

**Uttalelse til spørsmålet om å gjenoppta undersøkelsene  
omkring forliset til fiskefartøyet "Western"  
6. februar 1981**



**Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker  
innen fiskeflåten**

**19. april 2005**

## Til Justis- og politidepartementet

Justisdepartementet har i brev av 5. november 2004 anmodet Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten om å gjennomgå og vurdere det foreliggende materiale, med henblikk på å se om det er grunnlag for å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til "Western" 6. februar 1981.

Kommisjonen legger med dette frem sin uttalelse. En samlet kommisjon stiller seg bak konklusjonene i uttalelsen.

Oslo, 19. april 2005

  
Brit Ankill

leder

  
Bård Meek-Hansen

  
Sammy Olsen

---

Matias Nissen-Meyer  
(sekretær)

# 1 Innledning

## 1.1 Undersøkelseskommissjonens mandat

Justisdepartementet har i brev av 5. november 2004 anmodet Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten om å gjennomgå og vurdere det foreliggende materiale, med henblikk på å se om det er grunnlag for å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til "Western".

Forliset ble etter ulykken gransket av Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i 1981 – 1982 (heretter benevnt Kommisjonen 1981). Kommisjonen 1981 avga rapport av 6. april 1981 samt tilleggsrapport av 10. august 1982.

## 1.2 Undersøkelseskommissjonens arbeid – 2005

Etter å ha mottatt henvendelsen fra Justisdepartementet, avholdt kommisjonen den 19. november 2004 et møte i Oslo hvor man bl.a. mottok de etterlattes brev av 3. juni 2004 m/vedlegg til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite, med krav om ny granskning av forliset. Det ble også avlagt et besøk hos Sjøfartsdirektoratet for å søke og innhente ytterligere dokumentasjon.

Kommisjonen er gitt tilgang til Justisdepartementets arkivmateriale i saken, herunder departementets egne brev og interne dokumenter samt materiale oversendt til arkivering fra Kommisjonen 1981. Dette er i hovedsak rapport datert 6. april 1981, tilleggsrapport datert 10. august 1982 samt diverse korrespondanse. Utover dette har kommisjonen innhentet opplysninger om hurtigbåten "Trænas" rutetider og farled samt innhentet logg fra HRS Nord-Norge vedrørende søket etter fiskebåten "Øybuen".

Etter en foreløpig gjennomgang, fant kommisjonen det uklart om man hadde fått tilgang til all dokumentasjon som var tilgjengelig i saken. Det ble på denne bakgrunn i brev av 30. november 2004 til Justisdepartementet vist til at det i dokumentene er omtalt fotografier og videofilmer av vraket av "Western". Herunder at det skulle det være foretatt undervannsfilmning, både i regi av Kommisjonen 1981 og av de pårørende, som ikke forelå i det materiale kommisjonen hadde fått seg forelagt.

For å kunne ha best mulig grunnlag for vurderingen, ba derfor kommisjonen om at departementet formidlet kontakt med de pårørende med hensyn til om de skulle være i besittelse av fotografier, videofilmer og/eller øvrig skriftlig materiale i anledning saken, samt om slikt materiale kunne stilles til disposisjon for kommisjonens gjennomgang og vurdering av saken. Departementet ble herunder bedt om å vurdere om det ville være hensiktsmessig å gjennomføre et møte med de pårørende for overlevering av eventuelt materiale, samt gi de pårørende anledning til å formidle ytterligere informasjon og opplysninger i saken.

Justisdepartementet ble også bedt om å avklare om den undervannsfilm av vraket som ble tatt i regi av Kommisjonen 1981 etter forliset kunne stilles til disposisjon for kommisjonen.

På bakgrunn av kommisjonens henvendelse tok departementet kontakt med de etterlatte, og den 31. januar 2005 ble det avholdt møte i Bodø hvor representanter for de pårørende, kommisjonens medlemmer og representant for departementet var tilstede. Kommisjonen fikk i møtet overlevert kopi av bilder, dokumenter og videomateriale fra de pårørende. De opplyste også at videoopptak av vraket forut for første hevingsforsøk var oversendt Kommisjonen 1981, og ikke mottatt i retur. Ved brev av 9. februar 2005 fra de pårørende har kommisjonen mottatt ytterligere materiale.

Det er fra Justisdepartementet opplyst at det ikke har vært mulig å skaffe til veie omspurte filmopptak. Departementet har videre opplyst at Riksarkivet ikke har ytterligere arkivmateriale, samt at Fiskeridepartementet ikke har funnet noen dokumenter i sine arkiver angående forliset av "Western".

Kommisjonen har for øvrig hatt fem arbeidsmøter i anledning uttalelsen.

### 1.3 Ulykken

På bakgrunn av den dokumentasjon som har vært tilgjengelig legger kommisjonen til grunn at fiskefartøyet "Western" om morgenen fredag 6. februar 1981 gikk fra Lovund, etter å ha levert sei til to lokale fiskemottak. Fartøyet hadde et mannskap på 7 personer.

I forklaring av 7. mars 1981 uttaler Oddvar Fjellgård, fisketilvirker på Lovund:  
*"M/S "Western" kom til avhørtes fiskebruk på Lovund ca. kl. 0130 den 06.02.81. (...) Lossingen var ferdig ca. kl. 0400, og så vidt avh. kunne se, så deltok hele mannskapet i lossearbeidet. Etter at lossingen var avsluttet var skipperen med opp på brygga hvor det ble skrevet ut seddel og ca. kl. 0430 dro avh. og hans bror heim. (...) Det ble av M/S "Western"s skipper ikke antydnet noe om hvorvidt de skulle gå heim om natta like etter lossingen, så avh. hadde forståelsen av at de kanskje skulle vente til lenger ut på morgenen. Dette på grunn av at det like etter lossingen ble satt en ekstra tamp (taug) fast i kaiet. Da de første arbeiderne kom på fiskebruket like før kl. 0800 var båten borte. Det ble derfor i førstningen reknet med at de var gått like før denne tid, noe som senere viste seg ikke å være riktig."*

Av Sivert Eriksens forklaring av 16. februar 1981 siteres:

*"Natt til 6.2.1981 hadde M/S "Western" levert seilast til Vigner Olaisen og deretter til Fjellgård Sønner på Lovund. Lasten var ca 42 tonn rundfisk. Båten var utlosset ca kl. 04.15, og de hadde da en matpause om bord, hvoretter de gikk fra Lovund antagelig ca kl. 05.30. Dette tidspunkt kan ikke fastslåes med sikkerhet. (...) Vitnet vet at Emil Eliassen, "Western"s eier og fører, snakket med sin kone i 24.00-tiden natt til den 6.2. Han sa da til henne at de ville ta det med ro, da de regnet med dårlig vær. Det var på det rene at de da skulle komme hjem til Myken for å ta helg. I 12.00-tiden om formiddagen begynte man å bli engstelig. Hagar Eliassen hadde da ringt Lovund og der fått opplyst at "Western" gikk derfra ca kl. 08.00, og den kunne således vært*

*ventet hjem i 11.00-tiden. (Det er først senere brakt på det rene at "Western" gikk sannsynligvis i 05.30-tiden).*

*Ettersom der var båter på feltet utelukket man ikke at "Western" i stedet for å begi seg hjem til Myken, hadde dratt til feltet igjen. Feltet ligger nordvest for Kalsholmen fyr. Særlig sannsynlig var dette imidlertid ikke, i det Eliassen da nokså sikkert ville ha meldt fra."<sup>1</sup>*

I forklaring av 7. mars 1981 uttaler Magnus Pettersen, kjøpmann på Lovund, til Kommisjonen 1981:

*"Kl. 0500 så avh. fra sitt vindu lysene fra en båt som gikk nord Lovundvika. Etter avstanden kunne denne båten ha gått fra Lovund ca. 15 min. tidligere. Avh. kunne jo ikke se hvilken båt dette var, men han går ganske sikkert ut fra at det var "Western" da der ikke hadde vært noen andre båter i Lovund. Det var da opplyst og siktbart vær."*

Av Anders Liens forklaring 16.februar 1981 siteres:

*"Vitnet tilføyer at hurtigbåten "Træna", skipper Lydersen, kom [til] Lovund fra Træna samme dag ulykken skjedde kl. 05.40. "Western" var da gått fra Lovund."*

Av politiforklaring av 10. februar 1981 av Brynjulf Lydersen, fører av hurtigbåten "Træna", fremgår at "Træna" ankom Lovund 6. februar 1981 kl. 0605 og ikke kl. 0540 som anført over.

### **1.3.1 Forlistidspunkt**

Det foreligger ikke opplysninger om at noen observerte at "Western" forlot Lovund, eller om at det fra fartøyet ble gitt beskjed om avgangstidspunkt. Det foreligger heller ikke opplysninger om at det ble registrert nødsignal fra "Western".

Det er opplyst om observasjon av et fartøy som gikk ut Lovundvika ca kl 05.00, ca 15 minutters gange fra Lovund. Det er videre opplyst at hurtigbåten "Træna", som ankom Lovund kl 06.05, ikke observerte "Western" til kai. Det forligger for øvrig ikke opplysninger om at "Træna" registrerte noe fartøy på sin tur mot Lovund, dog slik at det ikke fremgår om skipperen på "Træna" ble forespurt om eventuelle fartøysobservasjoner på turen fra Træna til Lovund. Ut over dette har ikke kommisjonen funnet konkrete opplysninger om observasjoner i havområdet på det aktuelle tidspunkt.

