

Her listes anklagepunktene i dokumentasjonsskrivet fra Berg kommune. De holdes opp mot innholdet i Stortingsmelding 33 (2004-2005) og det registreres om de i stortingsmeldinga er

- A) IKKE BERØRT
- B) BERØRT, MEN IKKE DRØFTET
- C) BERØRT OG DRØFTET



Momenter som svekket grunnstøtingsteorien var utelatt i kommisjonens rapport.

**1:** Det gjaldt blant annet konklusjonene fra det omfattende søket på grunnene hvor kommisjonen mente fartøyet hadde blitt knust. Dykkerne garanterte at det ikke hadde skjedd noe havari i dette området.

**A IKKE BERØRT**



Granskinga var mangelfull

**2:** Det ble ikke gjort analyser av brudd og skader på treverket som drev i land.

**A IKKE BERØRT**

**3:** Fiskebåteskipperne som hadde gjort viktige observasjoner ble ikke avhørt. Bare fiskeskipperne fra Berg og Torsken ble systematisk innkalt til avhør. Det var en rekke skipperne fra Lenvik og gamle Hillesøy kommune som rodde på samme felt som Utvik-Senior som ikke ble avhørt. Det er også bare avhør gjort før en viss dato som finnes som vedlegg til kommisjonens rapport og som det er referert til i rapporten. Det kan se ut som om kommisjonen ikke hadde gjort seg kjent med de vitneavhør politiet gjorde etter denne datoen.

**A IKKE BERØRT**



I vurderinga av kollisjon som "svært lite trolig" ble det lagt stor vekt på at det "ikke ble påvist noe fartøy eller objekt som kunne ha kollidert med Utvik-Senior". Denne påstanden blir sannsynliggjort ved grov forvrengning eller utelatelse av sentrale vitnemål og annen dokumentasjon.

Vitneavhør gjort kort tid etter forliset viser at det forlisdagen var to uidentifiserte fartøyer som var i slik posisjon at de kunne ha kollidert med Utvik-Senior. Det ene ble avskrevet som kollisjonskandidat av kommisjonen da det ble antatt å være en vesttysk tråler som ikke ville gå lenger "inn mot kysten i strid med fiskemetode".

**4:** Kommisjonen hadde imidlertid mottatt skriftelige informasjon fra både Kystvakta og Interpool som forteller at det ikke fantes vesttyske trålere utafor Nord-Norge på dette tidspunktet.

**A IKKE BERØRT**

**5:** Vitneutsagnene, som kommisjonen hadde tilgang til, fortalte at båten lå i trålfri sone og oppførte seg stikk i strid med både fiskemetode og sjømannmessig praksis.

**A IKKE BERØRT**

**6:** Den seig sakte fram og tilbake på skiftende kurser; - en oppførsel typisk for russiske spionskip som brukte å holde til i området.

**A IKKE BERØRT**

**7:** En femte skipper, som aldri ble avhørt til tross for at kommisjonen var orientert om hans observasjon, var tetttest på det ukjente skipet. Han kan fortelle at det var russisk.

**A IKKE BERØRT**

**8:** Den andre observasjonen ble gjort av fiskeskipper Sigmund Fredriksen<sup>1</sup> og hans mannskap om bord på Svein Roger. Han observerte et stålskip skip i god marsjfart på veg inn mot forlisområdet. Denne observasjonen ble like etter forliset omtalt av politiet som "håndfaste opplysninger om et større skip på kollisjonskurs" med Utvik-Senior. Kommisjonen hevdet kategorisk at dette dreide seg om en linebåt fra Møre; - *Sula*. Denne ble inspisert av politiet og sjekket ut av saka da den ikke hadde skader på skroget. Går man inn i loggboka til skipet og politiforklaringa til skipperen viser det seg at denne båten lå i ro og befant seg et godt stykke syd for den posisjon hvor Fredriksen gjorde sin observasjon. Båten Fredriksen observerte kunne ikke være *Sula*.

**A IKKE BERØRT**

**9:** Båten Fredriksen observerte kunne ikke være *Sula*. Dette ble påpekt av sjøfartsinspektør i Tromsø, Odd Henriksen, i hans kritikk av kommisjonens rapport uten at dette ble fulgt opp av hans overordnede; - riksadvokaten. Sjøfartsinspektøren konkluderte med at "*alle brikker i puslespillet peker i retning av kollisjon*".

