger fra den britiske Royal Navy-kommandoen hvor det fremgår at det ikke opererte britiske undervannsfartøyer utenfor norskekysten 17. – 18. februar 1978.

Kommisjonen har ikke kunnskap om utenlandske fartøy, så vel handelsfartøy, fiskefartøy

⁶⁷ Utdrag av operasjonsordre nr. 1 for øvelse Arctic Express 78, se vedlegg 7.4; Utdrag av avsluttende rapport for NATOs uttrykkningsstyrkes feltøvelse Arctic Express 78, se vedlegg 7.5.

⁶⁸ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 2. april 2003.

⁶⁹ Brev til Utenriksdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 27. mai 2003; Brev til Utenriksdepartementet fra undersøkelseskommisjonen 29. august 2002; Brev til undersøkelseskommisjonen fra Utenriksdepartementet 8. oktober 2003.

⁷⁰ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 1978, se vedlegg 1.5.

⁷¹ Jens Rist forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

⁷² Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarets overkommando 2. april 2003.

⁷³ Brev til undersøkelseskommisjonen fra Forsvarsstaben 15. januar 2004.

eller utenlandske militære fartøyer, som kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.

8.8 Presse

Kommisjonen har foretatt gjennomgang av aviser fra 1978 og vært i kontakt med journalister som i

1978 refererte fra ulykken, for å søke å fremskaffe en best mulig oversikt over forholdene på ulykkestidspunktet. To av disse har avgitt forklaring for kommisjonen. For opplysninger om mulige observasjoner av fartøysbevegelser vises det til kapittel 9.4.

Kapittel 9

Opplysninger om mulige fartøysbevegelser på havet i det aktuelle tidsrom og område

9.1 Observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av to sammenfallende radarekko

Arve Ola Laugen avtjente førstegangstjenesten som radaroperatør ved Sjøoperasjonssenteret i perioden 28. desember 1977 – 13. mars 1978. Laugen har forklart at han var på vakt kvelden 17. februar 1978. Av hans forklaring for kommisjonen i møte 20. mai 2003 siteres:

«I løpet av kvelden var det stor trafikk mens han satt ved radaren. Han tegnet ekkoene inn på skjermen med tusj og meldte fra til plottet. Han mener det var en del militære båter uten at han i dag kan si noe nærmere om hvilke båter det dreide seg om. Han husker ikke om det var en øvelse på gang, men det var i alle fall mye trafikk. Under vakten observerte han to ekko som gikk inn i ett. Det var kun ett av ekkoene som fortsatte. Han mener de møtte hverandre på kryssende kurs, uten at han kan si noe sikkert om vinkelen de møttes i. Han observerte dette på sin radar, men regner med han fortalte om dette til de som satt ved siden av han. Han regner som sikkert med at han meldte fra til plottet eller til vakthavende, uten at han husker hvem han meldte fra til.

[...]

Han har en svak erindring om at det var en «runde» vedrørende observasjonen etterpå, uten at han kan si dette sikkert. Selv reagerte han og tenkte på om observasjonen kunne hatt noe med Utvik Seniors forlis å gjøre.

De hadde radare som dekket området fra Træna til russergrensen. Han husker ikke hvilken radar han observerte ekkoene på. Han har en svak erindring om at det kunne vært radaren på Værøy uten at han på noen måte kan si dette sikkert.

Han leste en del om forliset i avisene og lurte hele tiden på om hans observasjon hadde sammenheng med dette. Etter at han kom hjem pratet han med familien om dette, bl.a.

mener han at han fortalte om hendelsen til sin bror Snorre. Etterhvert har han mer eller mindre glemt episoden, men da han ble oppringt av etterforsker Rødås, husket han episoden med en gang og fortalte om den.

Det ble ført logg for hver radar, men han husker ikke om dette skjedde på radarrommet eller på plottet. Han husker ikke om han selv loggførte hendelsen, men mener at alternativt skjedde dette av plottet.

[...]

En del fartøy, bl.a. marinens fartøy, NATO fartøy og hurtigruten sendte signaler som viste koder på ekkoene på radarskjermene. Han husker ikke om noen av de to ekkoene han observerte avga slike signaler. Han har en erindring om at det ene ekkoet var større enn det andre uten at han er sikker på dette. Han mener det var det største ekkoet som fortsatte. Han mener han hadde fulgt ekkoene en stund, før de gikk sammen, men husker ikke hvor lenge han hadde fulgt dem eller hvor de kom fra. Han husker heller ikke om ekkoet gikk over til en annen radarskjem.

[...]

Han kunne ingenting om posisjoner og avstander før han kom inn på radarskolen og ville heller ikke i dag klart og plassert noen posisjoner på en radarskjem. Han mener bestemt at den skjermen han observerte ekkoene på, dekket området hvor Utvik Senior forliste»¹

Snorre Ove Laugen, avga i telefonavhør forklaring samme dag. Av hans forklaring siteres:

«Ganske tidlig, vitnet mener dette var før broren avsluttet sin militærtjeneste, fortalte han at han hadde observert et ekko som gikk inn og et som kom ut. Vitnet mener broren sa dette skjedde sent en kveld. Videre at det ikke skulle ha vært noe spesielt uvær på tidspunktet. Bro-

¹ Arve Ola Laugen forklaring for undersøkelseskommisjonen 20.mai 2003, se vedlegg 1.3.

ren antydning at han hadde sett en kollisjon. Etterhvert ble han mer og mer sikker på at han hadde sett en kollisjon. Han relaterte tidlig Utvik Senior til den observasjonen han hadde foretatt da han mente det kunne ha vært Utvik Senior som var ett av ekkoene. Broren nevnte tidlig at det var forskjell på ekkoene. De har snakket mange ganger om observasjonen opp gjennom årene. Temaet kom ofte opp i forbindelse med forlis og lignende situasjoner. Han kan ikke huske at tema har vært berørt i den senere tid. Heller ikke etter at saken ble gjenopptatt. Broren mente observasjonen ble meddelt videre i forsvaret. Vitnet husker ikke om det ble snakket om å ta kontakt med myndigheter i ettertid, men mener å huske at broren ved en anledning spurte ham om han kanskje burde ta slik kontakt. Han mener broren ga uttrykk for at ekkoene gikk skrått inn i hverandre.

Vitnet forklarer at han ikke har diskutert saken med sin bror hverken etter at han fikk vite at broren skulle møte kommisjonen, eller senere. Han har heller ikke snakket med sin bror etter at broren har avgitt forklaring for kommisjonen.»²

Odd Nyborg avtjente sin førstegangstjeneste som radaroperatør ved Sjøoperasjonssenteret i februar 1978. Han har forklart at han på tidspunktet var utskrevet ledende menig, noe som innebar at han var vaktleder på kveld og nattskift, hvor det ikke var befal til stede. Av hans forklaring siteres:

«Han mener at han var på vakt da Utvik Senior forliste. Dette fordi han etter forliset ble innkalt til overordnet eller politi hvor han ble spurt om hvorfor de hadde få plott denne kvelden eller natten. Vitnet husker han begrunnet få plott med at det hadde vært dårlig vær. Han husker ikke om han på tidspunktet hadde kveld eller nattvakt.

[...]

Under vakten oppholdt han seg på plottrommet ca 30 meter fra radarrommet. Vaktledere satt ikke fast ved radaren og observerte, men hadde som oppgave å følge med de øvrige på laget

[...]

Vitnet ble foreholdt at det tidligere vitnet har forklart at han på sin vakt denne kvelden observerte to ekko som smeltet sammen. Vit-

net benekter å ha hørt om en slik observasjon og mener bestemt at han ville ha husket det dersom han hadde hørt om en slik observasjon. Særlig hvis observasjonen var blitt knyttet opp mot en ulykke.»³

Walter Haugland, som avtjente førstegangstjeneste som radaroperatør på Sjøoperasjonssenteret i februar 1978 på samme vaktlag som Nyborg, erindret ikke om han var på vakt på tidspunktet Utvik Senior gikk ned, og kunne ikke huske om han i løpet av tjenestetiden på Reitan i løpet av sin vakt hørte om noen observasjon av to ekko som skulle ha smeltet sammen til ett. Haugland opplyste at han heller ikke ville lagt vekt på en slik opplysning mens han tjenestegjorde ved radarene, ettersom det var mye tøy med disse.⁴

Kommisjonen har ikke lyktes i å innhente dokumentasjon som kan bidra til å bekrefte eller avkrefte om ovennevnte observasjon kan settes i sammenheng med «Utvik Seniors» forlis. En slik registrering fremkommer ikke av Senja politikammers registrering i logg av observasjoner fra Hillesøy og Langenes. Da det ikke har vært mulig å finne arkivmateriale, er det også uklart om en slik observasjon kan ha vært registrert i loggbøker fra radarer på Sjøoperasjonssenteret.

På tidspunktet for sin observasjon var Laugen nyutdannet fra radarskolen, og hadde kun oppholdt seg ved Sjøoperasjonssenteret i underkant av to måneder. Han har forklart at han ikke kunne noe om posisjoner og avstander før han kom inn på radarskolen. Det er fra Forsvaret opplyst at dyktigheten til operatørene i stor grad ble vunnet ved erfaring og oppfølging, og at det tok noen måneder for en operatør å kunne betjene radarsettene på tilfredsstillende måte. Radarforholdene på tidspunktet synes å ha vært vanskelige på bakgrunn av dårlige værforhold. Det må på denne bakgrunn antas å hefte en viss usikkerhet, både vedrørende hva som ble observert og fra hvilken radar observasjonen ble gjort.

Kommisjonen finner likevel ikke å kunne utelukke at observasjonen kan relateres til «Utvik Seniors» forlis.

² Snorre Ove Laugen forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. mai 2003, vedlegg 1.3.

³ Odd Nyborg forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. mai 2003, se vedlegg 1.3.

⁴ Walter Haugland forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. mai 2003, se vedlegg 1.3.

9.2 Observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy

Ifølge melding i loggbok fra Fellesoperasjonssenteret ved FKN datert 19. februar 1978 kl. 13.15, var det innkommet en forespørsel fra Senja politikkammer til Sjøoperasjonssenteret om kystradarstasjoner hadde observert fartøy i det området «Utvik Senior» gikk ned. Av loggboken siteres:

«En del opplysninger foreligger i loggen fra Hillesøy og Langenes som kan være av betydning. [...] Sjøops (vo) meldte at KK Thomesen hadde klarert formidling til Senja politikammer av de opplysninger som forefinnes.»

Av politilogg fra Senja politikammer fremgår at Sjøoperasjonssenteret den 19. februar 1978 kl. 1550 ga slik tilbakemelding om fartøysbevegelser om kvelden 17. februar:

«18 – 20 kontakt med K/V «Heimdal» og 2030 – 2330 ingen kontakter fra Hillesøy. Rad.st. Langenes, innløpet til Gavlfjorden ingen registreringer i flg logg. Hillesøy rad.st. hadde kontakt 17.2 kl 2400 i retning 282o 31 naut. mil av og kl 0030 var kontakten borte.»⁵

Daværende sjøkommandør Robert Helseth har den 18. mars 2004 forklart:

«De fant ikke noe fra radarplottene på Reitan som de mente tilsa at det kunne ha skjedd en kollisjon. Han husker at det var registrert et plott langt ute, som han mener gikk i retning nordøstover. Dette ekkonet ble av forsvaret avskrevet som et fartøy som var på vei oppover langs kysten
[...]

Vitnet ble foreholdt at radarekkoet fra Hillesøy er registrert fra vaktskiftet natt til 18.02.78. Han utelukker ikke at observasjonen også kunne ha blitt gjort tidligere, uten at denne har blitt nedtegnet. [...] Ekkonet, som han mener gikk i nordøstlig retning, ble ikke identifisert. Man gjorde ikke noe spesielt for å identifisere radarekkoet, ettersom man ikke oppfattet det som interessant i forhold til forliset.»⁶

Daværende orlogskaptein Jens Rist har forklart:

«Vitnet ble foreholdt radarobservasjonen som var gjort fra Hillesøy i melding 29 i politilogg. Han kan i dag ikke huske denne observasjonen, men er sikker på at den må ha blitt vurdert på tidspunktet som ikke interessant i forhold til forliset. Han vet ikke hvilken retning ekkonet kan ha beveget seg i.»⁷

Opplysningen om kontakten som ble registrert av kystradaren på Hillesøy fremkommer kun i logg fra Senja politikkammer. Det har ikke vært mulig å finne dokumentasjon om slike registreringer i Forsvarets arkiver, dog slik at det i logg fra Fellesoperasjonsrom ble notert at opplysninger om observasjoner som forefinnes fra logg på Hillesøy og Langenes kan gis ut til politiet. Ifølge politiloggen har Langenes rapportert om ingen observasjoner ved innløpet til Gavlfjorden. Rapporteringen fra de to kystradarene omfatter ikke «Farm», «Aarvak» og «Polartrans» samt diverse trålere som «Vestvågøy», «Nord-Rolness» og en ukjent tråler på Grimsbakken, som alle befant seg i radarområdet denne kvelden. Kommisjonen finner det uklart om dette skyldes dårlige radarforhold, rapporteringsrutiner eller andre forhold.

Vakthavende som rapporterte observasjonen til Senja politikammer har opplyst at han i dag ikke har noen erindring om dette. Kommisjonen ved engasjert etterforsker har vært i kontakt med en rekke av de radaroperatører og annet personell som tjenestegjorde på Sjøoperasjonssenteret i tiden rundt observasjonen, uten å komme i kontakt med noen som kan huske å ha gjort, sett, plottet, loggført eller på annen måte hatt befatning med observasjonen. Kontaktens retning, nasjonalitet og fartøystype er således ukjent, og kommisjonen finner ikke å kunne knytte observasjonen til et identifisert fartøy i området på tidspunktet.

Den radarkontakt som er loggført er registrert umiddelbart etter vaktskifte kl. 24.00. Kommisjonen finner det sannsynlig at radarekkoet også må ha vært observerbart forut for vaktskiftet. Selv om mulighetene for observasjoner var begrenset av værforhold, så synes det lite trolig at et utslag på radaren skulle bli synlig nøyaktig ved vaktskiftets begynnelse. Dette særlig ettersom observasjonen kl. 24.00 er opplyst å være midt i dekningsområdet for radaren på Hillesøy. Til tross for dårlig vær i denne perioden synes kontakten å ha vært observerbar i løpet av en halv time fra midnatt. På bakgrunn av vitneforklaringer (punkt 8.2.2) synes det usikkert både hvilke

⁵ Melding nr. 29 i logg fra Senja politikammer.

⁶ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

⁷ Jens Rist forklaring for undersøkelseskommisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

radarobservasjoner som ble registrert og loggført, og i hvor stor grad dette skjedde.

Kystradarenes rekkevidde var optimalt 64 nautiske mil, men værforholdene denne kvelden ville ha begrenset rekkevidden betraktelig. Da radarekkoet følges i en halv time for så å bli borte, forutsettes at fartøyet da forsvinner ut av dekningsområdet. Dekningsområdet ville vært kortest i vestlig og nordvestlig retning. I sydlig og sydvestlig retning ville det fartøy som ble observert gått over i dekningsområdet for kystradaren på Langeenes. Hadde radarekkoet beveget seg i nordøstlig retning, burde det fortsatt befunnet seg innen dekningsområdet for radaren på Hillesøy i et betydelig lengre tidsrom. Såfremt radarforholdene fortsatt var tilfredsstillende finner kommisjonen det ut fra fartøyet's posisjon på observasjonstidspunktet, mest sannsynlig at fartsretningen var mot vest eller nordvest.

Kommisjonen finner ikke å kunne utelukke at det fartøy som ble registrert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.