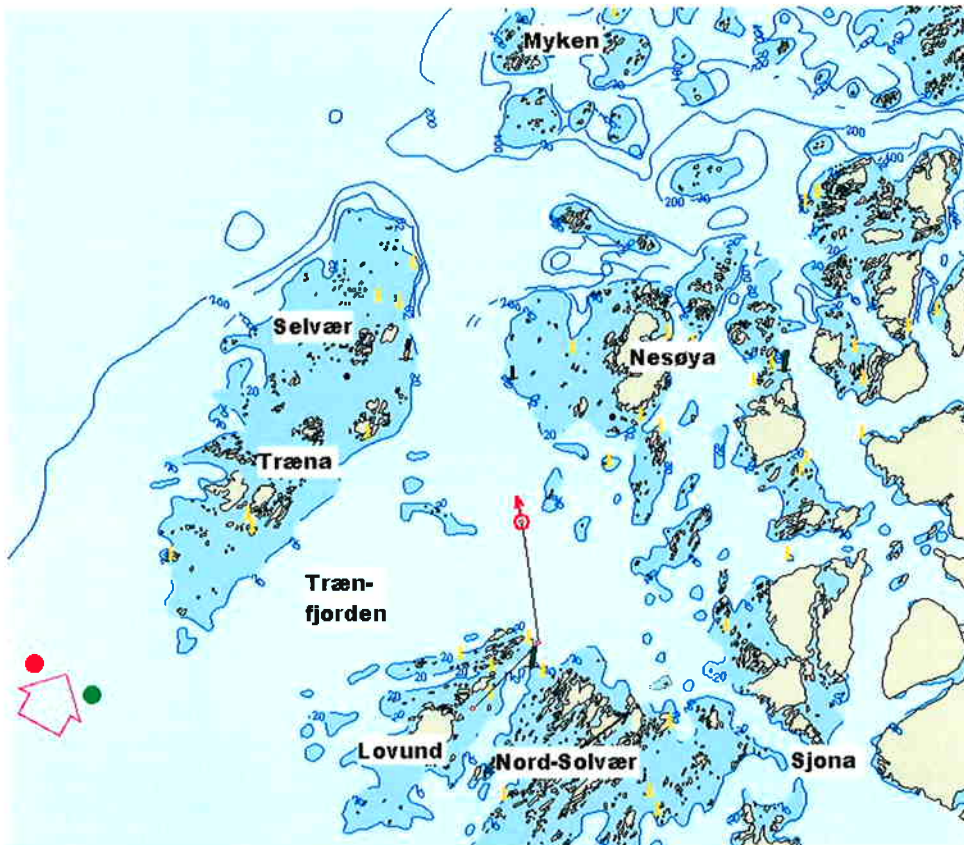
Ved å legge til grunn den ankomsttid som er opplyst fra skipper Lydersen, ville "Træna" med en overfartstid fra Træna til Lovund på ca 30 minutter, ha gått fra Træna ca kl. 05.35. På bakgrunn av forholdene i området burde hurtigbåten "Træna" ha observert "Western" under deler av overfarten fra Træna til Lovund, såfremt fiskefartøyet hadde befunnet seg i farvannet. Dette gjelder også dersom "Western" hadde tatt turen om fiskefeltet nordvest av Alsholmen lykt. Det kan således antas at forliset har funnet sted senest rundt tidspunktet for "Trænas" avgang fra Træna. Tidspunktet synes forøvrig å samsvare med at det var "Western" som ble observert ut Lovundvika ca kl. 05.00. Avstanden langs den

---

<sup>1</sup> Kommisjonen har ikke funnet noen fyr eller lykter i området benevnt Kalsholmen fyr. Kommisjonen har kommet frem til at det antagelig er ment Alsholmen lykt. Alsholmen lykt ligger nord for Lovund ved innseilingen til Lovundvika. Det vises til notat fra samtale med Nils Falch, teknisk sjef i trafikkselskapet Helgelandiske, 12. april 2005.

antatte kurslinje mellom Lovund og forlisstedet er ca 8 nautiske mil, jf. figur 1. Med en gjennomsnittlig hastighet på 9 knop, ville forliset ha funnet sted ca 50 minutter etter avgang fra Lovund.<sup>2</sup>

Kommisjonen finner forøvrig tidspunktet forenlig med at mannskapet ikke ga beskjed hjem om avgang, slik det er opplyst var vanlig. Tidspunktet tilsier at mannskapet ikke ønsket å vekke sine familier, men avvente å ta kontakt til litt senere om morgenen.



Figur 1. Kart med angivelse av havaristed

### 1.3.2 Leteaksjonen

Da det var uklart om "Western" var gått ut på feltet på vei hjem til Myken, ble ikke fartøyet meldt savnet før kl. 16.05 lokal tid fredag 6. februar 1981, jf. SAR-rapport 3/81 fra Hovedredningssentralen i Nord-Norge.

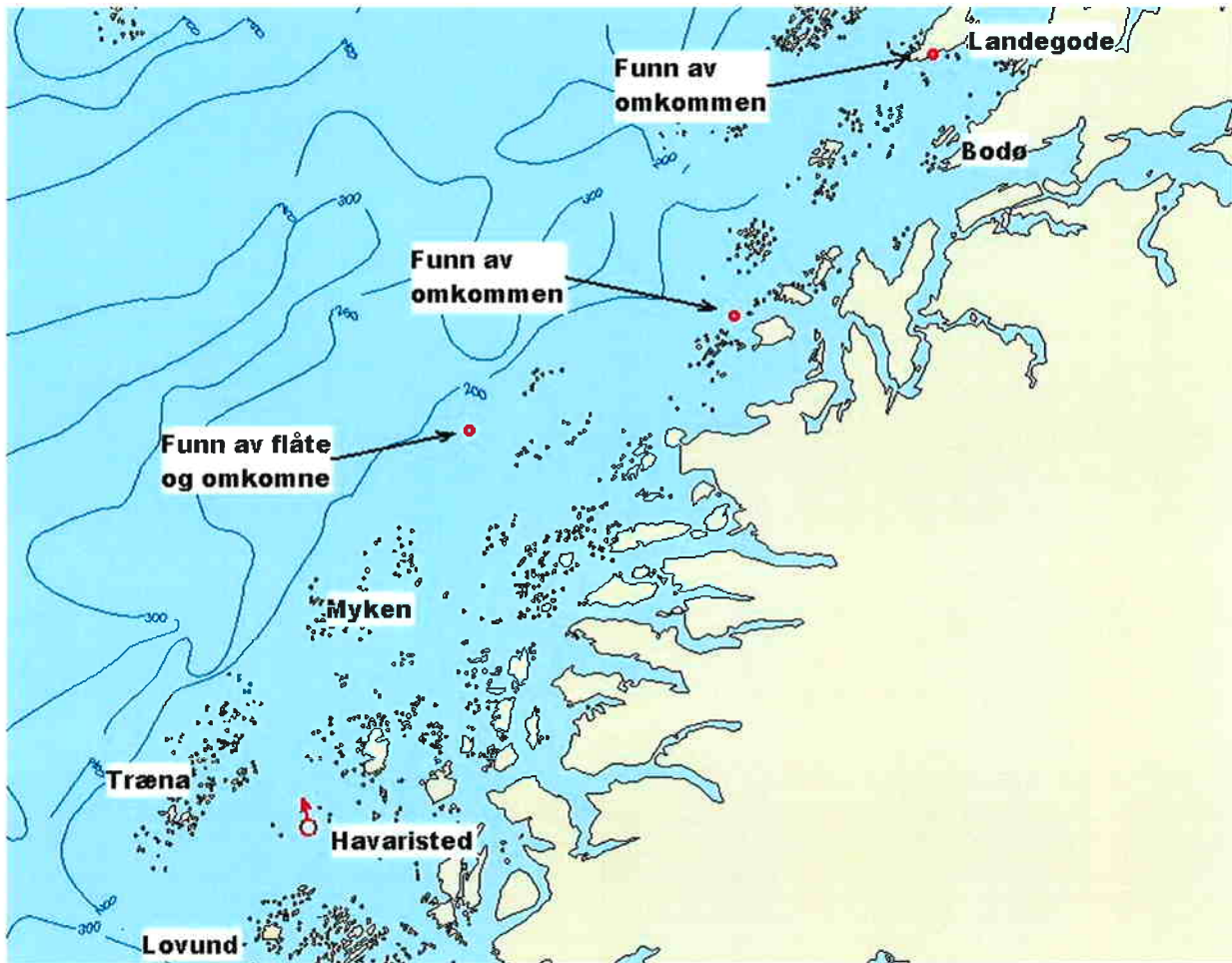
Det ble iverksatt redningsaksjon med bistand fra redningsfartøyene "I. Platou" og "O. Tybring", kystvaktfartøyet "Andenes", Luftforsvarets 330 helikopterskvadron (Sea King) og 333 skvadron Orion samt flere private fartøyer.

Lørdag 7. februar 1981 kl. 07.42 (GMT) ble "Western"s not funnet av redningskrysseren "O. Tybring" ved Åsbrakrevet, ca. 4 nautiske mil nord for Lovund lykt. Det ble senere fastslått at nota var fast i vraket. Kl. 09.11 ble "Western"s redningsflåte funnet av helikopter i posisjon 6675N-1255E. I flåten var det to omkomne. Den ene ble brakt til land, mens den andre falt ut av flåten under forsøket på å bringe de omkomne i land.

