



Innst. S. nr. 242

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

St.meld. nr. 33 (2004-2005)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978

Til Stortinget

1. BAKGRUNN

1.2 Ulykken og undersøkelsene av denne

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

I NOU 2004:9 (side 26-27), gjøres det nærmere rede for kommisjonens konklusjoner vedrørende tidspunktet for forliset.

På bakgrunn av de opplysninger som forelå om forlissted, værforhold, tidspunkt for samtaler med "Utvik Senior" og innholdet i samtalene anslo kommisjonen, dog med de usikkerhetsmomenter som forelå når det gjaldt oppgitte tidspunkt og beregnet hastighet, forlis-tidspunktet til ca. kl. 21.40.

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

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

1.2 Den tidligere undersøkelseskommisjonens arbeid

I medhold av daværende sjøfartlov § 314 nedsatte Justisdepartementet 23. februar 1978 en undersøkelseskommisjon for å klarlegge og vurdere årsaksforholdene omkring forliset av "Utvik Senior".

Undersøkelseskommisjonen som ble nedsatt av Justisdepartementet 23. februar 1978, fikk i oppdrag å klarlegge og vurdere årsaksforholdene omkring forliset av "Utvik Senior". Kommisjonen avga sin rapport 18. januar 1979.

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

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

Kommisjonen vurderte de fire ovennevnte havariårsakene slik:

"Kollisjon

- a) Etter de undersøkelser kommisjonen har foretatt kan ikke "Utvik-Senior" ha kollidert med et overflate fartøy i lovlig ærend. Det må i så fall dreie seg om et fartøy i ulovlig ærend, i delvis underannstil-ling for å forklare at "Utvik-Senior" (som ville hatt vikeplikt for et fartøy fra stb.) ikke har oppdaget dette. De ubåteksperter som kommisjonen har diskutert saken med, har tilbakevist teorien av to årsaker:

1. det er sterkt uønsket for en ubåt i ulovlig ærend å operere i et farvann med så vidt begrenset

- dybde at den ikke kan gå ned. Under de rådende forhold og i den aktuelle dybde anses dykking som umulig.
2. en kollisjon ville ført til alvorlige skader på tårnet til en konvensjonell undervannsbåt.
 - b) Til tross for særlig omfattende leting i det aktuelle område for en kollisjon, er det ikke funnet noe vrak.
 - c) Ingen av vrakdelene indikerer kollisjon.

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

Skrogsvikt. Eksplosjon

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

Feilnavigering.

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

Stabilitetsmessige årsaker

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

Undersøkelseskommisjonen, som avga sin rapport 18. januar 1979, konkluderte med at den ikke kunne gi noe entydig svar på årsaken til forliset. Som sannsynlige årsaker konkluderte kommisjonen med følgende:

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

1.3 Vurderinger av den tidligere undersøkelseskommisjonens konklusjon

Sjøfartsinspektøren i Tromsø deltok på en rekke av de søk og øvrige undersøkelser som kommisjonen foretok under sitt arbeid. Sjøfartsinspektøren skal avgi innstilling til politiet vedrørende grunnlaget for forføyning ved ulykker til sjøs. Sjøfartsinspektøren avga sin innstilling ved brev av 25. januar 1979 til politimesteren i Senja. I brevet ble en del av undersøkelseskommisjonens vurderinger kommentert.

Sjøfartsinspektøren i Tromsø ga blant annet uttrykk for at han hadde liten tiltro til teorien om grunnstøting i fallene. Han mente videre at det måtte settes et stort spørsmålstegn ved kantringsteorien. Han viste til at kommisjonen hadde berørt teorien om kollisjon, men at den tilsynelatende ikke hadde tiltro til at kollisjon med et annet fartøy kunne ha funnet sted. Likeså så kommisjonen bort fra eventuell kollisjon om bord. Sjøfartsinspektøren uttalte blant annet:

"Etter å ha vurdert saken på egen hånd, også etter å ha deltatt noen tid i letingen etter vraket av 'Utvik Senior', samt sett de fleste av de oppsamlede vrakrestene, så er det nok kollisjonsteorien som har ligget og

fortsatt ligger mitt hjerte nærmest. Jeg vil imidlertid ikke konsekvent utelukke kommisjonens teori om kantring eller feilnavigering. Det er imidlertid en kjent sak at alt, også det utrolige, kan skje på sjøen. Jeg tenker da først og fremst på det faktum at blåsene i så fall må ha drevet mot vind og strøm.

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

Det fremgår videre av brevet fra sjøfartsinspektøren i Tromsø at saken ble foreslått henlagt. Politimesteren i Senja henla saken på dette grunnlag. Sjøfartsinspektøren i Tromsø ble orientert om denne beslutningen ved brev 16. februar 1979. Det fremgår av brevet fra politimesteren i Senja:

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

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

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

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

Justisdepartementet ba ved brev 8. oktober 1979 Sjøfartsdirektoratet om uttalelse. Det ble forutsatt at direktoratet innhentet uttalelse fra sorenskriver Fugleberg, som hadde ledet kommisjonen. I brev datert 11. oktober ba direktoratet om slik uttalelse både fra kommisjonsleder Fugleberg og Sjøfartsinspektøren i Tromsø.

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

Kommisjonen offentliggjorde samme dag en pressemelding der det enstemmig ble gitt uttrykk for en oppfatning om at en ikke kunne se noen hensikt i å gjenoppnevne kommisjonen og at en derfor ikke kunne anbefale det overfor Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet.

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

Justisdepartementet besluttet ved brev 10. mars 1980 ikke å gjenoppnevne undersøkelseskommisjonen. Departementet ga følgende begrunnelse for sin beslutning:

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

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

1.4 Oppnevning av ny kommisjon

Etter søk i regi av NRK Brennpunkt ble "Utvik Senior"s hovedmotor lokalisert 23. april 2002. Funnet medførte krav fra de etterlatte om opprettelse av en undersøkelseskommisjon, for på ny å søke å klarlegge årsaksforholdene omkring forliset.

Justisdepartementet oppnevnte 8. mai 2002 en ny og uavhengig undersøkelseskommisjon etter "Utvik Senior"s forlis. Oppnevningen av den nye undersøkelseskommisjonen ble foretatt i samråd med Fiskeridepartementet.

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

Kommisjonen ble gitt følgende mandat:

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

Kommisjonen ble ved oppnevningen gitt frist til 1. oktober 2003 for å avlevere sin rapport. Fristen ble senere forlenget til 1. april 2004. Kommisjonens rapport ble avlevert til Justisdepartementet 20. april 2004, inntatt i NOU 2004:9 Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978.

Det fremgår under punkt 11.7 i rapporten:

"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."

1.5 Den nye undersøkelseskommisjonens arbeid

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

kunne bidra til å avklare årsaken til forliset. Det ble av denne grunn opptatt forklaring av en rekke fiskere som var på fiskefeltet den dagen forliset fant sted.

Kommisjonen rettet henvendelse med forespørsel om opplysninger til en rekke instanser i løpet av sitt arbeid. Dette var Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Utenriksdepartementet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Kystdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Politiets sikkerhetstjeneste, Midtre Hålogaland politidistrikt, Salten politidistrikt, Statsarkivet i Tromsø, Hovedredningssentralen i Nord-Norge, Rolls-Royce Marine - Engine Bergen, Braathens, SAS og Widerøes flyveselskap.

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

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

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

I NOU 2004:9 s. 13 er det gjort nærmere rede for kommisjonens kontakt med Forsvaret. Det fremgår blant annet at Forsvaret fra januar 2003 engasjerte 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.

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

ket, noe som er presisert av en rekke av de personer kommisjonen har vært i kontakt med.

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

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

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

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

1.6 Den nye undersøkelseskommisjonens vurdering av mulige årsaker til forliset

Den nye undersøkelseskommisjonen foretok en særlig grundig gjennomgang av mulige årsaker til forliset av "Utvik Senior".

Innvendig eksplosjon/brann

Det fremgår av NOU 2004:9 s. 97 flg. at kommisjonen ikke kan 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 en slik kraft at den kan ha forårsaket forliset.

Kommisjonen kan på bakgrunn av sin gjennomgang ikke se at eksplosjon og/eller brann om bord i fartøyet fremstår som en sannsynlig årsak til "Utvik Senior"s forlis.

Grunnstøting

Kommisjonen kan heller ikke se at grunnstøting fremstår som en sannsynlig årsak til "Utvik Senior"s forlis.

Kommisjonen har vurdert hvorvidt "Utvik Senior" kan ha feilnavigert og tatt feil av Oksen og Kjølva. En slik feilnavigering kunne ha ført fartøyet inn i urent fartøy mellom Oksen og Kjølva.