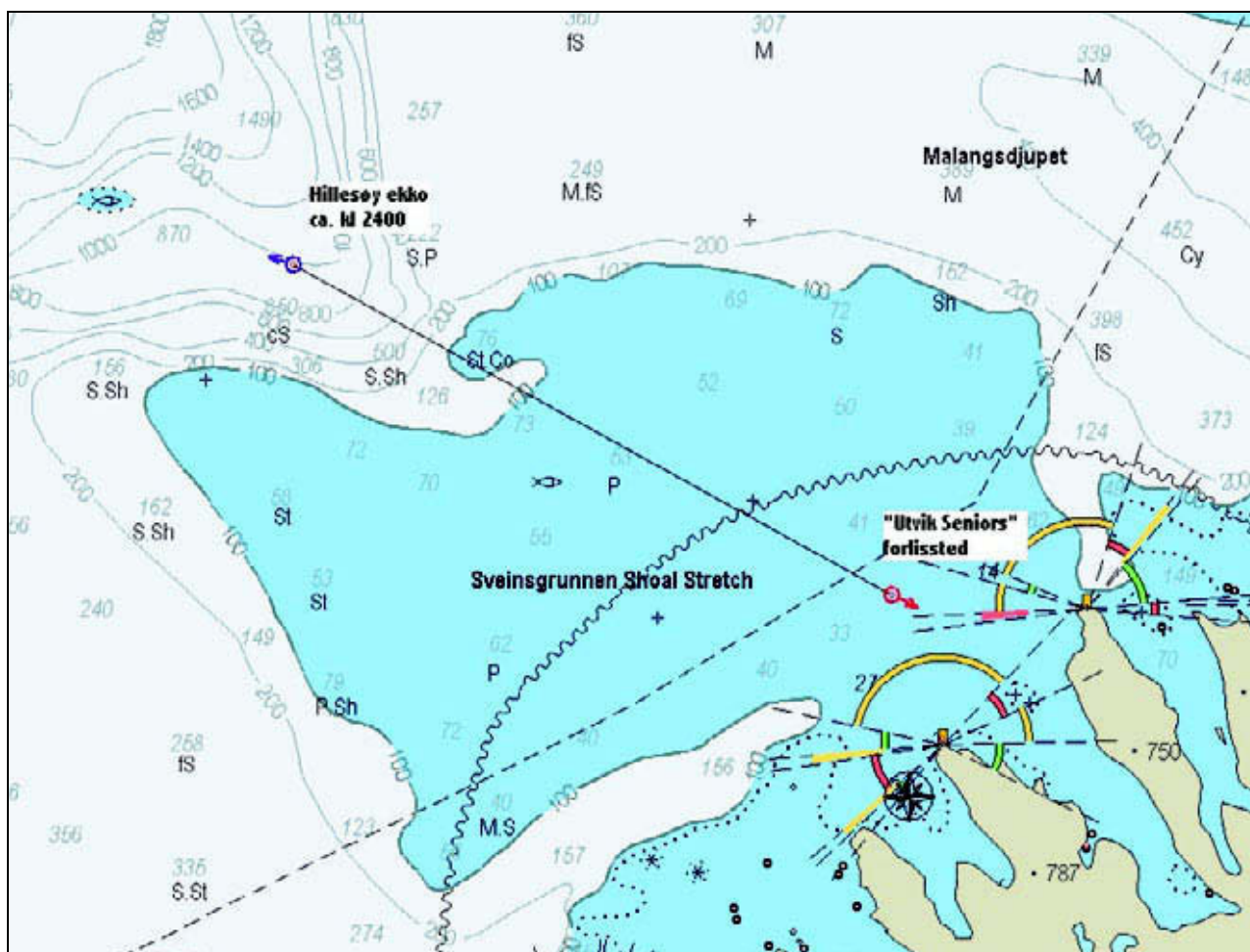
9.3 Opplysninger om fregatt på yttersiden av Senja

Olav Arne Wilsgård, som var lensmannsbetjent ved Berg lensmannskontor da forliset fant sted, har den 12. september 2002 forklart at han i anledning etterforskningen fikk i oppgave å søke å kartlegge trafikken i området mellom Salta og Stordjupta inn mot ytre Senja fra ettermiddagen 17. februar til morgenen 18. februar 1978. Av forklaringen siteres:

«For å få avklart trafikken i området tok vitnet kontakt med skipperne ombord på flere av båtene i lensmannsdistriktet og med Forsvaret v/Harstad sjøforsvarsdistrikt. Da han følte seg sikker på at all trafikk som ville ha passert forsvarets radarstasjoner, måtte være registrert av forsvaret, fant han det ikke nødvendig å kontakte flere instanser mht skipstrafikken.

[...]

Noen timer etter at han forespurte Forsvaret den 18 02 78, ble han oppringt, enten fra



Figur: 9.1 Observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy.

Reitan eller Harstad sjøforsvarsdistrikt, og fikk beskjed om at det hadde gått en fregatt fra Harstad til Tromsø via ytre Senja med ankomst ca kl 0100 18 02 78. Han mener han fikk navnet på fregatten, men kan i dag ikke huske dette.

[...]

Etter møtet konsentrerte lensmannskontoret seg om å finne det fartøyet Fredriksen hadde sett ekko av. Vitnet koblet ekkoet umiddelbart til den fregatten Forsvaret hadde informert han om, og tok opp med lensmannen ønsket om å få tatt lakkprøve av fregattens baug samt å få undersøkt om fregatten viste tegn på å være påført skade. Dette for å få avkreftet eller bekreftet om fregatten kunne vært innblandet i et sammenstøt. Han mener temaet ble tatt opp med lensmannen allerede da de forlot fiskebåten samme kveld. Lensmannen uttalte umiddelbart mistro mht at en norsk marinebåt kunne ha forårsaket et sammenstøt og bare gått uten å yte bistand. Vitnet forsøkte å forklare lensmannen hvordan forholdene kunne være til sjøs i hardt vær og med dårlig sikt, herunder at det i slike situasjoner ikke ville være utenkelig at sammenstøt kunne ha skjedd uten at man ombord på fregatten ville ha merket dette. Lensmannen ga ham beskjed om å glemme tanken om slik etterforskning, da det ikke var aktuelt å mistenke fregatten for et slikt forhold. Vitnet gjorde herunder oppmerksom på at han har vært fisker i 5 år og således har god kunnskap om forholdene til sjøs, særlig forholdene utenfor ytre Senja, hvor han selv fisket. Da lensmannen kom fra Bjørølvnes antok vitnet at han ikke var like kjent med forholdene.

Vitnet gjorde ikke mer med saken, men var dypt uenig i lensmannens avgjørelse og det ble en svært dårlig stemning ved lensmannskontoret.⁸

Liv Heidi Bjerkmo var ved forliset lensmannsbetjent ved Berg og Torsken lensmannskontor, har forklart at det «etter ulykken oppsto uoverensstemmelser mht om Wilsgård skulle sjekke noe som han mente var et spor i forbindelse med en norsk fregatt, som de hadde fått vite skulle ha vært i området angjeldende tidsrom».⁹

Edmund Strøm har den 11. september 2002 forklart at han ganske tidlig etter «Utvik Seniors» forlis hørte rykter om at et marinefartøy hadde kommet ut Andfjorden med kurs mot Tromsø,

utenfor Senja. Han tok ikke selv noe initiativ i forhold til dette, da han regnet med at de som foresto etterforskningen i saken undersøkte dette ryktet.¹⁰

Vakthavende offiser ved Harstad sjøforsvarsdistrikt har den 10. september 2003 opplyst at han ikke kunne huske å ha blitt oppringt fra politiet. Dersom han hadde fått en slik henvendelse ville det naturlige ha vært å be vedkommende henvende seg til KOMSJØNORD, som hadde det operative ansvaret for fartøyene ettersom det ville det være her man kjente bestemmelsesstedet. Dersom vakthavende offiser skulle være kjent med slike opplysninger ville dette bero på en ren tilfældighet.¹¹

Daværende kommandørkaptein Ole Kristian Thomesen har den 21. mai 2003 avvist at det kunne ha gått en fregatt eller annet militært fartøy – verken norsk eller utenlandsk – på strekningen på dette tidspunkt. Herunder opplyste han at det kl 1300 forlisdagen ble holdt en brief på Fellesoperasjonsrommet på Reitan, hvor det ble redegjort for hvor alle norske og utenlandske fartøy befant seg, og hvor de ville befinne seg i løpet av helgen. Hvis det hadde blitt opplyst om et norsk eller utenlandsk fartøy som skulle gå strekningen Harstad – Tromsø i løpet av helgen, ville han husket dette.¹²

Sjøkommandør Helseth har opplyst at en fregatt ordinært ville gått denne strekningen gjennom indre lei. I et slikt tilfelle ville den ikke blitt forbundet med ulykken. De fleste allierte fregatter ville også brukt los, dog slik at engelske fregatter i enkelte tilfelle valgte å passere uten los. Han kjente ikke til at en fregatt skal ha passert denne strekningen via ytre Senja ulykkesdagen, og fant det underlig at en slik opplysning ikke skulle ha blitt oppfanget gjennom de undersøkelser Forsvaret foretok. Når det gjelder norske marinefartøy, ble samtlige av loggbøkene undersøkt etter ulykken, jf. punkt 8.2.4. Han undersøkte også om det kunne ha vært allierte fartøy i området, med negativt resultat. Samtlige fartøy ble bedt om å opplyse hvor de hadde vært i perioden fra «Utvik Senior» gikk ut på feltet, til fartøyet ble savnet.¹³

⁸ Olav Arne Wilsgård forklaring for undersøkelseskommissjonen 12. september 2002, se vedlegg 1.1.

⁹ Liv Heidi Bjerkmo forklaring for undersøkelseskommissjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

¹⁰ Edmund Strøm forklaring for undersøkelseskommissjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1.

¹¹ Edgar Finvåg forklaring for kommissjonen 10. september 2003, se vedlegg 1.4.

¹² Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommissjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

¹³ Robert Helseth forklaring for undersøkelseskommissjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

Jens Rist, som hadde ansvaret for koordinering av Forsvarets kunnskap om fartøysbevegelser i området etter ulykken, har den 18. mai 2004 opplyst ikke å kunne huske å ha hørt om en slik fregatt.¹⁴

På bakgrunn av forklaring fra daværende lensmannsbetjent Wilsgårds sammenholdt med forklaring fra daværende lensmannsbetjent Bjørkmo, legger kommisjonen til grunn at Wilsgård fikk opplyst fra Forsvaret at et fartøy, sannsynligvis en fregatt, skulle gått fra Harstad til Tromsø via Ytre Senja med ankomst ca. kl. 01.00. Kommisjonen vil bemerke at en fregatt med beregnet ankomsttid i Tromsø kl. 01.00, ville passert forlisområdet på ulykkestidspunktet, ut fra en gjennomsnittshastighet på ca. 13 knop.

Kommisjonen har ingen konkrete opplysninger som er egnet til å bekrefte eller avkrefte hvorvidt en fregatt faktisk gikk denne strekningen, dog slik at det ut fra tilgjengelig informasjon fremstår som lite sannsynlig at en norsk fregatt kan ha passert området, jf. punkt 8.2.4. Det foreligger forøvrig ikke opplysninger som skulle tilsi at en utenlandsk fregatt har befunnet seg i området på tidspunktet. Det fremstår for øvrig også som lite sannsynlig at en fregatt kan ha passert Rødbergodden fort denne natten, da dette burde vært registrert både av «Heimdal», «Polartrans» og fortet, jf. punkt 9.10.

Kommisjonen finner likevel ikke å kunne utelukke at en fregatt kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.

9.4 Opplysninger om radarekko observert fra Grøtavær fort

Av forfatter og journalist Kjell Fjørtofts artikkel i Dagbladet av 20. februar 1978 siteres:

«Om bord i «Svein Roger» oppdaget man omkring klokka 20 fredag kveld et større fartøy på radarskjermen da de var på inntur fra Stordjupta. «Utvik Senior» var da noen kvartmil bak oss. Skipet kom ut Andfjorden og krysset kursen vår.»

[...]

Også på radioskjermen på Grøtavær Fort ble det registrert et fartøy på nordtur i samme område som «Svein Roger» gjorde sin registrering.»

Fjørtoft har den 8. september 2003 forklart at:

«[H]an ringte Grøtavær fort for å høre om de hadde observert andre fartøyer i området der Utvik Senior hadde forlist. Bakgrunnen for at han ringte var at han visste at Grøtavær hadde radarskjermer som dekket forlisområdet. Dette hadde han fått opplyst av kilder han ikke ønsker å opplyse om. Han ringte et direkte nummer han hadde innhentet tidligere i forbindelse med en annen ulykke i skipsfarten i Nordland. Ved denne anledningen ringte han ikke fortet.

Da han ringte Grøtavær fort snakket han med en person som besvarte telefonen ved fortet. Vitnet spurte om noen ved fortet kunne fortelle om det hadde blitt observert noe på radarskjermen i tidspunktet for forliset. Vedkommende svarte at på radarskjermen ble det registrert et fartøy på nordtur. Etter dette oppsøkte vedkommende en annen person ved fortet. Da han kom tilbake til telefonen fikk vitnet beskjed om å ringe tilbake neste dag. Han er usikker på om han snakket med denne personen en eller to ganger denne dagen.

Dagen etter ringte vitnet på nytt til Grøtavær fort. Denne gangen ble han avfeid av samme person som han hadde snakket med før. Han husker ikke konkret hva som ble sagt.

Etter at han hadde snakket med Grøtavær fort snakket han med Sigmund Fredriksen som var skipper på fiskebåten «Svein Roger». Fredriksen fortalte vitnet at han hadde observert et radarekko i området Utvik Senior gikk ned. Han kan ikke huske om Fredriksen fortalte noe om at han hadde vært i kontakt med Grøtavær.

Under oppholdet på Senja tok vitnet kontakt med en rekke instanser, bl.a. Reitan. Han ble foreholdt notater i logg fra Fellesobs 18.2.78.¹⁵ Vitnet opplyser at han forespurte Reitan om opplysninger vedrørende marinefartøyer. Bakgrunnen for at han stilte et slikt spørsmål mener han skyldes at han på tidspunktet var blitt kjent med at det skulle være registrert et marinefartøy i området. Han husker likevel ikke hvordan han mottok denne opplysningen. Han fikk samme kveld fra Reitan

¹⁵ Av loggbok fra Fellesoperasjonsrom ved FKN fremkommer følgende melding 18. februar kl. 19.55:

”Journalist Fjørtoft i Dagbladet/Tromsø spurte om opplysning ad marinefartøyer i forlisomr til Utvik Sen. Ringer igjen søndag morgen.”

Videre i loggboken kan leses følgende fra 18. februar:

”SjSjøops kontaktet – svarte ingen norske marinefartøyer i omr. Fung ØKN/admiral Helseth meddelt oppringen, fikk fullmakt til å meddele at norske marinefartøyer ikke har vært i aktuelt omr./tid. Journalist Fjørtoft ringer/medels SjSjøops priv tlf etter tidligere avtale. Bekreftelse på at ingen norske marinefartøyer i aktuelt omr./tid.”

¹⁴ Jens Rist forklaring for undersøkelseskomisjonen 18. mars 2004, se vedlegg 1.5.

opplyst at det ikke var registrert norske marinefartøy i området, dette refererte han i sin artikkel i Dagbladet 20.2.78., Da han skrev «norske marinefartøyer» utelukket han ikke at det kunne ha befunnet seg utenlandske marinefartøy i området. Han forsøkte å skaffe seg oversikt over dette, uten å lykkes. Han husker ikke i dag hvordan han forsøkte å fremskaffe disse opplysningene.

[...]

Vedkommende han snakket med på Grøtavær hadde ikke selv gjort radarobservasjon, men visste at det hadde blitt gjort et radarplott på Grøtavær i forlisområdet. Vitnet mener at vedkommende ikke hadde myndighet til å gi en slik opplysning til ham. Dette begrunner vitnet med at han oppfattet denne personen som underordnet samtidig som vitnet ble avvist da han kontaktet Grøtavær neste dag.»¹⁶

Arthur Arntzen, som var kollega med Fjørtoft, har den 8. september 2003 forklart at han husker at Fjørtoft hadde vært i kontakt med en person som befant seg på en militær eller sivil overvåknings-sentral, som hadde sett et fartøy som kanskje kunne være forklaringen til forliset.¹⁷

Av Sigmund Fredriksens forklaring til kommisjonen den 10. september 2003 siteres:

«Kort tid senere, han mener dette må ha vært søndag 19 02 78, ble han oppringt av en person som sa han var fra Grøtavær eller Krøttøy Fort. Vitnet er ikke helt sikker på hvilket fort som ble nevnt. Vedkommende sa at han hadde observert et fartøy identisk med den posisjon og det klokkeslett vitnet selv hadde opplyst. Han mottok samtalen hjemme. Han husker ikke om vedkommende oppga navnet sitt, og husker eventuelt heller ikke navnet. Det var så mange som ringte på tidspunktet, og han tenkte ikke på å skrive navnet ned. Det var en kort samtale og han husker ikke hvordan denne ble avsluttet. Senere samme dag, eller dagen etter, ble han oppringt på ny. Han mener bestemt det var samme person. Han fikk igjen samme beskjed, og han husker at den som ringte sa: «Stå bare på, Fredriksen». Også denne samtalen mottok han hjemme. Han har ikke i ettertid hørt mer fra den som ringte, og vet heller ikke hvem dette var.»¹⁸

Åge Renland var i 1978 sjef på Grøtavær fort. Han har den 9. september 2003 forklart at det i 1978 var det ca. 20 befal og ca. 90 – 100 menige stasjonert på Grøtavær fort. Fortet hadde to radarer, en ildledningsradar og en varslingsradar. Disse ble kun benyttet ved øvelser. Av forklaringen siteres:

«Det var tre sivile telefonlinjer inn til fortet. Disse gikk gjennom sentralbordet, dog slik at en av linjene i en periode var koblet direkte til fortsjefen. I tillegg disponerte man en rekke militære direktelinjer. Grøtavær hadde kommunikasjon med andre forsvarsenheter gjennom slike linjer. Slike linjer hadde man til HSD og alle fortene som var underlagt HSD, Reitan, CRC Sørreisa (luftforsvarets stasjon). De hadde også mulighet til å koble seg opp mot Andøya og resten av militære stasjoner i Norge gjennom det militære telefonnettet. I tillegg hadde de VHF, UHF og HF som kunne benyttes til kommunikasjon til fartøyer. En rekke av de militære telefonlinjer gikk igjennom sentralbordet på Grøtavær. Det var likevel mulig å sette telefoner direkte til enkelte dedikerte, fastoppkoblede, linjer. Slike linjer var opprettet på operasjonsrommet, ildledningssentralen, målestasjonen, aggregatstasjonen m.v. Ingen av telefonsamtalene ble loggført. Under øvelse ble det ført logg i krigsdagbok. Denne ble destruert etter øvelsen.