<sup>2</sup> Det vises til notat fra samtale med Nils Falch, teknisk sjef i trafikkselskapet Helgelandske, 12. april 2005.

En av mannskapet ble funnet omkommet den 8. februar kl. 09.15 (GMT) i posisjon 6705N-1342E. Redningsaksjonen ble avsluttet kl. 17.00 samme dag.

Den 13. februar ble ytterligere en av mannskapet funnet omkommet ved Klevik, Sør-Landegode utenfor Bodø.



Figur 2. Funn av omkomne

For samtlige av de omkomne viste påkledningen at de etter all sannsynlighet hadde gått til køys da ulykken inntraff. To av de omkomne var iført livvest.

### 1.3.3 Videre hendelsesforløp

Kommisjonen 1981 ble underrettet om ulykken av Hovedredningsentralen lørdag 7. februar 1981, kl. 11.00. Etter at vraket var lokalisert forestod Kommisjonen 1981 i samarbeid med skipets assurandør å fjerne noten som ble antatt å henge fast i vraket. Dette ble ansett nødvendig for undervannsinspeksjon av fartøyet, jf. notat av 20. februar 1981 fra Kommisjonen 1981 v/formann Severaas til Justisdepartementet.

Arbeidet ble utført av "Selvåg Senior" den 20. februar 1981, jf. rapport fra lensmann Warberg av 23. februar 1981 med vedlagt rapport fra skipper Sørheim, "Selvåg Senior", hvorav siteres:

*"Siste del av noten, posenden ble hivd og tauet løst med stor kraft, da det var en tykk snuret stakk av notlin og flåtelne i triplexen. På asdic og ekkolodd så det faktisk ut til at det lyktes å dra båten noe mot S.O. hvor "Rødøyfjord" lå på grunnere vann."*

Seinota ble under trekkingen slitt på to steder. Skipperen på "Selvåg Senior" mente at en hel del notlin og grunn fortsatt hang fast i "Western".

Den 23. februar foretok Bergen Underwater Services AS fotografering av "Western" i området rundt fartøyet, hele babord side, noe over dekk og noe på styrbord side – fra baugen og noen meter akterover, jf. brev til Kommisjonen 1981 fra sjøfartsinspektøren i Bodø av 25. februar 1981. Fotograferingen ble avbrutt samme kveld etter at inspeksjonsfarkosten ble sittende fast i notlin.

#### **1.3.4 Hevingsforsøk**

Den 27. februar 1981 sendte Ragnhild Reiertsen på vegne av de etterlatte forespørsel til Justisdepartementet om heving av "Western".

Forespørselen ble av departementet forelagt Kommisjonen 1981 til uttalelse, jf. notat av 6. mars 1981. Av brev til Justisdepartementet av 13. mars 1981 fremgår at kommisjonen fra en rekke hold var blitt forespurt om den vil anbefale heving av "Western".

Kommisjonen 1981 viste til at det materialet den hadde innhentet ble ansett tilstrekkelig til å fastslå forlisårsaken med en stor grad av sannsynlighet, og at heving av fartøyet ikke ble antatt å kunne bidra til sikrere bedømmelse av denne. Kommisjonen 1981 anså således ikke heving av "Western" som påkrevd.

Av departementets likelydende brev til Ragnhild Reiertsen og Rødøy kommune av 2. april 1981 siteres:

*"Justisdepartementet forstår at de etterlatte og lokalbefolkningen ønsker at båten blir hevet uten hensyn til om det har betydning for å bringe årsaken til forliset på det rene. Men som meddelt departementet av kommisjonens formann, anser undersøkelseskommisjonen det ikke påkrevd at "Western" heves av hensyn til kommisjonens rapport. Justisdepartementet finner av den grunn ikke å kunne ta opp spørsmålet om å dekke utgiftene til heving av hensyn til granskingen. Man kan imidlertid meddele at Regjeringen er innstilt på å bevilge et tilskott på inntil kr 200 000,- til innsamlingsaksjonen for å få hevet fiskefartøyet "Western"."*

I rapport fra Anders Lien, medlem av aksjonskomiteen for heving av forliste fiskerbåt "Western", datert 28. desember 1981 redegjøres for forsøkene på å heve "Western", samt fotografering av vraket. Rapporten ble utarbeidet etter forespørsel fra sjøfartsinspektøren i Bodø, jf. sjøfartsinspektørens brev til Anders Lien av 14. desember 1981. Vedrørende hevingsforsøket 27. mars 1981 fremgår følgende:

*"Etter en del tilrigging og testing av utstyr som foregikk i nærvær av kontrollør fra arbeidstilsynet Sandnessjøen, dro vi til havaristedet og sendte ned dykker under stadig overvåking med kamera, sikten var meget god."*



*Vi kunne nu se enda flere detaljer og ble mer forvisset om at forliset måtte ha skjedd veldig fort, det hadde vi jo for så vidt antatt tidligere fordi de omkomne som ble funnet bare var i nattøy.*

*Jeg mener også at livbåten som ennå ikke funnet annet enn fire årer av, er utløst av mannskapet, det å ut til at bakerste davit som var uskadd var taljen utløst av menneskehånd.*

*Vi fikk bekreftet av dykkeren at der var fastskrudd fire av de seks tersene som holdt luken til karmen, den ene trimmeluke var åpen den andre var lukket men ikke terset.*

*Etter et par – tre dykk lykket det og få opp luken og en stålbjelke som jeg hadde arbeidet til for formålet ble fra Nordfisk under kameraovervåking plassert i lasterommet, der ble så sendt ned dykker for kontroll at den stod på plass.*

*Tidligere var talje tilrigget på Nordfisk med feste av alle blokker på styrbord side. Løftingen begynte og i løpet av ca. en times tid var båten løftet opp ca. 45 m fra bunnen. Jeg protesterte mot denne fremgangsmåte, idet jeg ville som også var planen, dra en vaier mellom to av de andre båter under vraket for å slite løs noten som jeg viste lå igjen med ca. 300 favner grunnen, jeg hadde også fullt medhold i denne plan fra blant annet skipperen på Tunfisk. I stedet ble der foretatt kjøring med full fart på begge sidepropeller på Nordfisk for å avansere vraket opp til grunnere vann. Jeg sprang så opp på broen hvor så vidt jeg forstod en Diving Consult hadde kommandoen og protesterte på nytt, men ble høflig avvist med at dette hadde jeg ikke noe med fordi det var D.C. som hadde overtatt vraket av Western hos assuranseselskapet Nordlys, så jeg måtte bare holde meg unna dette.*

*Etter denne kjøringen med ca 1000 hk. på propellene på Nordfisk stod taljen tvers under kjølen på Nordisk og der kom opp olje og luftbobler på babord side, vraket var da bare ca. vel 20 meter under oss. Alt skjedde som jeg ventet, de to nylonrossene røk og der var da bare den ene trossen som ble hivet på tripleksen igjen, og denne gikk ut i hele sin lengde, og enden gikk ut, og vraket havnet på ca. 80 m dyp ca. 250 m lenger vest enn opprinnelig havaristed. Vi var nå kommet sist i mars og veret ble dårlig så aksjonen ble avsluttet 30. mars.”*

Av Alf Johan Juuls forklaring av 31. mars 1981 siteres:

*”Vitnet har deltatt i forsøkene på heving av Western i mars 1981 i egenskap av dykkerteknisk sakkyndig. Han er disponent ved firma Aqua marin. Hans oppgave i forbindelse med hevningsforsøkene var som dykker å feste wire i båten. Løftemetoden var ved hjelp av jernbjelke som skulle plasseres langskips i rommet og ved feste en wire i denne bjelken å heve båten.”*

Vraket av ”Western” ble senere forsøkt hevet 29. april og 9. mai 1981, jf. opplysninger fra de pårørende i møte i Bodø 31. januar 2005.

## **1.4 Undersøkelser av Kommisjonen 1981**

Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten redegjorde på følgende måte for sitt arbeid, i rapport av 6. april 1981:

*”Kommisjonen ble underrettet om ulykken av Hovedredningsentralen lørdag 7. febr. kl. 1100. Kommisjonens formann varslet omgående de øvrige medlemmer av kommisjonen over telefon. På grunnlag av opplysningene fra Hovedredningsentralen fant kommisjonen det unødvendig straks å befare ulykkesområdet. Den etterfølgende uke ble benyttet til å samle tekniske og andre opplysninger om fartøyet. Kommisjonens medlemmer hadde i denne tid*

daglig forbindelse med hverandre over telefon. De første avhør ble deretter foretatt i Bodø 15. febr. Forhørene gjaldt redningsflåten, som samtidig ble inspisert. (...)

Den 16. febr. ble fiskere fra Myken og eieren av verkstedet som hadde foretatt motorskiftet og vedlikeholdt "Western" før ombyggingen, avhørt. Avhøret skjedde i Tjongsfjorden. (...)

I samarbeid med forsikringselskapet Nordlys ble det meste av nota fra "Western" fjernet av fiskefartøyet "Selvåg Senior" fredag 20. febr. (...)

Deretter ble vraket av "Western" inspisert på bunnen av fjernstyrt undervannsfartøy med TV-kamera 23. og 24. febr. Inspeksjonen ble foretatt av Bergen Underwater Services A/S (...).