**B REFERERT, MEN IKKE DRØFTET**

**Utdyping:** Stortingsmeldinga refererer både sjøfartsinspektørens innstilling til politiet som uten å gå i detalj sier at det neppe er *Sula* som er observert. Også politiets tilsvarende refereres. Det sier at «*Sula* var i nærheten». Dokumentasjonsskrivet fra Berg går inn i detaljene. Det dokumenteres at det ikke kan være *Sula*. Dokumentasjonsskrivet viser til kildemateriale som i må tas i betraktning skal det være mulig å komme til en fornuftig slutning. Avhørsreferatene med kartplott viser at Svein Roger observerte et skip på marsjfart på veg inn mot forlisområdet dvs nord for hans kurslinje. *Sula* lå i ro syd for hans kurslinje.

Dokumentasjonsskrivet fra Berg kom før kommisjon nr 2 avsluttet sitt arbeid i april 2004. Rapporten til kommisjon 2 trekker samme slutning som dokumentasjonsskrivet: Observasjonen kan ikke være *Sula*.

Å referere ulike kilder er ikke det samme som å drøfte. Dersom Stortingsmeldinga hadde et seriøst ønske om å ta begrunnet stilling til om det fantes kritikkverdige vurdering - eventuelt grov uforstand eller bevisst forledelse - i håndteringen av forliset, måtte den ta mål av seg til å drøfte årsaken til at ulike instanser kommer til helt motsatt rettede konklusjoner ut fra samme

bevismateriale. Den måtte drøfte dette spørsmålet: Er det fra bevismaterialet på noe rimeligvis mulig å slutte at Svein Rogers observasjon trolig var Sula? Dersom den hadde gjort dette, ville den ha funnet en kritikkverdig vurdering.



Det finnes sterke indikasjoner på at forsvaret holdt tilbake informasjon.

**10:** Bruksvakta og kystvakta iverksatte i en operasjon (avbrutt på grunn av stormvarsel) for å identifisere den ukjente tråleren som var observert av fire fiskeskippere (se ovenfor). Fiskerne hadde tilkalt bruksvakta da fartøyet hadde rota seg inn i en garnile. Forsvaret benekter ethvert kjennskap til fartøyet, sjøl om det fantes omtalt i fire politiforklaringer, sjøl om bruksvakta var på tur ut for å sjekke det opp og sjøl om det sto omtalt i avisspaltene. Bruksvakta rapporterte hver dag om sine operasjoner til Kystvakta, med også Sjøobservasjonssenteret på tråden; som regel i en passiv rolle. At forsvaret skulle være den eneste instans som ikke visste om et utenlandsk fartøy som etter alt å dømme var ute på etterretningsoppdrag, er vanskelig å tro. Robert Helseth, som da var sjef for sjøstridskreftene i Nord-Norge, forteller at han fikk høre om fartøyet under et møte i Gryllefjord sommeren 1978. Han tok imidlertid ikke noe initiativ til å følge opp denne opplysninga, sjøl om den ikke var i overensstemmelse med den informasjon forsvaret hadde gitt politiet.

**A IKKE BERØRT**



Det er også all grunn til å se nærmere på politiets rolle i saka. Det kan se ut som om man har vært ute etter å få feid alle kollisjonsspor under teppet.

**11:** Sigmund Fredriksen, som er oppnevnt av Justisdepartementet i den nye granskingskommisjonen, inntok vitneboksen under kommisjonens første høring i Tromsø. Han fortalte da at politikammeret i Harstad hadde tatt initiativ for å forsøke å få han til å trekke sin forklaring båt på kollisjonskurs. Hans kunnskap om dette stammer fra hans mor som arbeidet på den manuelle telefonsentralen. Hun overhørte en telefonsamtale mellom politimesteren i Harstad og lensmannen i Gryllefjord. Lensmannen mente at Fredriksen neppe ville gå bort fra sin observasjon.

Sjøl om politiet ikke lyktes i å få Fredriksen til å endre sin forklaring, fikk de likevel sletta hans observasjon fra lista av aktuelle kollisjonskandidater slik at den sto blank tilbake.