På bakgrunn av vitneforklaringer, sammenholdt med de vrakdeler som er lokalisert på havbunnen, har den nye kommisjonen lagt til grunn som overveiende sannsynlig at "Utvik Senior" har hatt en nordlig kurs i for-

hold 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. Fartøyet var derfor ikke ute av kurs.

Kantring

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet sannsynlig, at kantring med etterfølgende sammenstøt mot havbunnen er en sannsynlig årsak til forliset.

Det er ikke fremkommet opplysninger som skulle tilsi at ising var et vesentlig problem for de fartøy som returnerte fra fiskefeltet denne kvelden. 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 tilfredsstillende stabilitet under de rådende værforhold denne kvelden.

Kommisjonen har bemerkt 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 eller kantring som en sannsynlig forårsak.

Kommisjonen kan på bakgrunn av sin gjennomgang ikke se at kantring av fartøyet fremstår som en sannsynlig årsak til "Utvik Senior"s forlis.

Sammenstøt med flytende gjenstander

Kommisjonen har vurdert, men ikke funnet det sannsynlig, at kollisjon med en bøye kan ha vært årsaken til forliset. Herunder vises til de betydelige skader som ble påført fartøyet. 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.

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, verken 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 Senior"s forlis.

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.

Skrogsvikt ved ekstreme bølgeslag/brott

De sakkyndige har konkludert med at sammenbrudd på grunn av en sjøtilstand ikke kan utelukkes, hvor

beregninger viser et sammenbruddsmønster og skadeforløp som de anser forenlig med deler av det skadebildet man ser for "Utvik Senior". I disse betraktningene er det lagt vekt på at fartøyet har vært svekket på grunn av kappede og laskeskjømte dekkshjelker over motorrommet og i akterkant av romluken.

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

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

De sakkyndiges beregninger har angitt at en bølge, som kommer inn på tvers av skipet og bryter eller er nær ved å bryte i det den treffer skutesida, vil kunne påføre et trykk som mates fra skutesida og inn i dekkshjelkene. Ved tilstrekkelig høyt trykk vil dette kunne medføre at de laskeskjømte dekkshjelkene knekker.

Kommisjonens flertall, medlemmene Fredriksen, Meek-Hansen og Olsen, legger til grunn at laskeskjømte hjelker 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 hjelker 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 skutesiden. Mindretallet finner ikke å kunne utelukke at dette i verste fall kunne medført et sammenbrudd av skrogets konstruksjon, og finner heller ikke å kunne utelukke at dette kunne skje ut fra bølgeforholdene på tidspunktet for forliset.

Mindretallet vil likevel bemerke at sannsynligheten for at en bølge skal ha påført fartøyet sammenbrudd fremstår som liten.

På bakgrunn av en justering av tidspunktet og avstanden til observasjonsskipet AMI finner mindretallet det sannsynlig at signifikant bølgehøyde og middelperioden har vært noe lavere på havartidspunktet enn det som er anslått av Meteorologisk institutt. 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.

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.

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

Kollisjon

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

Ingen av de sakkyndige påpekte konkrete skader som alene er egnet til å fastslå at fartøyet har vært utsatt for en kollisjon.

Det er nærmere redegjort for de sakkyndiges konklusjoner i NOU 2004:9 punkt 11.7.

Kommisjonen foretok, på bakgrunn av de sakkyndiges uttalelser og kommisjonens egne iakttagelser, en vurdering av om det ut fra skadebildet kunne foretas sannsynlige slutninger av hva som har forårsaket skadene.

Etter en samlet vurdering av de skader som er fastslått på vrakdelene, fant 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 fant 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 vrakdelene, alle har vært lokalisert til fartøyet styrbord side. Det er videre tatt til etterretning at samtlige av de sakkyndige har konkludert med at "Utvik Senior"s 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, verken 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 hovedsakelig 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 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.

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 dekk- og skottgjennomføringen er etter kommisjonens oppfatning forenlig med at et fartøy har truffet "Utvik Senior" på styrbord side. En eventuell kollisjon må etter kommisjonens oppfatning ha skjedd forut for motorrommet, siden skutesiden er intakt 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 radarbildet som er forklart observert på en av radarskjermene på Sjøoperasjonssenteret på Reitan, kan ha vært en kollisjon mellom "Utvik Senior" og et annet fartøy. Imidlertid har ikke kommisjonen funnet å kunne vektlegge observasjonen i vurderingen av mulig forlisårsak, på grunn av den usikkerhet som er knyttet til denne.

Kommisjonen har etter en samlet vurdering funnet at en kollisjon med et annet fartøy fremstår som den sannsynlige årsaken til "Utvik Senior"s forlis.

Kommisjonene har på denne bakgrunn vurdert innhentede observasjoner og opplysninger om fartøy i området. De innhentede observasjonene er nærmere gjengitt i NOU 2004:9 punkt 11.8.

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 Senior"s forlis.

Kommisjonen har vurdert de ulike observasjoner som er opplyst å ha vært gjort fra fartøy og forsvarsinstallasjoner i området. Flere av observasjonene sammenfaller etter kommisjonens oppfatning med identifiserte fartøy i området. Dette er fartøy som etter kommisjonens oppfatning ikke kan knyttes til forliset.

En del av de observasjoner som er foretatt er ikke identifiserte. Kommisjonen har ingen konkrete opplysninger som er egnet til å bekrefte eller avkrefte hvorvidt en fregatt passerte via Ytre Senja på tidspunktet for forliset. 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 utelukke at et ukjent fartøy kan ha befunnet seg i området uten å ha blitt observert på radar eller på annen måte. Kommisjonen finner heller ikke å kunne utelukke at et slikt fartøy kan ha forårsaket ulykken. Det skal likevel bemerkes at et eventuelt fartøy som befant seg på forlisstedet på ulykkestidspunktet ville ha befunnet seg i dekningsområdet til radaren på Hillesøy både før og etter ulykken dersom den hadde kommet inn fra - eller gått ut til havs.

Kommisjonen skriver videre at 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 forlignatten, både når det gjelder radarekko og radaroperatør. Kommisjonen finner det på denne bakgrunn lite sannsynlig at et ukjent fartøy kunne passert gjennom radarområdet på dette tidspunkt uten å ha blitt observert". Det fremgår under punkt 9.2 i NOU 2004:9 at radarekko ble observert fra Hillesøy radar i denne perioden, og kommisjonen "finner ikke å kunne utelukke at det fartøy som ble registrert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for "Utvik Senior"s forlis".

1.7 Henveldeiser til utenlandske myndigheter

Kommisjonen opplyste ved avleveringen av NOU 2004:9 Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978, at man ennå ikke hadde fått svar fra flere utenlandske myndigheter om de skulle være kjent med fartøy som kunne ha befunnet seg i området på forlistidspunktet. I brev 11. mai 2004 til Utenriksdepartementet ba Justisdepartementet om at kommisjonens henveldeiser til utenlandske myndigheter ble fulgt opp. I brev 27. august og 14. oktober 2004 til Utenriksdepartementet ba Justisdepartementet henholdsvis om at henveldeisene til utenlandske myndigheter ble purret og om å få opplyst sakens stilling. Utenriksdepartementet opplyste i brev 4. november 2004 at det i oktober 2004 ble sendt en skriftlig påminnelse til de landene som ikke hadde besvart den opprinnelige forespørselen om informasjon i forbindelse med forliset av "Utvik Senior".

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

2. MYNDIGHETENES HÅNDTERING

2.1 Innledning

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

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

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

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

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

2.2 Generelt om granskingskommisjoner

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

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

Påtalemyndigheten har en særlig plikt til å undersøke ulykker og ansvarsforhold uavhengig av en eventuell kommisjons arbeid for å ta standpunkt til om det foreligger straffbart forhold. I ovennevnte rundskriv forutsettes for øvrig at offentlige myndigheter samarbeider med en granskingskommisjon og gir de opplysninger som en kommisjon ber om, så langt det kan skje uten hinder av taushetsplikt som er satt til vern av private interesser. Det forutsettes videre at en kommisjon gir påtalemyndigheten og eventuelt andre kontrollorganer som har befatning med saken de opplysninger de ber om, og eventuelt også gir opplysninger av eget initiativ. Som utgangspunkt bør en kommisjon ikke ta standpunkt til om det foreligger et straffbart forhold, grunnlag for å kreve erstatning, eller grunnlag for andre sanksjoner, ettersom disse spørsmålene skal vurderes av påtalemyndigheten, den myndighet som har oppnevnt kommisjonen, eller av skadelidte (for deretter eventuelt avgjøres av domstolene). En kommisjon bør likevel ikke føle seg avskåret fra å vurdere om det objektive gjerningsinnhold i bestemte straffebud er oppfylt, eller om et bestemt forhold ut fra alminnelige betraktninger må regnes som uheldig eller uforsvarlig.