I samarbeid med verkstedet Nord-Offshore A/S, Sandnessjøen, er det av kommisjonen besørget utført beregning av fartøyets stabilitet (GM<sub>0</sub> og GZ) ved forliset. Beregningene var ikke utført på forhånd (...).

Kommisjonen foretok 4. mars avhør av tekniske skipsinspektører T. Langjord og A. Isaksen ved skipskontrollen i h.h.v. Sandnessjøen og Bodø, samt av to representanter fra verkstedet Nord-Offshore A/S i Sandnessjøen hvor "Western" ble ombygget sommeren 1980 (...).

Videre har lensmannen i Lurøy og Træna avhørt personer som sist hadde befatning med "Western" på Lovund 5. og 6. febr. (...).

Endelig har lensmannen i Alstadhaug og Leirfjord 10. mars foretatt avhør av skipperen på m/s "Træna" som befant seg i ulykkesområdet om morgenen 6. febr. (...).

Kommisjonen har hatt drøftelser i forbindelse med avhørene og over telefon.

Kommisjonens siste møte ble avholdt 31. mars.

Kommisjonen har ansett heving av "Western" unødvendig for å klarlegge forlisårsaken. På grunn av den offentlige interesse spørsmålet om heving har vakt, underrettet kommisjonen Justisdepartementet om sitt standpunkt i brev av 13. mars (...).

Kommisjonen avhørte 31. mars dykker A. Juul, som hadde deltatt i det første hevningsforsøket (...).

Kommisjonen 1981 konkluderte slik:

"Kommisjonen finner det overveiende sannsynlig at fartøyet har kantret på grunn av dårlig stabilitet i kombinasjon med vanskelige bølgeforhold, og deretter sunket i løpet av kort tid."

Det ble i rapporten skissert følgende hendelsesforløp:

"Fartøyet har gått med full fart med vindsjø akterfra. Bølgelengden for vindsjøen har vært av samme størrelsesorden som fartøyslengden, og bølgehøyden har vært 2-3 meter.

I det grunne området ved Åsbrakrevet kommer havdønning fra nord og kraftig strøm fra sør, hvilket gir forholdsvis krappe bølger. Vindsjøen fra sør beveger seg på overflaten av dette bølgebildet og resultatet vil bli at enkelte høye og krappe bølger bygger seg opp.

Med en bølgetopp aktenfor midtskips, har fartøyets på forhånd meget dårlige stabilitet blitt ytterligere svekket. Bølgen har presset fartøyet fremover. Det har så skåret mot babord og deretter kantret mot styrbord. Nota har rast ut, og gått i propellen. Fartøyet har blitt liggende noen minutter på siden mens sjø har rent inn gjennom dører akter, småluker på romluke og muligens gjennom nødoppgangen på bakkdekket."

Opplysninger fra sjøfartsinspektøren, formidlet i brev av 1. juni 1982 til kommisjonens formann, tilsa imidlertid at fartøyet hadde hatt bedre stabilitet enn beregnet av kommisjonen. Foranlediget av disse opplysningene gjenopptok kommisjonen sine

undersøkelser. Etter å ha foretatt avhør av Ragnhild Reiertsen, Elin Jørgine Eliassen og driftsassistent Olav Arthur Karlsen ved Nord-Offshore A/S i Sandnessjøen samt fornyede beregninger av stabilitet, avga kommisjonen 10. august 1982 en tilleggsrapport med samme konklusjon som tidligere. Fartøyets stabilitet ble fortsatt ansett å ligge atskillig under myndighetenes krav.

## 2 Tilgjengelig materiale som er vurdert

### 2.1 Værforholdene i området

I avhør av 16. februar 1981 uttaler Hilmar Wenberg, som betjente værvarslingsposten på Myken fyr, følgende:

*"Kl. 0330 observerte han liten/stiv sydøstlig kuling. Observasjonen kl. 06.30 viste stiv kuling fra sydøst. Vinden løyet ikke, og kl. 0930 foretok han igjen observasjon, og vindstyrken var da i alle fall ikke mindre, men han husker ikke sikkert. Kl. 1230 var vinden øket til sterk kuling".*

Videre siteres:

*"Fra mellom kl. 0800 og kl 0900 var det snetykke som holdt seg konstant til ca kl 1200. Ved sydøstlig vind er været alltid verre utfra Sjona og i det området "Western" antas å ha gått ned. Det var smul sjø med dønninger på 1 å 2 meters høyde fra vest eller nordvest. For så vidt angår sjøen, må denne ha vært tilsvarende ved det aktuelle forlisområdet etter vitnets erfaringer, dønningene vil helst være mindre der. Med så lave dønninger vil vind av denne styrke i motsatt retning neppe ha noen betydning for sjøen. Med større dønninger vil det gjerne bryte mer."*

Av politiforklaring av 10. februar 1981 gitt av Brynjulf Lydersen, fører av hurtigbåten "Træna", fremgår følgende om værforholdene:

*"Lydersen (vitnet) var fører av hurtigbåten "Træna" som ankom Lovund den 6/2-81 kl. 0605 (ikke kl. 0540 som anført). Været var søraust liten kuling, lite sjø (ingen havsjø), sikten var god."*

I avhør av 16. februar 1981 uttaler Sivert Eriksen, Myken, om været:

*"Med hensyn til været angjeldende dag var det fra i 0700-tiden om morgenen sør-sørøstlig kuling, i overkant av liten kuling. Det var ingen sjø. (...)*

*Slik værforholdene angjeldende dag var, anser vitnet ising som utelukket."*

I avhør av 7. mars 1981 uttaler Magnus Pettersen, kjøpmann på Lovund:

*"Kl. 0500 så avh. fra sitt vindu lysene fra en båt som gikk nord Lovundvika. (...) Det var da opplyst og siktbart vær. Avh. var ikke ute, så det er vanskelig å antyde vindstyrke, men han mener at det var liten vindstyrke på havna i Lovund. Dårlig vær ble det først ved 0800-0900 tiden eller litt senere."*

I avhør av 7. mars 1981 uttaler Oddvar Fjellgård, fisketilvirker på Lovund:

*"Når avhørte dro heim var det opplyst og siktbart vær [kl 04.30]. Det hadde under lossingen vært enkelte korte byger (snebyger). Vindstyrken vil avhørte anslå til liten sydlig kuling."*

Av forklaring av 16. februar 1981 fra Anders Lien, innehaver av Liens Mek. Verksted, Stokkvågen, siteres:

*"Denne dag om morgenen var strømmen kraftig ut Sjona og nordover. Vitnet observerte den kraftige strømmen selv kl. 07.00 om morgenen. Denne morgenen var det siktbart og kl. 07.00 var det lavvann. Senere på dagen ble det springflo og snøkave. Snødrevet kom ca kl. 08.30 og fra dette tidspunkt ble det "et uhyggelig dårlig vær utover dagen"*

I brev datert 10. mars 1981 gir Meteorologisk Institutt følgende uttalelse:

*"Kl. 07.00 den 6.2.81 observerte Myken fyr S stiv kuling (omkring 15 m/s). Maksimal vindstyrke observert siste 6 timer Beaufort 8, sterk kuling (omkring 19 m/s). Været var overskyet med snø i omegnen. 2mm nedbør var falt siste 12 timer. Sikten var god og temperaturen -2 C, nattens minimumstemperatur var -3 C.*

*Vår observasjonsstasjon i Nord Solvær hadde på samme tid S-lig laber til frisk bris, overskyet vær med snø i omegnen. 1mm nedbør var falt siste 12 timer. Sikten var god og temperaturen -1 C, nattens minimumstemperatur var -3 C. Maksimalvind siste 6 timer ikke angitt, men vindobservasjon kl. 04.00 var SE og samme vindstyrke.*

*Ingen av våre observasjonsstasjoner mellom Sklinna- og Myken fyr hadde kl. 0700 angitt maksimalvindstyrker over Beaufort 8, sterk kuling siste 6 timer. Det må imidlertid anføres at en intens lavtrykksutvikling i Norskehavet medførte at vinden økte til storms styrke senere på dagen.*

*Ved å foreta en grundig analyse av våre værkart kl. 0700, kan vi på grunnlag av den synoptiske situasjonen ikke utelukke lokale vindbyger av storms styrke (omkring 23 m/s) også ved ulykkestidspunktet."*

Av rapport av 6. april 1981 (s. 10) fremgår at Kommisjonen 1981 ikke fant grunn til å få foretatt spesielle analyser av bølge- og strømforholdene i området. Det er i rapporten (s. 11) lagt til grunn en bølgehøyde på 2-3 meter.

## 2.2 Stabilitet

Etter ombyggingen av fartøyet sommeren 1980 ble det foretatt en krengeprøve 16. juli 1980. Vekten på loddet som ble benyttet var oppgitt til 650 kg.

Kommisjonen 1981 har i sin rapport av 6. april 1981 lagt til grunn resultatene fra krengeprøverapporten for sin beregning av fartøyets stabilitet etter ombygging. De konkluderte med:

*"GZ-verdiene ligger på knapt halvparten av myndighetenes minimums krav. Som det fremgår, mister fartøyet stabiliteten fullstendig ved ca. 45 graders krenging."*

Etter anmodning fra sjøfartsinspektøren i Bodø foretok teknisk skipsinspektør Tore Langjord et overslag over fartøyets stabilitet i forlistilstanden. Av brev datert 20. april 1982 fra Skipskontrollen i Sandnessjøen til Sjøfartsinspektøren i Bodø siteres:

*"Følgende nye momenter er medtatt i forhold til de beregninger havarikommisjonen har utført.*

1. Fribord/dyppgående målt under krengeprøve foreligger nå

2. *Krengningsvekt benyttet under krengeprøven er av kommisjonen regnet til 650 kg. Denne vekt er kontrollveid under tilsyn av avdelingsingeniør P.A. Isaksen til 750 kg. Denne verdi er nå benyttet.*
3. *Mengde og fordeling av brennolje og ferskvann under prøven foreligger nå.*

(...)

