

Norges Miljøvernforbund
Postboks 593
5806 BERGEN



Kystverket
post@kystverket.no

Bergen, 09. januar 2026

Liste med kopimottakere og vedlegg i slutten av dokumentet;

U-864 – Krav om umiddelbar stans av «Kystverkets Tokt 2»

Norges Miljøvernforbund krever umiddelbar stans og reevaluering av Kystverkets planlagte «Takt 2», samt informasjon om strafferettslig ansvar.

Norges **Miljøvernforbund** (NMF) reagerer sterkt på at Kystverkets planlagte «Takt 2» på vrakdelene av kvikksølvubåten U-864 ser ut til å gå mot gjennomførelse til tross for at det den 18.12.2025 er opplyst flertall i Stortinget til å endre mandat for U-864, jf Dok 8 Representantforslag om håndtering av kvikksølv og torpedoer ved U-864. Dette mandatet er fremdeles ikke vedtatt i Stortinget, men både Regjeringen og Kystverket må åpenbart ha blitt gjort kjent gjennom media at forslaget har flertall på Stortinget.¹ Dermed vil følgende bli vedtatt:

1. *Stortinget ber regjeringen sikre at det planlagte toktet på ubåt U-864 gjennomføres på en måte som ikke umuliggjør en eventuell heving eller fjerning av ubåtvraket med last, eller fjerning av torpedoer.*
2. *Stortinget ber regjeringen endre mandatet til Kystverket slik at heving av ubåten U-864 med last, og/eller fjerning av torpedoer, blir vurdert som fullverdige alternativer. Arbeidet skal kvalitetssikres.*

Planlagte operasjoner under «Takt 2» kommer direkte i strid med punkt 1 i Dok 8 forslaget, der det er planlagt flere fysiske inngrep av svært destruktiv og inngripende art.

Kystverkets rapport av 15.09.2025 «Vurderinger og anbefalinger etter undersøkelse og kartlegging av U-864 i 2025» lister opp følgende tiltak under «Takt 2»:

- *Undersøkelse av kjølkamre for mulige kvikksølvbeholdere uten omfattende fjerning av sedimenter (f.eks ved boring og bruk av kikkhulls-teknologi)*
- *Identifisere kvikksølvbeholdere på sjøbunnen og å ta disse opp for inspeksjon*
- *Fjerning av transportcontainer under dekk for etterfølgende inspeksjon*
- *Utvide eksisterende utsnitt i skrog og inspeksjon av bakre torpedorom*
- *Kutte et utsnitt i trykkskroget for inspeksjon av fremre torpedorom*

¹ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Representantforslag/2025-2026/dok8-202526-072s/?all=true>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Hvorfor operasjonene under «Tokt 2» er svært problematiske

Forsvarsmateriell (FMA) er en egen etat i forsvarssektoren, direkte underlagt Forsvarsdepartementet, og med sektoransvar for å anskaffe og avhende alt av materiell og tjenester til Forsvaret.² Den 28.08.2025 kom FMA med den første gjeldende risikovurderingen siden 2008-vurderingen, som har vært gjeldende risikovurdering helt frem til denne ble ferdigstilt fra FMA høsten 2025. Kystverket har hele tiden hevdet noe annet, men Kystverket har med dette åpenbart handlet klart mot bedre vitende, noe vi kommer tilbake til senere i dette dokumentet.

I tillegg til den nye risikovurderingen har FMA tidligere svart ut spørsmål fra Kystverket 21.02.2025 og 20.06.2025 omkring de forskjellige operasjonene som er planlagt gjennomført under det nå gjennomførte «Tokt 1» og det nært forestående «Tokt 2» (se liste over operasjoner i innledningen ovenfor). Her advarer FMA klart mot noen av de planlagte tiltakene basert på fagteknisk kompetanse og kildereferert fagkunnskap. FMA jobber på dette tidspunktet parallelt med risikovurderingen som senere ble overlevert Kystverket 28.08.2025. Til tross for dette og til tross for senere gjeldende og faglig begrunnet risikovurdering fra FMA går allikevel Kystverket videre med de svært risikofylte og direkte skadelige operasjonene i det nå nært forestående «Tokt 2», som om disse frarådingene ikke eksisterte. Kystverket stiller spørsmål og ignorerer deretter de svarene som ikke passer Kystverkets underliggende agenda. Her gjelder det tydeligvis å sikre at egen tildekkingsagenda ikke skal kunne endres til en hevingsløsning for U-864, og Kystverket har synlig stort hastverk.

Flere av operasjonene i det planlagte «Tokt 2» er svært inngripende og har i tillegg en stor risiko for at noe skal gå galt.

Innledningsvis, før «Tokt 1» og «Tokt 2» leverer FMA 21.02.2025 sine svar på Kystverkets spørsmål «*Bistand fra Forsvarsmateriell i forbindelse med kartlegging av U-864 i 2025*» (se vedlegg). Utdrag siteres;

2.2.1 Operasjonelle spørsmål

--

Prinsipielt anbefaler FMA at Kystverket ikke må gjennomføre undersøkelser som fører til unødige og ukontrollert bevegelse av vrak. Dette for å minimere risiko for detonasjoner og omkast av kvikksølv til vannsøylen og sedimenter, og samtidig redusere faren for mulig tap av utstyr under undersøkelsene.

2.2.2 Inspeksjon og håndtering av vrakdelene

Spørsmål fra Kystverket:

2) I hvilken grad kan vrakdelene bevegges på i forbindelse med undersøkelsene, eksempelvis rulles eller tiltes uten at det medfører risiko forbundet med eksplosiver?

Svar fra FMA: Det hersker uorden i vrakdelene etter torpederingen. **FMA anbefaler at vrakdelene ikke rulles eller tiltes.** Det vil si at vrakdelene må stabiliseres i samme vinkel som nå. Rulling/tilting kan medføre at gjenstander kommer i klem eller utsetter ammunisjon for friksjon eller trykk. Vrakdelene må løftes mest mulig rett opp og eventuelt flyttes langs bunnen for tilgang til kjølkasser på begge sider.

Spørsmål fra Kystverket:

² <https://www.fma.no/om-oss>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



3) Vil det være mulig å bore hull i trykkskroget inn til torpedorommet for å inspisere torpedolasten (basert på plassering ut fra tegninger)? Hvis ja, hvilke forhåndsregler og tiltak må iverksettes? Hvis nei, bes det om en begrunnelse for at dette frarådes.

Svar fra FMA: Nei - man bør ikke bore hull i trykkskroget inn til torpedorommet for å inspisere torpedolasten. Torpedoene må ikke forstyrres eller beveges/trykkes på ifm. arbeid på sjøbunnen.

Eventuell boring og punktering av trykkskroget vil medføre tilførsel av sjøvann og organisk materiale inn til torpedorommene og torpedorørene (omgivelsesvanntrykket er på 16 bar). Dette vil medføre at forringelsen øker på ammunisjon som er lagret i romseksjonene, herunder forringelse i torpedoer på dørkplatene, i torpedorørene og i løse tennapparater. Tilførsel av sjøvann i vraket kan resultere til ubalanse og tilting av vrakdelen (slik som tidligere med akterskipet). Man vet jo i prinsippet heller ikke hva man borer i eller kan komme borti. Krigshodenes tennapparater innehar ukjent følsomhet etter 80 år. FMA tar utgangspunkt i økt følsomhet. FMAs råd er: Ikke utsett torpedoene for mekaniske påkjenninger. Ikke skap ytterligere forringelser

FMA mener Kystverket må forholde seg til overleverte skipstegninger som beskriver torpedolasten i antall, type torpedoer, løse tennapparater og plassering mht. trykkskrogspant. Torpedoene må ikke forstyrres eller beveges/trykkes på ifm. arbeid på sjøbunnen. Eventuell boring i trykkskroget vil medføre tilførsel av sjøvann og organisk materiale inn til torpedorommene og torpedorørene (omgivelsesvanntrykket er på 16 bar). Dette vil medføre at forringelsen øker på ammunisjon som er lagret i romseksjonene, herunder forringelse i torpedoer på dørkplatene, i torpedorørene og i løse tennapparater.

Skipstegningene viser at det er lagret to torpedoer på dørkplatene i fremre torpedorom, og fire torpedoer ladet i de fire forre torpedorørene. Akterut er det ladet to torpedoer i torpedorørene. Torpedoer i torpedorør har tennapparater montert. Dette innebærer at det totalt er åtte torpedoer i vrakdelene, jf. vedlagt rapport fra Dr. Niestle.

De to torpedoene lagret i fremre torpedorom kan ha vært utsatt for sjøvann i 80 år. Eventuell ammunisjon og materiell i akre torpedorom har vært utsatt for sjøvann i mer enn 10 år etter Kystverkets punktering av skroget i 2014. Torpedoer som utsettes for sjøvann vil korrodere svært raskt.

I den grad skroget i forskipet fortsatt er tett, vil det være av stor verdi å opprettholde et «optimalt» miljø for disse lengst mulig for å forhindre ytterligere forringelse. Torpedoer som er ladet i torpedorørene har de beste forutsetningene for å være i god behold, torpedorørene var de mest robuste beholderne utfra kjent materialbruk (bronse/kobberlegeringer).

Spørsmål fra Kystverket:

4) Vil det være mulig å etablere tilgang til torpedorør og eventuelle torpedoer via baug-lem for å fastslå type torpedo?

Svar fra FMA: Det er vanskelig å forstå utbytte eller verdi av slike inngrep, da man uansett bør basere seg på det som er etablert som overveiende sannsynlig torpedolast, jf. Dr. Niestle.

Åpning av baug-lem vil gi tilførsel av sjøvann og organisk materiale i torpedorørene. Dette starter og akselererer forringelse av torpedoene, og bør ikke gjennomføres.

Ved åpning av baug-lem vil man ikke kunne skille torpedomodellene G?a(TI) eller G?e(THI) fra hverandre i og med at disse torpedoene har påmontert «nesemontert» tennapparat. Det samme gjelder for G7es(TV) og G7es(TXI) torpedoene som har toppmonterte tennapparater (tilsvarende vurdering gjelder også for torpedorørene i akterskipet).