2.3 Vurdering av myndighetenes håndtering

2.3.1 Bakgrunn

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

Da det senere samme år ble gjort funn av vrakdeler fra "Utvik Senior" på Bøgrunnen, ble kommisjonen anmodet om å vurdere om de nye funnene av vrakdeler ga grunnlag for å anbefale at kommisjonen burde gjenoppnevnes.

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

Disse begrunnelser og vurderinger ble utdypet i den forklaring de to gjenlevende kommisjonsmedlemmer avga til den nye kommisjonen i mars 2004. Forklarinene er gjengitt i regjeringens melding.

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

Imidlertid konkluderer den nye undersøkelseskommisjonen med at den sannsynlige årsak til forliset av "Utvik Senior" er en kollisjon med et annet fartøy. Konklusjonen baserer seg på at samtlige av de skader som var observert er forenlige med at et fartøy har truffet "Utvik Senior" på styrbord side. At hovedmotoren var innkoplet og hadde full reversering, er etter kommisjonens oppfatning forenlig med at "Utvik Senior" prøvde å unngå en kollisjon med et annet fartøy. Kommisjonen har videre ikke registrert skader som kunne være egnet til å kunne tilbakevise en slik forlisårsak. Det fremgår av vitneforklaringer at det tidvis var vanskelige radarforhold, noe som kan ha bidratt til å vanskeliggjøre oppdagelsen av et annet fartøy. Meteorologisk institutt har anslått sikten på stedet til mindre enn hundre meter på havaritidspunktet. Kommisjonen viser videre til at sakkyndige har beregnet energien i et eventuelt sammenstøt mellom "Utvik Senior" og et annet fartøy. De sakkyndige har konkludert med at et stort fartøy (>1000 tonn) knapt ville merket sammenstøtet, og at det på grunn av bagens utforming og styrke knapt ville fått synlige skader.

Den nye undersøkelseskommisjonen har foretatt en grundig kartlegging av fartøysbevegelsen på havet i det aktuelle tidsrom og område. Kommisjonen har gjennom sine undersøkelser ikke oppnådd kunnskap om konkrete norske eller utenlandske fartøy, verken handelsfartøy, fiskefartøy eller militære fartøy, som kan ha befunnet seg i havområdet på tidspunktet for "Utvik Senior"s forlis.

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

2.3.2 Nærmere om de foretatte vurderinger

"UTVIK SENIOR"S KURS LINJE

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

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

Departementet viser i denne forbindelse også til ovennevnte innstilling fra Sjøfartsinspektøren i Tromsø i brevet 25. januar 1979, der han blant annet uttaler at han har liten tiltro til teorien om grunnstøting i fallene.

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

Når det gjelder vurderingen av "Utvik Senior"s mulige havaristeder i etterkant av de vrakdelsfunn som ble gjort i august 1979, vises det til omtale av vrakdelenes beliggenhet.

KANTRING

Ut fra rapporterte værforhold anså den tidligere undersøkelseskommisjonen "kantring med etterfølgende drift av vraket inn i fallene som en mulig havariårsak". Den nye kommisjonen skriver imidlertid at den har vurdert, men ikke funnet sannsynlig, at kantring med etterfølgende sammenstøt mot havbunnen er en sannsynlig årsak til forliset. Ved vurderingen er det lagt vekt på at det verken gjennom kommisjonens egne undersøkelser eller av de sakkyndige, er funnet skader på vrakdeler som kan bidra til å støtte en slik teori.

FUNN AV VRAKDELER I AUGUST 1979

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

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

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

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

aktuelle tidsrom og område, og de vurderinger som er gjort på bakgrunn av det.

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

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

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

NÆRMERE OM VURDERINGENE AV KOLLISJON

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

På bakgrunn ovennevnte forklaring fra Emil Aall Dahle i den første undersøkelseskommisjonen, fremstår mangelen av malingsrester på de vrakdeler som kommisjonen inspiserte, å ha bidratt vesentlig til å svekke muligheten for å legge til grunn at en kollisjon kunne ha funnet sted. Vrakdelene synes etter den tidligere undersøkelseskommisjonens mening ikke ellers å ha kunnet utelukke kollisjon. Det vises her til at man ikke hadde lokalisert hele vraket og slik ikke kunne inspisere øvrige skrogdeler for malingsrester. Fra den nye undersøkelseskommisjonen fremgår følgende på side 101 i NOU 2004:9:

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

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

Videre fant den tidligere kommisjonen det som helt usannsynlig at et fartøy i lovlig ærend ville kunne kollidere med et annet fartøy uten å melde fra. Departe-

mentet mener imidlertid at erfaringer tilsier at dette ikke alltid uten videre kan være riktig, og finner grunn til å anføre at uansett god eller dårlig moral hos et fartøy som kolliderer med et annet, er det en forutsetning at man har oppdaget at det har funnet sted en kollisjon. Beregninger utført på oppdrag for den nye kommisjonen viser at et stort fartøy (>1000 tonn) knapt ville merket sammenstøtet.

Departementet viser videre til den nye kommisjonens vurderinger i punkt 11.8 i NOU 2004:9 der det fremgår at kommisjonen ikke kan utelukke at et ukjent fartøy kan ha forårsaket ulykken, men kommisjonen finner det samtidig lite sannsynlig at et ukjent fartøy kan ha passert gjennom radarområdet i perioden kl. 24.00-00.30 forlissnatten. Av rapport fra Meteorologisk Institutt utarbeidet på vegne av den nye kommisjonen fremkommer at sikten på havaristedet anslås til mindre enn 100 meter på havaridispunktet. Uavhengig av hvilken fartøystype det andre fartøyet var, kan dette gi forklaring på hvorfor man om bord i "Utvik Senior" ikke oppdaget kollisjonsfaren før det har vært for sent.

OVERSIKTEN OVER OG VURDERINGEN AV TRAFIKKEN I OMRÅDET

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

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

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

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

Det vises her særlig til den ulike behandlingen de to kommisjonene har hatt av observasjon ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy, av observasjon av ukjent tråler på Grimsbakken og av observasjon av radarekko fra fiskefartøyet "Svein Roger". Den nye kommisjonen har behandlet disse observasjonene i NOU 2004:9. Kommisjonen konkluderer på denne bakgrunn med at dette er observasjoner som ikke er identifiserte, og at fartøyene som er meldt observert kan ha befunnet seg i havariområdet på tidspunktet for forliset, jf. punkt 11.8 i NOU 2004:9. Den tidligere kommisjonen vurderte observasjonene av ukjent tråler på Grimsbakken og av radarekko fra fiskefartøyet "Svein Roger", men fant det imidlertid usannsynlig at disse fartøysobservasjonene kunne ha vært involvert i kollisjon med "Utvik Senior", jf. den tidligere kommisjonens rapport punkt 5.1. Når det gjelder observasjonen ved Sjøoperasjonssenteret av radarekko fra kystradarstasjonen på Hillesøy, er denne ikke behandlet i den tidligere kommisjonens rapport, se også forklaringen gjengitt ovenfor fra medlem Dahle i den første undersøkelseskommisjonen.

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

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

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

rapporten og i kommisjonens og Forsvarets egne arkiv, er dette imidlertid usikkert. Dersom det ikke ble gitt tilstrekkelig orientering fra Forsvarets side, kan dette ha ført til at kommisjonen vurderte det som svært lite sannsynlig at det kunne ha vært ukjent fartøystrafikk i farvannet. I tilfelle kan dette etter departementets vurdering ha bidratt til at kommisjonen utelukket kollisjon som sannsynlig årsak til forliset.

NÆRMERE OM DEPARTEMENTETS VURDERING

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

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

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

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

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

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

OPPSUMMERING AV MYNDIGHETENES HÅNDTERING

Departementet viser til at selv om kommunikasjonen med Forsvaret ikke er skriftlig dokumentert, kan det under den første kommisjonens arbeid stilles spørsmål ved om Forsvaret opplyste i tilstrekkelig grad overfor

kommisjonen om at overvåkingssystemene hadde begrensninger. Etter funnene av vrakdelene i august 1979 fremstår i ettertid anbefalingene fra Sjøfartsdirektoratet og Sakkyndig Råd om ikke å gjenoppnevne kommisjonen ikke som heldige. På grunn av den usikkerheten som rådet om forlisets årsak og mulighetene for å kunne komme videre i saken, er det også grunn til å reise spørsmål om departementet burde gjenoppnevnt kommisjonen i 1979, til tross for anbefalingen fra Sjøfartsdirektoratet.

3. ERSTATNING

3.1 Ansvar etter alminnelige erstatningsregler

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

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

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

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

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

I mange henseender var undersøkelsene av "Utvik Senior" grundige og svært omfattende utført, og med høy kompetanse. Vurderingene i forbindelse med forliset fremstår imidlertid i ettertid ikke som heldige. Selv om de ikke synes som kritikkverdige enkeltvis, fikk vurderingene og undersøkelsene samlet sett et lite heldig utfall.