*Under ombyggingen ble fartøyet slippsatt 19.06.80 og sjøsatt 15.07.80. Krengningsprøve ble som kjent avholdt 16.07.80. Jeg er imidlertid ikke foretatt noen korreksjoner for tørt kontra vått trevirke. Som det fremgår av kurven har fartøyet positiv stabilitet til ca 60°.*"

Følgende tabell er hentet fra brevet:

Parameter	Krav	Western	Krav oppfylt
GM	0,35m	0,53m	Ja
Areal under GZ kurve			
0-30°	0,055 m rad	0,064 m rad	Ja
0-40°	0,09 m rad	0,09 m rad	Ja
30-40°	0,03 m rad	0,026 m rad	Nei
Max GZ v/30° eller mer	0,2 m	0,18 m (0,19 v/25°)	Nei
GZ max	25° eller mer	26°	Ja

Fra brev av 22. april 1982 fra Sjøfartsinspektøren i Bodø til Sjøfartsdirektoratet siteres: *"Under saksbehandlingen er det fremkommet opplysninger som har trukket undersøkelseskommisjonens stabilitetsberegninger i tvil, og en har derfor anmodet avdelingsingeniør Langjord ved skipskontrollen i Sandnessjøen om å foreta kontrollberegninger. Under dette arbeidet er det funnet frem til underlagsmateriale som kommisjonen manglet ved sine beregninger jfr. Dokument nr. II/33 side 10. Det vil sees at kommisjonens beregninger i dokument nr. I/11 og Langjords beregninger – dokument 31-33 har gitt ganske forskjellige resultater, idet sistnevnte har måttet justere for dypgående, krengevekt og mengde og fordeling av brennolje og vann.*

*En vil derfor be om at det i Sjøfartsdirektoratet foretas ytterligere kontrollberegninger ut fra de foreliggende underlagsmaterialer, hvoretter saken returneres hertil. Dersom også Sjøfartsdirektoratets beregninger er vesentlig forskjellige fra kommisjonens, vil saken måtte fremlegges for undersøkelseskommisjonen."*

Av Sjøfartsdirektoratets svarbrev datert 30. april 1982 siteres:

*"Det er for øvrig klart at de stabilitetsberegninger som er gjort i undersøkelseskommisjonens rapport må revurderes på flere punkter. I tillegg til de åpenbare feilene som har oppstått fordi underlagsmaterialet var feil eller mangelfullt, har man for øvrig i rapporten brukt en deplasementsfaktor på 1,030 ved omregningen til vektdeplasement. [...]*

*Deplasementsfaktoren skulle derfor vært 1,025, noe som kan gi et mindre vekts-deplasement og lavere KG som resultat av krengeprøven. Denne feilen gir imidlertid lite utslag i dette tilfellet. Det synes imidlertid klart at T. Langjords beregning gir et riktigere bilde av MK Westerns stabilitet ved forliset, enn det som fremkommer i kommisjonens rapport.*

*Vi har med interesse merket oss herr Torbjørn Nilssens teorier om vannmengder i bunnbordene, men vi har ikke noe grunnlag for å bedømme tallene nærmere. Teorien i seg selv synes imidlertid rimelig, og kunne kanskje være verdt en nærmere undersøkelse."*

Resultatet fra Sjøfartsdirektoratets stabilitetsberegning blir oversendt Sjøfartsinspektøren i Bodø 27. mai 1982. Fra følgebrevet siteres:

*"Beregningene er basert på linjetegning nr. 1038 fra Nord-offshore AS, og notater fra Skipskontrollen ved fartøyets krengeprøve. Vi har ikke funnet noe i saksdokumentene som gir andre vektorer enn de som er benyttet av avd. ingeniør Langjord i hans beregninger, sendt dem 20. april 1982, og har derfor benyttet de samme. Våre hydrostatiske data og de som er beregnet av NHL stemmer rimelig godt overens. Sluttresultatene av våre beregninger av lastetilstanden under forliset gir da også omtrent det samme resultatet som Langjord kom fram til. (...)*

*Vi har for øvrig også sett på effekten av en antatt mengde absorbert vann i bunnplanker. Om tallene er realistiske, har vi ingen erfaringsverdier for, men med herr Nilsens tall finner vi at fartøyets stabilitet bare blir ubetydelig bedret som følge av dette. Som en følge av tilleggsopplysninger er innkommet etter at undersøkelseskommissjonens rapport ble skrevet, ser en altså at fartøyets stabilitet ved forliset, med disse tallene, synes å ha vært vesentlig bedre enn opprinnelig antatt av kommisjonen. Fartøyets stabilitet lå dermed ubetydelig under Sjøfartsdirektoratet's krav for fiske- og fangstfartøyer. (uten hensyn til nevnte vannmengde i bunnplanker).*

*Dersom fartøyet skulle ha fått en skade i lasterommet før forliset, ville selv små vannmengder i rommet redusere stabiliteten betraktelig. Avhengig av størrelsen på en slik skade, ville fartøyet kunne kante og synke i løpet av få minutter."*

Kommisjonen 1981, som ble gjort kjent med ovennevnte ved brev av 1. juni 1982 fra sjøfartsinspektøren i Bodø, foretok etter dette kontrollveiging av loddet som ble benyttet under krengeprøven. Vekten på loddet ble etter dette korrigert til 705 kg. Av protokoll fra kommisjonens møte 14. juli 1982 i Sandnessjøen på Nord-Offshores verksted fremgår:

*"Deretter ble krengevekten som var benyttet ved krengeprøven for Western 16. juli 1980 kontrollveiet i påsyn av kommisjonen. Det ble først kontrollveiet et stykke massivt stålaksel med vekt 600 kilo. Denne vekt fremkom ved beregning av akselens dimensjon og egenvekt. Deretter ble krengevekten veiet. Vekten var 705 kilo. Kopi av sertifikat for den benyttede vekt ble levert kommisjonen. Videre ble krengevektens dimensjoner målt og vekten tilnærmelsesvis beregnet ut fra disse. Egenvekten for materialet ("malm") var ikke nøyaktig kjent. Med en egenvekt tilsvarende stål blir den beregnede vekt av samme størrelsesorden som den målte. Veieingen ble foretatt flere ganger og ga det samme resultat hver gang."*

I tilleggsrapport datert 10. august 1982 fremla undersøkelseskommissjonen resultatet fra en ny stabilitetsberegning, basert på de nye opplysningene som er fremkommet. Fra tilleggsrapporten siteres:

*"Som det fremgår, var GZ-verdiene ved forliset noe bedre enn de opprinnelig beregnet av kommisjonen, men ligger fortsatt adskillig under myndighetenes krav."*

Av sjøfartsinspektøren i Bodøs beretning av 1. mars 1983 vedrørende stabilitetsberegningene siteres:

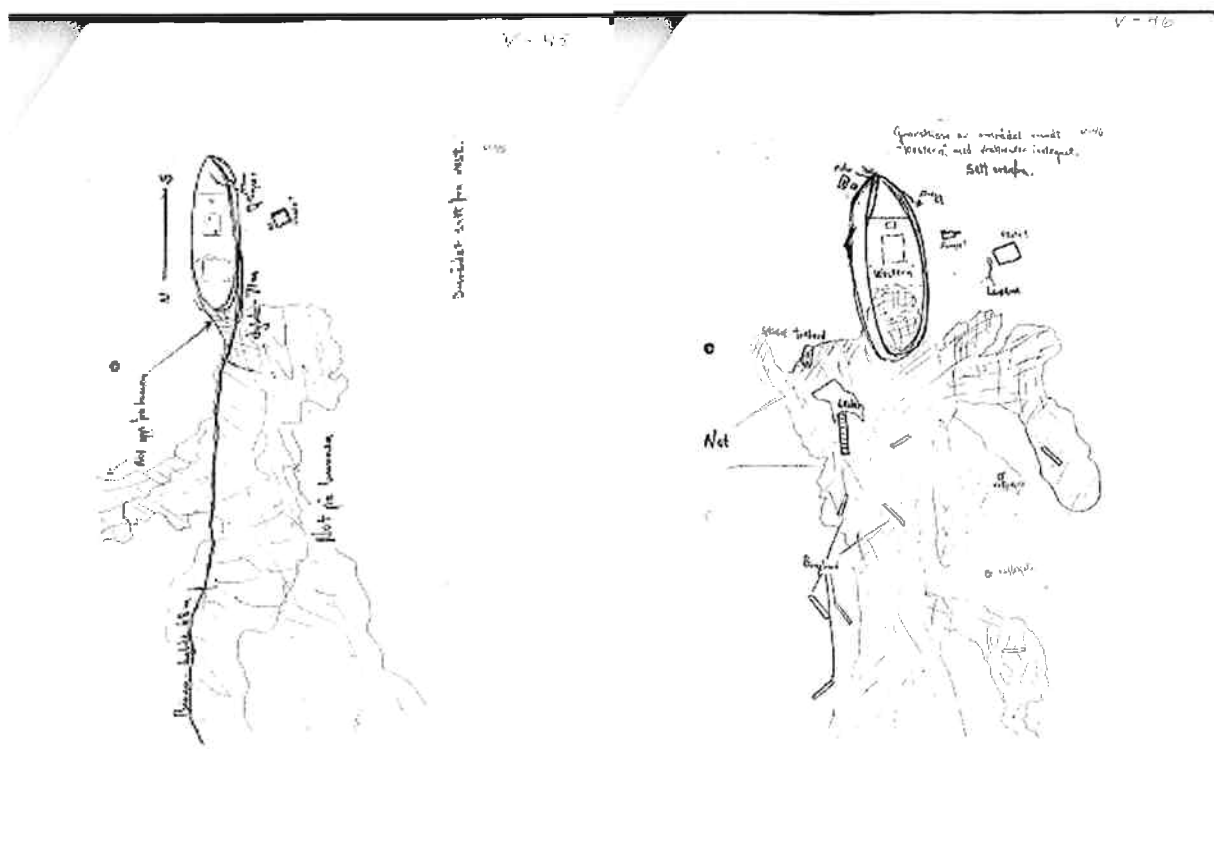
*"Etter hvert ble det innhentet og mottatt en rekke interessante opplysninger, og sjøfartsinspektøren fant å burde rette nytt søkelys på fartøyets stabilitetsforhold. Bl.a. ble det funnet et notat fra krengeprøven som ble foretatt i juli 1980 som kommisjonen ikke*