[...]

Det var stående ordre fra HSD ved sjef HSD om at all mediakontakt skulle formidles gjennom HSD. Denne orden var kjent av befallet, men han tviler på at de menige var orientert. Han kan aldri huske at media har kontaktet fortet. Hvis han som fortsjef hadde fått spørsmål fra media ville han satt dem over til HSD. Hvis media hadde ringt sentralbordet regner han med som ganske sikkert at de hadde blitt satt videre til daghavende, nestkommanderende eller fortsjef.»¹⁹

Renland stilte seg uforstående til at Fjørtoft skulle ha ringt Grøtavær fort, og mente han måtte ha tatt feil av Grøtavær og Krøttøy. Han var heller ikke kjent med at Sigmund Fredriksen i media skulle ha opplyst å ha blitt oppringt fra Grøtavær og fått fortalt at det var registrert et radarekko. Forøvrig bemerket han at «dersom noen hadde ringt inn på sivillinje til Krøttøy ville telefonen blitt satt til forlegningsbrakke på Krøttøy. Her befant det seg menige og deres kvartemester. Det er mulig at vedkommende kan få fått kontakt med en menig

¹⁶ Kjell Fjørtoft forklaring for undersøkelseskommisjonen 8. september 2003, se vedlegg 1.4.

¹⁷ Arthur Arntzen forklaring for undersøkelseskommisjonen 8. september 2003, se vedlegg 1.4.

¹⁸ Sigmund Fredriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

¹⁹ Åge Renland forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. september 2003, se vedlegg 1.4.

som kan ha uttalt seg om et radarekko uten at kvartermesteren var tilstede. I tilfelle kvartermesteren senere ble kjent med dette, ville han naturlig ha fullt stående ordre om ikke å gjennomføre videre mediakontakt.²⁰

Av logg fra Senja politikammer fremkommer at Harstad sjøforsvarsdistrikt innmeldte følgende vedrørende fartøysbevegelser:

«Vakthavende befal [...] oppl. at St Gerome forlot Harstad og drog ut Toppundet ved 1900 tiden den 17.2. Videre ankom TKB «Traust» Harstad ved 2135 tiden den 17.2.»

Det foreligger ikke dokumentasjon i Forsvarets arkiver som er egnet til å bekrefte eller avkrefte opplysningene om at det skulle vært foretatt henvendelse fra Fjørtoft til Grøtavær fort, eller fra Grøtavær fort til Fredriksen. Det foreligger heller ikke opplysninger om radarobservasjoner fra Grøtavær fort. Da det kun var øvingsradarer ved fortet, anses det likevel lite sannsynlig at det kan ha blitt foretatt radarobservasjon herfra. Det foreligger forøvrig ikke opplysninger om observasjoner fra Krøttøy radarstasjon, hverken i logg fra Senja politikammer eller for øvrig. Da fartøyene «St. Gerome», «Sula» og «Farm» befant seg i radarens dekningsområde denne kvelden, finner kommisjonen det usikkert om Krøttøy ble kontaktet om fartøysobservasjoner i forbindelse med Forsvarets undersøkelser etter ulykken. Daværende stasjonssjef kunne ikke huske å ha vært kontaktet vedrørende eventuelle observasjoner.²¹ Også vakthavende på HSD har gitt uttrykk for usikkerhet med hensyn til om Krøttøy ble kontaktet i forbindelse med undersøkelsene etter forliset.²² Kommisjonen, ved engasjert etterforsker, har vært i kontakt med en rekke av det personell som tjenestegjorde på Grøtavær fort og på Krøttøy radarstasjon. Enkelte av radarobservatørene fra Krøttøy har forklart seg for kommisjonen.²³ Ingen av disse har kunnet huske å ha foretatt eller formidlet en slik observasjon.

Kommisjonen finner likevel ikke å kunne utelukke at en slik observasjon faktisk fant sted, og ble meddelt fra en av Forsvarets installasjoner.

9.5 Ukjent tråler på Grimsbakken

Av fiskeridagbok fra kystvaktsskvadron Nord fremgår at en vestlig tråler ble observert av et Ori-onfly på Grimsbakken i posisjon N69 44, Ø16 35 om morgenen 17. februar 1978.

Skipper Roald Sørensen på «Senjasund» har forklart at han ca. kl. 16.00 observerte et for ham ukjent større fartøy på fiskefeltet ved Grimsbakken. Han var da ca. 5 mil øst/sydøst for Stordjupta. Fartøyet han observerte kunne ligne et tysk «Pickenpack» fartøy. Det var stort med fallbaug, og var utstyrt med et kraftig overbygg ca. midt på båten. Ettersom fartøyet gikk frem og tilbake mellom brukene som stod i sjøen, ble kystvakten anmodet om bistand for å få identifisert det fremmede fartøyet.²⁴

Også skipperne på «Sundskjær», «Mefjordværing» og «Berntsen Senior» har forklart å ha observert en ukjent tråler i forskjellige posisjoner på Grimsbakken. Observasjonene ble foretatt i perioden mellom ca. kl. 13.00 – ca. kl. 18.00 denne dagen. Fra «Nontind» ble det opplyst at etter at han over VHF fikk fortalt om tråleren ca. kl. 16.00, observerte han denne på radar. Han hadde også kontakt med den på radar etter at han ca. kl. 17.30 begynte å gå mot land. Skipper Martinsen på «Dalbuen» har opplyst at mens de gikk på kurs 140o mot land, observerte de kl. 18.10 et radarekko av et større fartøy under fart på sørvestlig kurs.²⁵

Bruksvaktskipet «Aarvak» ble kontaktet ca. kl. 16.00 av skipper Roald Sørensen på «Senjasund», som opplyste at det lå et større ukjent fartøy og gikk mellom brukene deres. De antok det var en tråler, og de anmodet «Aarvak» om å komme til deres garnfelt på Grimsbakken. «Aarvak» begynte å gå mot Grimsbakken ca. 16.30 og kl. 19.30 var de i posisjon på Grimsbakken. På grunn av stormvarsel, tett snekov og en del ising besluttet de ca. kl. 19.30 å gå til land. De ség med redusert fart mot Mefjorden, og ankom havn i Senjahopen kl. 21.40.²⁶

Av de som har opplyst å ha observert den ukjente tråleren visuelt, har Steinar Berntsen,

²⁰ Åge Renland forklaring for undersøkelseskommisjonen 9. september 2003, se vedlegg 1.4.

²¹ Svein Ole Karlsen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2003, se vedlegg 1.4.

²² Edgar Finvåg forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2003, se vedlegg 1.4.

²³ Forklaringer avgitt til undersøkelseskommisjonen 9. – 10. september 2003, se vedlegg 1.4.

²⁴ Rapport Senja politikammer 17. mars 1978, se vedlegg 6.10.

²⁵ Henry Solbakken forklaring for undersøkelseskommisjonen 12. september 2002, vedlegg 1.1; Idar Simonsen, 29. mars 1978, Gunder Johansen, 29. mars 1978, Steinar Berntsen, 5. mai 1978, se vedleggene 6.14 og 6.16; brev til politimesteren i Senja fra Arvid Martinsen 30. mars 1978, se vedlegg 6.12.

²⁶ Politiavhør av Johan Johansen 24. februar 1978, se vedlegg 6.5.

Tabell: 9.1

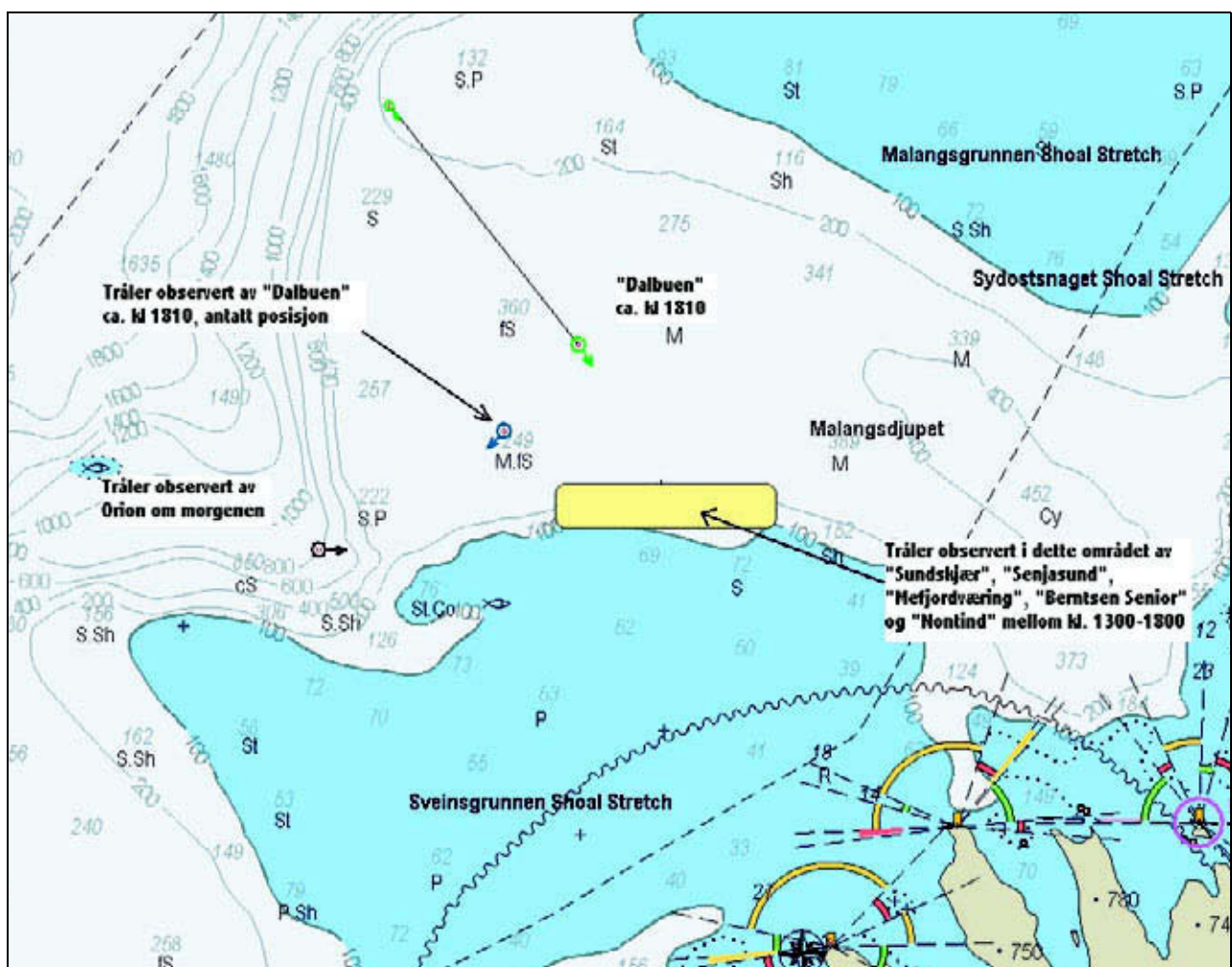
Fartøy	Tidspunkt	Posisjon	Kommentarer
Tråler	Morgenen	N69 44, E16 35	Observert av Orionfly
Tråler	Ca. kl. 13.00 – 18.00	Avmerket område på kart	Observert av Senjasund, Nontind, Berntsen Senior, Sundskjær og Mefjordværing.
Tråler	Ca. kl. 18.10	N69 47.49, E16 50.70	Observert av Dalbuen
Dalbuen	Ca. kl. 18.10	N69 50.00, E16 57.00	

skipper på «Berntsen Senior», ment den lignet på de russiske fabrikktrålerne, mens Henry Solbakken, skipper på «Sundskjær», har forklart at han ikke var i tvil om at den ukjente tråleren var russisk. Skipper Roald Sørensen på «Senjasund» har opplyst at fartøyet kunne ligne et tysk «Pickenpack»-fartøy. Fartøyet er av Orionfly definert som vestlig i fiskeridagbok av 17. februar 1978 fra kystvaktsskvadron Nord.

Tabell 9.1 og figur 9.2 gjengir de observasjo-

ner som er foretatt og hvilke fartøy som befant seg i området. Når det gjelder de posisjoner som er benyttet er Orions posisjon nedtegnet fra logg, mens de øvrige er beregnet ut fra opplysninger i avhør.

Skipper Johan Lorentzen om bord i «Lutnes» har forklart at da han passerte Grimsbakken ca. kl. 19.00 kunne han ikke få radarkontakt med noen båter i dette området.²⁷ Hverken skipper Johansen eller styrmann Bjørklo på «Aarvak»



Figur: 9.2 Tråler observert på Grimsbakken.

opplyste under politiavhøret i 1978 å ha observert angjeldende tråler på Grimsbakken eller på turen mot Mefjorden.²⁸

Kommisjonen finner det overveiende sannsynlig at ovennevnte observasjoner gjelder den samme ukjente tråleren, og legger til grunn at «Dalbuen» gjorde den siste kjente observasjon av fartøyet ca. kl. 18.10.

Ut fra de opplysninger som foreligger finner kommisjonen det uklart når den ukjente tråleren forlot Grimsbakken. Fartøyet posisjon etter ca. kl. 18.10 er ukjent. På bakgrunn av forklaringer fra skipperen på «Dalbuen», synes tråleren å ha vært på sydvestlig kurs på dette tidspunktet.

På bakgrunn av den posisjon som er oppgitt ca. kl. 18.10 finner kommisjonen å kunne utelukke at det fartøy som ble observert fra «Dalbuen» kan være det fartøy som ble observert fra «Svein Roger», jf. punkt 9.6. Kommisjonen finner ikke å kunne utelukke at fartøyet kan være identisk med det fartøy som ble observert av kystradaren på Hillesøy kl. 24.00, jf. punkt 9.2, og finner forøvrig ikke å kunne utelukke at den ukjente tråleren kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis.

9.6 Ekko observert av «Svein Roger»

Lensmann Gudmund Trulssen i Berg ble, etter at fartøyene kom til land i Torsken etter avsluttet leting den 18. februar 1978, informert om at skipper Sigmund Fredriksen på «Svein Roger» hadde observert et radarekko av et ukjent fartøy. Fartøyet ble opplyst å ha krysset «Svein Rogers» kurs, på ferden fra fiskefeltet på Stordjupta fredag 17. februar. Lensmannen tok kontakt med Fredriksen, som plottet inn på kart den kurs og posisjon han hadde da det ukjente fartøyet ble observert på radaren. Det ble anmodet om at det ble igangsatt etterforskning.²⁹

Den 18. februar 1978 kl. 18.20 meldte lensmann Trulssen til Senja politikammer at det var blitt observert et fremmed fartøy som hadde kommet ut Andfjorden og skåret av kursen som «Utvik Senior» hadde hatt. Senja politikammer tok umiddelbart kontakt med blant annet Harstad radio, vakthavende offiser ved Harstad sjøfor-

svarsdistrikt, losstasjonen i Lødingen, havnelosen på Andenes og losoldermannen i Tromsø. Politimesteren ba om at Harstad radio ble kontaktet for å videreformidle til øvrige radiostasjoner langs kysten nordover om å være på utkikk etter et eventuelt fremmed fartøy. Videre ble Forsvaret bedt om å være på utkikk etter fremmede fartøy ved sine radarstasjoner.