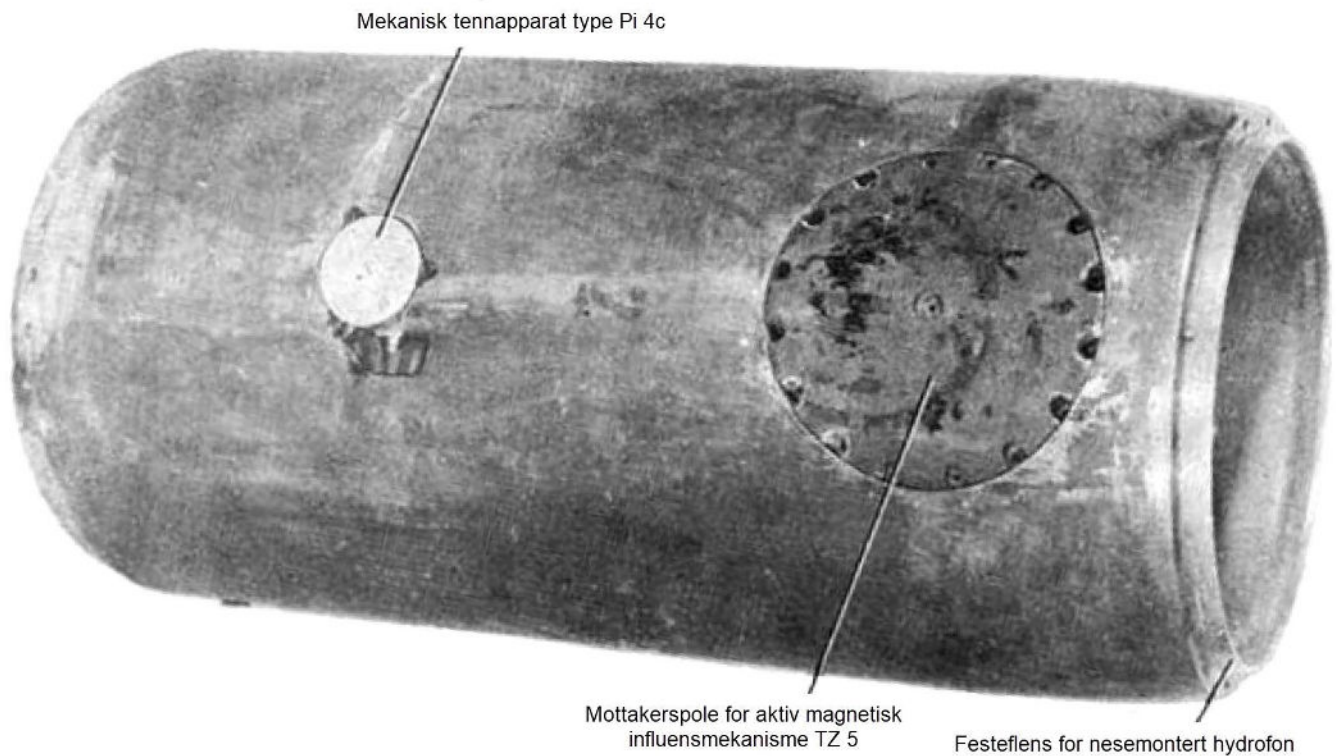
Her er anbefalingene fra FMA 21.02.2025 veldig klare, og under «2.2.3 Eksplosiver og ammunisjon» stiller Kystverket spørsmål om åpning og inspeksjon av logistikkcontainere som befinner seg under dekk og utenfor trykkskroget. Det er denne som er en av operasjonene Kystverket planlegger gjennomført under det nært forestående «Tøkt 2», og som FMA påpeker er innholdet forseglert i lufttette beholdere uten verdi for oppdraget. Som vi skal komme nærmere inn på senere i dette brevet virker det som Kystverket i handteringen av denne saken har et stort behov for å «bevis» at det er T1-torpedoer om bord ved å inspisere disse logistikkcontainerne.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Dette fordi denne torpedotypen har frontmonterte tennapparater som ikke står i direkte kontakt med hovedladningen. Finner Kystverket T1-torpedoer i logistikkcontainerne antas dette å understøtte den gjennomgående «tildekkingsagendaen» Kystverket så åpenbart har arbeidet etter gjennom store deler av prosessene rundt U-864 saken. Ved et funn av T1-torpedoer i logistikkcontainere antas det som sannsynlig at Kystverket dermed vil fremsette en påstand om at også resten av torpedoene i U-864 må være av samme type som ikke har en direkte tennkjede inn i hovedladningen. Til dette ser det ut som Kystverket vil bruke sine kontaktpersoner i FFI og FOH til. Det er de samme personene som har vært gjennom store deler av prosessene rundt håndteringen av U-864, og senere tids forsøk fra disse aktørene på diskreditering av den grundige og særdeles godt dokumenterte konsekvensutredningen fra FMA i samhandling med Kystverket kan tyde på at disse kan ha innarbeidet seg for tette bånd og i tillegg opererer med en felles agenda.



Bilde hentet fra FMA-rapportens vedlegg «*Ammunisjonsbeholdning i Kriegsmarine Type IX D2 ubåt, U-864.pdf*». Dette vedlegget har svært omfattende og detaljert dokumentasjon og sannsynliggjøring av hvilke våpen- og ammunisjonstyper som befinner seg om bord i U-864. FMA-rapporten med vedlegg kan for øvrig lastes ned på Miljøvernforbundets omtale av saken 19.09.2025 (lenker nederst)³ I forhold til «Tokt 2» anbefales også å lese NMFs omtale av saken 03.12.2025.⁴ Dette brevet vil i tillegg også bli publisert på nmf.no som en ny sak.

Det skal påpekes at all dokumentasjon fra bl.a krigshistoriske arkiv som FMA har støttet seg på sannsynliggjør at det godt kan finnes armerte torpedoer med toppmonterte tennapparater av typen TZ 5 m/Pi4c som er montert fysisk inne i hovedladningen, og som følgelig derfor har en direkte og ubrutt tennkjede. Det er åpenbart dette som stikker kjepper i hjulene på Kystverkets dårlig skjulte «tildekkingsagenda». Det åpenbare hastverket med å gjennomføre disse operasjonene under «Tokt 2» kombinert med Kystverkets ignorering av inngitte klare frarådinge av disse operasjonene fra fagetaten FMA understreker klart at det må være en underliggende agenda som gjennomsyrrer saksbehandlingen. Logistikkcontainerne inneholder heller ingen kvikksølvbeholdere. Åpning av logistikkcontainerne under vann i «Tokt 2» har dermed ingen andre øyensynlige formål enn å «bevise» T1-

³ <https://nmf.no/u-864-rapporten-fra-forsvarsmateriell-er-offentliggjort-stor-glede-med-en-alvorlig-bismak/>

⁴ <https://nmf.no/kvikksolvubaten-u-864-en-udetonert-miljjobombe/>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



torpedoer for å understøtte den underliggende agenda som Kystverket åpenbart jobber etter. Dette kommer vi nærmere tilbake til senere i dette brevet.

Videre fortsetter FMA i sitt svar 21.02.2025 til Kystverket «2.2.3 Eksplosiver og ammunisjon» med;

Spørsmål fra Kystverket:

3) Forutsatt visuell tilgang inn i torpedorommet, er det av interesse å undersøke om tennapparatet er montert i torpedoer som ligger lagret i torpedorommet og ikke oppbevares separat. Er det spesielle forhold som må hensyntas ved denne operasjonen?

Svar fra FMA: Det er ikke montert tennapparater på lagrede torpedoer i forskipet fordi tennapparat settes inn rett før torpedorør lades.

FMA anbefaler ikke visuell tilgang til torpedorom. Dette har ingen formål som sikrer tilgang til kjølkassene for fjerning av kvikksølv.

Om Kystverket likevel insisterer på visuell tilgang til fremre torpedorom er FMAs råd klart - ikke rør, registrer posisjoner for funn, registrer endringer i stabilitet, korrosjon og om mulig type torpedo på dørken.

Spørsmål fra Kystverket:

4) Er det mulig, nødvendig eller ønskelig å heve torpedoer som blir funnet i vrakdelene for nærmere undersøkelser av tilstanden på disse? Er dette i så fall noe Forsvaret kan gjennomføre i forbindelse med toktet i 2025, og hva trengs i så fall av spesialutstyr?

Svar fra FMA: Dette er et operativt spørsmål for Forsvaret både hva angår om det er mulig og hva som trengs av utstyr.

FMA mener likevel - nei. Torpedoene kan være i varierende tilstand, og krigshodene til de ulike typer torpedoer er forskjellige med ulik følsomhet på eksplosivene. Hvis en torpedo skal heves må den først lokaliseres inne i trykkskroget på dørk (som vi har frarådet) eller i torpedorør. Deretter må det etableres tilkomst (tilstrekkelig åpning i form- og trykkskrog, eventuelt åpning i torpedorør) for å ta den ut og videre heves. Dette kan være praktisk vanskelig hvis torpedoene er sterkt korrodert.

FMA mener dette er en unødvendig operasjon og risiko som ikke gir noe utbytte nå, og bør ikke gjennomføres for å få opp kvikksølv. Senere kan det vurderes om det er hensiktsmessig å fjerne torpedoer for sikker detonasjon på anvist plass.

Spørsmål fra Kystverket:

5) Er det stedlige undersøkelser som kan gjøres av torpedoene dersom tilkomst til en torpedo etableres? Med stedlige menes her enten i den posisjon som torpedoen lokaliseres, eller at den flyttes til et sted på sjøbunnen i nærheten av vrakdelene.

Svar fra FMA: Eventuell flytting av lokalisert torpedo er et operativt spørsmål for Forsvaret.

FMA mener likevel - ikke rør, identifiser type og registrer posisjon. Dette er en unødvendig operasjon som ikke gir noe utbytte, og bør ikke gjennomføres i fasen for å få opp kvikksølv. Torpedoenes tilstand er varierende og kan ligge i oppløste deler.

Senere, om mulig, visuelt verifisere torpedotyper/modell. Torpedoene er i varierende tilstand og med ulike typer krigshoder. Følsomheten på eksplosivene er varierende. Hvis torpedoer skal flyttes eller heves må de først lokaliseres før de hentes ut og fraktes til anvist plass for uskadeliggjøring.

Torpedoene i forskipet befinner seg inne i trykkskroget på dørkplatene (2) og i torpedorørene (4), og to i torpedorørene på akterskipet. Hvis torpedoer skal hentes ut av torpedorom i forskipet må det rives et større hull, deretter må trolig svært korrodert torpedoer løftes ut av torpedorommet.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Spørsmål fra Kystverket:

6) Hva vil undersøkelser av tilstand på torpedoer kunne gi av svar, utover det vi vet i dag?

Svar fra FMA: Visuell verifikasjon kan gi opplysninger om torpedoenes tilstand og modell, og kan bidra til å bekrefte antatt posisjon i vrakdelene. **Visuell verifikasjon endrer ikke FMAs tilrådninger om håndtering av torpedoene.**

Og videre under kapittelet «3 Konklusjon og anbefaling» 21.02.2025 skriver FMA følgende;

Forsvarsmateriell har vurdert Kystverkets spørsmål grundig. Besvarelsene er bredt forankret i FMAs fagmiljøer for våpen og ammunisjon, og fagmiljøet for ammunisjonssikkerhet.

For U-864s ammunisjonsbeholdninger viser FMA til vedlagte rapport fra Dr. Axel Niestle. FMA har på bakgrunn av rapporten markert og innplassert våpen og ammunisjon i autentiske skipstegninger, med referanse til skipets spantinnodelinger. Rapporten til Dr. Niestle er styrket etter funnet av referanser til tekst i U-864 krigsdagbøker, tyske ordrer og «Monsoon Load». Rapporten styrkes ytterligere av krigsdagbøkene tilhørende U-876, med tyske ordrer etc. U-876 hadde samme type «quick diving upper deck», oppdrag og ammunisjonslast i 1945 som U-864. Kystverket bør derfor feste lit til Dr. Niestles rapport.

Hovedkonklusjonen er at Kystverket ikke må utsette vrakrestene for rulling eller tilting av hensyn til ammunisjonssikkerheten. Vrakdelene bør derfor løftes forsiktig vertikalt fra den posisjon de har for tilgang til kjølkassene. Det må av hensyn til ammunisjonssikkerheten ikke bores inn i trykkskrog eller torpedorør. Dette vil medføre inntrengning av sjøvann og organisk materiale som vil akselerere forringelsen av ammunisjon i vrakdelene, og derved øke ammunisjonsrisiko.

Og til tross for dette er det nettopp de operasjoner FMA så klart har vurdert og advart mot, som Kystverket nå har gått videre med i sitt planlagte nært forestående «Tokt 2» som ble tildelt Reach Subsea AS allerede den 12.12.2025 og som først ble kunngjort av Kystverket den 02.01.2026. Andre runde med spørsmål til de forestående toktene ble også besvart av FMA.