Et notat i politiloggen ved Harstad politikammer 23. februar viser til en oppringning fra lensmannsbetjent Wilsgaard i Gryllefjord (nå lensmann samme sted). I følge notatet skal Wilsgaard ha opplyst at Fredriksen i formelt avhør hadde erkjent at båten han hadde sett kunne være den beviselige uskyldige linebåten Sula (se ovenfor).

Leser man avhøret det vises til ser man at Fredriksen ikke har uttalt seg på denne måten. Av politiforklaringa går det fram at han var klar over hvor Sula befant seg og derfor også var klar over at det ikke var denne båten som kunne ha krysset hans kurs på veg inn mot forlisområdet. Dette også hva Wilsgaard sier idag. Han var klar over at Sula umulig kunne være det fartøyet Fredriksen observerte på radar.

Fredriksen benekter i dag at han noen gang skal ha vært av den formening av Sula var den fartøyet han observerte og Wilsgaard avviser på det sterkeste at han noensinne skal ha tillagt Fredriksen en slik oppfatning.

Dette forteller med andre ord at politiet har forvrengt et sentral vitneutsagn i saken og på denne måten kvittet seg med en av de to mulige kollisjonskandidater.

*"Han hadde vel sine instruksjoner fra høyere hold",*

sier Sigmund Fredriksen på spørsmål fra media på hvorfor politimesteren i Harstad skulle være opptatt av å få fjernet hans observasjon av et fartøy på kollisjonskurs med Utvik-Senior. (Nordlys 2. mai 2002)

Sigmund Fredriksen er oppnevnt av Justisdepartementet som medlem i den nye kommisjonen som skal granske forliset og sees i aller høyeste grad på som en troverdig person. Wilsgaard er også innsatt i sitt verv som lensmann av Justisdepartementet. Deres forklaringer bør ansees som troverdige.

## **A IKKE BERØRT**

**12:** Når det gjelder det uidentifiserte fartøyet som fire fiskeskippere fortalte om i sine politiforklaringer, er det ikke mulig å finne noen videre oppfølging på dette sporet etter at politiet fikk inn meldinger fra Interpool og Kystvakta om at det ikke kunne være en vest-tysk tråler. Under normale omstendigheter burde dette fartøyet være en observasjon som sto sentralt i den videre etterforskninga. Under normale omstendigheter burde de fire fiskeskippernes forklaringer få politiet til å stille spørsmålstegn ved den informasjon de hadde mottatt fra forsvaret: dvs. at det ikke fantes noe stålfartøy i området.

IKKE BERØRT



**Avslaget på kravet om ny gransking i 1980:** Etter at den første granskinga var avsluttet iverksatte de etterlatte et søk med miniubåt i egen regi. De fant tunge og lette vrakdeler fra alle parter av skipet samlet i et område seks nautiske mil fra nærmeste grunne. Djupna var 35 meter.

De kunne slå fast at det var her båten hadde gått ned. Lokaliseringa var bevis for at grunnstøting ikke kunne være forlisårsak. Vrakdelene hadde skader som kunne samsvare med kollisjonsteorien.

Dette funnet måtte oppfattes som et vesentlig nytt moment i saka. Det ble reist krav om ny gransking. Kravet ble avist av Justisdepartementet.

**13:** Justisdepartementet lente seg i sitt avslag tungt til den første kommisjonens tilrådning. Denne tok til etterretning at forlisstedet nå var funnet. Den opprettholdt imidlertid sin konklusjon om forlisårsak. Dette var bare mulig ved å dikte opp ei ny grunne utafør Senja. Kommisjonen hevdet at farvannet hvor de etterlatte gjorde sitt funn var "ureint". De etterlatte oversendte dokumentasjon på at dette ikke var tilfelle, men ble ignorert.