Sigmund Fredriksen, forklarte i politiavhør den 22. februar 1978 at han den 17. februar, ca. kl. 19.30, fikk inn et ekko på radaren foran på styrbord side ca. 3,5 – 4 nautiske mil unna. Han mente fartøyet gikk på nordøstlig kurs, og hadde kryssende kurs i forhold til «Svein Roger». Ekkoet passerte foran «Svein Roger» i en avstand på ca. 1 nautisk mil. Radarkontakten ble opprettholdt til fartøyet var ca. 4 nautiske mil bak tvers av babord. Fredriksen hevdet at fartøyet var en stålboat på grunn av det kraftige ekkoet han hadde på radaren. Dette da en trebåt ville gitt et langt dårligere ekko, særlig under de spesielt dårlige radarforholdene som da var. Fredriksen hadde ikke visuell kontakt med fartøyet.³⁰

Fredriksen har den 10. september 2002 anslått «Svein Rogers» hastighet inn mot land til 8 – 9 nautiske mil i timen. Videre har han forklart:

«På grunn av radar/værforholdene tok han ikke frivakt, men sto ved radaren hele tilbaketuren. Foruten ham, var Arvid Pettersen i rorhuset som rorvakt. I tillegg var det periodevis også andre av mannskapet til stede, uten at han i dag husker hvem dette var.»³¹

Arvid Pettersen, mannskap på «Svein Roger», har den 10. september 2002 forklart at han sto til rors hele turen mot land. Fredriksen var hele tiden i rorhuset, og holdt øye med radaren på grunn av den dårlige sikten. Etter at de hadde gått en tid mot land, oppdaget Fredriksen et ekko på radaren. Ekkoet, som viste en båt på kryssende kurs, kom foran på deres styrbord side i retning østover. På grunn av tiden de fulgte ekkoet mente vitnet at de oppdaget dette på ca. 3 – 4 nautiske mils avstand. Det ble snakket en del om de burde slakke ned farten, da ekkoet kom nærmere. De gjorde likevel ikke dette, da de så at fartøyet ville krysse i tide. Pettersen var sikker på at fartøyet krysset deres kurs med en avstand på 0,7 nautiske mil. De målte opp avstanden på radaren, og

²⁷ Politiavhør av Johan Lorentzen, 11. mars 1978, se vedlegg 6.14.

²⁸ Politiavhør av Johan Johansen 24. februar 1978, se vedlegg 6.5.

²⁹ Rapport fra Berg lensmannskontor av 8. mars 1978, se vedlegg 6.13.

³⁰ Politiavhør av Sigmund Fredriksen, 22. februar 1978, se vedlegg 6.6.

³¹ Sigmund Fredriksen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

bildet av dette sto spikret for han. Etter at fartøyet hadde kryssset deres kurs, så han at det dro videre østover på radaren. Da det var et kraftig ekko mente han at det måtte dreie seg om en stor stål-båt, kanskje på flere tusen tonn. Han anslo «Svein Rogers» hastighet inn mot land til ca. 9 nautiske mil i timen.³²

Skipperen på linebåten «Sula», Kjell Lorgen, fikk høre om leteaksjonen etter «Utvik Senior» og at det var observert et ekko fra en båt i området. Han tok kontakt med politiet da han tenkte det kunne ha vært «Sula» som var blitt observert, ettersom de hadde befunnet seg i området.³³

Skipper Lorgen ble avhørt i Harstad 20. februar 1978. I politiavhøret forklarte han at «Sula» den 17. februar satte line på Sveinsgrunnen. Ca. kl. 14.00 var han i kontakt med garnbåtene «Johan Martin» og «Svein Roger», som opplyste at de beste forholdene for linefiske var i nordkanten av Fallbakkjuvet. «Sula» gikk deretter sørover, og satte ca. kl. 18.10 linen i posisjon N 69 28, Ø 16 38 (sør på Sveinsgrunnen). Kl. 20.10 var han i en posisjon rettvise øst av Månestind 316 grader, avstand 6 nautiske mil. I kommisjonsmøte den 2. desember 2002 har han forklart at de satte linen i den oppgitte posisjon og 2 ½ nautiske mil i retning sørover. Linen var ferdigsatt kl. 18.10, og settingen tok 20 minutter. Han har opplyst at posisjonen kl. 20.10 skal være rettvise vest, ikke rettvise øst av Månestind. Da han skulle dra linen kl. 21.15, frisknet vinden til nordvestlig liten storm og kraftig snevær. Han lot linen stå, snudde og satte kursen sørover, hvor «Sula» gikk i le utenfor Tømmervik på sørsiden av Senja. Lorgen merket ikke noe ekko på radaren denne kvelden, bortsett fra et ekko kl. 21.00 4 nautiske mil nord for «Sula». Dette ekkoet gikk sørover og inntil Andøya.³⁴

Noen dager senere, den 22. februar kl. 13.05, var lensmann Trulssen i kontakt med Senja politikammer. Av logg fra Senja politikammer siteres:

«Ut fra de opplysninger lensm. Trulssen kom fram med – hva angå kursen m/k «Svein Roger» holdt inn mot land kl. 2000 (17.02.) – er det mye som tyder på at de signal «Svein Roger» mottok på sin radar, stammer fra m/k «Sula». Båtene var på nevnte tidspunkt, nokså

nær hverandre, jfr. forklaringen fra skipperen omb. på «Sula», dok. 3.»

I politiavhør av 22. februar 1978, kl. 19.30, opplyste Fredriksen at han hadde blitt kontaktet av «Sula» tidligere på dagen for å gi informasjon om hvor «Sula» kunne sette line. Fredriksen hadde da anbefalt ham å gå til et område vest i Salta. Av avhøret siteres:

«På grunn av at «Sula» sa han skulle gå i den posisjon som vitnet hadde gitt han og sette sitt bruk regnet han med at «Sula» hadde gått dit, og var derfor ikke i hans tanker da han hadde fartøyet på kryssende kurs ca. 8 nautiske mil av Månesodden.»³⁵

Lensmannsbetjent Wilsgård, Berg lensmannskontor, meldte 23. februar at skipperen på «Svein Roger» hadde avgitt politiforklaring. Av logg fra Senja politikammer siteres:

«Av forklaringen fremgår at skipperen nå ikke utelukker at det er fiskebåten «Sula» han hadde radarkontakt med på turen fra fiskefeltet inn mot Gryllefjord, den 17.02., ca. kl. 2000. Når han tidligere har avvist teorien om at det kunne dreie seg om «Sula», kommer dette av radiokontakten disse båtene imellom tidligere på dagen. «Sula» skulle – etter de opplysninger som da fremkom – være på et annet sted på feltet.»

Posisjoner og tidspunkt for «Svein Roger», radarobservasjonen og «Sula» er oppgitt i tabell 9.2 og plottet i kart, jf. figur 9.3. Posisjonene er beregnet ut fra opplysninger fremkommet i avhør gjennomført av politiet og forklaringer mottatt av kommisjonen.

Ut fra fartøyenes posisjoner på tidspunktet observasjonen ble foretatt, burde fartøyene ha observert hverandre på radar. Fra «Svein Roger» er det kun meldt om observasjon av ett radarekko i området, en slik observasjon burde også vært registrert fra «Sula» ut fra den posisjon det er opplyst at fartøyet befant seg i på tidspunktet. Fra «Sula» er det ikke meldt om noen observasjoner i tidsrommet mellom kl. 18.00 – 20.10. Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at ett eller begge fartøyer kan ha feilberegnet posisjonene de hadde i tidsrommet i betydelig grad. Når det gjelder «Svein Rogers» posisjonsangivelse ble kurs og posisjon plottet på kart dagen etter forli-

³² Arvid Pettersen forklaring for undersøkelseskommisjonen 10. september 2002, se vedlegg 1.1.

³³ Kjell Lorgen forklaring for undersøkelseskommisjonen 2. desember 2002, se vedlegg 1.2.

³⁴ Politiavhør av Kjell Lorgen, 20. februar 1978, se vedlegg 6.1; Kjell Lorgen forklaring for undersøkelseskommisjonen 2. desember 2002, se vedlegg 1.2.

³⁵ Politiavhør Sigmund Fredriksen, 22. februar 1978, se vedlegg 6.6.

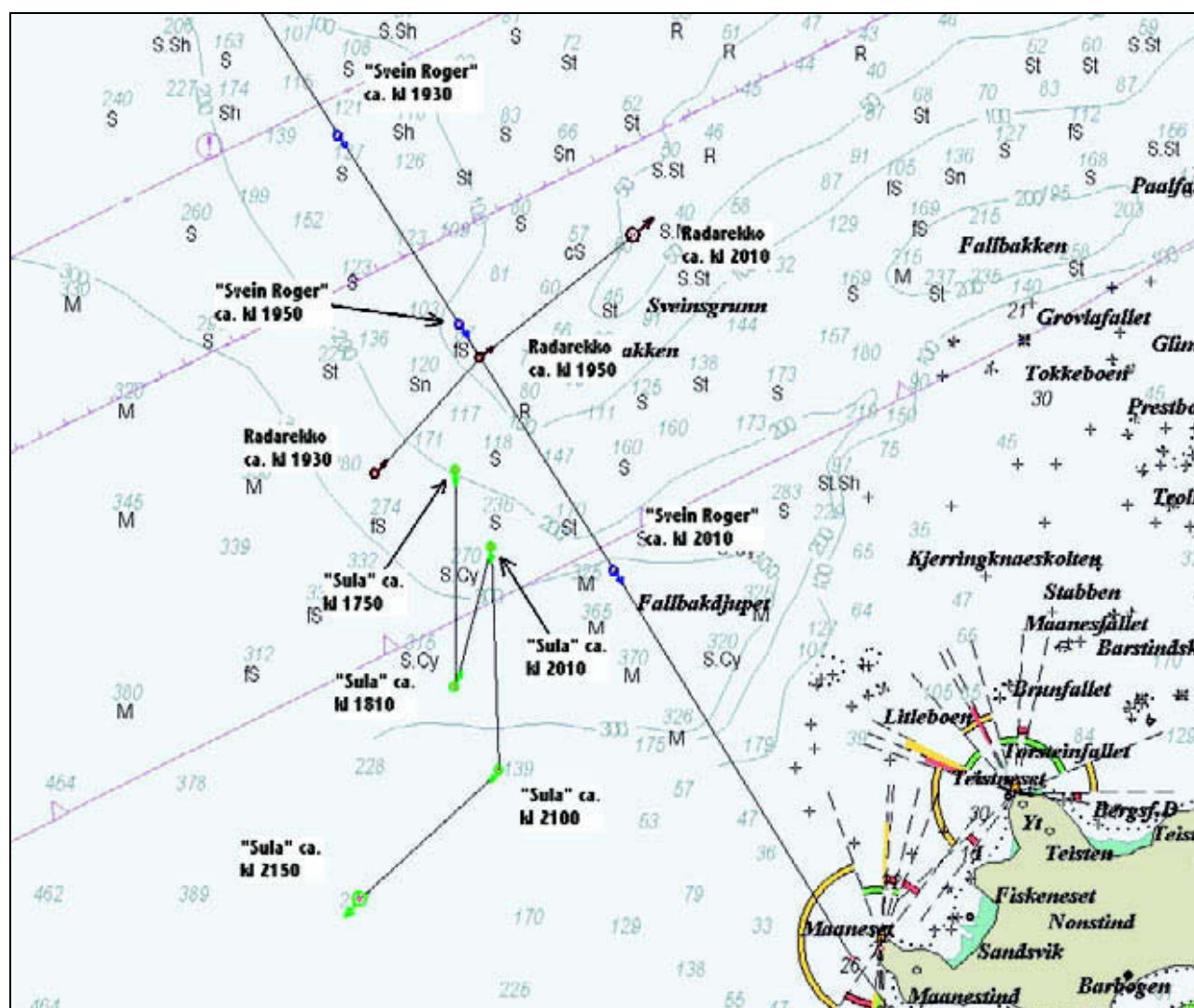
Tabell: 9.2

Fartøy	Tidspunkt	Posisjon
Svein Roger	Ca. kl. 19.30	N69 31.82, E16 34.20
	Ca. kl. 19.50	N69 29.66, E16 38.13
	Ca. kl. 20.10	N69 26.85, E16 43.17
Radarekko	Ca. kl. 19.30	N69 27.96, E16 35.40
	Ca. kl. 19.50	N69 29.30, E16 38.80
	Ca. kl. 20.10	N69 30.70, E16 43.76
Sula	Ca. kl. 17.50(-18.10)	N69 28.00, E16 38.00
	Ca. kl. 18.10(-18.30)	N69 25.51, E16 38.00
	Ca. kl. 20.10	N69 27.12, E16 39.70
	Ca. kl. 21.00	N69 24.56, E16 39.42
	Ca. kl. 21.50	N69 23.08, E16 34.88

set. Kommisjonen legger i hovedsak de angitte posisjoner til grunn, på bakgrunn av opparbeidet lokalkunnskap etter mange års fiske i området. «Sulas» posisjonsangivelser er i politiavhør opplyst å være nedtegnet fra fartøyets loggbok. Når

det gjelder posisjoner og tidspunkt for setting av line er det også tatt hensyn til opplysninger fremkommet forklaring for kommisjonen den 2. desember 2002.

Det radarekko som ble observert fra «Svein



Figur: 9.3 Radarekko observert av «Svein Roger».

Roger» er opplyst å ha gått på kryssende kurs i nordøstlig retning. Skipper Lorgen på «Sula» har forklart at de lå og drev mens de ventet på å dra lina. Dette er også i samsvar med vanlig kutyme ved setting av line. Ut fra «Sulas» oppgitte posisjon ca. kl. 20.10, hadde fartøyet i løpet av to timer beveget seg ca. 1,5 nautiske mil nordover fra posisjonen der settingen ble avsluttet. Den hastighet man fra «Svein Roger» har opplyst at ekkoet har hatt i tidsrommet man har observert dette, synes ikke forenlig med den hastighet «Sula» skulle forventes å ha hatt mens fartøyet ventet på å dra linen. Ut fra fartøyenes posisjoner, sannsynlige fart, tilbakelagte avstand og kurs i den perioden radarekkoet ble observert, finner kommisjonen det lite sannsynlig at «Svein Rogers» observasjon kan ha vært «Sula».

Avstanden mellom den siste radarobservasjonen som er opplyst fra «Svein Roger» og Utvik Seniors forlissted er om lag 12 nautiske mil. Kommisjonen finner på denne bakgrunn ikke å kunne utelukke at det fartøyet som ble observert kan ha befundet seg i havariområdet på tidspunktet for «Utvik Seniors» forlis. Videre finner kommisjonen ikke å kunne utelukke at fartøyet kan være identisk med det fartøy som ble observert av kystradaren på Hillesøy kl. 24.00.

9.7 Ekko observert av «Aarvak»

Kommandørkaptein Stolpestad, sjef Kystvaktskvadron Nord, opplyste den 23. februar 1978 kl. 15.00 til Senja politikammer at han hadde vært i kontakt med skipper Johan Johansen på bruksvaktskøyten «Aarvak», og at Johansen hadde oppfanget et ekko av ukjent fartøy som befant seg ca. 2 nautiske mil av Oksen.

Skipper Johan Johansen opplyste i politiforklaring av 24. februar 1978 at det fra «Aarvak» kl. 20.05 ble observert et radarekko som han mente ikke kunne være noe større fartøy. Dette ekko var sett i vestsørvestlig retning 3,5 til 4 nautiske mil unna. Ekkoet forsvant gradvis, både på grunn av dårlige radarforhold og det at fartøyene gikk i hver sin retning. Hans forklaring ble tiltrådt av styrmann Bjørklo, som var tilstede i avhøret. Av politiforklaringen fremgår at «Aarvaks» forskjellige posisjoner var avmerket på sjøkart som ble vedlagt saken sammen med utskrift av loggbok. Disse dokumenter lå ikke ved politiforklaringen, og har ikke blitt funnet under kommisjonens undersøkelser.³⁶

For så vidt gjelder den posisjon «Aarvak»

befant seg i kl. 20.05, samt ekkoets posisjon og avstand, legger kommisjonen i det vesentlige til grunn de posisjoner som er nedtegnet på sjøkart under politiavhør den 24. februar 1978. Både «Aarvaks» og ekkoets nedtegnede posisjon på oppgitte kart kl. 20.05 er i underkant av 12 nautiske mil fra Oksen, slik at 2 nautiske mil som er opplyst i politiloggen antas å kunne være en skrivefeil.

Når det gjelder tidspunkt for observasjonen legger kommisjonen til grunn at denne må anses noe omtrentlig. Det vises herunder til at det av politiavhøret fremgår at «Aarvak» på samme tidspunkt har opplyst observasjoner av fem fiskefartøy og ett radarekko.