Også i FMAs svar til Kystverket 20.06.2025 fremholdes risikoen ved flere av operasjonene under planlagte «Tokt 2», men her er det kun de første to kulepunktene FMA blir spurt om som fagmyndighet å uttale seg om, nemlig;

1. «Undersøkelse av kjølkamre for mulige kvikksølvbeholdere uten omfattende fjerning av sedimenter (f.eks ved boring og bruk av kikkhulls-teknologi)», **og 2.** «Identifisere kvikksølvbeholdere på sjøbunnen og å ta disse opp for inspeksjon.».

Hvorfor ble ikke FMA spurt om uttalelse fra Kystverket omkring de mest inngripende og ødeleggende operasjonene (kulepunktene)?

- Fjerning av transportcontainer under dekk for etterfølgende inspeksjon
- Utvide eksisterende utsnitt i skrog og inspeksjon av bakre torpedorør
- Kutte et utsnitt i trykkskroget for inspeksjon av fremre torpedorør

Det er disse tre som er de som gir lavest gevinst i forhold til nødvendig tiltrengt kunnskap og samtidig høyest risiko og skade.

Det første; Fjerning av transportcontainer under dekk for etterfølgende inspeksjon er helt unødvendig. Det gir ingen mening eller ny kunnskap av verdi. Dersom transportcontaineren skulle inneholde torpedoer vil disse ifølge FMA-rapporten ikke være armerte, og ifølge samme rapport er sannsynligheten stor for at den heller inneholder annet materiale av krigshistorisk verdi da U-864 var ute på et rent fraktoppdrag og dermed mest sannsynlig kun

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



var bestykket med torpedoer for selvforsvar. Operasjonen med å åpne transportcontainer er planlagt gjennomført under vann, og vil tilføre saltvann inn i en beholder som er forseglet og mest sannsynlig er fylt med luft. Hvorfor planlegge å åpne denne under vann når den heller kan tas opp til overflaten for åpning og inspeksjon? Hva er i det hele tatt poenget med dette?

Det andre; Utvide eksisterende utsnitt i skrog og inspeksjon av bakre torpedorum. Også dette fremstår som unødvendig. Dette ble allerede skåret ut i 2013 uten forutgående risikovurdering av operasjonen med påfølgende konsekvens at det lakk ut så mye luft (og sjøvann inn) i 6-7 timer. «*På grunn av vektendringen på akterskipet, forverret trimmen seg ytterligere mot babord.*» siteres det fra Kystverkets rapport 2014. Har ikke Kystverket allerede utført nok skade på akterseksjonen? Torpedolast og bestykking er grundig utredet og sannsynliggjort i FMA rapporten av 28.08.2025.

Det tredje og aller verste; Kutte et utsnitt i trykkskroget for inspeksjon av fremre torpedorum. Trykkskroget i den fremre vrakseksjonen er intakt og hermetisk lukket. Det antas derfor med overveiende sannsynlighet at alt av torpedoer, artillerigranater, ammunisjon, og eventuelt menneskelige levninger fra de falne ligger bevart i et lufttett kammer. Hva er hensikten med å skjære seg gjennom trykkskroget i fremre torpedorum og eksponere alt innvendig for sjøvann, slik Kystverket gjorde med trykkskroget i akterseksjonen i 2013? Det finnes ingen mening med denne operasjonen. Dessuten vil tilføring av sjøvann på torpedoer, artillerigranater og annen våpenlast gi akselerert korrosjon og degradering. Dette tiltaket er totalt uforenelig med Dokument 8 forslaget i Stortinget med nytt mandat og henstilling til regjeringen som det nå er sikret flertall for. Her må Kystverket også påminnes om at U-864 er en krigsgrav, og at dette tiltaket heller ikke har blitt varslet de respektive ambassader, noe vi kommer nærmere tilbake til senere i dette dokumentet.

Ifølge FMA-rapporten 28.08.2025 med vedlagte ammunisjonsoversikt for U-864 er det spesielt i forskipet det sannsynligvis befinner seg mest ammunisjon av forskjellige typer, inklusive ukjent antall flybomber. I tillegg er det i den fremre **vrakseksjonen** vi finner batteribank 1 og 2 som samlet har rundt 100 tonn bly, i tillegg til de ca 200 kg bly som befinner seg i hver torpedo. Utover dette er det samlet sett store mengder svært giftige eksplosiver om bord. Det har vært mye fokus på kvikksølv og faren for kvikksølvforurensning, men også den store mengden bly og andre giftstoffer er svært problematisk i et miljøperspektiv dersom noe skulle skje under «Tokt 2» eller som en følge av at en under dette toktet faktisk har planlagt å skjære seg inn i trykkskroget og eksponere alt som befinner seg innenfor for sjøvann og korrosjon. Denne operasjonen kan ikke karakteriseres som noe annet enn grov miljøkriminalitet med et ufattelig skadepotensiale. Her er det åpenbart at alt som befinner seg inni vrakdelene må forbli urørt inntil man har fått utredet en tilfredstillende hevingsløsning. Absolutt alt må hentes opp (hele U-864) og fjernes fra havmiljøet.

Hvilke spørsmål som er stilt de forskjellige etatene i forbindelse med «Tokt 1» og «Tokt 2» er nærmere opplistet under kapittel 5.5.3 i Kystverkets rapport «*Kystverkets vurderinger og anbefalinger etter undersøkelse og kartlegging av U-864 i 2025*».⁵

Så kommer det åpenbare etterfølgende spørsmålet; Hvorfor har ikke Kystverket spurt FMA om uttale og risikovurdering av disse andre punktene?

⁵ <https://norskubaatforening.org/wp-content/uploads/2025/10/Kystverkets-vurderinger-og-anbefalinger-etter-undersokelse-og-kartlegging-av-U864.pdf.pdf>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Potensielt strafferettslige følger og ansvar

U-864 hadde en last om bord bestående av 67 tonn metallisk kvikksølv, og over 100 tonn bly i forskipets batteribank 1 og 2, mikset sammen med torpedoer, artillerigranater og annen ammunisjon som Forsvarsmateriell (FMA) har gjort en grundig utredning og konsekvensutredning av den 28.08.2025 i forhold til håndtering og gjennomføring av de tre forskjellige alternativene. Hevingsalternativet, der absolutt alt blir hevet og fjernet fra sjøbunnen er dokumentert og sannsynliggjort som det klart beste alternativet med aller lavest risiko både på kort sikt og i et evighetsperspektiv, sammenlignet med de to andre tildekkingsalternativene.

Kystverket har i tillegg gitt tillatelse til å spre inntil hele 3 kilo kvikksølv utover i det omkringliggende miljøet under «Tokt 2». Dette er fullstendig uansvarlig, spesielt også gitt den åpenbare unødvendigheten av flere av tiltakene i forhold til kunnskapsinnhenting. Som skissert ovenfor er flere av de planlagte tiltakene helt unødvendige, også uavhengig av et nytt hevingsmandat fra Stortinget som det nå er flertall for. Planlagte aktiviteter på toktet bidrar til unødvendig risiko for uønsket hendelse med detonasjon med sympatiooverføring og spredning av enorme mengder av en av de aller farligste miljøgiftene, kvikksølv utover et enormt område, og spredning via havstrømmen nordover langs hele kysten og videre utover i Barentshavet.

Kun den «tillatte» spredningen av inntil 3 kilo kvikksølv i seg selv utover i miljøet ved å tillate å rote rundt i sedimentene slik det er planlagt under det næret forestående «Tokt 2» er grov miljøkriminalitet. Dette er operasjoner som uansett vil kunne utføres annerledes og med langt bedre og tilrettelagt under en eventuell fremtidig hevingsoperasjon, som det nå er flertall på Stortinget for å endre mandatet for U-864 til. Den store unødvendigheten kombinert med det åpenbare hastverket Kystverket legger til grunn for gjennomføringen av «Tokt 2» understreker de skjerpene omstendighetene til de forestående potensielt miljøkriminelle handlingene.

Flere av operasjonene vil være i klar strid med henstilling og formålet med denne i forhold til det Dokument 8 forslaget det nå er Stortingsflertall for å vedta. Dette må både, Kystverket, ministere, departement, og kontraktører m.m. være fullt ut kjent med og klar over.

Når det nå er klart flertall på Stortinget for å anmode regjeringen til nytt mandat for U-864 som også skal inkludere utredning av full heving av vrakdelene må planlagte operasjoner i nært forestående «Tokt-2» stanses med umiddelbar virkning og reevalueres i tråd med nytt mandat. Å unnlate gripe inn og stanse nåværende operasjoner knyttet til «Tokt 2» vil kunne få klare strafferettslige følger, og ansvaret for samtlige av ansvarlige myndighetspersoner vil måtte kunne påregnes både kollektivt og individuelt. Straffelovens plikt til å avverge et straffbart forhold ligger klart forankret i [§196](#). Dette omfatter alt fra ministere til direktører og underdirektører i embetsverket, samt kontraktør og eventuelle underkontraktører.

Dersom «Tokt 2» gjennomføres etter de foreliggende planer vil de ansvarlige kunne holdes strafferettslig ansvarlige, både kollektivt og individuelt, for brudd på, og ikke begrense til, straffelovens §§ [240](#), [355-358](#), [171](#), [172](#), [195](#), og plikten til å avverge et straffbart forhold i [§196](#).

Samtlige ansvarlige fra ministre og nedover i departement og embetsverk, samt kontraktør(er) plikter å stanse gjennomføringen av «Tokt 2» før straffbare lovbrudd blir begått.

Nytt tokt må deretter reevalueres, og alle planlagte operasjoner må konsekvensutredes på nytt av ansvarlig sektormyndighet og fagteknisk etat med materiellsikkerhetsmyndighet og ansvar for alt materiell som anskaffes og driftes i forsvarssektoren, inklusive våpen, ammunisjon og skrog i U-864.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Risikovurderingenes historikk

Her er det viktig å ta et tilbakeblikk på selve grunnlaget som Kystverket selv har vektlagt gjennom hele prosessen. DNV utarbeidet i 2008 en risikovurdering av hevingsalternativet basert på vurderinger utført av Sjøforsvarets minedykkerkommando (MDK) som senere ledet til at regjeringen den 29.01.2009 vedtok heving av U-864.

Kystverket sendte den 30.04.2019 en henvendelse til Forsvaret om «*Forespørsel om bistand til risikovurdering ammunisjon*». Dette var basert på en risikovurdering utført av Rambøll 27.03.2019 der det bl.a ble presentert flere bekymringer, sitert;⁶

Ammunisjon

Det har fremkommet at det er noe usikkerhet rundt vurderingen av risiko for selvdetonering av ammunisjon. Basert på de innspillene Rambøll og Semar har mottatt og de utredningene som er gjort tidligere, mener vi at det er grunn til å tro at den ammunisjonen som ligger i vraket av U864 kan medføre ytterligere risiko enn det som tidligere er presentert i dette prosjektet. Dette bør vurderes nærmere før et eventuelt tiltak igangsettes.

Risikoanalyse

Risikoanalysene som tidligere har blitt gjennomført i prosjektet danner et viktig grunnlag for den endelige avgjørelsen som ble tatt i forbindelse med forprosjekteringen i 2014. Samlet sett mener Rambøll at det er flere usikkerheter ved disse risikoanalysene. Det er imidlertid uklart i hvilken grad disse svakhetene utgjør en forskjell for de beslutningene som ble tatt basert på forprosjekteringen i 2014.

Her er det å merke seg at Kystverkets oppdragsbeskrivelse for Rambølls utredning omfattet kun de to alternativene; «*Alternativ 1. Tildekking*» og «*Alternativ 3. Heving av last og tildekking*».