Det er imidlertid klart at ingen bevisst har ønsket å forlede eller faktisk har forledet allmennheten i arbeidet med å klarlegge årsaken til "Utvik Senior"s forlis, verken hos den første granskingskommisjonen, i Sjø-

fartsdirektoratet eller i Justisdepartementet. Også når det gjelder spørsmålet om regransking, bygget den tidligere kommisjonen, Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet på de samme fakta som de etterlatte selv var kjent med da organene henholdsvis frarådte regransking og besluttet at regransking ikke skulle finne sted. Ingen har forsettlig ønsket å hindre gransking eller at den skulle få et bestemt utfall.

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

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

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

3.2 Billighetserstatningsordningen

3.2.1 Særlig om St.meld. nr. 44 (2003-2004)

Erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre skadelidende samer og kvener

Der det ikke finnes rettslige krav på erstatning gir billighetserstatningsordningen mulighet til å tilkjenne erstatning etter en rimelighetsbasert vurdering. I St.meld. nr. 44 (2003-2004) side 14 står følgende om konklusjonene til en interdepartemental arbeidsgruppe som vurderte erstatningskrav fra ulike grupper i samfunnet:

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

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

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

"Regjeringen mener at arbeidsgruppens konklusjoner bør legges til grunn ved behandlingen av fremtidige rimelighetsbaserte krav fra grupper i samfunnet. Etter

forslaget vil Stortingets billighetserstatningsutvalg utforme kriterier og behandle alle individuelle rimelighetsbaserte søknader om erstatninger. Dette innebærer at sakene behandles etter like prinsipper så langt dette er mulig ved en ordning som er basert på rimelighet og skjønn."

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

3.2.2 *Justisdepartementets anbefaling*

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

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

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

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

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

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

4. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Stortingsmeldingen her har i seg selv ingen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. På bakgrunn av at Justisdepartementet i St.meld. nr. 44 (2003-2004) anbefalte at rimelighetsbaserte krav bør

behandles av Billighetserstatningsutvalget, som ligger under Stortinget, finner departementet det ikke riktig i meldingen å antyde noe om hvem av de etterlatte som bør gis billighetserstatning og med hvilke beløp.

Dersom Stortinget ved Billighetserstatningsutvalget tilkjenner de etterlatte billighetserstatning, vil dette omfatte maksimalt rundt 20 etterlatte. Dette antallet kommer frem i erstatningskravet som de fleste av de etterlatte har fremmet ved advokat, jf. ovenfor. Departementet presiserer at en ved denne tallfestingen ikke tar stilling til hvem av de etterlatte som i tilfelle bør gis erstatning. Omfanget av de økonomiske og de administrative konsekvensene vil bero på erstatningens eventuelle størrelse i det enkelte tilfelle og på om erstatningen skal gis som en tilpasset ordning. Jusstissekretariatene som forberedende organ vil uansett neppe bli betydelig arbeidsmessig belastet. Departementet antar at den totale arbeidsmessige belastningen i tilfelle vil bli på i underkant av et månedsverk.

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

5. KOMITEENS BEHANDLING

Stortinget mottok våren 2004 flere henvendelser vedrørende "Utvik Senior", herunder henvendelse fra Berg kommune 15. mars, fra Troms Kristelige Folkeparti av 21. april, fra Styringsgruppen for de etterlatte etter Utvik-Senior-forliset 23. april og fra Emil Aall Dahle 25. april. Henvendelsene ble oversendt kontroll- og konstitusjonskomiteen.

Komiteen oversendte henvendelsene til justisminister Odd Einar Dørum til orientering. Det ble forutsatt at den oversendte dokumentasjonen ville være til nytte i statsrådens videre arbeid med oppfølgingen av undersøkelseskommisjonens rapport.

Komiteen har videre mottatt flere brev fra Advokatfirmaet Robertsen, som representerer etterlatte etter "Utvik Senior"s forlis.

Som ledd i behandlingen av St.meld. nr. 33 har komiteen i brev av 26. mai 2005 til justisminister Odd Einar Dørum (vedlegg 1) reist spørsmål vedrørende erstatning til de etterlatte. Det vises blant annet til at de etterlatte i forbindelse med fremleggelsen av St.meld. nr. 33 sammen med kravet om erstatning for mangelfullt utført granskingsarbeid, har fremmet krav om reaktivering/nytildeling av fiskerettigheter som ledd i det de mener er et rettferdig erstatningsoppgjør. Justisministerens svarbrev av 30. mai 2005 følger som vedlegg 2 til innstillingen.

I brev av 26. mai 2005 til fiskeriminister Svein Ludvigsen spør komiteen om statsråden har blitt forelagt nye opplysninger i etterkant av fremleggelsen av St.meld. nr. 33 som er relevante for Stortinget. Komiteen spør også om det finnes eksempler på at reaktivering/tildeling av konsesjon tidligere har blitt brukt som erstatningsform. Videre spør komiteen om hva konsekvensene av reaktivering/tildeling av konsesjon som erstatningsform vil være og hvilken eventuell hjemmel og praksis som foreligger.

I fiskeriministerens svarbrev datert 30. mai 2005, fremgår det blant annet at så langt fiskeriministeren har brakt i erfaring, finnes det ikke eksempler på at tildeling av konsesjoner har blitt brukt som erstatningsform tidligere. Korrespondansen med fiskeriministeren følger som vedlegg 3 og 4 til innstillingen.

6. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Berit Brørby, Kjell Engebretsen og Jørgen Kosmo, fra Høyre, André Oktay Dahl og Martin Engeset, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen og Henrik Rød, fra Sosialistisk Venstreparti, Siri Hall Arnøy og lederen Ågot Valle, og fra Kristelig Folkeparti, Modulf Aukan, viser til at fiskefartøyet "Utvik Senior" forliste 17. februar 1978 på vei hjem fra fiskefeltet Stordjupta mot land i Steinfjord på Senja i Troms. Fartøyet hadde en besetning på ni mann. Alle omkom ved forliset. Komiteen viser til at det i dag, mer enn 27 år etterpå, fortsatt er betydelige, sterke og forståelige følelser i sving blant etterlatte av besetningen og i kystbefolkningen for øvrig. Komiteen ser det som en viktig oppgave å sørge for at det skapes ro om en sak som har innebåret en stor belastning for de etterlatte. Økonomisk har dette også vært en stor belastning. Komiteen er imidlertid opptatt av at man ved behandlingen av denne saken også tar hensyn til overordnede samfunnsmessige interesser.

Komiteen konstaterer at den andre undersøkelseskommisjonen for forliset brakte klarhet i et av de viktigste ankepunktene de etterlatte hadde etter at den første undersøkelseskommisjonen hadde konkludert, nemlig at årsaken til "Utvik Senior"s forlis ikke skyldtes feilnavigering. Komiteen legger til grunn at dette innebærer en fullstendig renavasking av mannskapet, noe som i lang tid har vært hovedfokuset hos de etterlatte og kystbefolkningen for øvrig. Komiteen viser til at Justisdepartementet i lys av denne nye konklusjonen har gått igjennom myndighetenes håndtering av forliset. Komiteen har merket seg at departementet har gått igjennom rapportene som er utarbeidet av de to undersøkelseskommisjonene. I tillegg har departementet gjennomgått de to kommisjonenes arkivmateriale. Gjennomgangen har også innbefattet alt foreliggende arkivmateriale om "Utvik Senior"s forlis i Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet og Sjøfartsdirektoratet.

Komiteen har merket seg at det i den offentlige debatt har blitt drøftet hvorvidt Justisdepartementet har gjennomgått en henvendelse gjort fra Berg kommune datert 15. mars 2004 som ble videresendt fra Stortinget den 22. april 2004. Komiteen forutsetter at departementet ved å ha gått igjennom alle primærkildene som dette brevet omhandlet, har klarlagt hvorvidt den oversendte dokumentasjon var av nytte for statsrådets videre arbeid, jf. komiteens påtegning i oversendelsesbrevet.

Komiteen merker seg spesielt at Justisdepartementet i stortingsmeldingen og i svarbrev til komiteen

uttaler at det kan "synes som at vurderingene i 1978 av mulig fartøysstrafikk ikke framstår som heldige", og at det også er "nærliggende å mene at behandlingen av tilgjengelige opplysninger var mangelfulle", jf. meldingen s. 27. Komiteen viser videre til at Justisdepartementet medgir at det "kan stilles spørsmål ved om Forsvaret i tilstrekkelig grad orienterte kommisjonen om at overvåkingssystemene hadde begrensninger", jf. meldingen s. 28, og at denne manglende orienteringen kan ha medført at den første kommisjonen vurderte det som svært lite sannsynlig at det kunne ha vært ukjent fartøysstrafikk i farvannet.