I møte for kommisjonen 11. september 2002 har Johansen forklart at da «Aarvak» befant seg ca. 5 – 6 mil fra Oksen ble det observert et kraftig ekko som befant seg ved Kråa i Stordjupta. Johansen peilet ekkoet på radaren over en periode på 10 – 12 minutter eller mer. Han registrerte at ekkoet gikk i sørvestlig retning med en hastighet på 11 – 12 knop. Han husket ikke avstanden mellom «Aarvak» og ekkoet.³⁷

Kommisjonen har vurdert om det radarekko som ble observert kan ha vært «Utvik Senior» med kurs for Kjølva.³⁸ Det radarekko som er iaktatt fra «Aarvak» er opplyst å ha beveget seg vekk fra «Aarvak» i vestsørvestlig retning. Ut fra kommisjonens vurdering var «Utvik Senior» på tidspunktet for Aarvaks observasjon, omkring 12 nautiske mil fra «Aarvaks» posisjon, og beveget seg mot «Aarvak» i østsørøstlig kurs, jf. kapittel 4. Observasjonen kan på denne bakgrunn etter kommisjonens oppfatning ikke ha dreid seg om «Utvik Senior».

Kommisjonen finner det overveiende sannsyn-

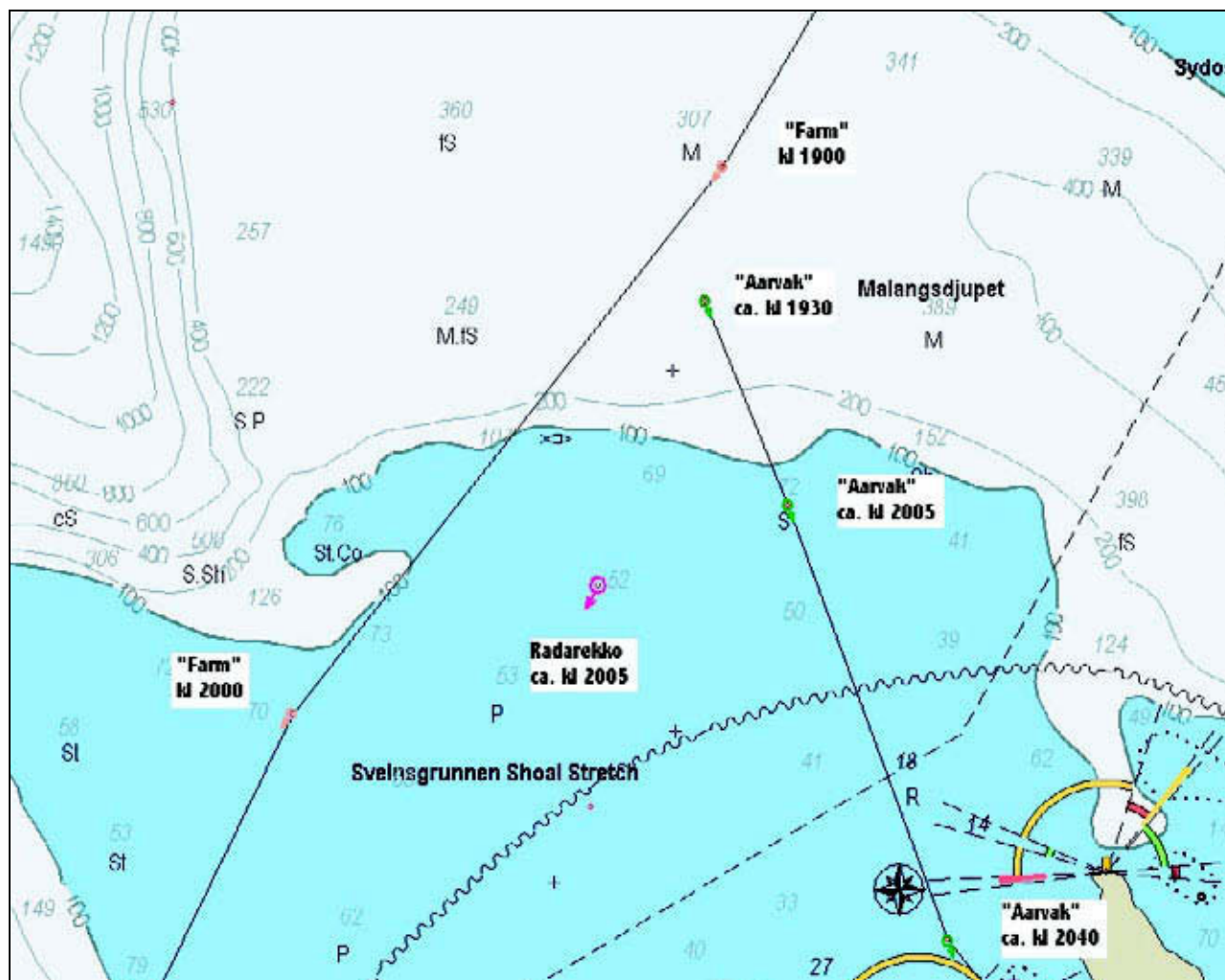
Tabell: 9.3

Fartøy	Tidspunkt	Posisjon
Aarvak	Ca. kl. 19.30	N69 47.30, E17 06.00
	Ca. kl. 20.05	N69 43.20, E17 10.76
	Ca. kl. 20.40	N69 34.42, E17 20.01
Radarekko	Ca. kl. 20.05	N69 41.64, E16 59.78
Farm	Kl. 19.00	N69 50.00, E17 07.00
	Kl. 20.00	N69 39.00, E16 42.00

³⁶ Politiavhør av Johan Johansen 24. februar 1978, se vedlegg 6.5.

³⁷ Johan Johansen forklaring for undersøkelseskommisjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1.

³⁸ Pressemelding 13. november 1979 fra den tidligere undersøkelseskommisjonen etter Utvik Seniors forlis, se vedlegg 5.2.



Figur: 9.4 Radarekko observert av «Aarvak»

lig at den observasjon som er opplyst i 1978 gjaldt kystvaktfartøyet «Farm», som på dette tidspunktet var i området noe innenfor Kråa. Det vises til at «Farm» i følge egen logg gikk igjennom området for «Aarvaks» observasjon med sørvestlig kurs i tidsrommet mellom kl. 19.00 – 20.00. I betraktning av at forklaringen for kommisjonen ble gitt over tju-fire år etter observasjonen, finner kommisjonen det sannsynlig at Johansen i 2002 har referert til samme radarobservasjon som tidligere.

«Aarvaks» posisjoner og radarobservasjon er

Tabell: 9.4

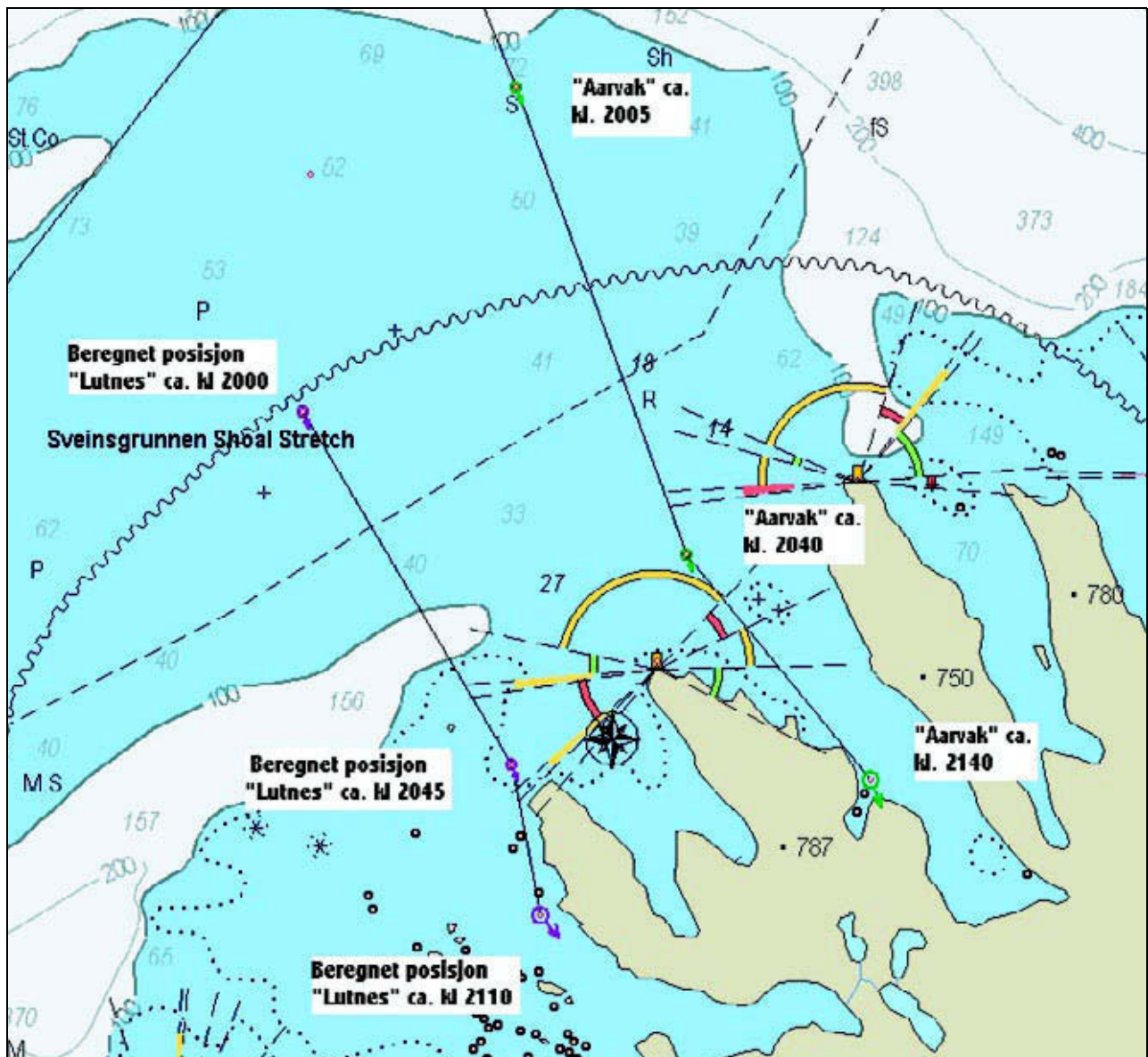
Fartøy	Tidspunkt	Posisjon
Aarvak	Ca. kl. 20.05	N69 43.20, E17 10.76
	Ca. kl. 20.40	N69 34.42, E17 20.01
	Ca. kl. 21.40	N69 30.17, E17 29.92
Lutnes	Ca. kl. 20.00	N69 37.13, E16 59.30
	Ca. kl. 20.45	N69 30.45, E17 10.52
	Ca. kl. 21.10	N69 27.59, E17 12.09

beregnet ut fra opplysninger i avhør og plott på kart i den tidligere kommisjonens rapport av 19. januar 1979, jf. tabell 9.3 og figur 9.4.

Johansen forklarte videre ovenfor kommisjonen i møte 11. september 2002 at han ca. 15 – 20 minutter etter at han hadde observert det store ekkoet observert et mindre ekko som befant seg ca. 5 – 6 mil fra Oksen retning sørvest. Han har forklart at «Aarvak» på tidspunktet for observasjonen befant seg på tur inn Mefjorden. Johansen fikk ikke plottet dette ekkoet på grunn av forstyrrelser grunnet sjøekko på radaren.³⁹

Kommisjonen finner observasjonen noe usikker, og viser til at den ikke fremkommer i det politiavhør som ble gjennomført kort tid etter forliset. Det kan likevel ikke utelukkes at det fartøy som ble observert var fiskebåten «Lutnes», som på dette tidspunktet befant seg sørvest for «Aarvak»

³⁹ Johan Johansen forklaring for undersøkelseskommisjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1.



Figur: 9.5 Radarekko observert av «Aarvak».

i en avstand av 5 – 7 nautiske mil, på vei fra Kjer-ringbergryggen mot Trælen.⁴⁰ «Lutnes» var et trefartøy, noe som kan forklare det svake ekkoet det vises til.

Av tabell 9.4 og kart i figur 9.5 fremkommer beregnede posisjoner for «Aarvak» og «Lutnes». «Lutnes» posisjoner er beregnet ut fra opplysninger i politiavhør.

9.8 Ekko observert av «Leiranger»

Skipper Jan Mikalsen på «Leiranger» har forklart at han så et radarekko 12 nautiske mil akterut idet han var ved Okseneset.⁴¹ Tidspunktet for observasjonen bli oppgitt til kl. 20.45. Mikalsen regnet med at dette var «Utvik Senior», da det ikke var andre fartøyer som kurset på Oksen på dette tidspunkt denne dagen.

Kommisjonen viser til kapittel 4 ovenfor, hvor det er redegjort for «Utvik Seniors» antatte seilas mot land. På bakgrunn av «Leirangers» posisjon på tidspunktet for observasjonen, finner kommi-

⁴⁰ Politiavhør av Johan Lorentzen 11. mars 1978, se vedlegg 6.14.

⁴¹ Politiavhør av Jan Mikalsen 17. april 1978, se vedlegg 6.15.

Tabell: 9.5

Fartøy	Tidspunkt	Posisjon
Leiranger	Ca. kl. 18.45	N69 42.31, E16 24.38
	Ca. kl. 20.45	N69 32.96, E17 20.36
	Ca. kl. 21.30	N69 29.62, E17 29.11
Utvik Senior	Ca. kl. 20.00	N69 40.42, E16 34.98
	Ca. kl. 20.45	N69 38.28, E16 54.81
	Ca. kl. 21.10	N69 37.63, E17 00.99

sjonen det overveiende sannsynlig at det radarekko som ble observert av Mikalsen var «Utvik Senior» på kurs mot land.

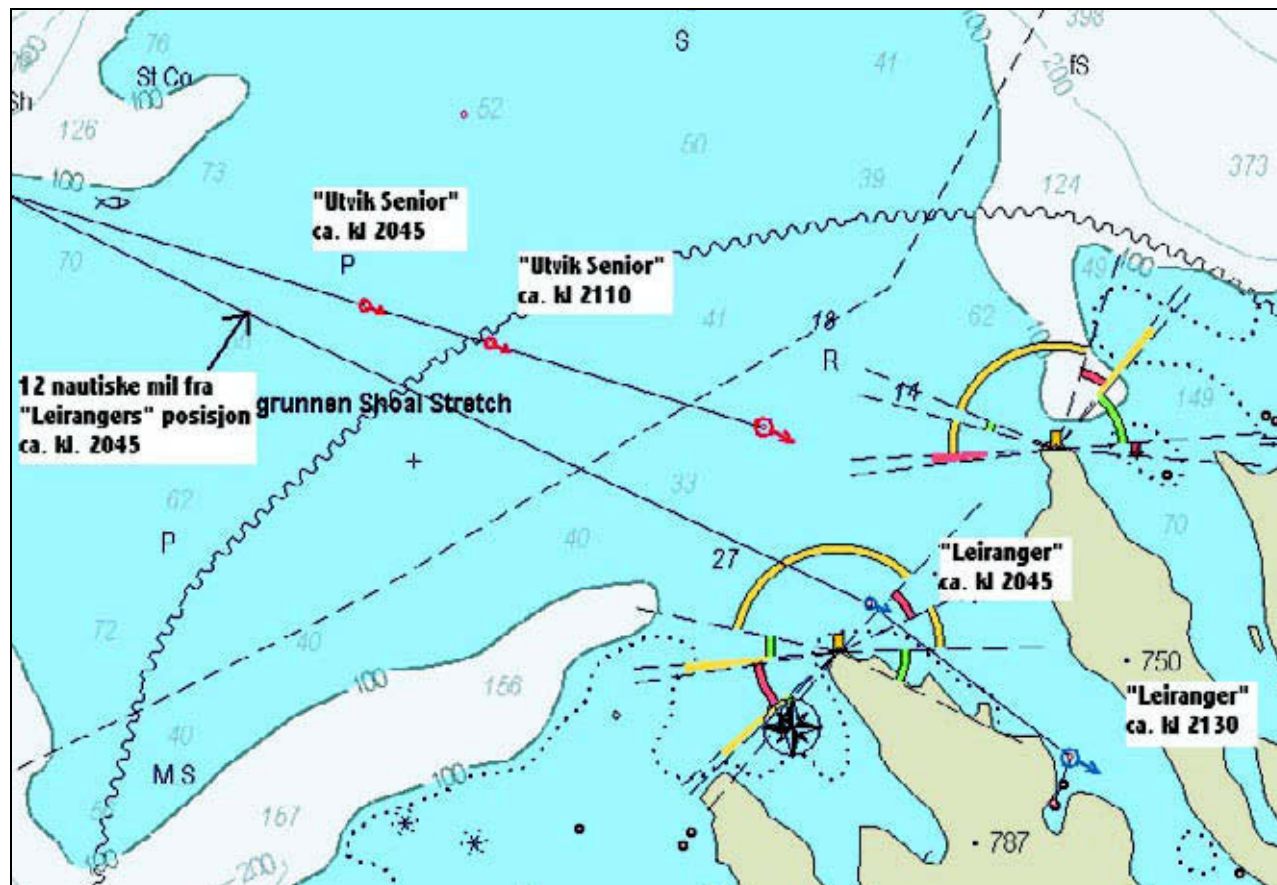
Posisjoner og tidspunkt for «Leirangers» radarobservasjon er beregnet ut fra opplysninger fremkommet i politiavhør, jf. tabell 9.5 og kart i figur 9.6, sammen med «Utvik Seniors» posisjoner.