I Rambøllrapporten kapittel 4.1.5 Geotekniske problemstillinger

Ett funn ble gjort. Scenarioet som omfatter skade på tildekkingslaget som følge av et jordskjelv (scenario 10-2 og 10-4 (GeoPartner AS, 2014) bør vurderes nærmere med tanke på mulig endring av tildekkingslagets bæreevne. Det anbefales derfor at det utføres en evaluering av dette som del av detaljprosjekteringen av et eventuelt tildekkingstiltak.

I den samme Rambøllrapporten siteres også;

4.4.1 Risikoanalyse

For forprosjektene i 2014 ble det utført risikoanalyser for både alternativ 1- tildekking og alternativ 3 – heving av last.

I arbeidet med denne rapporten har vi gått gjennom følgende dokumenter for å vurdere det arbeidet som har blitt gjort i forbindelse med risikoanalysene av de to forprosjekterte tiltaksalternativene;

- Vedlegg V0.01 Miljømål og akseptkriterier for tiltak ved U-864, Miljøtiltak ved vraket av U-864 (DNV GL, 2014a)
- Vedlegg V1.03 Kvalitativ risikoanalyse Alt. 1 «Tildekking», Miljøtiltak ved vraket av U-864 (DNV GL, 2014c)
- Vedlegg V3.03 Kvalitativ risikoanalyse Alt. 3 «heving av last», Miljøtiltak ved vraket av U-864 (DNV GL, 2014d)

⁶ <https://www.regjeringen.no/contentassets/bc58da0025f04ca0af76938c1cc1d38f/u864-ramboll.pdf>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Vi har funnet en del uklarheter ved måten den gjennomførte risikoanalysen er presentert.

Nedenfor presenterer vi de funnene som vi har gjort.

Generelle kommentarer til risikoanalysene

I dokumentene er det ikke forelagt en oversikt over deltagere på analysemøter/arbeidsmøter, noe som er vanlig i forbindelse med slike prosesser. Det er heller ikke henvist til (norsk) standard, forskrift, veileder osv. som ligger til grunn for analysene i de aktuelle dokumentene som vi har undersøkt. For dokumentene V1.03 og V3.03 er det ikke angitt referanser, noe som bør fremkomme i slike dokumenter.

Risikostyringsmål, vurderingskriterier og akseptkriterier - metodikk Risikostyringsmålene som er angitt i de risikoanalysene som er gjennomført er;

- Personellsikkerhet (PSAFE)
- Miljø; kort sikt (ENVST) og lang sikt (ENVLT)
- Operasjonell risiko (OSAFE)

For sannsynlighetsskalaen og skalaene for konsekvens, er det henvist til at samme skala er benyttet av bergingsselskaper i deres egne risikovurderinger, og av eksperter i relaterte tilleggsutredninger. Det kunne med fordel ha vært satt opp referanse til disse dokumentene, slik at begrunnelse for valg av sannsynlighetskala kunne ha blitt verifisert - det savnes referanse til bakgrunnen for valg av sannsynlighetsskala og vurderingskriterier for PSAFE og OSAFE.

Operasjonelle konsekvenser (OSAFE) forstås ut fra V3.03 Tabell 2 å bety kostnadmessige og fremdriftsmessige konsekvenser (forsinkelser) relatert til skade på eller tap av utstyr, og ikke kostnadmessige og/eller fremdriftsmessige konsekvenser generelt.

Konsekvensskala og akseptkriterier for miljø (ENVST og ENVLT) er beskrevet og dokumentert i dokumentet V0.01 med henvisning til referanser.

For hvert risikostyringsmål er det utarbeidet en risikomatrise. Inndeling i områdene rødt, gult og grønt er like for alle matrisene på tvers av risikostyringsmålene. Dette er uvanlig for en slik risikoanalyse som er gjort og medfører en viss usikkerhet knyttet til sammenligningen av vurdert risiko på tvers av de ulike risikostyringsmålene.

Resultater og risikoregister

I vurderingen er det en blanding av «normal drift» og «anleggsfase» - for eksempel er det vurdert risikoforhold både for hva som kan skje når ubåten ligger ferdig tildekket og risikoforhold knyttet til selve operasjonene for å dekke til ubåten. Disse to fasene bør holdes adskilt.

Det er trukket inn risikoer relatert til styring av prosjektet; eksempelvis;

- R-0265 Prosjektorganisasjonen fungerer ineffektivt
- R-0267 Ikke tilstrekkelig tid til å detaljplanlegge prosjektet
- R-0154 Dårlige værforhold – operasjonen blir vesentlig forsinket

Dette er risikomomenter som ikke er på samme nivå i årsaks-konsekvenskjeden, og som ikke vil ha en direkte konsekvens på de valgte risikostyringsmålene. Slike risikoer kan ha en kostnadmessig og fremdriftsmessig konsekvens for prosjektet (prosjektusikkerhet), men forstås ikke å ha en direkte konsekvens på for eksempel OSAFE slik dette risikostyringsmålet er beskrevet – som er kostnad og fremdrift relatert til skade på eller tap av utstyr. Det står imidlertid at det er gjort egen kostnadsanalyse.

Det er noe usikkerhet knyttet til risikoklassifiseringen på tvers av dokumentene og internt i dokumentene, da klassifiseringen av forskjellige risikomomenter varierer mellom dokumentene.

F.eks. i dokument V1.03 og V3.03 står det at det er 23 risikoer relatert til alternativ 1. I V1.03 står det følgende fordeling av disse risikomomentene; 1 rød, 6 gule og 16 grønne. I V3.03 står det imidlertid følgende fordeling; 0

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



røde, 7 gule og 16 grønne. I V3.03 er det også en mismatch på antall røde risikomomenter (se V3.03 kap. 5 risikoregister, der risiko 295 er markert som rød på ett sted (kapittel 5), men gul et annet sted (avsnitt 4.2).

Manglende momenter i risikoanalysene

Vi har registrert at omdømmerisiko (herunder f.eks. skade på sjømateksportnæringen) ikke har vært gjenstand for risikoanalyse i dette prosjektet.

Sjømat er en viktig eksportvare for Norge. Hovedandelen av lakseoppdrett befinner seg i nedslagsfeltet av kyststrømmen nord for Fedje. I tillegg befinner en stor del av fiskeri for eksport seg også i det samme området. Risiko for å skade eksportnæringen og dermed en betydelig samfunnsøkonomisk bidragsyter er ikke inkludert i risikoanalyser.

Denne saken har fått vesentlig nasjonal og internasjonal interesse. Følgelig burde en slik omdømmerisiko knyttet til håndteringen av vraket, lasten og forurensningen i nærheten av vraket vært gjennomført.

Det er identifisert to eventualiteter som medfører risiko for samfunnsøkonomi, og som vi savner fra den gjennomførte risikoanalysen:

- 1. Om en eller flere torpedoer selv-detonerer må man anta at det vil føre til en umiddelbar og signifikant spredning av kvikksølv og sedimenter i havstrømmer. Om dette fører til høye verdier av kvikksølv langs kysten vil det kunne påvirke sjømateksporten direkte.***
- 2. Hovedmarkedene for sjømateksport består i hovedsak av noen få, men store markeder.***

Om et eller flere stenges eller faller fra vil det ha stor betydning. Disse markedene er også sensitive for risikoen for om sjømaten er «ren» for miljøgifter osv. Det er sannsynlig at et godt forankret «rykte» om at norsk sjømat er utsatt for kvikksølvforurensing er nok til å legge en stor demper på eksporten selv om man ikke har høyere måleverdier enn de verdiene som er fastsatt gjennom forskrifter og retningslinjer.

Konklusjon vedrørende risikoanalysene

Det er flere forhold ved risikoanalysene som ikke er behandlet på en optimal måte. Overordnet påpeker vi at de ulike kategoriene med risikoer til slutt er slått sammen og derfor danner et grunnlag for sammenlikning av konsekvens-scenarioer som i utgangspunktet ikke er sammenliknbare.

Det ble også oppdaget en del feil som tyder på at dokumentene ikke er tilstrekkelig gjennomarbeidet. Vi har ikke funnet henvisning til hvilken metodikk som er brukt i vurderingene og hvem som har bidratt til vurderingene som er beskrevet i analysene. Det står imidlertid presisert at analysene er kvalitative og det er naturlig at vurdering av slike hendelser uansett vil måtte være gjenstand for en viss grad av skjønn. Dette gjør det imidlertid enda viktigere at det kommer tydelig fram at analysene er utført med en dokumentert, gjennomarbeidet og metodisk tilnærming.

Omdømmerisiko knyttet til håndteringen av vraket, lasten og forurensningen i nærheten av vraket burde vært gjennomført.

Risikoanalysene danner et viktig grunnlag for den endelige avgjørelsen som ble tatt i forbindelse med forprosjekteringen i 2014. Samlet sett mener vi at det er flere usikkerheter ved disse risikoanalysene. Det er imidlertid usikkert i hvilken grad disse svakhetene utgjør en forskjell for de beslutningene som ble tatt basert på forprosjekteringen i 2014.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Den 23.09.2019 sendte FMA i sitt svar til Kystverket på dets forespørsel av 30.04.2019 en kort gjennomgang av risikovurdering **men med tre klare forbehold**, sitert;

- Økt kvalitet på vurderinger av risiko fra gjenstander med eksplosiver **vil kreve noe mer presis informasjon om tilstanden** på vrak, gjenstander og operasjonen som tenkes gjennomført.
- Det kan være mulig å gi mer substansielle anslag av sannsynlighet for en hendelse **ved å organisere en «Delphi-studie»** og belyse konsekvensene av hendelser ved å gjøre numeriske simuleringer.
- De vurderinger av risiko fra ammunisjon i ubåtvraket, som forsvarssektoren gav i 2008 er fortsatt gjeldende.

Det regjeringsoppnevnte Ekspertutvalget

Regjeringen Solberg nedsatte 27.10.2027 er utvalg (Ekspertutvalget) som skulle utrede de tre alternativene for U-864. I mandatet ble også tidslinje og dokumentlisten for U-864 saken lenket opp.⁷

Og hva gjør Ekspertutvalget? – 1. Survey/kartlegging

Ekspertutvalget som ble nedsatt for å gjennomgå og utrede alternativer for kvikksølvubåten U-864 på nytt kartlegger helt i starten behovet for en ny undersøkelse (survey) nede på vrakdelene for å kartlegge tilstand etc. Kostnadsrammen det søkes om for å gjennomføre dette fremsettes den 31.08.2021 til Samferdselsdepartementet med en kostnadsramme på 15 millioner og med en utsatt frist på fremlegging av utvalgets rapport til 01.10.2022. De omsøkte undersøkelsene er detaljert fremsatt i et memorandum fra Proactima den 12.05.2021. Samferdselsdepartementet avslår søknaden, og tildeler Ekspertutvalget 7,5 millioner til en begrenset undersøkelse med Kystverkets ROV om bord på MS Sverdrup. Den kartleggingen Ekspertutvalget ønsket ble nå redusert til en forenklet undersøkelse der flere av de svarene man ønsket kartlagt forble ubesvart i utvalgets rapport da den ble publisert og lagt ut på høring den 20.09.2022. Her ble Rambølls rapport kun omtalt en gang i referanselisten uten at de mangler og feil Rambøll påpekte i sin rapport i all hovedsak ble adressert. Ekspertutvalget støttet seg heller til den ikke-gjeldende-«risikovurderingen» fra FMA 2019 som grunnlag for sin vekting av de tre alternativene. Når man opererer med et ikke-gjeldende kunnskapsgrunnlag og ignorerer det som er gjeldende og samtidig unnlater å innhente nytt oppdatert fagetatsforankret kunnskapsgrunnlag blir også alle vektinger og konklusjoner feil. Heller ikke fagpersonell fra fagetaten FMA ble involvert eller referert i Ekspertutvalget endelige rapport. I ettertid fremstår det svært merkelig med et «Ekspertutvalg» der det mest fagkyndige personellet fra ansvarlig sektormyndighet aldri ble inkludert.