hadde hatt kjennskap til, samt ble det opplyst at det lodd om ble anvendt under krenningsprøven, var 100 kg tyngre enn regnet med. Sjøfartsinspektøren foranlediget nye stabilitetsberegninger foretatt, hvilket ga som resultat at fartøyets stabilitet ved havariet var atskillig bedre enn antatt. De nye beregningene ble oversendt kommisjonen, hvorefter ny granskning ble iverksatt. Imidlertid kom kommisjonen frem til uendret konklusjon.”

## 2.3 Observerte skader på fartøyet

### Bergen Underwater Services AS

Vraket av “Western” ble videofilmet av Bergen Underwater Services AS 23. februar 1981. Av rapport av 9. mars 1981 fra Bergen Underwater Service fremgår at fartøyet lå i et relativt ujevnt og steinete område, med dybdevariasjoner fra 69-74 meter. Vraket lå i retning 020-200° med baugen pekende 200° og med styrbord side mot sjøbunnen med ca. 70° slagside. Figur 3 gjengir to tegninger vedlagt rapport fra Bergen Underwater Service.



Figur 3. Tegninger vedlagt rapport fra Bergen Underwater Service.

Fra rapport etter videoinspeksjonen siteres:

”Like ved babord baug fant en et ekkolodd og en motor som kan ha tilhørt ”Western”s lettboat og opp fra disse funnene gikk det flere tau enten opp mot overflaten eller mot vrakets baug, noe som kunne være et evt. Løfteskrev for en lettboat. Videre bakover på kjølen kunne en observere en skade i stråkjølen, men ellers ingen skader i baug, kjøle eller bunnen på babord side og opp mot rekken.”

Videre siteres:

*"De korte glimt en klarte å få av dekksluken viste at denne var lukket, men at en fiskeluke i akterkant var åpen. (...)*

*Et stykke fra styrbord baug fant en en pumpelignende gjenstand, en lanterne med ledning og kvadratisk formet plate med ca. mål 1,5x1,5 m. (...) Rett bak registreringsnummererte på styrbord side ble det observert noen småbulker, ellers ingen synlige skader i stavn eller baug."*

Opptakene fra 23. februar 1981 er ikke funnet, og kommisjonen har derfor ikke hatt anledning til å studere disse, jf. punkt 1.2 ovenfor.

#### Observasjoner gjort under de private hevingsforsøkene og filmopptak i 1981

I forbindelse med de private hevingsforsøkene, ble vraket av "Western" videofilmet før (14. og 20. mars) og under hevingsforsøket 27. mars 1981. Kopi av deler av opptakene fra den 20. og 27. mars har vært stilt til disposisjon for kommisjonen av de pårørende. Opptakene fra 14. mars er ikke funnet, og kommisjonen har derfor ikke hatt anledning til å studere disse, jf. punkt 1.2 ovenfor.

#### Alf Johan Juul – Aqua Marin

Alf Johan Juul deltok i forsøkene på heving av "Western" i mars 1981 i egenskap av dykkerteknisk sakkyndig. Av Juuls forklaring 31. mars 1981 fremgår:

*"Luken til lasterommet var terset med tre å fire terser. Disse måtte vitnet skru opp før bjelken kunne føres inn i rommet. Begge fiskelukene var åpne, ingen av dem var terset. Døren i bakken var igjen og sannsynligvis skikkelig lukket. (...)*

*Av skader observert vitnet følgende:*

*En liten bulk i forkant der aluminiumsbakken går mot stevnen. Denne bulken var synlig for vitnet på båtens babord side. Der hvor "Western" lå an mot bunnen på styrbord side, observert vitnet midtskips, omtrent ut for midten av lukekarmen en "oppstukiing" av treverket i skandekksplanken."*

#### 14. mars 1981

Av rapport fra Anders Lien vedrørende "Westerns" forlis datert 28. desember 1981 redegjøres for forsøkene på å heve "Western", samt om fotograferingen av vraket. Vedrørende fotografering av vraket 14. mars 1981 siteres:

*"Vi fant straks vraket ved merkebøyen, og sikten i sjøen var så god at vi fikk inn hele båten fra ca. 35 m avstand. Båten lå på styrbord side i en vinkel på ca. 50 vi så at båten hadde store skader på baugen, formasten var revet bort trålbakken var delvis innbunglet og sundrevet og forstevnet var avslått ca. en meter nedenfor baugrullen., ellers var båten uskadd fra bakken og akterover. Det var kun noen småskader på gelenderet og toppen av bakmasten samt forreste livbåtdavit bøyd, dette var sikkert gjort da noten ble revet vekk fra vraket, for der var en del notlin på disse steder.*

*Vi kunne også konstatere at bunnen var nokså flat og slett så det skulle ligge godt an for heving, det var notlinet som vi ble litt betenkt over, men da der ikke fantes en maske not framfor luken anså vi det forsvarlig å sende ned dykker."*



Torbjørn Nilssens observasjoner er gjengitt i notat vedlagt brev av 10. oktober 1981 til sjøfartsinspektøren i Bodø samt i notater fra videoopptak foretatt 14. mars 1981. Av notater fra videoopptak foretatt 14. mars 1981 fremgår:

*"Bingfjølør: Spredt utover et større område*

*Se tegning. Hvit gjenstand (som man ikke vet hva er)*

*Lettbåten: Kuttet av. Ser ut til å ligge med bunnen opp med forpartiet. Sb. side foran (av Western)*

*Maskinen (Lettbåtmotoren): Ligger foran baugen på bb. side (av Western). Ekkolodd, Asdic, sammen med noen bunnbord ligger like ved.*

*Motorkassen ligger straks ved*

*Formast m/stag og bom revet av (bom ikke sett)*

*Liøbåten ingen steder å se. Kameraet helt ned. Vi tittet gjennom vinduet i bestikken.*

*Jernkjølen (Jernsko) under foran revet fra (spriker).*

*Lille romluke (fiskeluke) står helt åpen.*

*Rekke – like bak bakre skvalpeluke brukket innover.*

*Rorhuset ser ut til å være hel.*

*Aktermast brukket skrått bakover (ser ellers ut til å være hel)"*

I brev av 29. oktober 2004 til Justisdepartementet viser Torbjørn Nilssen til sine observasjoner under filmingen av vraket 14. mars 1981 og gir uttrykk for at "Western" ikke ligger i et ulendt terreng. Nilssen beskriver bunnen som jevn, dekt med grus og småstein. Videre at ikke en eneste ujevnhet eller fremspring var å se utenom en stein på knapt 100 kg som lå på bunnen.