9.9 Ekko observert av «Sula»

Skipper Kjell Lorgen på «Sula» har i politiavhør forklart at han om kvelden 17. februar 1978 kl. 21.00 observerte et radarekko ca. 4 nautiske mil nord for seg. Dette ekkoet gikk sørover inn til Andøya. På dette tidspunktet var «Sula» i posisjon vest av Ytre Teisten, avstand 5,5 – 6 nautiske mil.⁴²

På bakgrunn av opplysninger fra «Farms»

⁴² Politiavhør av Kjell Lorgen 20. februar 1978, se vedlegg 6.1.



Figur: 9.6 Radarekko observert av «Leiranger».

Tabell: 9.6

Fartøy	Tidspunkt	Posisjoner
Sula	Kl. 20.10	N69 27.12, E16 39.17
	Kl. 21.00	N69 24.56, E16 39.42
	Kl. 21.50	N69 23.08, E16 34.88
Farm	Kl. 21.00	N69 29.50, E16 29.00
	Kl. 22.00	N69 23.36, E16 24.74

loggbok legger kommisjonen til grunn at kystvaktfartøyet på tidspunktet var i posisjon nord for «Sula» med kurs sørover mot Andfjorden. I perioden mellom kl. 21.00 og kl. 21.50 var avstanden mellom «Farm» og «Sula» mellom 3,5 – 6 nautiske mil. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn overveiende sannsynlig at det radarekko Lorgen observerte, var kystvaktfartøyet «Farm».

Posisjoner og tidspunkt for «Sulas» antatte seilas etter kl. 20.00 er gitt i tabell 9.6 og plottet i kart, jf. figur 9.7, sammen med posisjonene til «Farm».

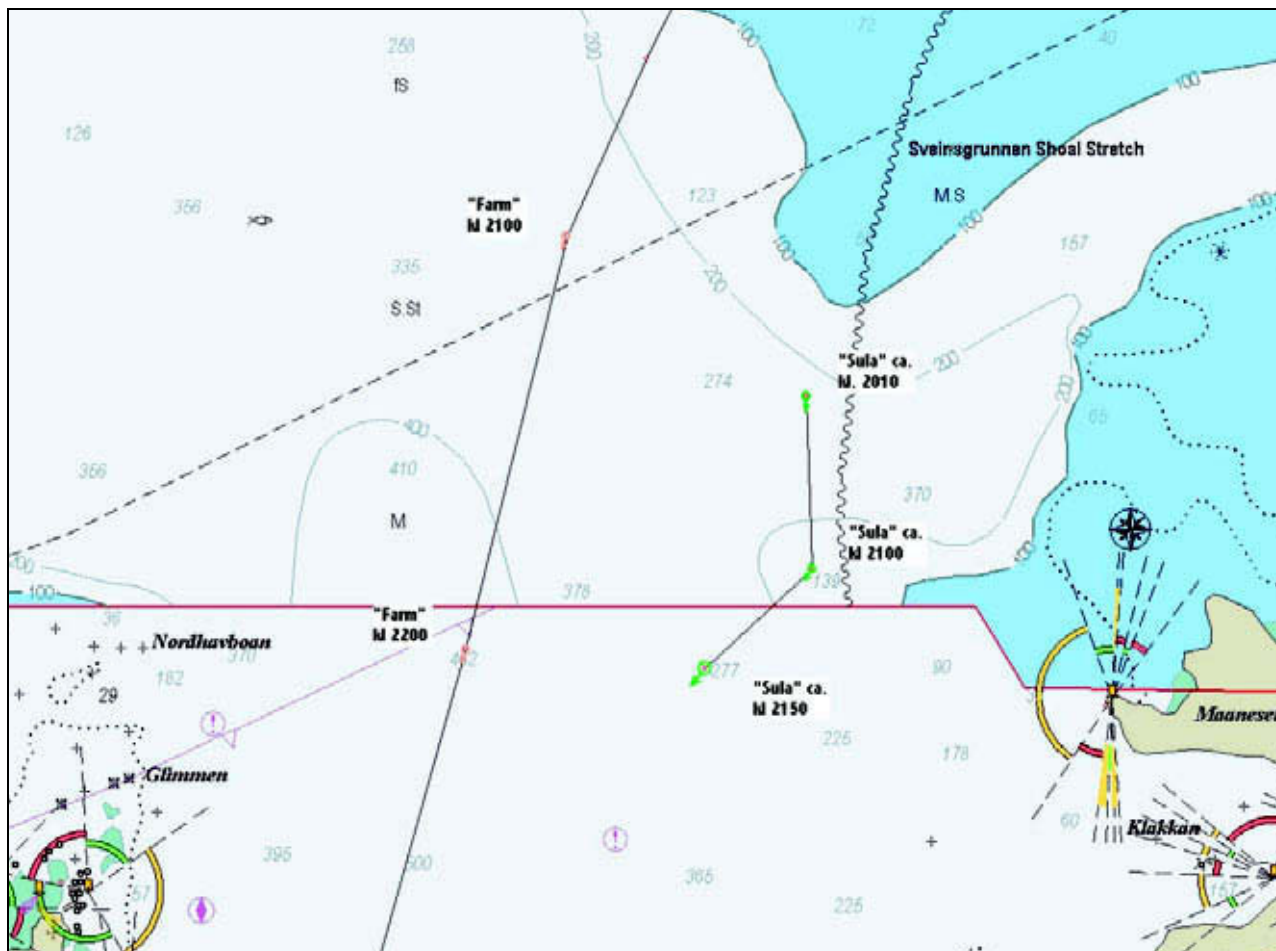
9.10 Ekko av fartøy ved Hekkingen

Kystvaktfartøyet «Heimdal» og bruksvaktfartøyet «Polartrans» passerte Hekkingen 17. februar 1978 ca. kl. 21.50. På grunn av værforholdene oppholdt de seg i Malangen frem til de forlot Hekkingen for å bistå i søket etter «Utvik Senior.» «Heimdal» forlot Hekkingen ca. kl. 04.00 og «Polartrans» ca. kl. 06.20.

Av politilogg fra Senja politikammer fremkommer flere meldinger vedrørende observasjon av kysttankbåt på vei inn Malangen gjennom Hekkingen. Kysttankbåten ble observert av «Heimdal», «Polartrans» og Rødbergodden fort.⁴³

Løytnant Wiklund ved Rødbergodden fort meldte 22. februar til Senja politikammer at signalvakten hadde hatt kontakt med en tankbåt som

⁴³ K/V "Heimdal": "Rapport angående deltagelse i ettersøking ved M/S Utvik Senior's forlis", 19. februar 1978, se vedlegg 6.2; K/V "Heimdal": Ukjent baat ved hekkingen, 17/2-78", 22. februar 1978, se vedlegg 6.4; Willy Jensen forklaring for den tidligere kommisjonen 27. februar 1978, se vedlegg 5.7.1.



Figur: 9.7 Radarekko observert av «Sula».

kom inn Malangen og gikk sørover. Navnet på båten var M/T «Rigg». Samme dag ble det opplyst fra «Rigg», via Farsund radio og hovedredningsentralen, at båten passerte Hekkingen kl. 21.45 angjeldende dag. «Rigg» ble undersøkt av havnepolitiet i Oslo 23. februar 1978. Det ble ikke funnet skader som kunne tyde på sammenstøt med større eller tyngre ting.⁴⁴

Da det i meldingene ble gitt noe varierende opplysninger om tidspunkt for observasjonene, har kommisjonen søkt å få avklart hvorvidt flere fartøy enn «Rigg» passerte Hekkingen og gikk inn Malangen denne kvelden. Hverken «Heimdal», «Polartrans» eller Rødbergodden fort meldte i 1978 om mer enn en observasjon hver.

Torstein Myhre har opplyst følgende for kommisjonen 20. mai 2003:

«Den 17 02 78 var Heimdal på veg fra nordvest-banken på patrulje sørover. Ca kl 0900 dro de fra Teisengrunn og sørover Malangsgrunn. Kl 2100 var de 6,9 naut mil nord for Hekkingen og 6,1 av Håja. Kl 2200 passerte de Hekkingen 0,3 naut mil øst og befant seg nå midt mellom Hekkingen og Edøya.

Etter dette drev de i ca 2 – 3 knops fart mellom Skorliodden og Hekkingen. Ca 4 naut mil fra Hekkingen, utenfor Botnhamn, observerte han ekkoet av en båt passere Hekkingen ca kl 2300. Han så båten visuelt da den passerte. Det dreide seg om en tankbåt med svart skrog og hvitt overbygg som han anslo til ca 500 tonn.

Vitnet ble foreholdt at Stolpestad i følge politilogg den 21 02 78 meldte at Heimdal ankom Hekkingen ca kl 2150, samt at de etter kl 2200 observerte en kysttankbåt som kom fra yttersiden av Senja og videre inn Malangsfjorden. Videre at meldingen ble korrigert til ca kl 2300 den 22 02 78. Vitnet ble videre foreholdt at Rødbergodden iflg politilogg den 22 02 78 skal ha meldt at Rigg passerte Rødbergodden Fort kl 2240, og den 23 02 78 har meldt at Rigg passerte Rødbergodden fort kl 2250. Han ble videre foreholdt at Rigg iflg. politirapport av 23 02 78 skal ha opplyst at de ca kl 2200 var på veg inn Malangen. Vitnet uttaler til dette at han er 100% sikker på at tankerens innpassering ved Hekkingen fant sted ca kl 2300. Han mener videre at det må være kysttankbåten Rigg han observerte denne kvelden, samt at opplysningene fra Rødbergodden og fra Rigg må være ukorrekte med en time. Han opplyser videre at etter å ha sett bilde av Rigg fra «Illustrert norsk skipsliste» fra 1982 under møte, at fartøyet kan være identisk med den båten han observerte.

Herunder legger han særlig vekt på samsonpostene i bakkant av bakken.

Vitnet mener at fartøyene bruksvaktsfartøyet Polartrans og tråleren Vestvågøy lå sammen med Heimdal og drev i Malangen. Kl 0230 ga hovedredningssentralen beskjed om at de måtte være standby for å gå ut på leting etter Utvik Senior. Kl 0315 fikk Heimdal beskjed om å dra ut å lete. Ut fra loggen mener han de var nord av Hekkingen ca kl 0400. Vitnet utelukker at det kunne ha passert noe fartøy mens Heimdal befant seg i Malangen, uten at dette hadde blitt observert fra Heimdal. Han mener bestemt at det ikke passerte noe fartøy i dette tidsrommet utenom de han har forklart seg om. Han ble foreholdt at vitnet Alfsen ovenfor kommisjonen har opplyst at det fra Rødbergodden Fort var registrert en båt passere inn Malangen fra Hekkingen i perioden fra kl 2400 til kl 09 eller 1000. Vitnet uttaler til dette at så fremt en båt har passert må dette ha skjedd etter at Heimdal forlot Hekkingen.»⁴⁵

På bakgrunn av opplysningene i saken, legger kommisjonen til grunn at fartøyet «Rigg» passerte gjennom Hekkingen inn Malangen forbi Rødbergodden fort i tidsrommet mellom kl. 22.00 – kl. 23.00 den 17. februar 1978. Det foreligger ingen opplysninger som skulle tilsi at flere fartøy har passert gjennom samme område angjeldende tidspunkt. Kommisjonen finner det videre lite sannsynlig at noe fartøy kunne passert området uten å ha blitt observert av hverken «Heimdal», «Polartrans» eller Rødbergodden fort, i tidsrommet frem til fartøyene forlot området for å delta i redningsaksjonen.

9.11 Ekko observert av «Farm»

Av logg fra Senja politikammer den 21. februar 1978 fremkommer at kommandørkaptein Stolpestad, sjef Kystvaktskvadron Nord, meldte at «Farm» den 17. februar 1978 ca. kl. 21.00 – 22.00 var på tur inn Andfjorden. På radaren ble det observert et annet fartøy som gikk litt foran inn Andfjorden.

På samme tidspunkt var «Sula» på vei sørover inn Andfjorden. Skipper Kjell Lorgen har den 20. februar 1978 forklart at «Sula» om kvelden 17. februar 1978 kl. 21.00 befant seg i posisjon vest av Ytre Teisten, avstand 5,5 – 6 nautiske mil.⁴⁶ Kl.

⁴⁵ Torstein Myhre forklaring for undersøkelseskommisjonen 20. mai 2003, se vedlegg 1.3.

⁴⁶ Politiavhør av Kjell Lorgen, 20. februar 1978, se vedlegg 6.1.

⁴⁴ Rapport Oslo havnepoliti av 23. februar 1978, se vedlegg 6.7.

21.15 satte fartøyet kursen sørover, og gikk i le utenfor Tømmervik ved sørsiden av Senja. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn overveiende sannsynlig at den radarobservasjon «Farm» har rapportert var linebåten «Sula». Det vises for øvrig til de posisjoner og tidspunkt som er angitt under punkt 9.9.

Oddbjørn Martin Luther, mannskap på «Farm», har den 2. desember 2002 forklart at han hadde rorvakt i tidsrommet kl. 20.00 – 24.00.⁴⁷ På vei inn Andfjorden oppdaget Luther et kraftig ekko på radarskjermen på «Farms» styrbord side. Ekkoet hadde nordlig kurs og Luther holdt øye med dette for å være sikker på at det ikke kom på kryssende kurs. Han kunne ikke si noe om avstanden mellom ekkoet og «Farm», og mente han observerte ekkoet over et tidsrom på mer enn 10 minutter og kanskje helt oppimot en time.

Luther ble i avhøret foreholdt «Farms» tidligere observasjon av et fartøy som gikk litt foran inn Andfjorden. Han kunne ikke utelukke at det dreide seg om samme observasjon, men var likevel sikker på at radarekkoet gikk nordover. Etter å ha blitt forevist kart med inntegninger av de posisjoner som fremkommer av «Farms» loggbok for perioden 17. februar 1978 kl. 19.00 til 22.00, opplyste han at han kunne vært på rorvakt i tidsrommet kl. 20.00 – 21.00. Dette ettersom han ikke så land på radaren, da ekkoet ble observert. Han var likevel langt fra sikker på tidspunktet.

Kommisjonen finner observasjonen noe usikker, og viser til muligheten for feilerindring så vidt lang tid etter forliset. Det vises likevel til at skipperen på «Prestfjord» tidlig på ettermiddagen den 17. februar 1978 opplyste å ha observert et fartøy på vei nordover, jf. punkt 9.14. Avhengig av det observerte fartøyet hastighet og kurs, kunne dette ha befunnet seg vest av «Farm» på vei nordover. Kommisjonen kan derfor ikke utelukke at dette fartøyet kan knyttes til Luthers observasjon denne kvelden.⁴⁸

9.12 Observasjon av ubåt

Leif Hugo Andreassen var mannskap på «Eidegutt» 17. februar 1978.⁴⁹ I kommisjonsmøte 12. september 2002 forklarte Andreassen at han på

vei mot land observerte en stor ubåt i overflatestilling på «Eideguts» styrbord side i kryssende kurs. Ubåten hadde ikke tente lanterner, og krysset noen hundre meter foran «Eidegutt». På dette tidspunkt stod Andreassen alene til rors. Det var måneskinn og god sikt når observasjonen ble gjort.

Kommisjonen vil bemerke at Andreassen var på sin første tur som fisker da han gjorde observasjonen, og at værforholdene var varierende denne kvelden. Han har opplyst at ubåten var uten tente lanterner, og passerte i en avstand av flere hundre meter. Det må på denne bakgrunn antas å hefte en viss usikkerhet vedrørende hva som ble observert.

Observasjonen ble foretatt etter at «Eidegutt» hadde begynt å gå mot land i Senjahopen. Andreassen var utover dette usikker på hvor og når observasjonen ble gjort. Utover opplysningene fremkommet i Andreassens forklaring, har kommisjonen ingen opplysninger egnet til å bekrefte eller avkrefte hvorvidt en ubåt faktisk befant seg i området utenfor Senja denne kvelden.

9.13 M/S «Proserpina»

Av logg fra Senja politikammer 20. februar 1978, kl. 15.00, siteres:

«Vest-Tysk båt m/s «Proserpina», 80.000 t, lastebåt, hjh. Hamburg, kapt. Rudolf Schult, f. 26 05 22, forlot Kirkenes 16.2. Best.sted: Baltimore.»