Det er altså denne Ekspertutvalsrapporten med mangelfullt og feil kunnskapsgrunnlag omkring risiko for ammunisjonshåndtering som også senere ble lagt til grunn for regjeringens senere vedtak om å forkaste hevingsalternativet.

Heller ikke risiko i forbindelse med faren for jordskjelv, som ble omtalt i Rambøllrapporten ble adressert av Ekspertutvalget, kapittel 6.2 side 85 sitert;

Både tidligere og overfor dette utvalget har det blitt reist bekymring fra ulike hold (interessenter, kompetansemiljø) vedrørende enkelte forhold ved tildekkingsalternativet.

Dette gjelder blant annet risiko for spredning av kvikksølv i forbindelse med jordskjelv, metyleringseffekt under tildekkingen og detonasjon av torpedoer under tildekkingen.

⁷ <https://www.regjeringen.no/contentassets/bc58da0025f04ca0af76938c1cc1d38f/mandat-ekspertutvalg-u-864.pdf>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Disse temaene er diskutert i kapittel 4 og i de oppdaterte risikovurderingene. Utvalget har ikke funnet informasjon relatert til disse forholdene som endrer vurderingen av risiko forbundet med tildekkingsalternativet.

I Ekspertutvalgets rapport er det imidlertid ingen diskusjon om jordskjelv under kapittel 4. Heller ikke i de «oppdaterte risikovurderingene» fordi det ikke finnes nyere risikovurderinger som er gjeldende etter de som ble inngitt av DNV fra forsvarssektoren i 2008. Dette ble ettertrykkelig poengtert i forbeholdet fra FMA i sitt svar til Kystverket den 23.09.2019. Allikevel har både Ekspertutvalget i sin rapport 20.09.2022 og Kystverket helt frem til dags dato operert som om FMAs 2019-betraktninger var den gjeldende «oppdaterte» risikovurderingen og uten å ta i betraktning det klare forbeholdet fra FMA at «De vurderinger av risiko fra ammunisjon i ubåtvraket, som forsvarssektoren gav i 2008 er fortsatt gjeldende.».

I all ettertid har altså Kystverket fullt ut støttet seg til og operert med en ikke-gjeldende risikovurdering fra FMA som om den var gjeldende. Når så FMA endelig har gjennomført den faglig grundige og godt kilderefererte risikovurderingen av U-864 og håndtering av ammunisjonslast, så er plutselig alt «galt» med både FMA og den grundige risikovurderingen. Her blir det åpenbart at vi har en etat som ikke har skjøttet sitt forvaltningsansvar på noen som helst forbilledlig måte, men at en med all sannsynlighet hele tiden har operert etter en underliggende agenda. For hvorfor skulle en ellers ha behov for å manipulere kunnskapsgrunnlaget på en slik måte?

En må også legge til at FMA som fagteknisk etat og materiellsikkerhetsmyndighet med ansvar for alt materiell som anskaffes og driftes i forsvarssektoren, herunder våpen, ammunisjon og skrog, aldri ble inkludert eller fikk delta med representasjon, eller med en ny formell oppdatert risikovurdering i Ekspertutvalget.

Kystverket har i alle de senere årene kun arbeidet for de to alternativene som begge inkluderer tildekking, mens hevingsalternativet aktivt har blitt motarbeidet i alle faser av prosessen. FMA og den ikke-gjeldende-risikovurderingen fra 2019 (den fra 2008 ble presisert som fortsatt gjeldende) har i hele dette tidsrommet fungert som en brekkstang og støtte for Kystverket som åpenbart har drevet mye av sin saksbehandling i U-864 saken etter dårlig skjult agenda der de forskjellige variantene med tildekking har vært det åpenbare målet. Den samme ikke-gjeldende-2019-risikovurderingen ble dermed brukt for alt den var verd, som om den allikevel skulle være den gyldig for å (bokstavelig talt) torpedere alle innspill og momenter som kunne føre til heving av vrakdelene. U-864 skulle åpenbart tildekkes – koste hva det koste ville. Den ble dermed det verktøyet Kystverket trengte for å fremme sin egen «tildekkingsagenda».

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Forsvarsmateriell (FMA) ferdigstiller risikovurderingen for U-864

Først når FMA endelig gjør denne grundige og faglig dokumenterte risikovurderingen den 28.08.2025 er lagt på bordet og gjort tilgjengelig er plutselig alt galt med FMA fra Kystverket side. Dette foregikk samtidig som Kystverket holdt den samme rapporten hemmelig og nektet enhver form for innsyn. Den 03.09.2025 får avisen BA tak i de hemmeligholdte dokumentene og enkelte detaljer kommer frem i media. NMF krever innsyn i dokumentene med begrunnelse av at de allerede delvis er tilgjengelige for noen i offentligheten. I saksnr. 2025/526 «*Bistand fra forsvarssektoren ifm. kartlegging av U-864 i 2025*»⁸ begynner en lang runde med innsynskrav og avslag, og klager på avslag. NMFs innsynskrav begrunnes med at det er skadelig for offentligheten at kun noe få aktører har tilgang til innholdet og kan styre debatten og sile informasjonsstrømmen, mens andre aktører som NMF som faktisk har vært dypt engasjert i sakskomplekset rundt U-864 helt siden den ble oppdaget utenfor Fedje i 2003 blir avskåret fra å delta med samme kunnskapsgrunnlag i samfunnsdebatten. Først 17.09.2025 blir FMA-rapporten gjort offentlig av Næringsdepartementet og tilgjengelig via media.⁹

Samtidig kommer de samme nøkkelpersonene som har vært involvert med Kystverket gjennom store deler av U-864 saken fra henholdsvis Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) og Forsvarets Operative Hovedkvarter (FOH) med sine «alternative» risikoanalyser. Disse fremstilles deretter aktivt i media som at FMA og FMA-rapporten står alene og uten støtte fra forsvarssektoren. Dette fremstår som en klar og utilslørt diskrediteringskampanje. Spesielt sett i lys av at ingen av disse inneholder noen faglig risikovurdering.

Mens ansvarlig sektormyndighet FMA sin risikoutredning er faglig grundig og godt kildereferert kan en ikke si det samme om de to andre fra henholdsvis FFI og FOH.

FFI rapporten «*Bistand fra FFI i forbindelse med kartlegging av U-864*» av 30.06.2025 er i sin helhet både forfattet og signert av forskningssjef og toksikolog Arnt Magne Johnsen. Det merkelige er at den kun er skrevet og signert av saksbehandler uten å være medsignert av en overordnet i etaten slik det er vanlig i offentlige dokumenter slik vi ser fra andre etater. Kan denne «rapporten» virkelig være offisielt etatsforankret, eller er den bare, slik den her fremstår, som et «soloutspill» fra en saksbehandler? Kystverket bruker uansett denne rapporten aktivt i offentligheten for å diskreditere konsekvensutredningen som ble publisert i FMA-rapporten etter at denne ble publisert den 28.08.2025.

Tilsvarende med det Kystverket også hevder er en risikovurdering fra FOH som ble sendt til Kystverket som en email med et enkelt 5-siders vedlegg den 04.07.2025. I motsetning til den fra FFI er det ikke benyttet etatens brevpapir (kun blanke nøytrale ark) på den såkalte FOH-rapporten, og heller ikke denne fremstår som forankret i etaten ved at den både er forfattet og underskrevet av samme person, Orlogskaptein Wiggo Korsvik, SO EOD (Stabsoffiser for eksplosivrydding), J4 Støttedivisjon - Ingeniørseksjonen, Forsvarets operative hovedkvarter. I emailen sendt fra Korsvik 04.07.2025 står følgende; «*Jeg og sjef Minedykkerkommandoen, KK Christian Couillault støtter de svarene som FMA har svart ut i deres skriv datert 2025-06-20 med referanse 2024/042880-007/FORSVARET/2ÅR/ 872, men ønsker å påpeke følgende; ...*», mens selve «rapporten/vedlegget» kun er underskrevet av Korsvik på et helt blankt brevpapir (risikovurderingen fra FMA ble ikke ferdig før den

⁸ <https://einnsyn.no/saksmappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FSaksmappe--874783242--526--2025>

⁹ <https://www.nationen.no/forsvarsmateriells-rapport-om-u-864-er-na-offentlig/s/5-148-791072>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



28.08.2025). Er også denne såkalte «risikovurderingen» kun et «soloutspill» fra en som har vært tett involvert med Kystverket i U-864 saken oppigjennom de forskjellige delene av prosessen? Også denne bruker Kystverket aktivt for å skape et inntrykk av at Forsvarsmateriell står helt alene og at FMA-rapporten er «diskreditert» av de øvrige etatene i forsvarssektoren.

I media fremstilles det som om det er full konflikt innad i forsvarssektoren, f.eks sitert Nationen 26.09.2025;¹⁰

Forsvaret uenig med Forsvaret om nazi-ubåten

Ulike etater innenfor forsvarssektoren har helt ulike vurderinger om torpedoene om bord i ubåtvraket utenfor Vestlandskysten. – Jeg er overrasket, sier Kystverkets beredskapsdirektør om de ulike konklusjonene.

Tre ulike enheter innenfor Forsvaret har vurdert informasjonen om ammunisjon og torpedoer om bord i ubåten U-864 som ble senket utenfor øya Fedje i krigens slutfase.

For tiden vurderer Kystverket hva som skal skje med vraket og lasten med 67 tonn flytende kvikksølv, en farlig miljøgift. Myndighetene har ment at det var mulig å dekke til det hele 150 meter under havoverflaten, men en rapport fra Forsvarsmateriell (FMA) advarte nylig sterkt mot dette alternativet.

De mente det var fare for at torpedoer uansett ville sprenges på et eller annet tidspunkt, og at det beste derfor ville være å heve både båt og last. Ned med vraket skal det også ha gått 75 mennesker som var på vei til Japan fra Nazi-Tyskland i 1945.

– Kystverket overrasket

Nå har også råd fra Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) og Minedykkerkommandoen (MDK) blitt offentlige. Her mener man at de samme torpedoene, som skal være av typen «TV» (V står her for romertall fem), ikke er armerte og derfor heller ikke farlige.

– Jeg er overrasket over at etatene kommer til slike ulike konklusjoner, spesielt siden FMA sin forrige vurdering var i 2019, sier Hans Petter Mortensholm, beredskapsdirektør hos Kystverket, og den som leder arbeidet med nazi-ubåten.

– Kystverket registrerer at etatene under FD har forskjellig vurdering av risiko. Vi har gitt tilleggsoppdrag til FFI for analyser av stabilitet. I sluttrapporten vil Kystverket vurdere videre tiltak for avklaring av reel risiko, sier Mortensholm.

FFI har også tidligere vært involvert i utredninger om denne ubåten. De var representert i ekspertutvalget som i 2022 anbefalte tildekking i en rapport til Nærings- og fiskeridepartementet (NFD).

I en ny gjennomgang skriver de om den potensielt farlige situasjonen:

«Torpedoer i torpedorør vil ha montert tennapparat, men torpedoen vil ikke være armert»

Orlogskaptein Wiggo Korsvik ved Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) var også med i den samme ekspertgruppens arbeid, og han er avsender sammen med kommandørkaptein Christian Couillault som er sjef for MDK.

Om «TV» heter det:

«Disse torpedotypene kan ha forskjellige tennapparater (Exploder) montert i stridshodene, men uansett type vil de være å anse som uarmerte. Det vil si at de innebygde sikringsmekanismene er intakte og at eksplosivkjeden ikke står i linje.»