Komiteen viser i denne sammenheng til at Justisdepartementet medgir at de enkelte vurderinger og undersøkelser som ble gjort samlet sett medførte et "lite heldig utfall" og at "Justisdepartementet burde vært mer kritiske og lyttet mer til de etterlatte", jf. meldingen s. 31. Komiteen har merket seg at de etterlatte etter fremleggelsen av stortingsmeldingen overfor departementet og i møter med medlemmer av komiteen, har hevdet at St.meld. nr. 33 ikke inneholder en reell gjennomgang og vurdering av myndighetenes håndtering av forliset og ansvaret myndighetene har for å klarlegge ulike ansvarsforhold på et tidligst mulig stadium. Komiteen har også merket seg at de etterlatte ikke fester lit til at departementets gjennomgang har vært uhildet, på tross av at departementet i Stortingsmeldingen medgir systemsvikt ved håndteringen av forliset og årsakene til dette.

Komiteen viser til at det de siste årene har blitt reist tvil om funn og vurderinger foretatt av offentlig oppnevnte granskingskommisjoner. Det vises for eksempel til Western-forliset, Mehamn-ulykken og denne saken. Komiteen er kjent med at disse erfaringene gjør at det har blitt fremmet forslag om at pårørende, overlevende eller andre skal bli representert i fremtidige granskingskommisjoner. Komiteen er av den oppfatning at det er svært viktig at pårørende, overlevende og andre blir hørt og gis mulighet til å komme med nødvendige opplysninger. Komiteen viser i denne sammenheng til at undersøkelseskommisjonen etter "Utvik Senior"s forlis mottok svært viktig informasjon fra pårørende under sitt arbeid.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser imidlertid til at det etter §§ 4 og 6 i forskrift om undersøkelseskommisjoner etter sjøfartloven, i dag ikke er lagt opp til at pårørende skal være representert i granskingskommisjoner, verken i den faste undersøkelseskommisjonen eller i særskilt oppnevnte undersøkelseskommisjoner.

Etter forskriftens § 9 gjelder domstoloven §§ 106-108 om ugildhet, tilsvarende for kommisjonens medlemmer. Disse medlemmer viser til at man eksempelvis er inhabil etter disse bestemmelsene når en er part i saken. Berørte etter ulykker vil i de fleste tilfeller også være å oppfatte som part i saken, og dermed inhabile. Disse medlemmer viser også til at undersøkelseskommisjoner undertiden skal avgi uttalelse om ansvarsforhold til bruk for bl.a. påtalemyndigheten, jf. Rundskriv G-48/75, også nevnt i St.meld. nr. 33 (2004-

2005) punkt 3.2. Deltakelse fra berørte vil kunne være vanskelig å forene med den selvstendige og uavhengige rolle en slik undersøkelseskommisjon skal ha - også i forhold til uttalelser om ansvarsforhold. Disse medlemmer understreker viktigheten av at en undersøkelseskommisjon må oppfattes som uavhengig og selvstendig. Disse medlemmer legger derfor til grunn at disse forhold må vurderes nøye ved en eventuell fremtidig vurdering av om etterlatte og pårørende skal bli representert i granskingskommisjoner. Disse medlemmer avviser ikke på generelt grunnlag slik deltakelse, men legger betydelig vekt på at dette i spesielle tilfeller må avgjøres konkret basert på en vurdering av fagkunnskap og egnethet og fortrinnsvis ved at en uavhengig person representerer de pårørende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det de siste årene har vært reist tvil om funn og vurderinger foretatt av offentlig oppnevnte granskingskommisjoner. Det vises for eksempel til Western-forliset, Mehamn-ulykken og nærværende sak.

Flertallet mener at disse erfaringene bør tilsi at berørte, enten det er pårørende, overlevende eller andre, blir representert i fremtidige granskingskommisjoner. Dette gjelder for fremtidige granskingskommisjoner. Når det gjelder de permanente granskingskommisjoner, bør disse suppleres med berørte i hvert enkelt tilfelle.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at departementet klart slår fast at vurderingene gjort i forbindelse med forliset i ettertid ikke fremstår som heldige, men at det ikke kan sies å foreligge dokumentasjon som gir grunnlag for å hevde at noen bevisst har ønsket å forlede, eller faktisk har forledet, allmennheten - og de etterlatte - i arbeidet med å klarlegge årsaken til "Utvik Senior"s forlis.

Disse medlemmer har videre merket seg at departementet anbefaler at de etterlatte etter forliset av "Utvik Senior" tilkjennes billighetserstatning og at dette vil være i tråd med de prinsipper som ble trukket opp blant annet i forbindelse med Jødebo-oppgjøret, til norske krigsfanger i japansk fangenskap og vil komme til anvendelse i forbindelse med oppfølgingen av St.meld. nr. 44 (2003-2004) om erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre utdanningsskadelidende samer og kvenner. Disse medlemmer legger til grunn at billighetserstatning utgjør hovedformen for samfunnets beklagelse for lidelser som enkeltmennesker har opplevd på grunn av mangelfull innsats fra myndighetenes side.

Disse medlemmer er kjent med at skader som følge av krigstilstand, naturkatastrofer, ulykker og hendelige uhell o.l. som hovedregel ikke blir ansett å gi grunnlag for billighetserstatning. Disse medlemmer er også kjent med at etterlatte i utgangspunktet ikke er omfattet av ordningen. Disse medlemmer viser imidlertid til at justiskomiteen under behandlin-

gen av St.meld. nr. 44 i Innst. S. nr. 152 (2004-2005) viste til stortingsmeldingens anbefaling om at billighetserstatningsordningen skulle anvendes på rimelighetsbaserte krav om individuelle erstatninger også for de krav som i dag ikke imøtekommes av ordningen. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til at justiskomiteen uttalte følgende under punkt 2.2:

".... Komiteen har merket seg anbefalingen i St.meld. nr. 44 (2003-2004) om også i fremtiden å tilkjenne rimelighetsbaserte kompensasjonserstatninger gjennom tilpasning av billighetserstatningsordningen. Hensynet til dem som av ulike grunner ønsker å søke om en økonomisk kompensasjon for overgrep/overlast som de har vært utsatt for, tilsier at det bør være enkelt å finne frem til rette instans. Komiteen er derfor enig med departementet i at oppretting av flere særskilte erstatningsordninger er lite hensiktsmessig."

Disse medlemmer har merket seg at justiskomiteens innstilling om dette i vedtak av den 4. april 2005 nr. 293 enstemmig ble vedtatt av Stortinget. Disse medlemmer har videre merket seg at familie-, kultur- og administrasjonskomiteen har fulgt opp Stortingets vedtak om dette i Innst. S. nr. 217 (2004-2005) Innstilling frå familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om erstatningsordningar for barn i barneheimar og spesialskular for barn med åtferdsvanskar. Disse medlemmer har merket seg at familie-, kultur- og administrasjonskomiteen her uttaler følgende under punkt 2:

"Komiteen har merka seg tilrådingane i St.meld. nr. 44 (2003-2004) om i framtida å tilkjenne rimelegheitsbaserte kompensasjonserstatningar gjennom tilpassingar til rettferdsvederlagsordninga. Komiteen viser vidare til at ein samla justiskomite under behandlinga av St.meld.nr.44 (2003-2004) støtta denne tilrådinga, og meinte at oppretting av fleire særskilte erstatningsordningar er lite tenleg. Komiteen vil på denne bakgrunn tilrå at erstatning til tidlegare barneheims- og spesialskulebarn skjer gjennom ei tilpassing av Stortinget si rettferdsvederlagsordning. Komiteen viser til at dette er ei fleksibel ordning, og at det kan gjerast tilpassingar både i beviskrav og erstatningsutmåling tilpassa denne gruppa."

Disse medlemmer viser til vedtak nr. 293 og den prinsipielle åpningen som justiskomiteen har foretatt i forhold til at flere kan søke om billighetserstatning ved justeringer av en fleksibel ordning. Disse medlemmer understreker betydningen av at de etterlatte etter "Utvik Senior" skal slippe nok en utmattende kamp mot statlig byråkrati ved at de gis mulighet til å søke om billighetserstatning umiddelbart etter Stortingets behandling fremfor at man i realiteten utsetter behandlingen av disses krav ved å opprette eventuelle nye ordninger. Disse medlemmer legger til grunn at de etterlatte har blitt utsatt for en merbelastning ved at granskningen i 1978/79 kom frem til feilaktig konklusjon på tross av klare advarsler og krav om ny granskning fra de etterlatte. Disse medlemmer finner at det ut fra det nåværende informasjonsgrunnlag kan konkluderes med at de etterlatte bør innvilges en billighetserstatning for den merbelastning de ble påført.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Det legges til grunn at de etterlatte bør innvilges billighetserstatning, og at Billighetserstatningsutvalget behandler deres søknader så snart som mulig etter at de er mottatt. Det foretas de nødvendige justeringer av ordningen slik at utmålingen kan skje ut fra sakens egenart."