#### **A IKKE BERØRT**

**14:** *"Det er svært viktig å finne vraket dersom det skal bli mulig å si noe mer bestemt om årsaken til forliset (...) vi vil ikke starte på noen gjetninger før vi er hundre prosent sikre på at vraket ikke lar seg lokalisere",* ...sa leder for granskingskommisjonen, Halvdan Fugleberg, kort tid etter forliset (Avisa Tromsø 27.02.1978 / VG ??/03.1978). Men kommisjonen lyktes ikke i å finne vraket. Granskinga konkluderte med grunnstøting som forlisårsak uten å ha funnet forlisstedet og det til tross for omfattende søk på de aktuelle grunnene.

De etterlatte nektet å godta konklusjonen og gjennomførte et eget søk med miniubåt. På søkets siste dag ble forlisstedet funnet. Lukekarmen av stål, styrhusfronten, livbåten og en masse plankeverk fra skuteseide og dekk lå samla i et lite område på bunnen. Der lå også den tunge startluftflaska fra motorrommet. Den lå ved siden av radarantenna fra rorhustaket og dørå inn til trålerbakken framme med en del av skottet. Dybden var 35 meter og avstanden inn til nærmeste grunne seks kilometer.

Søket ble avslutta på grunn av pengemangel. Men også fordi de etterlatte nå mente å ha motbevist konklusjonen om grunnstøting. Funnene fra havbunnen var dokumentert på video. Alle spor pekte i retning kollisjon. De etterlatte hadde greidd det som var den første granskingskommisjonens intensjon: - å finne vraket for på denne måten "å kunne si noe mer bestemt om årsaken til forliset."

#### **A IKKE BERØRT**

**15:** *"Nå hadde vi bare en teori om hva som hadde skjedd. Det hadde vært en alvorlig kollisjon som hadde blitt Utvik Senior's skjebne",* skriver aksjonsleder Ole Hay i sin rapport fra søket. Det ble fremma krav om ny gransking. Dette ble avslått av justisdepartementet. Avslaget ble begrunnet med at det ikke var framkommet nye momenter i saka.

Det måtte være klart for enhver som var villig til å se på saka med et åpent blikk at funnet av lukekarm, rorhusfront osv. – etter at granskingskommisjonen hadde avsluttet sitt arbeid - representerte noe dramatisk nytt i bestrebelsene på å oppklare forliset. Hvordan departementet var i stand til å si at dette ikke representerte nye momenter i saka er fullstendig uforklarlig.

**Funnet av forlisstedet i 1979 måtte oppfattes som et gjennombrudd.** (Jfr. uttalelsene fra granskingskommisjonens leder ovenfor om betydningen av å kunne lokalisere forlisstedet.) Med forlisstedet lokalisert 6 kilometer fra nærmeste grunne kunne konklusjonen fra granskingskommisjonen, dvs grunnstøting, ikke være riktig. Tilstanden til delene funnet av de etterlatte pekte direkte mot kollisjon som forlisårsak. Rorhuskarmen var slått skeiv. Styrhusfronten var splitta i to.

Sjøfartsdirektoratet, mente i motsetning til departementet, at de etterlattes funn representerte noe nytt i saka og at man "etter dette" ikke kunne "utelukke annen forlisårsak enn det kommisjonen er kommet fram til". Direktoratets sakkyndige råd peker direkte på at "det ikke utelukker ...kollisjon". Dette står i motstrid til konklusjonene i kommisjonens rapport som hadde funnet kollisjon "svært lite trolig".

**IKKE BERØRT**



**Når direktoratet likevel anbefaler et avslag på kravet om ny gransking er det fordi *"en eventuell kollisjon som årsak til forliset har ikke spesiell betydning for det forebyggende arbeid i Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med fiskefartøyers sikkerhet"*.**

**16:** Denne begrunnelsen er fullstendig meningsløs og uakseptabel. *For det første* måtte kollisjon som forlisårsak i aller høyeste grad være av interesse for det sikkerhetsforbyggende arbeidet i Sjøfartsdirektoratet. Fra 1970 fram til 1978 hadde det sporløst forsvunnet 6 fiskebåter, 5 fra Senja og nordover og en Nordsjøen. Utvik-Senior var den siste i rekka. Kollisjon, eller ubåt i trålen, er av de muligheter man måtte ta høyde for. Kollisjon er generelt en hyppig årsak til forlis. *For det andre* ville en kollisjon innebære en kriminell handling uansett hvem som hadde vikeplikt. Det å forlate et synkende skip uten å varsle er svært alvorlig forbrytelse. *For det tredje* avskar beslutninga om å ikke ta opp igjen granskinga de etterlatte fra muligheten til å finne fram til et objekt for eventuelle erstatningskrav. *For det fjerde* måtte de etterlatte leve med at skylda for forliset var vellet over på mannskapet som skulle ha utvist slett sjømannskap ved å styre båten på grunn. *Og siste men ikke minst*, avslaget gjorde at de etterlatte måtte leve med vissheten om at ikke alle bestrebelsler var satt inn på oppklare forliset og at ei løgn ble stående som den offisielle sannhet om årsaken til forliset.