¹⁰ <https://www.nationen.no/nazi-ubaten-forsvarets-enheter-gir-ulike-rad-til-kystverket/s/5-148-795708>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Disse vurderingene står altså stikk i strid med hva FMA, som regnes for å være de fremste ekspertene innenfor forsvarssektoren på dette, konkluderer med. En arbeidsgruppe fra denne etaten mener på sin side at det er høyest risiko knyttet til «TV»-torpedoene som har toppmonterte tennapparater.

«Detonerer et krigshode i et av torpedorørene vil detonasjonen sannsynligvis medføre sympatioverføring til torpedoene i de andre torpedorørene. Det er fire ladede torpedoer i forskipet og to ladede torpedoer i akterskipet», skriver de i sin rapport og anbefaling fra slutten av august i år.

Her er det påfallende at både FFI og FOH sine representanter kan uttale seg så skråsikkert som de gjør om at torpedoer ombord ikke vil være armerte. FFI; «Torpedoer i torpedorør vil ha montert tennapparat, men torpedoen vil ikke være armert», og FOH; «Disse torpedotypene kan ha forskjellige tennapparater (Exploder) montert i stridshodene, men uansett type vil de være å anse som uarmerte. Det vil si at de innebygde sikringsmekanismene er intakte og at eksplosivkjeden ikke står i linje.». I de skrivene NMF har fått innsyn i fremstår det ikke som om noen av disse har noen videre kjennskap til hvilke torpedotyper som kan være om bord i U-864, eller hvilke modeller av tennapparater som kan være aktuelle. Det er kun de frontmonterte tennapparatene som har en brutt tennkjede, mens FMA på sin side har sannsynliggjort for at det flere av torpedoene om bord i U-864 heller var toppmonterte tennapparater av typen TZ 5 m/Pi4c som er montert fysisk inne i hovedladningen, og som følgelig derfor har en direkte og ubrutt tennkjede. Ifølge FMA-rapporten risikerer en at over tid vil kunne risikere at enten mekanisk påkjenning eller brudd/korrosjon kan føre til detonasjon, eller at aldring av de kjemiske komponentene kan gi økt følsomhet med risiko for selvdetonasjon/spontandetonasjon.

Mens skrivene fra henholdsvis FFI og FOH fremstår som temmelig enkle og kortfattede av karakter, er det helt motsatte som er tilfellet med FMA-rapporten. Her har de tydeligvis gjort et ekstremt grundig bakgrunnsarbeide og hentet kildemateriale fra alle mulige kilder, inklusive det som er tilgjengelig i gamle krigsarkiver. U-864 sin bestykning med torpedolast, tennapparater, artillerigranater etc. er beskrevet i detalj og sannsynliggjort med en rekke kildehenvisninger. Påstandene fra FFI og FOH om torpedoer og armering/tennkjede fremstår ikke faglig begrunnet eller sannsynliggjort.

I tillegg til dette konstruerer Kystverket, som eksempelet fra Nationen ovenfor viser, åpenbart en unødvendig konflikt mellom etatene i forsvarssektoren.

I tillegg bekrefter beredskapsdirektør Mortensholm at Kystverket fremdeles bruker den ikke-gjeldende konsekvensvurderingen som om det var den som var gjeldende langt ut mot utgangen av 2025 (26.09.2025). Sitatet gjentatt fra Nationenartikkelen ovenfor;

– Jeg er overrasket over at etatene kommer til slike ulike konklusjoner, spesielt siden FMA sin forrige vurdering var i 2019, sier Hans Petter Mortensholm, beredskapsdirektør hos Kystverket, og den som leder arbeidet med nazi-ubåten.

Dette til tross for at beredskapsdirektøren er vel vitende om det klare forbeholdet fra FMA i denne om at det ettertrykkelig er presisert at det fremdeles er «De vurderinger av risiko fra ammunisjon i ubåtvraket, som forsvarssektoren gav i 2008 er fortsatt gjeldende.». Er det virkelig rart U-864 saken har sporet av så ettertrykkelig som her, når Kystverket misbruker mandatet de er gitt ved å gjennomgående feilinformere og spre falske saksopplysninger?

Også i Kystverkets siste rapport 05.09.2025 «Kystverkets vurderinger og anbefalinger etter undersøkelse og kartlegging av U-864 i 2025»¹¹ gjentas hvordan denne grove feilen har fulgt saksbehandlingen gjennom hele

¹¹ <https://norskubaatforening.org/wp-content/uploads/2025/10/Kystverkets-vurderinger-og-anbefalinger-etter-undersokelse-og-kartlegging-av-U864.pdf.pdf>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Ekspertutvalget og i Kystverkets saksbehandling helt frem til dags dato. Både Kystverket og beredskapsdirektøren har gjennomgående og hele tiden vært fullt klar over at det fortsatt var 2008-konsekvensutredningen fra forsvarssektoren som var gjeldende, og allikevel ble denne særdeles viktige og sentrale faktaopplysningen aldri korrigert.

I Kystverkets rapport 05.09.2025 leser vi bl.a følgende

5.5.2 Tidligere utredninger om ammunisjon

Helt siden Marinen lokaliserte vraket etter U-864 i 2003, er type, mengde, plassering og tilstand til ammunisjon og eksplosiver forsøkt kartlagt gjennom søk i ulike kilder.

I perioden 2007-2008 ble det gjennomført en utredning av muligheten for å heve vrakdelene. Som del av dette arbeidet ble det utarbeidet en tilleggsstudie /D12/ med fokus på kartlegging av ammunisjon og eksplosiver. Kartleggingen bygget primært på åpne kilder om tysk ubåtkrigføring under andre verdenskrig, samt e-postkorrespondanse med tidligere sjef for U-861, Jürgen Oesten. Basert på dette materialet ble det anslått at U-864 hadde full last av torpedoer, totalt 27 stykk, i tillegg til ammunisjon til 105 mm kanon, samt 37 mm og 20 mm luftvernartilleri. Minedykkerkommandoen (MDK), som fageekspertise i utredningen, vurderte at det kun var teoretisk mulig at torpedoene kunne selvdetonere ved tildekking eller heving. For heving av vraket ble risikoen for detonasjon vurdert som svært lav.

I utredninger utført etter 2008 har mengden torpedoer og ammunisjon som dokumentert i DNV-rapporten fra 2008 vært lagt til grunn som dimensjonerende for vurdering av tiltak. DNV anslo at det kunne være opptil 27 torpedoer om bord. I rapporten fra Ekspertutvalget /D06/ vises det imidlertid til en annen kilde som antyder at antallet kan ha vært 24, noe som skaper usikker rundt det faktiske omfanget.

Videre viser Ekspertutvalget til en rapport fra Forsvarsmateriell (FMA) i en ny rapport /D13/ fra 2019, der sannsynligheten for detonasjon ved heving er oppjustert til mellom 10-5 - 10-3. Ekspertutvalget vurderer at dette representerer en risiko som olje- og gassnæringen ikke vil kunne akseptere, og fraråder derfor heving som konsept. Samtidig skriver FMA at det ikke finnes kjente «tilfeller der sunket last sammenlignbar med U-864 har detonert av seg selv» og at sannsynligheten for detonasjon ved et 0-alternativ er 10-7 per år. Ved tildekking vil sannsynligheten for sammenbrudd være større, men samtidig vil vraket være bedre beskyttet mot fysisk påvirkning. **FMA skriver videre at jordskjelv vurderes å ikke kunne tilføre nok energi til at høyeksplosiver (torpedoer) detonerer.**

Mulige tiltak på vraket er i tidligere utredninger vurdert til i liten grad å avhenge av hva det korrekte antall torpedoer er. Det er lagt større vekt på at det er mer enn én torpedo i vraket og dermed mulighet for en detonasjon under eller etter tiltak. Risiko for detonasjon av eksplosiver og ammunisjon er ikke vurdert som dimensjonerende for valg av alternativ hverken på kort sikt (gjennomføring av tiltak) eller i et evighetsperspektiv.

Her bekrefter Kystverket igjen at det var den ikke-gjeldende 2019 vurderingen fra FMA som har blitt brukt som om den var den gjeldende. Egentlig ganske merkelig at alt personell som har vært innom og tilknyttet både Kystverket og Ekspertutvalget åpenbart ikke kan ha lest det dokumentet som de selv har lagt til grunn som selve bærebjelken for sine råd, anbefalinger, og vedtak. Eller kanskje ikke? Hevingsalternativet ble jo uansett underminert og senket av både Ekspertutvalget og Kystverket.

I avsnittet ovenfor omtales hvordan denne ikke-gjeldende 2019 FMA-vurderingen har blitt brukt i Ekspertutvalgets rapport, og nevner her, sitat; «*FMA skriver videre at jordskjelv vurderes å ikke kunne tilføre nok energi til at høyeksplosiver (torpedoer) detonerer.*». Igjen er dette feilinformasjon fra Kystverket og tillegger Ekspertutvalget noe de ikke har omtalt noe sted i hele rapporten. Kun en setning om at «*jordskjelv*» blir omtalt nærmere i kapittel 4, og utover dette finnes det ingen diskusjoner eller omtaler om dette temaet overhodet. Absolutt blankt - ingenting. Det Kystverket imidlertid fremviser er hvordan etaten selv mot bedre vitende dyrker og omhegner denne ikke-gyldige 2019 FMA vurderingen gjennom hele sin egen saksbehandling og

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



kommunikasjon til omverden. Dette bør åpenbart falle inn under straffbar tjenestefeil jf straffelovens §§171-172 i brudd med forvaltningsloven §17 første setning. Denne svært sentrale og klare feilinformasjonen har dermed også lagt grunnlaget for Ekspertutvalgets råd og anbefalinger, Regjeringens beslutning i mai 2024 om å fjerne noe av kvikksølvet og tildekke vraket.¹²

De tre klare forbeholdene i den ikke-gjeldende 2019 FMA-vurderingen står uthevet, klart og tydelig helt til slutt i det korte 3-siders dokumentet under en lillafarget uthevet overskrift som lyder «**3 Konklusjon**». En kan neppe skylde på lesevansker, all den tid både Ekspertutvalget og Kystverket har kirsebærplukket fra resten av det korte 3-siders ikke-gjeldende dokumentet og brukt dette for å fortelle at havingsalternativet er for farlig og må utelukkes.

Det klare forbeholdet FMA uthevet på slutten om at det fortsatt er 2008-risikovurderingene fra forsvarssektoren som fremdeles var gjeldende var det imidlertid ingen som klarte å lese.

Det var for øvrig 2008-risikovurderingen fra forsvarssektoren som førte til at regjeringen Stoltenberg II, den 29.01.2009 vedtok at «U-864 skal heves».¹³

Helt frem til Forsvarsmateriell kom med sin grundige og faglig funderte risikovurdering den 28.08.2025 har det vært konsekvensutredningen fra 2008 som har vært gjeldende, og ingen andre. Og med en gang denne foreligger fremstår det som Kystverket forsøker å inntre i Forsvarsdepartementets rolle, spille opp etatene mot hverandre og styre hele forsvarssektoren. Den ikke-gjeldende 2019 vurderingen fra FMA fremstår som selveste bibelen for Kystverket som finner sin støtte i denne til å motarbeide ethvert hevingsalternativ, mens når FMA først kommer med en ny etatsforankret og grundig konsekvensutredning så skal denne diskrediteres med alle midler? Er dette bare fordi den slår beina under Kystverkets årelange tildekkingsagenda? Her er det mye som åpenbart ikke stemmer – eller som ikke tåler dagslys.

At det er FMA som er materiellsikkerhetsmyndighet og som er ansvarlig for å utarbeide risikovurderinger på materiell som anvendes i forsvarssektoren, er et faktum.