Komiteen er tilfreds med at den nye granskingskommisjonen og stortingsmeldingen klart slår fast at "Utvik Senior"s forlis ikke skyldtes feilnavigering. Komiteen har imidlertid merket seg at de etterlatte på tross av den fremlagte stortingsmeldingen likevel ikke føler trygghet for at man har avdekket myndighetenes rolle i denne saken. Dette har gjort det vanskelig for disse å legge saken bak seg. Komiteen er kjent med at det har blitt fremsatt krav om en ytterligere uavhengig gransking av myndighetenes rolle i forbindelse med forliset og krav om erstatning på objektivt grunnlag overfor Justisdepartementet.

Komiteen er også gjort kjent med at det har blitt fremført spesifikke krav om tildeling av kvoterettigheter til enkelte av de etterlatte, samt krav om kompensasjon for påstått feilaktig avkorting i erstatningsoppgjøret etter forliset overfor Fiskeri- og kystdepartementet. Komiteen legger til grunn at spørsmålet om eventuell tildeling av ny konsesjon behandles av Fiskeri- og kystdepartementet innenfor rammen av deltakerlovens bestemmelser, jf. fiskeriministerens svarbrev til komiteen.

Komiteen forutsetter at man under behandlingen tar hensyn til den vanskelige situasjonen de etterlatte er kommet opp i.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil bemerke at spørsmålet om det var riktig å avkorte forsikringssummen og spørsmålet om tildeling av ny konsesjon, er to uavhengige spørsmål som ikke kan kobles. Flertallet har merket seg Fiskeri- og kystdepartementets betraktninger knyttet til eventuelle fremtidige og uoverskuelige konsekvenser knyttet til kravet. Flertallet antar at disse mulige innvendingene tillegges nødvendig vekt, men med forbehold for særegenhetene i denne konkrete saken. Flertallet forutsetter videre at Stortinget holdes løpende orientert om den nærmere behandlingen av disse enkeltspørsmålene.

Flertallet viser avslutningsvis til at spørsmålet om eventuell erstatning på objektivt grunnlag reiser en rekke juridiske og prinsipielle spørsmål, som drøftes i justisministerens svarbrev til komiteen. Flertallet viser til at Justisdepartementet understreker at vurderingen av om staten skal utbetale erstatning til de etterlatte etter forliset av "Utvik Senior", vanskelig kan likestilles med forsikringsoppgjørene etter f.eks. "Scandinavian Star"-og "Sleipner"-ulykken. Flertallet har også merket seg at departementet vurderer det som meget sannsynlig at en eventuell erstatning til de

etterlatte utover billighetserstatning vil skape presedens for andre saker. Flertallet tar ikke stilling til hvorvidt disse vurderingene medfører riktighet blant annet på bakgrunn av ønsket om å ikke foregripe eventuell rettssak mellom de etterlatte og staten.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det er sannsynlig at de etterlatte etter forliset mistet fiskekonsesjonen tiknyttet "Utvik Senior" blant annet fordi den første granskningen konkluderte med at forliset skyldtes feilnavigering, og fordi dette førte til en avkorting i forsikringsutbetalingen. Dette har vært en tilleggsbyrde for de etterlatte. Ved eventuell behandling av søknad om erstatning av den tapte konsesjonen vil disse medlemmer be Regjeringen legge avgjørende vekt på at situasjonen de pårørende har havnet i, må anses som uforskyldt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at ordningen med billighetserstatning er ment å være en siste mulighet til å oppnå en ytelse for den skade eller ulempe man er påført. Slik ordningen har vært tenkt og praktisert, har det vært en sikkerhetsventil for den enkelte som urettmessig er kommet i en vanskelig situasjon. Ordningen skal imidlertid ikke være noen erstatningsordning for etterlatte eller andre berørte av ulykker eller overgrep.

Flertallet mener derfor at det bør etableres en særlig erstatningsordning for etterlatte etter "Utvik Senior" og foreslår at det opprettes en egen nemnd til å behandle kravene. Denne nemnda forutsettes både å ta stilling til størrelsen på erstatninger og til hvem som skal være berettiget til en slik erstatning. Nemnda bør nedsettes straks og ta sikte på å avslutte sitt arbeid innen utgangen av 2005.

Flertallet fremmer følgende forslag til vedtak:

1. "Det etableres en særskilt erstatningsordning for etterlatte etter "Utvik Senior"."
2. "Stortinget ber Regjeringen oppnevne en egen nemnd som gis i oppdrag å fastsette erstatningsbeløp og definere hvem som skal omfattes av ordningen."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at ved å sende saken tilbake til Regjeringen med en særskilt nemndsbehandling av erstatninger til de etterlatte, så må Regjeringen i tilfelle utarbeide en proposisjon til Stortinget med forslag til bevilgninger for å dekke utbetaling av erstatninger, nemndsbehandling samt administrasjon av denne. I proposisjonen må da Regjeringen foreslå erstatningenes størrelse i de enkelte tilfeller for å kunne angi bevilgningens totale størrelse. Stortinget må deretter på selvstendig grunnlag ta stilling til den foreslåtte bevilgning, herunder erstatningens størrelse i de enkelte tilfeller. En slik særskilt nemndsbehandling vil måtte ta utgangspunkt i reglene om billighetserstatning eller en tilpasning av denne -

eller et helt nytt regelverk særskilt for denne saken med de presedensvirkninger dette vil medføre for andre grupper. Disse medlemmer vil derfor advare mot sistnevnte løsning. Med mindre man velger å la Billighetserstatningsutvalget avgjøre søknadene om erstatning på vanlig vis, vil Stortinget uansett måtte ta stilling til erstatningens størrelse i de enkelte tilfeller. Billighetserstatningsutvalget er Stortingets eget organ. Av hensyn til de etterlatte og den tid som har gått siden forliset, er det mest hensiktsmessig å la Billighetserstatningsutvalget nå kunne begynne å behandle søknadene om erstatning fremfor å måtte avvente en proposisjon fra regjeringen til høsten.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at henvendelse til Stortinget med dokumentasjon fra Berg kommune, datert 15. mars 2004, og senere videreformidlet Justisdepartementet den 22. april 2004, ikke inngår i oversikten over det materialet departementet har gjennomgått. Det vises i den sammenheng til brev fra komiteen med følgende påtegning: "Komiteen forutsetter at den oversendte dokumentasjonen vil være til nytte i statsrådets videre arbeid". Disse medlemmer vil fremheve at de etterlatte derfor opplever at stortingsmeldingen ikke inneholder en grundig nok gjennomgang og vurdering av myndighetenes håndtering av forliset. De etterlatte fremhever at mange av de forhold ved myndighetenes håndtering som de anser for å være de mest klandreværdige, og som de redegjør for i nevnte dokumentasjonskriv, ikke er vurdert i stortingsmeldingen.

Disse medlemmer viser til at de etterlatte i tidligere korrespondanse med komiteen har påpekt at det er Justisdepartementet som er den ansvarlige instans for myndighetenes håndtering av "Utvik Senior"-saken. De anser derfor Justisdepartementet som part i saken, og mener at man ikke kan se på departementets vurderinger som uhildede. Disse medlemmer slutter seg langt på veg til denne oppfatningen.

Disse medlemmer foreslår av ovennevnte grunner at Stortinget nedsetter en uavhengig granskingskommisjon som gransker myndighetenes håndtering av "Utvik Senior"-forliset.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget oppnevner en granskingskommisjon som skal granske alle forhold i forbindelse med myndighetenes håndtering av "Utvik Senior"-forliset."

7. FORSLAG FRA MINDRETALLET

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Det legges til grunn at de etterlatte bør innvilges billighetserstatning, og at Billighetserstatningsutvalget behandler deres søknader så snart som mulig etter at de er mottatt. Det foretas de nødvendige justeringer av ordningen slik at utmålingen kan skje ut fra sakens egenart.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget oppnevner en granskingskommisjon som skal granske alle forhold i forbindelse med myndighetenes håndtering av "Utvik Senior"-forliset.

8. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding I og II fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet; Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti og III fremmes av hele komiteen.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre følgende:

vedtak:

I

Det etableres en særskilt erstatningsordning for etterlatte etter "Utvik Senior".

II

Stortinget ber Regjeringen oppnevne en egen nemnd som gis i oppdrag å fastsette erstatningsbeløp og definere hvem som skal omfattes av ordningen.