**A IKKE BERØRT**



Det finnes sterke indikasjoner på at forsvaret holdt tilbake informasjon.

**17:** Det uidentifiserte fartøyet (på Grimsbakken) og krysset fram og tilbake midt i sektoren til forsvarets radar på Hillesøya. Bildene gikk rett inn på skjerm på sjøoperasjonssenteret.

**B BERØRT, MEN IKKE TILSTREKKELIG OG ADEKVAT DRØFTET**

**Utdyping:** Da dokumentasjonsskrivet fra Berg ble til, var det vanskelig å forutse at dette ville bli et vesentlig punkt.

Dårlige radarforhold utgjør Stortingsmelding 33 et fundamentet for justisdepartements konklusjon om at forledelse ikke har funnet sted:

«Det er opplyst om vanskelige radarforhold kvelden den 17. februar 1978 (...)

*Opplysningene Forsvaret ga til den tidligere undersøkelseskommissjonen 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.»*

Når forsvaret ledet granskinga inn på villspor med å påstå at det ikke fantes fartøyer som kunne ha kollidert med Utvik-Senior, ga de inntrykk av å ha full oversikt. Bakgrunnen var at radaren deres på Hillesøya dekket ikke bare det aktuelle forlisområdet, men også store områder omkring hvor et fartøy som skulle inn å kollidere med Utvik-Senior måtte ha gått igjennom. Et slikt fartøy måtte ha vært oppe på skjermen på forsvarets Sjøoperasjonssenter på Reitan i Bodø minimum to timer for å nå inn til forlisområdet og ut igjen av radarsektoren. Bildene fra radaren på Hillesøya ble overført direkte til Reitan.

Da fiskerne i media holdt fast ved kollisjonsteorien gikk forsvaret ut med hele brystkassa for å avlive den. De hadde jo allerede gitt klart beskjed om at det ikke fantes noe fartøy der som Utvik-Senior kan ha kollidert med. Leder ved sjøoperasjonstjenesten ved Reitan, Ole Kristian Thomesen, ble intervjuet i Nordlys 7. mars 1978. Han sparer ikke på kruttet. Ingressen er dekkende: «Forsvaret avviser blankt teorien om at «Utvik Senior» har gått ned etter å ha kollidert med et annet fartøy.» Thomesen mente teorien «virket grepet helt ut av lufta» og «syntes å være konstruert av folk som nødvendigvis må ha en forklaring, selv om det egentlig ikke finnes grunnlag for å påstå noe som helst». Den «var bare egnet til å avspore havarikommisjonens arbeid.» Og hvem ville vel ha det på seg? At de forstyrret arbeidet med granskinga. Beskjeden var klar nok. Nå er det på tide at de som forfektet kollisjon holder stilt.

Det ukjente fartøyet på Grimsbakken må ha beveget seg som en prikk fram og tilbake på skjermen på Reitan i minst 10 timer. Det ble observert første gang på morran av et Orionfly og siste gang av fiskere omlag kl 18.00. Etter det vet ingen hvor det ble av. Dette var et uidentifisert fartøy som lå så tett på det aktuelle forlisområdet sist det var observert at det måtte være en aktuell kollisjonskandidat.

Jeg spurte Thomesen i 2002 hvordan det kunne ha seg det ukjente fartøyet på Grimsbakken ikke var blitt registrert. Han fant det «uforklarlig». «Noen må ikke ha gjort jobben sin», var hans respons. Han nevnte ingenting om radarforhold.