For å sitere representanten Ove Trellevik (H), nestleder i Kontroll- og konstitusjonskomiteen i sitt skriftlige spørsmål til forsvarsministeren av 29.12.2025 (ubesvart); «*FMA er en fagteknisk etat og har materiellsikkerhetsmyndighet og design ansvar på alt materiell som anskaffes og driftes i forsvarssektoren. Våpen, ammunisjon og skrog representerer et utvalg av ansvarsporteføljen.*».¹⁴

¹² <https://www.nrk.no/vestland/regjeringa-vil-henta-opp-mest-mogleg-kvikksolv-fra-u-864-og-sa-dekkja-den-til-1.16880131>

¹³ https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/fkd/Nyheter_og_pressemeldinger/Pressemeldinger/2009/u-864-skal-heves-/id544318/

¹⁴ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qnid=114045>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593 Tlf: 55 30 67 00
5806 BERGEN Faks: 55 30 67 01
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982 Org.nr. 871 351 082 MVA
Internett: www.nmf.no Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Kystverkets ansvarsfraskrivelse vs risiko

Et annet alvorlig forhold er at Kystverket i kontraktsdokumentene fraskriver seg ansvaret for uhell og skader på utstyr og personell i forbindelse med oppdraget, jf. Artikkel 31 i «02 Conditions of Contract_v1.0.pdf» ved at kontraktøren skal inneha alle relevante forsikringer, og at forsikringsselskapet i tillegg må fraskrive seg alle rettigheter til subrogasjon mot Kystverket i den utstrekning entreprørens erstatningsansvar etter kontrakten gjelder. Dette betyr i korthet at forsikringsselskapet ikke kan kjøre regress mot Kystverket i etterkant av en eventuell forsikringsutbetaling. Artikkel 31 i «02 Conditions of Contract_v1.0.pdf» sitert;

"The policies shall state that the insurers waive all rights of subrogation against NCA to the extent of Contractor's indemnities under the Contract."

Oversatt blir dette;

«Polisene skal angi at forsikringsselskapene fraskriver seg alle rettigheter til subrogasjon mot Kystverket (NCA) i den utstrekning entreprørens erstatningsansvar etter kontrakten gjelder.»

Kort forklart er denne setningen en typisk klausul i kontrakter (f.eks. bygg- eller entreprenørkontrakter). Den betyr at forsikringsselskapene som utsteder polisene (forsikringsbevisene) ikke kan kreve regress fra Kystverket (NCA) for skader som dekkes av entreprørens erstatningsplikt i kontrakten. Formålet er å hindre at forsikringsselskapet saksøker NCA etter å ha utbetalt erstatning til entreprøren eller andre, så lenge skaden faller innenfor entreprørens avtalte ansvar.

Sett i lys av at Kystverket, så langt NMF har kunnet bringe på det rene, ikke har informert kontraktøren om de risikovurderinger som nå har blitt utarbeidet av FMA 28.08.2025 samt svar på spørsmål fra Kystverket omkring de planlagte operasjonene under det forestående «Tokt 2» kan det imidlertid se ut som Kystverkets kontraktsfestede fraskrivning av subrogasjon fra forsikringsselskapet allikevel kan gjøres gjeldende rettslig, all den tid Kystverket har underslått essensiell og viktig konsekvensutredning og advarsler fra fagetaten FMA mot deler av oppdraget i kontraktsdokumentene.

Ifølge FMA 28.08.2025 kan U-864 med stor sannsynlighet kunne ha armerte torpedoer i torpedorørene med Pi4c tennmekanisme. Disse har en ubrutt tennkjede som er montert inne i hovedladningen. Hvorfor har ikke Kystverket vedlagt denne informasjonen i anbudskontraktsdokumentene eller varslet kontraktøren om denne faren? Kystverket har jo sikret seg selv i kontrakt mot subrogasjon fra forsikringsselskapet dersom uhell skulle skje og forsikringsoppgjør utløses. Er kontraktøren tilstrekkelig advart mot farene ved å endre stabiliteten ved å rote i eller å grave bort for mye sedimenter under vrakdelene? Vi siterer her fra 3.4.6 «Tennapparat type TZ 5 m/Pi4c» i vedlegget om ammunisjonsbeholdning til FMAs risikovurderinger 28.08.2025;

I motsetning til de nesemonterte tennapparatene som Pi 1 og Pi 2, var tennladningen i Pi 4c montert fysisk inne i hovedladningen (etablert tennkjede), som betyr at evt. avsetning av detonator og/eller tennladning pga. ytre påvirkning (sjokk, friksjon, mekanisk støt, klem) eller kjemisk betinget selvdetonasjon over tid, garantert vil medføre avsetning av hovedladningen uavhengig av evt. fordemming.

Utgraving og fjerning av stabiliserende sedimenter og fysiske inngrep på vrakdelene på dette tidspunktet er helt unødvendig gitt det klare flertallet for nytt mandat for U-864 på Stortinget. I tillegg spredning av 3 kilo kvikksølv utover i miljøet under operasjonen selv om Kystverket har tillatt dette er grov miljøkriminalitet da sentrale deler av disse operasjonene er unødvendige gitt flertall for nytt mandat på Stortinget. En vesentlig faktor her er at disse operasjonene i tillegg også går klart imot alle faglige innsigelser fra fagmyndigheten FMA.

Med den betydelige risikoen som fagmyndigheten FMA har dokumentert for avsetting og sympatioverføringer til

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



torpedo- og ammunisjonslast om bord i vraket utsetter kontraktøren seg for en betydelig risiko, som også har potensiale til å kunne bli en uopprettelig miljøkatastrofe av enorme dimensjoner som vil ramme store deler av kysten og spres via havstrømmen videre nordover.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



U-864 er en krigsgrav

I tillegg kommer også unnlatt varslingsplikt til Tyske og Japanske myndigheter i forhold planlagt operasjon under «Tokt 2» om å «Kutte et utsnitt i trykkskroget for inspeksjon av fremre torpedorom». Dette er det samme som Kystverket utførte på akterseksjonen allerede i 2013 uten noen forutgående risikovurdering, eller så langt vi har kunnet bringe på det rene, varslingsplikt til de respektive myndigheter via deres ambassader.

U-864 hadde 73 tyske og 2 japanske statsborgere om bord da den ble senket utenfor Fedje den 9. februar 1945. NMF har nå gått gjennom alle innsynsdokumenter for ambassadehenvendelser fra/til Kultur- og likestillingsdepartementet (KUD), Saksnr. 2021/817 «Vraket av ubåten U-864 ved Fedje».¹⁵

Siste henvendelse fra KUD til japanske myndigheter var 31.05.2024 (dok.nr 16) der KUD svarer opp spørsmål fra den japanske ambassaden vedrørende eventuelle levninger i vraket. KUD svarer bl.a følgende, sitert;

“It is not foreseen to salvage any human remains discovered onboard. Any human remains onboard are protected under the Norwegian Cemeteries Act, and any remains discovered during the salvaging work should be left undisturbed.”

..og;

“In the hypothetical case that any human remains onboard the wreck should be salvaged and brought to the surface, the Norwegian Government would, as is customary in matters relating to war graves, consult with the Japanese and German Governments about the remains and the questions of their examination, possible identification, re-burial on land in Norway, or, should the Government concerned so wish, their eventual repatriation. We are happy to have established a dialogue with the Embassy of Japan already at this stage.”

Til tyske krigsgravmyndigheter, Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. går dialogen til/fra KUD helt frem til 03.11.2025, der siste brev fra KUD er datert 22.10.2025. Dette er et svar på bekymringer i forhold til medieomtale i kjølvannet av FMA-rapporten 28.08.2025 og Kystverkets diskreditering av denne i media. Her gjentar KUD Kystverkets feilinformering omkring fagmyndigheten FMA og FMAs risikovurderinger (dok.nr 21 på svar fra spørsmål i dok.nr 20) videre til de tyske krigsgravmyndighetene 22.10.2025, sitert;

Due to the risk of mercury contamination from the wreck, the Norwegian Government made a decision of principle in 2024 that as much as possible of the mercury onboard should be removed. The wreck itself will not be salvaged, but will be encased/covered with clean materials to prevent the spread of mercury contamination.

I also refer to your e-mail dated 20 October to the Norwegian Coastal Administration. The Coastal Administration is in the process of making a number of preparatory assessments. As part of this process, they commissioned a report from the Norwegian Defence Materiel Agency.

The Defence Materiel Agency points to the risk of damage from unexploded ordinance onboard the wreck, recommends against the salvaging of the mercury containers, and argues that the wreck should be salvaged and brought to the surface in its entirety.

The Defence Materiel Agency's assessment and views are not shared by the Norwegian Defence Research Establishment, by the Joint Headquarters of the Norwegian Armed Forces or by the Royal Norwegian Naval EOD Command (the Navy's EOD divers), who have come to different conclusions.

¹⁵ <https://einnsyn.no/saksmappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FSaksmappe--972417866--817--2021>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr. 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



The report from the Defence Materiel Agency was leaked to the press and has since been published in its entirety. The matter of the wreck has for a number of years had, and still has, considerable public and media attention in Norway, and there are several local and regional stakeholders strongly in favour of raising the wreck in its entirety due to the fear of mercury contamination.

The Norwegian Coastal Administration will take the findings of the report under consideration, carry out remaining assessments and submit their final recommendations to the Norwegian Ministry of Trade and Fisheries in 2026. The case will then be deliberated upon by the Norwegian Government.

*Until then, the goal of removing as much as possible of the mercury onboard and encasing/covering the wreck on the seabed still stands. **No human remains will be disturbed in the process.** I must underline that no human remains have been observed during the assessments of the wreck, which have been carried out by remotely operated underwater vehicles (ROVs). The wreck is divided in two parts, with the central part missing as it exploded on impact from the torpedo.*

***In the potential event that a decision to raise the wreck should be made in the future** – an option which is not on the table at present – we would need to prepare for and carry out the burial on land of any human remains found onboard, and to intensify our direct cooperation in this regard.*

This case has been initially discussed between our two organisations in the past, in 2006 and 2009. The remains should be buried at the Solheim German War Cemetery in Bergen, where there is burial space available.

I take this opportunity to ask if a copy of the crew manifest is available, or a list of the personnel known to have been onboard at the time of the sinking.

We will revert to the Folksam with an update about the process in 2026. I remain, as always, at your disposal for any questions.

Her klargjøres tydelig for tyske krigsgravmyndigheter “No human remains will be disturbed in the process.”.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Samme operasjon man planlegger med å skjære hull i trykkskroget i frontseksjonen under «Tokt 2» utførte Kystverket også på akterseksjonen i 2013



Bildet er hentet fra anbudsdokumentene og viser stedet man skar seg gjennom trykkskroget i akterseksjonen i 2013.

Kystverkets planlagte operasjon om å skjære seg gjennom trykkskroget i frontseksjonen under det foretående «Tokt 2» står i sterk kontrast til dette. Dette ble også utført av Kystverket på akterseksjonen i 2013, sitert Kystverkets «Sentralt Styringsdokument for Miljøtiltak ved vraket av U-864 Alternativ 3 - Heving av last og tildekking av vrak og forurenset havbunn» datert 20.05.2014 (oppdatert 31.03.2025);¹⁶

Fjerning av olje fra akterskip og forskip

Etter vurdering av skadeomfang på vrakseksjonen, var det antatt at opptil 16 bunkerstanker kunne være intakte. På grunn av behov for ny mobilisering ble denne operasjonen gjennomført i april 2013. Ved rengjøring av stålplater forut for boring ble det avdekket at det ytre profils kroget var i dårligere forfatning enn tidligere antatt. Flere områder var sterkt korrodert med åpne hull inn i bunkerstanker, sterkt korroderte sveiser medførte også at stålplater falt av vrakseksjonene når marin begroing ble fjernet. Kun mindre mengder med olje ble detektert og det antas at olje fra bunkerstanker har lekket ut over et langt tidsrom.