Den 21. februar ble Kriminalpolitisen, Oslo, anmodet om bistand til å få undersøkt hvor «Proserpina» befant seg 17. februar i tidsrommet kl. 20.00 – 24.00.

Av logg fra Senja politikammer 2. mars 1978 siteres:

«mottatt svar fra Kripas, Oslo, i anledn. forespørselen om den vest-tyske båten m/s «Proserpina». Ingen mistanke om at m/s Proserpina var i det aktuelle området på angjeldende tidspunkt.»

Av oversendte telex av 2. mars 1978 fra Interpol Wiesbaden siteres:

«m/s Proserpina tilhører rederiet laeisz i hamburg. på forespørsel har skipets kaptein underrettet rederiet laeisz i hamburg som følger: avreise kirkenes 16.2.78 kl. 1930. posisjon 17.2.78 kl. 2130: 71 grader 09 minutter nord, 23 grader 04 minutter øst. tarhalsen fyr kontroll-

⁴⁷ Oddbjørn Martin Luther forklaring for undersøkelseskommisjonen 2. desember 2002, se vedlegg 1.2.

⁴⁸ Rapport Harstad politikammer 15. mars 1978, se vedlegg 6.9.

⁴⁹ Leif Hugo Andreassen forklaring for undersøkelseskommisjonen 12. september 2002, se vedlegg 1.1.

stasjon peilet 163 grader, avstand 17.4 sjømil. korrekt kurs 248 grader. proserpina passerte området hvor skipbruddet angivelig var foregått 18.2.78. ca. kl. 11.00 i en avstand av 25.2 mil. under turen ultra kortbølge vhf på broen alltid på for lytting. alle navigasjonsdata er tilgjengelige. det regnes med ankomst til baltimore 2 mars 78 ved middagstid.»

Den 22. mars mottok Senja politikammer telegram fra Interpol, Washington, USA i anledning forespørselen. Av telegrammet siteres:

«[...] angående forliset av den norske båt «Utvik Senior» og båten M/V Proserpina. Den amerikanske kystvakten meddeler at muligheter var tilstede for at M/V Proserpina kolliderte med Utvik Senior, med at dette er høyst usannsynlig. Det foreligger ikke flere opplysninger.»

Kommisjonen tok på bakgrunn av ovennevnte den 25. mars 2004 kontakt med Kystverket i Honningsvåg, og fikk opplyst at fartøy på størrelse med «Proserpina», på vei til Baltimore, la kursen vestlig på seilas fra Kirkenes.

På bakgrunn av opplysningene i saken legger kommisjonen til grunn som lite sannsynlig at «Proserpina» befant seg i havariområdet på forlistidspunktet.

9.14 Fartøy observert fra «Prestfjord»

Av rapport fra Senja politikammer, datert 15. mars 1978, fremgår at skipper Ole Helge Holmøy på tråleren «Prestfjord» tidlig på ettermiddagen den 17. februar 1978 observerte et for ham ukjent fartøy på tur nordover skipsleia i retning mot Finnmark, som teoretisk kunne rukket frem til det antatte havaristedet ca. kl. 22.00 – 23.00. «Prestfjord» var i posisjon N69 23, Ø15 22 kl. 22.35 den 17. februar 1978.⁵⁰

I politiavhør den 6. april 2004 har Holmøy forklart at «Prestfjord» på tidspunktet observasjonen ble foretatt lå og bakket på været, i området rundt den posisjonen som var oppgitt i 1978. Han så ikke båten, kun lanterneføringen på denne. Ut fra signalføringen med to hvite lanterner tett sammen, antok han at det kunne dreie seg om en taubåt eller et lignende fartøy. Han observerte båten i normal seilingslei, vest i havet sett fra egen båt, og mente båten gikk på nordøstlig kurs.

⁵⁰ Rapport Harstad politikammer 15. mars 1978, se vedlegg 6.9.

Holmøy hadde ingen antagelse om hastigheten, utover at det var sannsynlig at denne var redusert ut fra det dårlige været på tidspunktet.⁵¹

Det er ikke opplyst når på dagen observasjonen fant sted, dog slik at dette skjedde tidlig på ettermiddagen. Holmøy anga i 1978 at det fartøyet han observerte teoretisk kunne ha rukket frem til det antatte havaristedet ca. kl. 22.00 – 23.00. Ved å løselig beregne fartøyets hastighet til ca. 6 – 7 nautiske mil under de rådende værforhold, ville observasjonen ha funnet sted ca. kl. 15.00 samme dag. I tilfelle fartøyet ikke svingte inn mot havaristedet, men fortsatte i normal seilingslei nordover ville fartøyet passert området for den angitte posisjon for radarobservasjonen fra Hillesøyradaren ca. kl. 21.00 – 22.00, jf. 9.2. I et slikt tilfelle finner kommisjonen det lite sannsynlig at det var dette fartøyet som ble observert i dette området kl. 24.00.

Kommisjonen har ingen holdepunkter for at det fartøy som ble observert har beveget seg innover mot land i tiden etter observasjonen. Da kun fartøyets lanterneføring ble observert, foreligger ingen sikre opplysninger om fartøystype, nasjonalitet og størrelse.

På bakgrunn av opplysningene i saken finner kommisjonen likevel ikke å kunne utelukke at fartøyet kan ha befunnet seg i havariområdet på forlistidspunktet.

9.15 Øvrige opplysninger om observasjoner

I kommisjonsmøte 11. september 2002 ble det for øvrig forklart om observasjon av ytterligere ett fartøy fra «Aarvak» og om observasjon av radarekko fra «Vestvågøy» den 17. februar 1978. I møte 2. desember 2002 ble det opplyst om observasjon av radarekko fra «Johan Martin».⁵² Kommisjonen finner ikke å kunne tillegge disse opplysningene avgjørende vekt. For så vidt gjelder opplysningene fra «Aarvak» og «Johan Martin», er disse observasjonene ikke er fremkommet i den kontakt med politiet begge vitnene hadde kort tid etter forliset. Opplysningene fra «Vestvågøy» er ikke meddelt i den skriftlige orientering

⁵¹ Politiavhør Ole Helge Holmøy 6. april 2004, se vedlegg 8.9.

⁵² Odd Bjørklo forklaring for undersøkelseskommisjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1; Harald Elverland forklaring for undersøkelseskommisjonen 11. september 2002, se vedlegg 1.1; Einar Johansen forklaring for undersøkelseskommisjonen 2. desember 2002, se vedlegg 1.2.

som ble oversendt politiet kort tid etter forliset.⁵³ Kommisjonen kan forøvrig ikke se at de tidspunkt som er opplyst for observasjonene er i overensstemmelse med de tidspunkter for fartøyenes posisjoner og fart som er opplyst i politiavhør og i den skriftlige orienteringen til politiet.

Kommisjonen legger til grunn at de observasjoner som er opplyst kan skyldes en forveksling med andre opplevelser på fiskefeltene. Slike feilerindringer finner kommisjonen naturlig på bakgrunn av den lange tiden som er gått siden forliset.

⁵³ Brev til politimesteren i Harstad fra Harald Elverland 30. mars 1978, se vedlegg 6.11.

Kapittel 10

Kartlegging av forholdene på havet i det aktuelle tidsrom og havområde

10.1 Innledning

Meteorologisk institutt ble ved kommisjonens brev av 14. april 2003 engasjert til å vurdere værforholdene på yttersiden av Senja den 17. februar 1978. Av oppdraget siteres:

«Som ledd i kommisjonens arbeid ønskes utarbeidet en oversikt som angir utviklingen av været på havaridagen den 17 02 78. Relevante data er temperaturer (luft, sjø), lufttrykk, luftfuktighet, ising, strøm, nedbørsmengder, sikt, vindstyrke og retning. Det bes videre opplyst bølgehøyde, bølgeperiode og bølgeretning. Dersom det ikke foreligger relevante målinger for området 4-8 nm NV av Oksen, bes om mulig disse bølgedataene beregnet for tidsrommet kl. 19.30 til 00.30 (time for time), jfr. vedlagte kartskisse.

Øvrige forhold som ville kunne innvirket på værforholdene bes vurdert, herunder hvorvidt og eventuelt på hvilken måte værsituasjonen kan ha blitt påvirket av et mulig polart lavtrykk.»¹

¹ Brev til Meteorologisk institutt fra undersøkelseskommisjonen 14. april 2003, se vedlegg 4.1.

Kommisjonen mottok endelig rapport fra Meteorologisk institutt den 21. november 2003.²

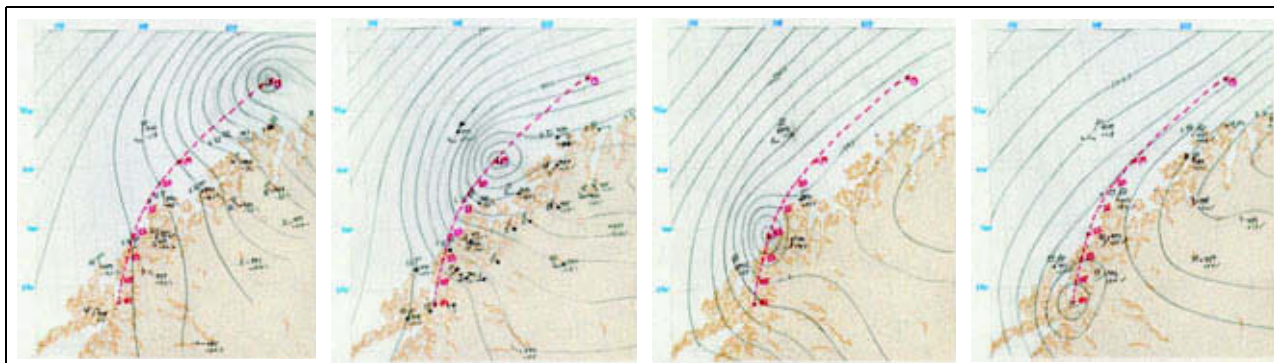
10.2 Værsituasjonen den 17. februar 1978

Av rapport fra Meteorologisk institutt fremgår at et kraftig høytrykk over Grønland dirigerte kald polar luft ut over Barentshavet og Norskehavet på forlisdagen. Vinden i området var mellom nord og nordøst frisk bris til stiv kuling. Det var lavtrykksaktivitet fra Sverige til Kola. I kaldluften langs Norskekysten fra Trøndelag til Varangerfjorden dannet det seg flere små lavtrykk.

Forlisdagen kl. 13.00 passerte et lite lavtrykk i havet nord for Nordkapp. Det var sterk vind (storm) på vest og nordsiden av lavtrykket. Forflytningen var mot sørvest. Meteorologisk institutt har funnet det sannsynlig at dette var et polart lavtrykk.

Lavtrykkets posisjon var kl. 19.00 nord for Skjervøy. Det blåste nå storm vest og nord for lavtrykksenteret. Kl 22.00 var lavtrykket like nord-

² Meteorologisk institutt: "En vurdering av værforholdene på yttersiden av Senja 17. februar 1978", 21. november 2003, se vedlegg 4.2.



Figur: 10.1 Kart over lavtrykksbane.

Kilde: Meteorologisk institutt

nordøst for Senja, og hadde nå fått øket sørlig komponent i bevegelsen. Den 18. februar 1978 kl. 01.00 var lavtrykkssenteret sørsørvest for Senja. Det blåste fortsatt opp i storm styrke på vest- og nordsiden av lavtrykket. Lavtrykkssenteret passerte trolig over de sentrale deler av Senja.

Meteorologisk institutt har følgende merknader vedrørende usikkerheten i lavtrykksposisjonen kl. 22.00:

«Usikkerheten i posisjonen til lavtrykkssenteret er kl 22 ca 25km i nord-sør retning, og det er mer sannsynlig at lavtrykket skal ligge inntil 25km sør for den gitte posisjonen i [figur 10.1], enn at det skal ligge lenger nord. Vindendringen på Andenes flyplass fra kl 22 til 23 forklares lettere med at lavtrykket ligger litt lenger sør, og observasjonen fra Rigg i Baltsfjorden kl 2130 om at været klarnet og vinden løyet litt kan også forklares med det. Usikkerheten i aust-vest retning er trolig litt mindre ca 20 km. Tidligere posisjoner ute i havet har større usikkerheter.»

For ytterligere om usikkerheten knyttet beregningene av lavtrykksbaner, vindforhold mv. vises det til vedlagte rapport.

10.3 Vindforhold i området

Fremstillingen av vindforholdene 17. – 18. februar 1978 i området vest og nord for Senja er opplyst av være basert på observasjoner fra meteorologiske stasjoner i området samt opplysninger fra vitneut-sagn om værforholdene. Av rapporten siteres:

«Den eneste observasjonen som kan gi en bedre tidsoppløsning enn 3 timer er Andenes flyplass på Andøya der vi har observasjoner hver time.

Avstanden fra det antatte havariområdet til flyplassen på nordenden av Andøya er ca 30 nm. Dersom vindfeltet forflytter seg uforandret med lavtrykket, ca 22,5 knop, vil det observerte været fra Andøya flyplass ha vært over havariområdet 1time og 20 minutter tidligere.

Observasjonen fra Andøya kl 2050 (observasjonene for flyværværsling tas 10min. før hver hele time) viser nordnordvest 25knop. Dersom vi antar den nevnte forflytningen var vinden i havariområdet kl 1930 nordnordvest 25knop, og tilsvarende:

Andøya kl 2150: nv 40 knop, havariområdet: kl 2030: nv 40 knop.

Andøya kl 2250: nne 50 knop, havariområdet: kl 2130: nne 50 knop.

Andøya kl 2350: ne 50 knop, havariområdet: kl 2230: ne 50 knop.

Havariområdet befinner seg litt nærmere lavtrykkssenteret enn flyplassen på Andøya i forhold til lavtrykksbanen. Om det har ført til sterkere eller svakere vind i havariområdet enn på Andøya er umulig å si.

Lufttrykket i lavtrykkssenteret stiger i dette tidsrommet, dvs lavtrykket svekkes, erfaringsmessig betyr det at vindfeltet i og nær lavtrykkssenteret sannsynligvis også ble langsomt svakere, særlig på sør og austsiden av lavtrykkssenteret, mens vindfeltet på nordvest og nord siden svekkes langsommere.

Vindretningen i havariområdet skulle i følge vurderingene over være nordnordøst kl 2130. I [figur 10.1] befinner lavtrykket seg fortsatt nord for havariområdet kl 22, det indikerer fortsatt vindretning fra nordvest fram mot kl 22. Vinden dreide nordnordøst på Andøya før lavtrykket var kommet forbi. Det kan skyldes feil i plasseringen av lavtrykkssenteret i analysen, etter som trykket i lavtrykkssenteret stiger, blir senteret vanskelig å finne igjen i forhold til den bakgrunnsstrømmen det beveger seg i. Vurderingen av usikkerheten i lavtrykksposisjonen under pkt 4 støtter betraktningene om at vinden i havariområdet dreide nord til nordøst før kl 22.»

I rapporten er det gitt en oversikt over vitneut-sagn og observasjoner time for time forliskvelden. Meteorologisk institutt viser til at:

«[V]itneutsagnene har først og fremst gitt oss en større sikkerhet i antagelsen om at lavtrykkssenteret passerte aust for havaristedet og ikke over eller vest for. Hadde dette vært tilfellet burde en av dem ha registrert en vinddreining mot vest eller sørvest. Fra vitneutsagnene kan vi også slutte at det skjedde en forverring av været i tidsrommet fra kl 21 til 22, det stemmer med vår oppfatning fra væranalysen.»

Av rapporten fremgår at lokale vær- og vindforhold vil kunne få innvirkning, samtidig som det vil være vindhastighetsvariasjoner rundt et polart lavtrykk: «Vi mener at effekten av land har vært liten ute ved posisjonen for motoren».

Meteorologisk institutt har gitt slik oppsummering vindforholdene i havariområdet:

«Ut fra vurderingene vi har gjort mener vi det kan ha blåst full storm i området ved havaristedet kl 2140. Det er også mulig at stormen har nådd området 30 minutter før. Vindretningen har vært omkring nord (nordvest som dreide nordnordøst). Det er en mulighet for at vind-

hastigheten kan ha vært oppe i sterk storm en periode. Det blåste nordnordøst full storm frem til mellom kl 23 og kl 24 [...].»

10.4 Nedbør og sikt

Om graden av sikt og nedbør i området viser Meteorologisk institutt til at «det rapporteres om snøbyger hele dagen, men de øker i antall og intensitet utover ettermiddagen og kvelden. Sikten ble om kvelden sterkt nedsatt i kraftige snøbyger. Andøya flyplass observerte ca 100m sikt kl 2150, mindre enn hundre meter kl 2250 og 2350. Ved havaristedet var det kl 2140 med stor sannsynlighet tett snøvær, med sikt mindre enn 100 meter.»