«Fordi radarforholdene var dårlige grunnet værforholdene, fikk man lite ut av radarbildene», heter det i stortingsmeldinga. Her har man valget mellom hvilken finger man vil skjære seg i. Ille blir det uansett.

Om det var slik at man fikk lite ut av radarbildene forledet forsvaret politi, kommisjon og allmennheten ved å gå og erklære farvannet fritt for uidentifiserte fartøy. Sjølsagt visste forsvaret når de dagen etter forliset ble spurt om hva de hadde observert om radarforholdene dagen før hadde vært tilfredstillende. Med andre ord; — det må betegnes som bevisst forledelse.

Om det var slik at radarforholdene var tilfredstillende ville forsvaret ha observert både det store stålfartøyet som ble registrert på radar på kurs inn mot forlisområdet fra Svein Roger og i hvert fall det trålerliknede fartøyet som lå i trålfri sone. Det oppførte seg nøyaktig som det de var på utkikk etter: Et spionskip. En tråler hadde ingenting i trålfri sone å gjøre. I avhør for kommisjon 2 fortalte forsvarspersonell at russiske spionskip pleide å ligge i nettopp dette området, ute på Grimsbakken, da det var gode lytteforhold der. Dermed er det grunn til å anta at forsvaret holdt tilbake informasjon. Det er grunn til å anta

bevisst forledelse. Det er i hvert fall faktisk forledelse.

Så kommer vi til hovedpoenget. Fokuset på radarforhold er en avledningsmanøver. Det Stortingsmeldinga ikke nevner, det den ikke drøfter, er at kommisjon, politi og forsvar hadde tilgang til andre kilder. De trenger ikke radarobservasjoner fra forsvaret for å slå fast at det var uidentifiserte fartøy i posisjoner hvor de kunne ha nådd inn og kollidert med Utvik-Senior. Fartøyet på Grimsbakken var rapportert av vitner i politiavhør. Det var registrert av forsvaret; - av bruksvakt, kystvakt og Orion-fly.

Spørsmålet må være: Hvordan kunne politi og kommisjon sitte med denne kunnskapen om uidentifiserte fartøy og samtidig godta Forsvarets forsikring om at de hadde full oversikt over farvannet?

De uidentifiserte fartøyene ble fjernet med fusk. Svein Rogers observasjon ble til en bevislig uskyldige linebåt fra Møre sjøl om bevismaterialet hinsides tvil viser at det ikke kan være denne. Vitnemål ble forvrent. Kommisjonen holdt fast ved at det ukjente fartøyet på Grimsbakken var vest-tysk - og ikke ville gå nærmere land i strid med fiskemetode - etter at Interpool og Kystvakta hadde slått fast at det ikke fantes vesttyske trålere utenfor Senja.

Dette er enten grov uforstand eller bevisst forledelse. Faktisk forledelse eller bevisst forledelse. Det er dette Stortingsmeldinga vender oppmerksomheten vekk fra ved å fokusere på dårlige radarforhold.

**Og var det i realiteten dårlige radarforhold for forsvarets radarer?** Disse er lavfrekvente og derfor langt mindre følsomme for forstyrrelser fra snøbyger og store bølger på sjøen enn fiskebåtenes radarer. Man hadde også innstillinger som gjorde at man kunne reduserer disse forstyrrelsene. Overføringa til Reitan fra Hillesøy kunne og være værpåvirka, men her hadde man et backup system. Om overføringa falt ut rapporterte mannskap plassert ute på radaren observasjoner til Reitan. Det finnes ingenting som peker mot at dette backupsystemet ble brukt forlisdagen.

Jeg intervjuet i 2020 en hadde som har jobbet ute på kystradarene i 17 år og nå er offiser og jobber innenfor samme fagfelt. Hans oppfatning er at forstyrrelser fra havbølger gjør at man kan miste signalene fra mindre trebåter, men ikke fra stål båter på størrelse med en tråler. Jeg spurte: «Ville snøbyger være en hindring?» Han svarte: «Radaren på Hillesøya hadde stor sendereffekt. Den kan se i all slags vær». Jeg opplyste at jeg vil bruke dette som bakgrunnsinfo og ikke referere til hans navn. Han: «Det er bra» Jeg: «Men om det er noen som bestrider at man kunne se en stor stål båt i 6 meter bølger midt i sektoren til radaren i Hillesøya, kan jeg da få ringe deg tilbake?» Han: «Ja, det kan du. Og da skal jeg holde i vedkommende og fortelle at han ikke har peiling».