På grunn av tilstanden på det ytre profils kroget, ble det vedtatt at stålprøver skulle tas fra trykkskroget for å vurdere

¹⁶ <https://www.kystverket.no/globalassets/oljevern-og-miljoberedskap/skipsvrak/u-864/sentralt-styringsdokument-for-miljotiltak-ved-vrak-et-alt-3-med-vedlegg.pdf/download>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



gjenværende styrke i skroget. Dette arbeidet ble utført umiddelbart etter oljetømmingsoperasjonen.

Forut for utskjæring av stålprøve i akterskipet, ble det skåret et snitt i akterskipet for å slippe ut innestengt luft. Kystverket erfarte at større mengder luft iblandet innestengt smøreolje ble ventilert ut over en tidsperiode på 6-7 timer. På grunn av vektendringen på akterskipet, forverret trimmen seg ytterligere mot babord.



Bildet er figur 19 i Kystverkets rapport og viser hullet som ble skåret ut gjennom trykkskroget i akterseksjonen i 2013. Dette ønsker Kystverket å skjære større under «Tokt 2», og planlegger også å skjære ut et tilsvarende hull i trykkskroget i fremre den vrakseksjon som i dag er hermetisk lukket og sannsynligvis lufttett. «Tokt 2» med planlagte operasjoner må stanses umiddelbart.

Når man slipper ut luft fra trykkskroget, slipper man samtidig inn sjøvann i et frem til nå forseglet kammer. Med andre ord vil torpedoer, granater, ammunisjon, og eventuelle gjenværende levninger bli utsatt for sjøvann. I tillegg vil også en utilsiktet krenkning av vrakseksjonene kunne utgjøre en risiko jf fagmyndighetens FMAs risikovurderinger. Her står også fjerning av forurensede sedimenter under vrakdelene for å få tilgang til kjølkassene som et annet risikomoment. Dette er risikovurdert av FMA, men Kystverket synes ikke å ha videreformidlet noen av risikomomentene eller bekymringene fra FMA vedrørende dette til kontraktøren.

Så langt NMF har kunnet undersøke, har ikke hverken tyske eller japanske krigsgravmyndigheter blitt informert av norske myndigheter om Kystverkets forestående planer om å skjære seg gjennom trykkskroget i den fremre vrakseksjonen og utsette potensielle levninger for tilførsel av sjøvann under nært forestående «Tokt 2». Det kan heller ikke se ut som man varslet eller informerte de respektive lands myndigheter da man skar seg gjennom trykkskroget i akterseksjonen i 2013.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Anbudskonkurranse og tildeling av oppdrag for «Tøkt 2»

Mens siste brev fra KUD til de tyske krigsgravmyndighetene sendes 22.10.2025 har anbudet på operasjonen allerede blitt kunngjort i Doffin 01.09.2025¹⁷, og alle anbuds- og kontraktsdokumentene ligger tilgjengelig hos Merzell.¹⁸ Denne siden fant NMF først helt nylig, og inneholder akkurat de dokumentene Kystverket ga NMF avslag på innsyn i 04.11.2025 (avslaget dok.nr 11)¹⁹ for dokumentnummer 1-8) i Saksnr. 2025/3266 "Offshore campaign - Keel access and mercury canister retrieval of U-864".²⁰ Reach Subsea AS ble tildelt oppdraget (dok.nr 20) allerede 12.12.2025 mens pressemeldingen for tildelingen fra Kystverket og medieomtale først kom 02.01.2026.²¹

Her er en lengre omtale av Reach Subsea AS og oppdraget med «Tøkt 2» i Haugesunds Avis 08.01.2026.²²

I anbudskonkurransen for «Tøkt 2» står følgende klassifiseringer oppført, der «Bygge- og anleggsarbeid» er **Hovedklassifisering**(!)

Tilleggsklassifiseringer;

Forberedende anleggsarbeid, Ubemannede undervannsfartøy, Undervannsutstyr, Grunnundersøkelser, Rensing av jordsmonn, Prøvedrilling og -boring, Oppmudring og pumpearbeid, Miljøovervåking av bygge- og anleggsvirksomhet, Diverse former for ingeniørtjenester, Geoteknisk ingeniørtjenester, Offshoreaktiviteter.

Parallelt og overlappende med dette utlyser Kystverket en anbudskonkurranse for Marine Surveyor for «Tøkt 2» den 25.09.2025 med tildeling til **Prosub AS**²³ den 02.12.2025. Dette er å finne under saksnr. 2025/3782 «Anskaffelse av Marine Surveyor».²⁴

¹⁷ <https://doffin.no/notices/2025-114076>

¹⁸ <https://www.merzell.com/nb-no/anbud/264411359/offshore-operasjon--tilgang-til-kjoelen-og-innhenting-av-kvikksoelvbholdere-fra-u-864-anbud.aspx>

¹⁹ <https://einnsyn.no/saksmappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FSaksmappe--874783242--3266--2025&jid=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FJournalpost--874783242--2025--3266--11--2025>

²⁰ <https://einnsyn.no/saksmappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FSaksmappe--874783242--3266--2025>

²¹ <https://www.kystverket.no/nyheter/kystverket-tildeler-kontrakt-til-reach-subsea-for-ny-undersokelse-av-u-864/>

²² <https://www.h-avis.no/skal-undersoke-ubatraket-at-prosjektet-er-profilert-understreker-hvor-viktig-opdraget-er/s/5-62-1971798>

²³ <https://doffin.no/notices/2025-121124>

²⁴ <https://einnsyn.no/saksmappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fnoark4%2FSaksmappe--874783242--3782--2025>

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Etterskrift

I og med at det nå er flertall på Stortinget for et endret mandat som også skal omfatte utredning av et hevingsalternativ blir en slik operasjon både nødvendig, risikofylt og destruktiv. I tillegg til ekstra miljøkonsekvenser ved utilsiktet hendelse med detonasjon og sympatioverføring jf. FMAs risikovurderinger og advarsler mot deler av tiltakene under «Tøkt 2» vil denne operasjonen både være grov miljøkriminalitet, og også kunne omfattes av straffelovens [§195](#) i forhold til KUDs avklaring til tyske krigsgravmyndigheter 22.10.2025 av at «*No human remains will be disturbed in the process*». I tillegg utsettes miljøet for unødvendig fare for spredning av 67 tonn kvikksølv og over 100 tonn bly m.m. dersom uhellet skulle inntreffe. Relevante utenlandske myndigheter ikke synes å ha blitt informert om de planlagte operasjonene til Kystverket under nært forestående tøkt 2.

Kunnskapsgrunnlaget omkring risiko ved forskjellige operasjoner er absolutt til stede og tilgjengelig til tross for Kystverkets forsøk på diskreditering og forbigåelser. Dette er klart i strid med forvaltningsloven §17 første setning; «*Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes.*». Her treffes tydeligvis vedtak hos Kystverket mot både bedre vitende og tilgjengelig kunnskapsgrunnlag.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no
Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Konklusjon og krav

Gitt Stortingsflertallet for nytt mandat for U-864 og Stortingets henstilling om «Stortinget ber regjeringen sikre at det planlagte toktet på ubåt U-864 gjennomføres på en måte som ikke umuliggjør en eventuell heving eller fjerning av ubåtvraket med last, eller fjerning av torpedoer.», finnes det ikke lengre grunnlag for å gjennomføre «Tokt 2» med dagens planlagte operasjoner. Flere av operasjonene vil være i klar strid med henstilling og formålet med denne i forhold til det Dokument 8 forslaget det nå er Stortingsflertall for å vedta. Dette må både, Kystverket, ministere, departement, og kontraktører m.m være fullt ut kjent med og klar over.

Når det nå er klart flertall på Stortinget for å anmode regjeringen til nytt mandat for U-864 som også skal inkludere utredning av full heving av vrakdelene må planlagte operasjoner i nært forestående «Tokt-2» stanses med umiddelbar virkning og reevalueres i tråd med nytt mandat. Å unnlate gripe inn og stanse nåværende operasjoner knyttet til «Tokt 2» vil kunne få klare strafferettslige følger, og ansvaret for samtlige av ansvarlige myndighetspersoner vil måtte kunne påregnes både kollektivt og individuelt. Straffelovens plikt til å avverge et straffbart forhold ligger klart forankret i §196. Dette omfatter alt fra ministere til direktører og underdirektører i embetsverket, samt kontraktør og eventuelle underkontraktører.

Norges Miljøvernforbund (NMF) krever med dette Kystverkets planlagte «Tokt 2» stanset med umiddelbar virkning.

Nytt tokt må deretter reevalueres, og alle planlagte operasjoner må konsekvensutredes på nytt av FMA som er materiellsikkerhetsmyndighet for alt materiell som anskaffes og driftes i forsvarssektoren, inklusive våpen, ammunisjon og skrog i U-864.

Med miljøvennlig hilsen
Norges Miljøvernforbund



Ruben Oddekalv - Leder
ruben@nmf.no



Arnfinn Nilsen – Saksbehandler
arnfinn@nmf.no

Liste kopimottakere og vedlegg, se neste side:

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593 Tlf: 55 30 67 00
5806 BERGEN Faks: 55 30 67 01
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982 Org.nr. 871 351 082 MVA
Internett: www.nmf.no Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Hovedmottaker:

- Kystverket

Kopimottakere:

- Kontroll- og konstitusjonskomiteen på Stortinget
- Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget
- Statsministerens kontor
- Nærings- og fiskeridepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Klima- og miljødepartementet
- Kunnskapsdepartementet
- Forsvaramateriell
- Riksrevisjonen
- Krigsgravmyndigheter ved de Tyske og Japanske ambassader
- Reach Subsea AS
- Prosub AS

Vedlegg:

De fleste kildene er referert direkte i dokumentet. FMA-rapporten med vedlegg kan for øvrig lastes ned på Miljøvernforbundets omtale av saken 19.09.2025 på følgende adresse:
<https://nmf.no/u-864-rapporten-fra-forsvaramateriell-er-offentliggjort-stor- glede-med-en-alvorlig-bismak/>

I forhold til «Tokt 2» anbefales også å lese NMFs omtale av saken 03.12.2025.
<https://nmf.no/kvikksolvubaten-u-864-en-udetonert-miljobombe/>

Dette brevet vil også bli lagt ut som en egen sak på nmf.no etter utsendelse.

Ellers vedlegges:

1. Vedlegg 1 - 2025.01.08 Kystverket til FOH_MDK_FFI_FMA - Presisering av oppdraget vedr. ammunisjon U-864 forsl. Møtepl.pdf
2. Vedlegg 2 - 2025.02.21 FMA svarer ut kystverkets spørsmål.pdf
3. Vedlegg 3 - 2025.06.20 FMA - Bistand fra Forsvaramateriell i forbindelse med kartlegging av U-864 i 2025.pdf
4. Vedlegg 4 - 2025.06.30 V08_Spørsmål og svar om eksplosiver - FFI. Sjefsforsker Arnt Johnsen.pdf
5. Vedlegg 5 - 2025.07.24 V09_Spørsmål og svar om eksplosiver - FOH_MDK.pdf

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
 5806 BERGEN
 Skuteviksboder 24
 Bank: 9521.05.71982
 Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
 Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA
 Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
 Grønland
 0134 OSLO
 Tlf: 55 30 67 00
 Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
 9255 TROMSØ
 Tlf: 913 57 125
 Epost: nord@nmf.no