III

St.meld. nr. 33 (2004-2005) - om fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978 - vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 8. juni 2005

Ågot Valle
leder

André Oktay Dahl
ordfører

Vedlegg 1**Brev fra kontroll- og konstitusjonskomiteen til Justisdepartementet v/statsråden, datert 26. mai 2005****Vedrørende St.meld. nr. 33 (2004-2005) Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har i forbindelse med behandlingen av St. meld. nr. 33 (2004-2005) Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978, blitt gjort kjent med at det nylig har blitt avholdt møte mellom politisk ledelse i Fiskeri- og kystdepartementet og pårørende etter mannskapet på Utvik Senior. Komiteen er kjent med at de etterlatte i dette møtet kom med innvendinger til forsikringsoppgjøret etter forliset og var av den oppfatning at det ble foretatt avkorting i oppgjøret grunnet dårlig sjømannskap. Dette har den nye granskingskommisjonen klart konkludert med at ikke var årsaken til "Utvik Senior"s forlis.

Komiteen er videre kjent med at de etterlatte på bakgrunn av saksbehandlingen mv. knyttet til statens og den første undersøkelses-kommisjonens håndtering av forliset, har fremmet erstatningskrav overfor staten ved justisdepartementet, jf. brev fra advokatfirmaet Robertsen datert 9. desember 2004 med svar fra departementet datert 29. april 2005. Komiteen er gjort kjent med at de etterlatte i forbindelse med fremleggelsen av St.meld. nr. 33 sammen med kravet om erstatning for

mangelfullt utført granskingsarbeid, har fremmet krav om reaktivering/nytildeling av fiskerettigheter som ledd i det de mener er et rettferdig erstatningsoppgjør.

På bakgrunn av ovenstående og denne korrespondansen tillater komiteen seg å stille følgende spørsmål:

1. Hvilke holdepunkter har departementet for å uttale at ingen "bevisst har ønsket å forlede eller faktisk har forledet allmennheten i arbeidet med å klarlegge årsaken til Utvik Seniors forlis", og hvilke konsekvenser får dette for erstatningen?
2. I sitt brev av 09.12.2004 viser advokatfirmaet til oppgjørene etter Sleipner-, Scandinavian Star- og Estonia-ulykken. På hvilken måte skiller eventuelt Utvik Senior-forliset seg fra disse ulykkene i en erstatningsmessig sammenheng?
3. Hvorledes vurderer departementet sannsynligheten for at det i etterkant av en eventuell erstatning til etterlatte utover billighetserstatning, skapes presedens for andre saker?

Komiteen ber om svar innen mandag 30. mai kl. 12.00.

Vedlegg 2**Brev fra Justisdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen, datert 30. mai 2005****Vedrørende St.meld. nr. 33 (2004-2005) - "Utvik Senior"s forlis**

Jeg viser til Kontroll- og konstitusjonskomiteens brev 25.05.05.

Spørsmål 1):

Hvilke holdepunkter har departementet for å uttale at ingen "bevisst har ønsket å forlede eller faktisk har forledet allmennheten i arbeidet med å klarlegge årsaken til Utvik Seniors forlis", og hvilke konsekvenser får dette for erstatningen?

Svar:

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

En vil i denne forbindelse særskilt fremheve det omfattende arbeid som ble nedlagt av den nye undersøkelseskommisjonen for å fremskaffe så vidt fullstendige opplysninger som mulig vedrørende de faktiske omstendigheter omkring ulykken. For nærmere om de

undersøkelser som er foretatt om forliset vises det til kommisjonens rapport, avgitt som NOU 2004: 9: Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978, med vedlegg. Den nye undersøkelseskommisjonen innhentet dokumentasjon fra ulike tilgjengelige arkiv og mottok forklaring fra en rekke vitner. Forklaringene er gjengitt i vedlegget.

Det har vært reist spørsmål om behandlingen og vurderingen av opplysninger om fartøystrafikken i området utenfor Senja på tidspunktet for forliset. Dette er behandlet både i St.meld. nr. 33 (2004-2005) og i den nye undersøkelseskommisjonens rapport. Den nye kommisjonen så det som viktig å innhente en så vidt fullstendig oversikt som mulig over hvilke fartøy og fly som kan ha befunnet seg i området.

På bakgrunn av den nye undersøkelseskommisjonens gjennomgang av Forsvarets overvåking av havområdene utenfor Nord-Norge og Etterretningstjenestens overvåking av fartøysbevegelser til og fra Nord-Norge - og den nye kommisjonens vurderinger om opplysninger av fartøysbevegelser i NOU 2004: 9 kapittel 8 og 9 - skriver departementet i meldingen at det kan "synes som at vurderingene i 1978 av mulig fartøystrafikk ikke framstår som heldige", og at det også er "nærliggende å mene at behandlingen av tilgjengelige opplysninger var mangelfulle", jf. meldingen s. 27.

Departementet skriver videre følgende på s. 28: "Det kan stilles spørsmålsteget ved om Forsvaret i tilstrekkelig grad orienterte kommisjonen om at overvåkingssystemene hadde begrensninger. På grunn av manglende skriftlig dokumentasjon av kontakten med Forsvaret i rapporten og i kommisjonens og Forsvarets egne arkiv, er dette imidlertid usikkert. Dersom det ikke ble gitt tilstrekkelig orientering fra Forsvarets side, kan dette ha ført til at kommisjonen vurderte det som svært lite sannsynlig at det kunne ha vært ukjent fartøystrafikk i farvannet. I tilfelle kan dette etter departementets vurdering ha bidratt til at kommisjonen utelukket kollisjon som sannsynlig årsak til forliset."

I mange henseender var undersøkelsene av "Utvik Senior" grundige og svært omfattende utført, og med høy kompetanse. Den gjennomgang og vurdering som er foretatt av departementet har imidlertid vist at "i ettertid [fremstår] vurderingene i forbindelse med forliset ... ikke som heldige. Selv om de ikke synes som kritikkverdige enkeltvis, fikk vurderingene og undersøkelsene samlet sett et lite heldig utfall. I ettertid kan man mene at Justisdepartementet burde vært mer kritiske og lyttet mer til de etterlatte", jf. meldingen s. 31.

Gjennomgangen har ikke vist at noen bevisst har ønsket å forlede eller faktisk har forledet allmennheten i arbeidet med å klarlegge årsaken til "Utvik Senior"s forlis, verken den første granskingskommisjonen, i Sjøfartsdirektoratet, Forsvarsdepartementet eller i Justisdepartementet. Når det gjelder spørsmålet om regransking, bygget 1978-kommisjonen, Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet på de samme fakta som de etterlatte selv var kjent med da organene henholdsvis frarådte regransking og besluttet at regransking ikke skulle finne sted. Departementet har ved sin gjennomgang av tilgjengelig materiale ikke funnet at noen ved sine standpunkter har hatt noen skadehensikt, jf. meldingen s. 30. Det som forelå, var forskjellige oppfatninger om nytten/nødvendigheten av å gjennomføre en regransking.

Etter alminnelig erstatningsrett må følgende vilkår for erstatning alltid være oppfylt: Det må foreligge et ansvarsgrunnlag, et økonomisk tap og en adekvat årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget på den ene siden og skaden og tapet på den andre siden.

Når det gjelder ansvarsgrunnlaget følger følgende av skadeserstatningsloven 13. juni 1969 nr. 26 § 2-1 nr. 1 første punktum:

"Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren, idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt."

Bestemmelsens ordlyd ("idet hensyn tas ...") om det offentlige ansvar ble utformet bl.a. for å ta hensyn til de særegne årsaksforhold man kan møte på områder betegnet som "visse service-virksomheter, hjelpeytelser m.m.", jf. Ot.prp. nr. 48 (1965-66) om lov om skadeserstatning i visse forhold, s. 59 flg. I de tilfellene hvor det offentlige driver service- eller bistandsvirksomhet har Høyesterett i flere dommer, senest i Rt.

2000 s. 253, lagt til grunn at i tilfeller der det offentlige yter slik service, skal det meget til før ansvar kan sies å foreligge.

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

Etter departementets oppfatning er gransking av ulykker en handling som har karakter av bistand eller service til skadelidte. Staten har i utgangspunktet ikke noen plikt til å bistå med avklaring av de krav skadelidte måtte ha som følge av ulykker, jf. også meldingen punkt 3.2 hvor det nærmere er redegjort for granskingskommisjoner.

For at det skal bli tale om ansvar er det etter departementets oppfatning et vilkår at de som utførte granskingen, eller de som ellers håndterte granskingen av forliset, må være særdeles meget å legge til last, jf. også ovenfor. Jeg legger til grunn at det eneste tenkelige tilfelle vil være der det foreligger positiv forledelse. Eksempelvis vil ansvar kunne foreligge der granskingsorganet, eller de som ellers håndterte forliset, bevisst forleder allmennheten og dermed de skadelidte, ved å fremstille årsaksforholdet annerledes enn hvordan organene selv oppfatter det.