I 2001 intervjuet jeg Terje Nødtvedt, kapteinløytnant stasjonert på Håkonsvern og spesialist på radarteknikk. Også han la vekt på at Hillesøyradaren - med sin lave frekvens - ville se godt også i dårlig vær.

Jeg snakket også med Tor Forfang som var personell på Hillesøy radaren forlisdagen i 1978. Han mente at de kunne ha problemer med overføringa av radarsignalene fra Hillesøy til Reitan i snøbyger. Men «vi kunne legger filter på som gjorde det brukbart likevel», sa Forfang.

Den første kommisjonens rapport har ingen overhode ingen drøfting av radarforhold og



radarkapasitet.

Kommisjon nr 2 bruker de andre kildene - vist til ovenfor - til slå fast at det fantes aktuelle kollisjonskandidater. Den har ikke behov for å vise til radarobservasjoner. Men i vitneavhørene av forsvarspersonell blir radarforhold kommentert. Det finnes et utsagn her på at det var dårlige radarforhold på forliskvelden. Når dette kommer fram 25 år etter må det sjølsagt, slik kommisjon 2 gjør i en rekke andre tilfelle, taes med en klype salt: «Feilerindringer finner kommisjonen naturlig på grunnlag av den lange tiden som er gått siden forliset» (Side 90 i kommisjonsrapporten). Det finnes også utsagn i vitneforklaringene om at kystradarene var væravhengig. Disse utsagnene blir referert i rapporten til kommisjon 2, men den gjennomfører ingen systematisk drøfting av sannsynligheten av at et større stålfartøy skulle kunne ta seg inn i forlisområdet og ut igjen, uten å bli registrert. Den drøfter ikke sannsynligheten av det ukjente fartøyet på Grimsbakken ikke ville bli fanget opp av Hillesøy-radaren og registrert på Reitan. Den gir ingen oppsummering omkring radarforhold, radarkapasitet og loggingsrutiner. Dette er ikke et selvstendig tema og kommisjonen engasjerte ikke ekspertise på dette området slik den gjorde på ulike andre tekniske områder. Likevel velger rapporten formuleringer som framstår som entydige og avklart: «Det er opplyst at radarene var væravhengige (...) Det er opplyst om vanskelig radarforhold kvelden 17. februar 1978.»

«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», heter det i Stortingsmeldinga. Som sagt; - den nye kommisjonen gjennomfører ingen undersøkelse av kystradarkjedens kapasitet under rådende forhold. Symptomatisk; - Tor Forfang som var til stede på Hillesøy-radaren forlisdagen bli ikke avhørt.

### **Oppsummert:**

Hvor stor sannsynlighet er det for at personellet ved radarskjermene på Reitan ville ha merket seg stålfartøyet i trålfri sone på Grimsbakken og ved gjennomgang av observasjoner dagen etter forliset kunne ha opplyst om det?

Det finnes ingen relevant drøfting i Stortingsmeldinga av sannsynligheten av dette.

Dette er faktorene som må tas i betraktning:

Hillesøyradaren var lavfrekvent og ble i liten grad påvirket av snøbyger og havbølger

Det fantes backup på overføringa til Reitan

Det trålliknende fartøyet på Grimsbakken var et stort stålfartøy som ga et godt signal

Fartøyet befant seg i sektoren til Hillesøy-radaren en lang periode. Minimum 8 timer. Om radaren (mot formodning) hadde problemer pga snøbyger, ville ikke dette gjelde hele perioden. Høyden på havbølgene var heller ikke spesiell høy før seint på kvelden og skulle ikke utgjøre et problem.

Fartøyet hadde «en atferd» som var typisk for sovjetiske spionskip. Det var ikke i fiskeriaktivitet (trålfri sone). Det seig fram og tilbake, tilsynelatende uten mål og mening. Oppdraget på Reitan var å registrere og følge denne type fartøy.

Et personell på Reitan forteller i vitneavhør 25 år etter forliset om dårlige radarforhold forliskvelden.