#### 20. mars 1981

Av notat vedlagt brev av 10. oktober 1981 til sjøfartsinspektøren i Bodø fra Torbjørn Nilssen opplyses om følgende observert på filmopptak 20. mars 1981:

*"Knust lettboat. Halvparten foran om styrbord.*

*Den øverste delen av stavnene på Western knekt.*

*Hull (ser ut som hull) i trålbakk på babord side. I denne forbindelse noe som ligner sotstriper.*

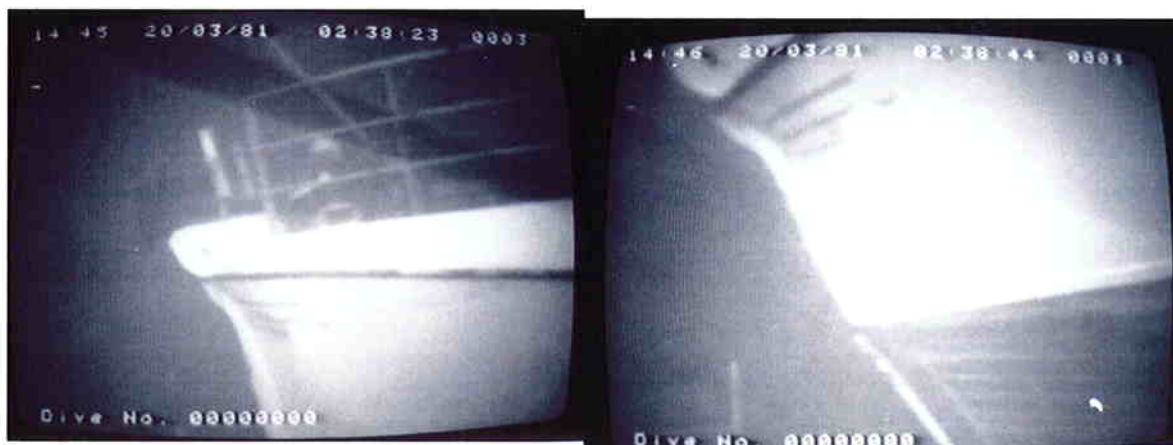
*Rundt hull i den fremre delen av trålbakken. Kan være ca 10 cm i diameter.*

*Stavnen, øverste del, brukket innover. Knekt. Baugrullen ser uskadd ut.*

*Den fremre delen av trålbakken stuket akterover. Tydelige bulker indikerer dette.*

*Hull i rekke på babord side (ser ut som mindre hull)*

*Større hull."*



*Figur 4. Observert skade i baugen*

Kommisjonen har foretatt en gjennomgang av videoopptak fra 20. mars 1981 overlevert fra de pårørende. Av opptakene fremgår at forstavn (av aluminium) er trykt kraftig inn, jf. figur 4 og figur 5.



*Figur 5. Baug før og etter forliset.*

Videre fremgikk brudd i aluminiumsprofil i nedkant av aluminiumsbakk mot skuteseide i tre, jf. figur 6.



*Figur 6. Brudd i aluminiumsprofil.*

27. mars 1981

Av Ragnhild Reiertsens forklaring for Kommisjonen 1981 av 13. juli 1982 siteres:

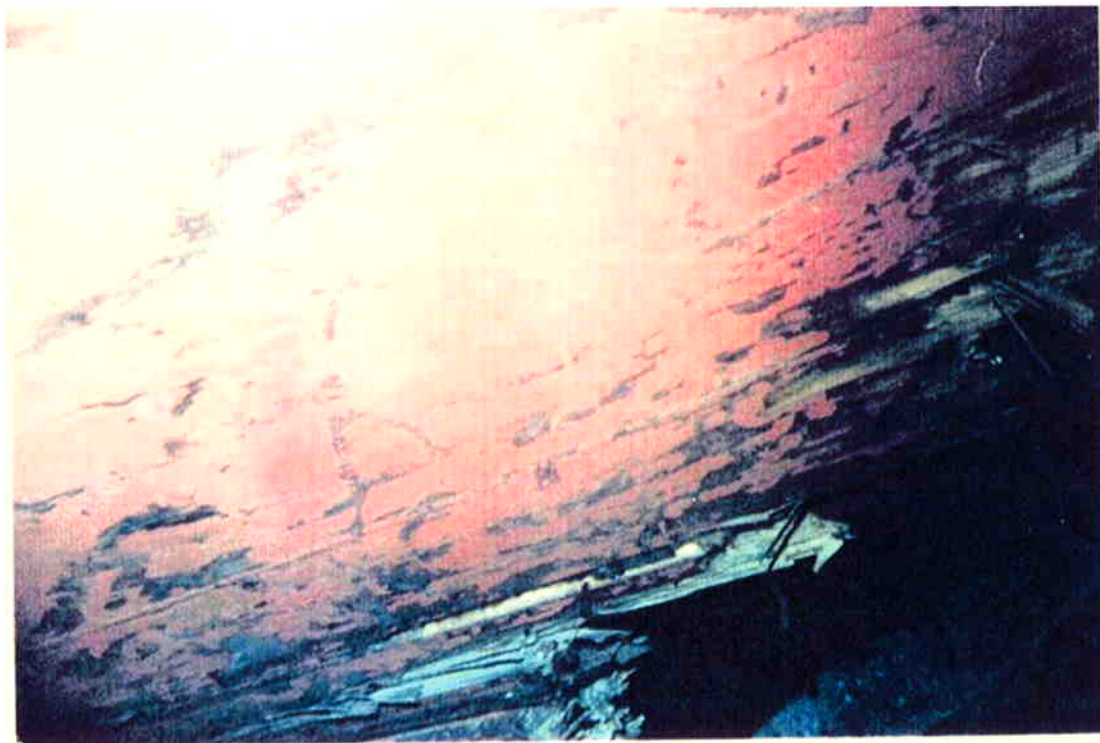
*"Etter det første hevningsforsøket ble båten liggende på babord side, og styrbord side ble fotografert av Diving Consult i Trondheim. Fotografiene viser store skader på styrbord side, skader som ikke kan ha oppstått da båten gikk ned. Hertil kommer at baugen er sterkt skadet. Vitnet mener videre at båten ikke kan ha gått rundt og dette bygger hun bl.a. på at varpankeret som ligger på baugrullen fremme er på plass, og likeledes ligger en øks som var plassert på dekket fremdeles der.*

*Under henvisning til kommisjonens rapport side V-46 som på en skisse viser en leder på havbunnen, forklarer vitnet at "Western" hadde ingen utvendig leder om bord utover den som fremdeles er på vraket og som undervannsfotograferinger viser. Vitnet bekjent var det heller ingen innvendig leder. Til lasterommet var der montert faste trinn så vidt vitnet erindrer. Hun utelukker den mulighet at noen om bord kan ha kjøpt en leder for å bringe den til Myken."*

Av Elin Eliassens forklaring av 13. juli 1982 siteres:

*"Med hensyn til forlisårsaken er vitnet overbevist om at M/S "Western" må ha kollidert med et annet fartøy eller en ganske stor og tung gjenstand. Dette bygger hun fotografier tatt under femte hevningsforsøk som viser store skader fra midt på styrbord side og fremover. Bildene viser at det er hull i styrbord side."*

I brev til undersøkelseskomisjonen av 14. juli 1982 har Torbjørn Nilssen redegjort for observasjon av hull i bunnen av vraket på styrbord side med utgangspunkt i at han mener dette tidligere ikke var kommet frem i sakens dokumenter. Fotografi var vedlagt oversendelsen. Dette bildet er gjengitt i figur 7.



*Figur 7. Skade på styrbord skuteside*

Kommisjonen har foretatt en gjennomgang av videoopptak fra 27. mars 1981 mottatt fra de pårørende. Opptakene er foretatt under og i etterkant av det mislykkede hevingforsøket. Av opptakene i etterkant av hevingforsøket fremgår skade i form av hull under vannlinje i baugparti på styrbord skuteside, jf. også figur 7. Et felt av styrbord skuteside inkludert kjølstokk er knust/delvis borte fra noe under vannlinjen og bakover i en lengde av ca 3 meter (løselig anslått). Av opptakene synes det som om skutesiden er trykket inn (langfibret brudd på strekksiden av bordene i skutesiden).

#### 9. mai 1981

Av rapport av 28. desember 1981 fra Anders Lien fremgår:

*"Vairene som var festet til vraket var nu sannsynligvis også fast i bunnen etter og bli lagt ned flere gang. Der ble satt ballonger for 35 tonns løft og først ble den ene så den andre revet løs ra vraket. Den siste hadde det festet seg en del notlin og annet som var revet løs, og vi fikk opp sammen med notlin massevis av vaier, tauverk, varpankeret med kjettingen og hele varpen fra Western, ankerkjettingen, baugen av lett båten, formasten med nesten hele lossebommen og diverse andre ting.*

*Alt ble brakt til land her i Stokkvågen og skipskontrollen samt politi ble varslet og alt ble besiktiget av begge instanser.*

*Formasten som var den siste som hang fast i notlinet så svært ramonert ut, og vi hadde aldri sett noe til den før enda vi hadde tatt hundrevis avmeter film av vraket og det nærmeste område, masten ser ut som den har gått gjennom en kvern, noe som styrker min teori om at Western har vært utsatt for noe langt alvorligere enn bare og trille rundt og synke til bunns."*

Av rapport fra Sjøfartsdirektoratet datert 29. mai 1981 vedrørende besiktigelse av diverse vrakrester tilhørende "Western" som ble bragt opp under hevingforsøket 9. mai 1981 fremgår blant annet:

*"Rigg: Mantelwiren lå om blokken, men mantelkrok var ikke innsjaklet. Øye i mantelwire var ikke deformert. Masten var brukket ca 2 m over bakkdekket. Den midterste delen av masten var kraftig deformert (delvis nesten flatklemt) (...)*

*Bakk: Akterste del av bakkdekk (ved nedgangsluke) og noe av sidekledningen var løsrevet og hadde fulgt med opp (...)."*



Figur 8. Nedre del av avbrekt mast med mantelwireblokk.

Av Hagar Eliassens og Ragnhild Reiertsens brev til lensmannen i Rødøy av 7. september 1981 siteres:

*"Vi vil i den anledning nevne reservekjettingen som var festet i bunnen av båten på styrbord side, denne var lagret i lasterommet, og var ikke ført opp til dekket. Ved det siste hevingsforsøket ble denne trålet opp av virene som ble brukt til stropp om vraket. Denne kjetting kunne ikke komme ut av vraket uten at det er hull i bunnen."*

## 2.4 Opplysninger om fartøysobservasjoner i området

Av SAR-rapport nr. 3/1981 fra Hovedredningssentralen i Nord-Norge fremgår at det om kvelden 6. februar 1981 fra Harstad og Rørvik radio ble bedt om at fartøy som passerte området om morgenen melder fra dersom de har observert noe.