Som gjennomgangen har vist, jf. ovenfor, er det ikke grunnlag for å påstå at det foreligger slik positiv forledelse ved håndteringen av "Utvik Senior"s forlis. Det er derfor ikke grunnlag for å utbetale erstatning etter alminnelige erstatningsregler. Jeg mener likevel at det er grunn til å vurdere å gi de etterlatte et "håndslag", og innenfor eksisterende system gir billighetserstatningsordningen mulighet til å tilkjenne erstatning etter en rimelighetsbasert vurdering. I meldingen s. 31 anbefales derfor at Stortinget ved Billighetserstatningsutvalget tilkjenner de etterlatte etter de som døde under forliset av "Utvik Senior", erstatning etter billighetserstatningsordningen eller eventuelt ved en tilpasning av denne.

Spørsmål 2):

I sitt brev 09.12.2004 viser advokatfirmaet til oppgjørene etter Sleipner-, Scandinavian Star- og Estonia-ulykken. På hvilken måte skiller eventuelt Utvik Senior-forliset seg fra disse ulykkene i en erstatningsmessig sammenheng?

Svar:

Myndighetene var ikke involvert i erstatningsoppgjørene etter "Scandinavian Star" og etter Sleipner-ulykken. De etterlatte fikk i disse sakene utbetalt erstatning av forsikringsselskapet på grunnlag av en P&I-forsikring, som først og fremst er en ansvarsforsikring. Jeg antar at etter Estonia-ulykken ble det også utbetalt erstatning av forsikringsselskapet uten at myndighetene var involvert.

I sitt brev 09.12.2004 til departementet skriver advokaten til de etterlatte at etter det advokatfirmaet har fått

opplyst, ble det kun utbetalt en mindre forsikring for "Utvik Senior", idet forsikringen ble avkortet som følge av konklusjonen til den første undersøkelseskomisjonen om feilnavigering.

I vurderingen av om staten skal utbetale erstatning til de etterlatte etter forliset av "Utvik Senior", er det etter min mening derfor ikke grunn til å likestille et oppgjør etter "Utvik Senior" med oppgjørene etter f.eks. "Scandinavian Star" og Sleipner-ulykken.

I forhold til spørsmål om forsikring viser jeg ellers til fiskeriministerens svar til Kontroll- og konstitusjonskomiteen når det gjelder spørsmålene om trålkonsesjon.

Spørsmål 3):

Hvorledes vurderer departementet sannsynligheten for at det i etterkant av en eventuell erstatning til etterlatte utover billighetserstatning, skapes presedens for andre saker?

Svar:

Som vist ovenfor anbefaler jeg at Stortinget ved Billighetserstatningsutvalget tilkjennet de etterlatte etter de som døde under forliset av "Utvik Senior", erstat-

ning etter billighetserstatningsordningen eller eventuelt ved en tilpasning av denne.

Billighetsbaserte erstatningsordninger har også blitt benyttet i forbindelse med Jødebo-oppgjøret og til norske krigsfanger i japansk fangenskap. En billighetsbasert erstatningsordning vil også bli benyttet i forbindelse med oppfølgingen av St.meld. nr. 44 (2003-2004) Erstatningsordning for krigsbarn og erstatningsordninger for romanifolk/tatere og eldre utdanningsskadelidende samer og kvener. Stortinget har her sluttet seg til at disse gruppene skal få utbetalt erstatning innenfor billighetserstatningsordningen, jf. Innst. S. nr. 152 (2004-2005).

Dersom de etterlatte etter de som døde under forliset av "Utvik Senior" tilkjennes erstatning med beløp utover billighetserstatningsordningen, mener jeg det er sannsynlig at øvrige grupper som har blitt tilkjent billighetserstatning eller som ønsker slik erstatning, vil kunne argumentere med at også de bør kunne tilkjennes erstatning utover billighetserstatningsordningen. Det er derfor meget sannsynlig at en eventuell erstatning til de etterlatte utover billighetserstatning vil skape presedens for andre saker.

Vedlegg 3

Brev fra kontroll- og konstitusjonskomiteen til Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden, datert 26. mai 2005

Vedrørende behandlingen av St.meld. nr. 33 (2004-2005) Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978

Komiteen har i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 33 (2004-2005) Fiskefartøyet "Utvik Senior"s forlis 17. februar 1978, blitt gjort kjent med at det nylig har blitt avholdt møte mellom politisk ledelse i departementet og pårørende etter mannskapet på "Utvik Senior". Flere av komiteens medlemmer har gjennom møter med pårørende og etterlatte blitt gjort kjent med at det i forsikringsoppgjøret etter forliset ble foretatt avkorting i forsikringsoppgjøret grunnet dårlig sjømannskap. Den nye granskingskomisjonen har klart konkludert med at det ikke var årsaken til "Utvik Senior"s forlis.

Komiteen er også gjort kjent med at de pårørende har tatt opp spørsmålet om reaktivisering/nytildeling av konsesjon knyttet til MS Utvik Senior og at disse søkes å tilfalle fisker Alf Helge Abelsen. Komiteen legger til grunn at dette og andre rene fiskerifaglige spørsmål

behandles uavhengig av spørsmålet om eventuell billighetserstatning.

På bakgrunn av disse opplysningene tillater komiteen seg å stille følgende spørsmål:

- 1) Har statsråden blitt forelagt nye opplysninger i etterkant av fremleggelsen av St.meld. nr. 33 (2004-2005) som er relevante for Stortinget, herunder i møtet med de etterlatte?
- 2) Finnes det eksempler på at reaktivering/tildeling av konsesjon har blitt brukt som erstatningsform i tidligere saker?
- 3) Hva er konsekvensene av reaktivisering/tildeling av konsesjon som erstatningsform?
- 4) Hvilken eventuell hjemmel og praksis foreligger det etter gjeldende regelverk til å reaktivisere fiskerettigheter slik de etterlatte skisserer?

Komiteen ber om svar innen mandag 30. mai kl. 12.00.

Vedlegg 4**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til kontroll- og konstitusjonskomiteen,
datert 27. mai 2005****Vedrørende behandlingen av St. meld. nr. 33 (2004-2005) Utvik seniors forlis**

Det vises til brev fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen brev med spørsmål i forbindelse med komiteens behandling av ovennevnte stortingsmelding.

Jeg har følgende svar på de spørsmål komiteen stiller:

- 1) Den eneste nye opplysningen som jeg har mottatt etter at Regjeringen la frem stortingsmeldingen, er uttalelsen i det møtet jeg hadde 24. mai 2005 med representanter for de etterlatte og med Berg kommune om at det i forsikringsoppgjøret etter forliset ble foretatt avkorting i forsikringsoppgjøret grunnet dårlig sjømannskap. Uttalelsen ble ikke dokumentert under møtet, men det ble lovet fra representantene at de skal komme tilbake med slik dokumentasjon.

Jeg tar ikke stilling til om dette er relevant for Stortinget, men vil videreformidle den dokumentasjon som måtte bli oversendt dersom komiteen ønsker det.

- 2) Så langt jeg har brakt i erfaring, finnes det ikke eksempler på at tildeling av konsesjoner har blitt brukt som erstatningsform tidligere.
- 3) Det er vanskelig å forutse hvorvidt tildeling av konsesjoner som erstatningsform vil ha fremtidige konsekvenser i form av nye krav i andre saker.

Rent praktisk vil en slik tildeling imidlertid ha umiddelbare konsekvenser for andre fartøyeiere i den aktuelle fartøygruppen. I det foreliggende tilfellet dreier det seg om en konsesjon som gir rett til å drive trålfiske etter blant annet torsk, hyse og sei nord for 62°N. Dette er fiskerier hvor kvotene regelmessig blir utnyttet fullt ut. Tildeling av en ny konsesjon vil dermed medføre reduserte kvoter for de øvrige fartøyeierne. Hvilken økonomisk betydning dette får, vil avhenge av fremtidige kvotestørrelser og av prisutviklingen. Med dagens kvotestørrelser og prisnivå vil omsetningstapet for de øvrige fartøyene i denne gruppen bli i gjennomsnitt i overkant av kr 50 000 pr år til sammen i de tre nevnte fiskeriene.

- 4) Deltakerloven av 26. mars 1999 nr. 15 § 16 annet ledd gir hjemmel for å tildele en ny konsesjon uten offentlig utlysning, når særlige grunner tilsier det. I forarbeidene til loven er det uttalt at "(d)ette er en unntaksbestemmelse, som bare vil kunne anvendes i helt ekstraordinære, enkeltstående tilfeller, f. eks. i forbindelse med behandlingen av en enkeltsak hvor det gjør seg gjeldende distriktsmessige hensyn" (Ot. prp. nr. 67 (1997-98) side 50 høyre spalte). Dette er den bestemmelsen som vil gi hjemmel for eventuell tildeling av en ny konsesjon.

Bestemmelsen har ikke blitt anvendt siden loven ble vedtatt.