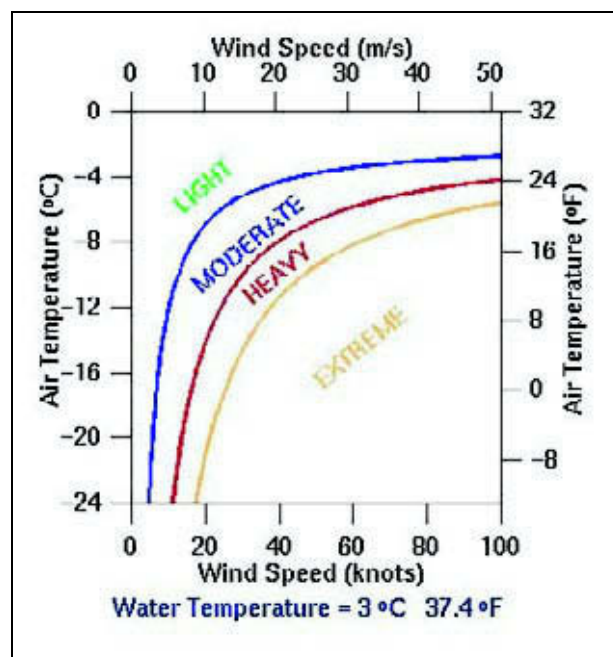
10.5 Temperatur og ising

I anledning spørsmålene vedrørende temperatur og ising hadde Meteorologisk institutt foretatt følgende vurdering:

«Lufttemperaturen var omkring -10 grader utover fredagen, men steg til ca -5 grader om kvelden nær lavtrykket. Sjøtemperaturen har vi antatt til mellom +3 og +4 grader ut fra kartet over sjøtemperaturen fra Meteorologisk institutt. Det kan være store forskjeller nær land der strømmen av kaldere vann fra fjordområder kan forekomme.

Vi har vedlagt en figur (figur 6) som brukes til å varsle isingsgraden ut fra vindstyrke, lufttemperatur og sjøtemperatur. Dette er en gammel figur som har vært brukt i flere tiår.

Lufttemperatur -10 grader og sjøtemperatur +4 grader gir moderat ising ved liten kuling. Dette skulle passe godt med vitneutsagnene utover fredagen. Om kvelden da vinden økte til full storm samtidig som lufttemperaturen steg til -5 grader øker isingen til moderat til sterk ising. Den største usikkerheten her er sjøtemperaturen. Ved lavere sjøtemperatur vil isingen øke. Fartøyet bevegelse i sjøen vil også



Figur: 10.2 Isingsgrad som funksjon av vindstyrke, lufttemperatur og sjøtemperatur.

Kilde: Meteorologisk institutt

påvirke hvor mye is som avsettes, det er først og fremst skvett av sjøvann som fryser fast.»

Av rapporten siteres videre:

«Hvis vi antar en vindfart på 50 knop og en lufttemperatur på omkring -5 oC ser vi at isingsfaren ligger omtrent midt i området for moderat ising som har en isingsrate på 0.7-2.0 cm per time, som er noe mer enn det figur 6 viser. Isingen kan ha vært noe mindre siden båten sannsynligvis ikke har gått mot vinden. Ut fra dette er det mest sannsynlig at isingsraten var på omkring 1cm per time. Men dette er usikkert på grunn av usikkerhet i lufttemperatur og sjøtemperatur.»

10.6 Bølgeforhold

I rapporten vises til at Meteorologisk institutt ikke har sikre bølgemålinger nær havaristedet. De har

Tabell: 10.1 Isingsfare i cm/time for båter med lengde 20 – 75 meter som går mot vinden.

Icing Class	None	Light	Moderate	Heavy	Extreme
Icing Rates (cm/hour)	0	<0.7	0.7 – 2.0	2.0 – 4.0	>4.0

Kilde: Meteorologisk institutt

omring nord. Ut fra sjøkartene ser det ikke ut til å være grunner med dybde på under 30m i denne sektoren. Da skal det ikke ha vært spesielt mye bølgebryting med de bølgehøydene og bølgelengdene som var rundt havaritidspunktet. Men enkelte steder i området kan det ha vært noe avbøying av bølgene (refraksjon) på grunn av store variasjoner i dybdene. Det kan derfor lokalt bli noe høyere og krappere bølger enn ute på dypt vann. Men i følge fisker Bernt Berntsen er ikke området rundt Sveinsgrunnen kjent for å ha spesielt vanskelige bølgeførhold.»

10.7 Funn av vrakdeler – drivbaneberegninger

I kommisjonens brev av 14. april 2003 ble det bedt om å få beregnet spesifiserte vrakdelers flytehas-tighet og retning basert på utviklingen av vær- og strømforholdene i tidsrommet kl. 21.00 til kl. 14.00 neste dag.

Meteorologisk institutt har i sine drivbanebe-regninger tatt utgangspunkt i at avdriften til et fly-tende legeme er proporsjonal med vindstyrken og at legemet vil orientere seg slik at det driver med en relativt konstant vinkel i forhold til medvinds-

retningen. Det er vist til at det ikke er mulig på forhånd å si om legemet vil orientere seg til venstre eller til høyre for vinden. I rapporten er det beregnet to drivbaner, der drivretningen var hhv 20 grader til høyre og venstre for medvindsretningen. Dersom vrakgodset hadde orientert seg til venstre for vinden ville det endt opp i Ersfjorden etter noen timer, jf. figur 10.4.

Meteorologisk institutt har konkludert med at den beregnede drivbanen har en usikkerhetsra-dius på ca. 3 nautiske mil kl. 10.30, ca. 13 timer etter forliset, og at dette stemmer bra med obser-vasjonene av vrakgodset sør og vest for Ertensøya og i området rundt Bergsøyene.

10.8 Sammenligning av meteorologiske institutter

Meteorologisk Institutt ga ved brev av 12. januar 1979 uttalelse om værforholdene ved forliset.³

Kommisjonen så ikke bort fra at det kunne være feilkilder eller lignende i tilknytning til denne uttalelse, samtidig som det ble forutsatt at Meteorologisk Institutt siden havariet skjedde kunne ha gjennomført registreringer eller utviklet modeller som gjorde det mulig å si noe mer bestemt om været på selve havaristedet. På denne bakgrunn ble det anmodet om at instituttets vur-deringer ble foretatt uavhengig av tidligere rap-port. Videre at det etter at uttalelse var utarbeidet ble foretatt en sammenligning med tidligere rap-port og redegjort for eventuelle uoverensstem-melser mellom uttalelsene, og årsakene til disse.

Av rapporten siteres:

«Rapportene bygger stort sett på de samme dataene. Beskrivelsene av vær og vindforhol-dene i havariområdet er nokså like i de to rap-portene. I rapporten fra 1979 står det at det var middels sterke snøbyger med sikt 1 – 4 km. Ut fra vitneutsagn og observasjoner fra Andøya mener vi at det er grunnlag for å si at det var sterke snøbyger med sikt på mindre enn 100m i havariområdet rundt det antatte havaritids-punktet kl 21:40. I den nye rapporten har vi prøvd å kartlegge banen til det polare lavtryk-ke litt mer nøyaktig [figur 10.1 lavtrykksba-ner], og vi finner at lavtrykket og det sterke vindfeltet flytter seg litt med ca 22.5 knop, mens i rapporten fra 1979 er 15 knop angitt som hastighet for forflytningen av vindfeltet.



Figur: 10.4 Drivbaneretninger med drivretning henholdsvis 20 grader til høyre og venstre for medvindsretningen.

Kilde: Meteorologisk institutt

³ Brev til den tidligere undersøkelseskommisjonen fra Det norske meteorologiske institutt 12. januar 1979, se vedlegg 4.3.

Beregningen i 1979 ble foretatt på grunnlag av de litt grovere rutineanalysene.

I rapporten fra 1979 er bølgemålingene tolket slik at en bølgeperiode på 10s er karakteristisk for den mest energirike delen av bølgespekteret. Vi mener at siden topp-perioden er noe større enn middelperioden, og middelperioden på AMI var 10.5s, var det mest bølgeenergi på perioder rundt 14s. Dette betyr at energien til de mest energirike bølgene forplantet seg med en større fart enn det som var antydnet i den første rapporten. Men vi kommer til samme konklusjon, at det sterke vindfeltet og energien til de mest energirike bølgene forflyttet seg med omtrent samme farten, og at dette gav en rask økning i bølgehøyde. Når det gjelder strømforholdene i området har vi ikke kommet noe lenger enn den første rapporten. Vi har beregnet drivbaner for vrakgods. Disse beregningene stemmer bra med observasjonene av vrakgods sør og vest for Ertensøya og i området rundt Bergsøyan. Drivbaneberegninger var ikke med i rapporten fra 1979.»

10.9 Oppsummering av vær- og bølgeforhold

Meteorologisk institutt har oppsummert vær- og bølgeforholdene på følgende måte:

«På grunn av kraftig snøvær var sikten svært dårlig, 100m eller mindre. Det var moderat til sterk ising. I halvtimen etter siste kontakt med Utvik Senior kl 2110 økte vindstyrken i havariområdet til full storm med vindretning omkring nord.

Vitneutsagnene fra området nordaust for Senja og bølgemålingene fra AMI tyder på at det var en rask vekst i bølgehøyden ved havaristedet samtidig med vindøkningen. Vi har ingen bølgemålinger nær havaristedet, men signifikant bølgehøyde var mest sannsynlig 6-7m i halvtimen etter kl 2110. Det kan ha vært noe vanskelige bølgeforhold med krappe bølger på grunn av strøm- og bunnforholdene ved havaristedet.»

I rapporten som ble utarbeidet av Meteorologisk institutt i 1979 er det vedlagt et bølgemålings-skjema fra AMI for blant annet 17. februar 1978. Utdrag fra dette er gitt i tabell 10.2.

Tabell: 10.2 Bølgemålinger 17. februar 1978.

Tidspunkt	Signifikant bølgehøyde (m)	Maksimal bølgehøyde (m)	Middelperiode (s)
10.48	3,61	5,73	7,45
13.48	3,75	5,96	7,05
16.48	5,09	6,98	7,42
19.47	9,32	16,31	10,52

Kilde: Meteorologisk institutt

Kapittel 11

Vurdering av mulige årsaker til forliset

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 inspirerte 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 fartøyet 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 veivromseksplasjon, 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 veivromseksplasjon.

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 Kjølva, 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 Kjølva.

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 beskaftenhet 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 fartøyet 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 ferdigstillelse i 1963 og en i Harstad i 1971. Begge viste at fartøyet hadde godkjent stabilitet i henhold til Sjøfartsdirektoratets regelverk for fiskefartøyer.¹

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 vur-

deringene til Meteorologisk institutt. Det er ikke fremkommet opplysninger som skulle tilsi at ising var et vesentlig problem for de fartøyer som returnerte fra fiskefeltet denne kvelden, dog slik at enkelte fartøyer, 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 fartøyer 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 oppstå 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.»

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet sannsynlig, at kantring med etterfølgende sammenstøt mot havbunnen er en sannsynlig årsak til forliset.

¹ Det vises til informasjon fra Sjøfartsdirektoratets arkiver.

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 fartøyet 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.²

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 fartøyet 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 dekkssbjelker 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 modelleringene, slik at disse ikke hadde den nødvendige presisjon til å kunne tallfeste i hvilken grad fartøyet konstruksjon var svekket, eller om svekkelsen kunne ha medført dramatiske konsekvenser 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 vedrør-

² Ole Kristian Thomesen forklaring for undersøkelseskommisjonen 21. mai 2003, se vedlegg 1.3.

rende «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 skuteseide 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 skuteseida, vil kunne påføre et trykk som mates fra skuteseida og inn i dekkshjelkene. Ved tilstrekkelig høyt trykk vil dette kunne medføre at de laskeskjømte dekkshjelkene knekker. Etter den analyse som er gjennomført ville sammenbruddsforløpet kunne blitt 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 dekkshjelkene over motorrommet har vært laskeskjømte, har Amdahl og Malo tatt utgangspunkt i bilde av vrakdelen som ble funnet på Netøya sammenholdt med tegning av vrakdel fra hoveddekket over motorrommet, gjengitt i den tidligere kommisjonens rapport fra befaring 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.³

Av tilgjengelig tegningsmateriale finner ikke kommisjonen å kunne trekke noen slutning som

kan bidra til å avklare hvorvidt dekkshjelkene 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 dekkshjelkene ville kunne knekkes om fartøyet ble truffet av en tilstrekkelig kraftig brottsjø inn mot skuteseiden. 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 middelperioden har vært noe lavere på havaritidspunktet enn det som er anslått av Meteorologisk institutt. Det foreligger likevel ikke opplysninger som uteluk-

³ Det vises til notat fra telefonsamtale med Karl Henrik Utvik 2. april 2004.

ker 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 bølgebrøtt 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 lukarmens styrbord side var inntrykket, karmens hjørne stuket og at trålvinsjens styrbord nokke 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 vitneutsegn 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 vrakdelen sannsynliggjør at styrbord skuteside har blitt trykket inn.

Den sakkyndige, David Ellin, har konkludert med at de nødvendige kreftene som krevdes for å

redegjøre for skadene på motoren og motorfundamentet kun er fornuftig forklart gjennom et scenario som i det minste inkluderer smadring av fartøyet 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. Inntrykningen 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 fartøyet fremre del hadde fått skader før sammenstøtet med havbunnen.

Kommisjonen vil nedenfor, på bakgrunn av de sakkyndiges uttalelser og kommisjonens egne iakttagelser, 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 lukedeksler 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.

Deformasjonene 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 havbunnen, liggende på siden som på dekk vendte mot lukekar-

men. 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 klemte 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 deformasjoner og mangler som har vært konstatert på hovedmotor og øvrige vrakdeler, alle har vært lokalisert til fartøyet 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 fartøyet 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 forøvrig 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 skutensiden er innlagt 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 radarbil-

det som er forklart observert på en av radarskjermene 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 bausens 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.

11.8 Observasjoner og opplysninger om fartøy i området

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 Etterretningstjenestens overvåking av fartøysbevegelser til og fra Nord-Norge, finner kommisjonen ikke å kunne ute-

lukke 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 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.

Kapittel 12

Avsluttende kommentarer

På bakgrunn av mandatet har kommisjonen søkt å fremskaffe så vidt fullstendige opplysninger som mulig vedrørende de faktiske omstendigheter omkring ulykken. Dette har vist seg å være et omfattende og tidkrevende arbeid på bakgrunn av den tiden som er passert siden forliset.

Det gjenstår fortsatt en del spørsmål som har vært reist fra kommisjonens side, og som foreløpig ikke er besvart. Det vises blant annet til at kommisjonen den 27. mai 2003 rettet anmodning om henvendelse til myndighetene i de 13 land som var deltagere og/eller observatører ved øvelsen Arctic Express 78, jf. punkt 8.7. Samme dag ble det i brev til Justisdepartementet fremmet forslag om utsettelse av den opprinnelige frist for avlevering av rapporten. Forslaget var blant annet begrunnet i at det på bakgrunn av sakens art og alder ble antatt at det kunne ta en viss før man mottok svar på forespørslene til utlandet. Kommisjonens frist for avgivelse av rapport ble etter dette utsatt til 1. april 2004.

Da henvendelsene til utenlandske myndigheter først ble videresendt fra Utenriksdepartementet den 10. november 2003, er disse ved avlevering kun besvart av to land. Dette har man forståelse for, på bakgrunn av den tid som har medgått

siden ulykken. Behovet for tid til å foreta undersøkelser var derfor i utgangspunktet begrunnelsen for den fristutsettelse som ble gitt.

Kommisjonen har for øvrig også rettet henvendelse til Fiskeridirektoratet der enkelte spørsmål fortsatt ikke er besvart, jf. punkt 8.5.

Som nevnt ovenfor har kommisjonen sett det som viktig å finne en rimelig balanse mellom hensynet til å ta opp alle spørsmål ulykken kunne gi foranledning til å vurdere, og hvilken informasjon som kan være mulig å oppdrive etter den tid som har medgått. Når det gjelder de spørsmål kommisjonen har ansett som mest sentrale i henhold til mandatet, har man benyttet den tid som er funnet nødvendig for en grundig og forsvarlig behandling. Kommisjonen har etter en samlet vurdering, funnet det hensiktsmessig å avgi rapporten til tross for at en del av undersøkelsene ikke er ferdigstilt. På bakgrunn av den tid som har passert etter forliset, har hensynet til å kunne avgi rapport så raskt som forsvarlig, vært sentralt i denne vurderingen. Dersom det i etterkant av rapportens avgivelse skulle fremkomme relevante opplysninger som kan være av betydning for saken, forutsettes at departementet tar stilling til hvorvidt undersøkelsene skal gjenåpnes.