Av rapport av 6. april 1981 fremgår at det fra Kommisjonen 1981 for ordens skyld ble rettet henvendelser til Sjøforsvaret. Forsvarskommando Nord-Norge har i brev av 2. april 1981 opplyst at ingen norske undervannsbåter opererte i området ved Lovund ved tidspunktet for "Westerns" forlis, og at man heller ikke kjente til meldinger om mulige fremmede undervannsbåter i dette området tidligere. For øvrig har kommisjonen ikke funnet opplysninger om at det er foretatt øvrige undersøkelser vedrørende eventuelle fartøysobservasjoner i området.

Av brev av 7. september 1981 fra Hagar Eliassens og Ragnhild Reiertsens til lensmannen i Rødøy siteres:

*"Etter hva vi har fått opplyst kom det sju militære fartøy inn til Sandnessjøen samme dag [6. februar 1981]. Rart synes vi også det er at radaren på Træna, som etter det vi forstår, er med i den militære overvåkingen av innløpet til Vestfjorden, var ute av drift med jevne mellomrom denne dag. Vi vet også at det har vært militær aktivitet ved vraket etter forliset. Bl. annet har et fartøy fra Haakonsvern i Bergen hatt dykkere nede ved vraket."*

Av brev fra Forsvarskommando Nord-Norge til Bodø politikammer 1. mars 1982 fremgår at Forsvaret ikke har observert noen fartøy på sine radarstasjoner, og at de heller ikke har hatt egne fartøy i området. Det konkluderes med:

*"På bakgrunn av de innsamlede og vedlagte opplysninger vil KOMSJØNORD få fastslå at Sjøforsvaret ikke har hatt aktivitet i området Lovund – Myken som kan settes i forbindelse med Westerns forlis. Det er videre fastslått at Sjøforsvaret ikke har hatt dykking på vraket i ettertid."*

I det tilgjengelige materiale fremkommer enkelte opplysninger om fiskebåten "Øybuen", som forsvant etter å ha forlatt Brønnøysund 5. februar 1981. Av brev fra lensmannen i Frøya til Uttrøndelag politikammer av 7. april 1981 fremgår at Anders Lien kjente "Western" og dens utstyr godt etter flere besøk på hans verksted. Lien hadde opplyst at det i forbindelse med hevingsarbeidet var oppdaget noe løse i umiddelbar nærhet av "Western" som han mente ikke tilhørte denne båten. Av brevet siteres:

*"Dette var en hvitmalt "varpsnelle" (tausnelle) beliggende ca. 2-3 meter fra båten på babord side, videre et anker samt en mørk metalleider (eller noe som lignet dette) like foran baugen. "Western" ligger på ca 70 meters dyp, men det er foretatt en god del fotografering av*

båten der den ligger, og på bilder kan man se de nevnte gjenstander som Lien altså mener ikke tilhører "Western".

Lien er ikke tilhenger av den teori at "Western" sank som følge av dårlig stabilitet, som visstnok skal være den oppnevnte havarikommisjonens konklusjon. "Western" var en god sjøbåt, 72 fot lang, i meget god stand og for øvrig godt utstyrt. Han lanserer den interessante teori at her kan ha foregått en kollisjon i mørket og uværet, mens "Western" og ovennevnte "Øybuen" begge var på vei til Lofoten, - ["Øybuens" eier/fører] for sitt vedkommende til Røst. Lien har studert bildene av "Western" og funnet at de påførte baugskader ikke er framkommet ved båtens kollisjon med bunnen på havaristedet. Skadene kan heller være oppstått ved kollisjon med annet fartøy, eks.vis "Øybuen", ved at "Western" i mørket kan ha rent seg på denne båten, som kanskje var uten lys på grunn av at føreren/eieren hadde hatt vanskeligheter med lanterneføringen.

Lien ønsket å få rede på om noen av de nevnte observerte ting kunne ha noen forbindelse med "Øybuen". Jeg har i dag hatt kontakt med noen av ["Øybuens" eiers/førers] naboer, - med godt kjennskap til båten, som opplyste at det fantes anker i båten, men uten noen spesiell tausnelle for dette. ["Øybuens" eier/fører] benyttet det hydrauliske spill på dekket, når ankeret skulle heves. Spillet er gråmalt og det er mulig det kan se ut som en snelle, når det ligger på havbunn 70 m under overflaten. Min hjemmelsmann kunne ikke gi noen forklaring på den leiderlignende gjenstanden. For øvrig kunne han ikke forstå at en så vidt stor båt som "Western" skulle kunne bli påført større skader ved pårenning av den lille 28 fots klinkbygde trebåten "Øybuen".

Av sjøfartsinspektørens beretning av 1. mars 1983 vedrørende "Westerns" forlis fremgår: "Det har vært visse spekulasjoner om kollisjon med M/Kr "Øybuen" som avgikk fra Brønnøysund kvelden før, og som kunne være i farvannet på den tid "Western" havarerte. "Øybuen" forsvant sporløst etter avgang fra Brønnøysund, og det er senere ikke funnet noe fra dette fartøy. Eieren var alene ombord. Opplysninger fra personer i Brønnøysund som hadde kontakt med eieren av "Øybuen", går ut på at han hadde tenkt seg til Sandnessjøen før han gikk til Røst som var endelig bestemmelsessted.

Sjøfartsinspektøren tror ikke at M/Kr "Øybuen" – en klinket båt på 31 fot – kan ha forårsaket "Western"s forlis, selv om en kollisjon skulle ha funnet sted."

Kommisjonen har ikke funnet opplysninger som skulle tilsi at fiskefartøyet "Øybuen"s forsvinning har vært undersøkt av Kommisjonen 1981. På denne bakgrunn har man tatt kontakt med HRS for nærmere opplysninger. Av logg fra HRS Nord-Norge den 28. februar 1981 fremgår at "Øybuen" er meldt å ha gått fra Brønnøysund 5. februar 1981, kl. 12.00 for muligens å gå til Sandnessjøen. Den 3. mars 1981 kommer det imidlertid inn melding fra lensmannen i Brønnøysund om at "Øybuen" gikk fra Brønnøysund 5. februar 1981, kl. 22.30, og at båten sannsynligvis skulle gå til Sandnessjøen for reparasjon av defekt dynamo. Sandnessjøen lensmannskontor kunne imidlertid melde at ingen der hadde observert båten.

I brev fra Hagar Eliassen av 31. oktober 2004 til Justisdepartementet refereres det til følgende opplysninger om fartøysobservasjoner i området:

"Kl. 07.00 ble det fra Selvær observert lys fra en båt som kom ut fjorden mellom Selvær og Myken, altså den seilingsleden som blir bruket mellom indre og ytre led. (...)

*En passasjer som var ombord i hurtigbåten Træna, på tur fra Træna til Lovunden, observerte også en båt på tur ut fjorden. Observasjonen ble gjort mellom kl. 06.00 og 07.00 den 06.02.”*

Kommisjonen har ikke funnet opplysninger om slike observasjoner i det tilgjengelige materiale. Når det gjelder opplysning om observasjon fra hurtigbåten ”Træna”, på tur fra Træna til Lovunden, observerte en båt på tur ut fjorden mellom kl. 06.00 og 07.00, bemerkes for øvrig at ”Træna” ankom Lovund kl. 06.05 på tur til Sandnessjøen. Det foreligger ikke opplysninger om observasjoner i avhøret av skipperen på ”Træna”.

For øvrig er det i vitneforklaring opplyst at det ikke skal ha vært andre fartøy i Lovund om morgenen den angjeldende dag, jf. punkt 1.3 ovenfor.

### **3 Vurderinger og konklusjon**

Kommisjonen er av Justisdepartementet anmodet om å vurdere det foreliggende materiale, med henblikk på å se om det er grunnlag for å gjenoppta undersøkelsene omkring forliset til ”Western”.

Konklusjonen foretas etter en gjennomgang av det materiale som har vært stilt til kommisjonens disposisjon, jf. punkt 1.2 ovenfor. Ut fra mandatet har man i det alt vesentlige unnlatt å innhente ytterligere opplysninger i saken gjennom vitneavhør, sakkyndige utredninger m.v. Slike undersøkelser forutsettes å være forbeholdt eventuell ny gransking, dersom dette skulle være aktuelt.

I rapport av 6. april 1981 og tilleggsrapport av 10. august 1982, ble det konkludert med at ”Western” med overveiende sannsynlighet hadde forlist som følge av kantring grunnet dårlig stabilitet i kombinasjon med vanskelige bølgeførhold, og at fartøyet deretter hadde sunket i løpet av kort tid.

Konklusjonen er bestridt av de pårørende, blant annet ved brev til Stortingets presidentskap av 3. juni 2004.

Kommisjonen finner, ut fra de opplysninger som er tilgjengelige i saken, grunn til å bemerke at det synes å hefte en del usikkerhet med hensyn til de forutsetninger konklusjonen er bygget på.

#### **Vær- og bølgeførhold**

Meteorologisk Institutt har i sin uttalelse ikke utelukket lokale vindbyger av storms styrke på ulykkestidspunktet. Av uttalelsen fremgår at ingen av observasjonsstasjonene mellom Sklinna og Myken fyr hadde angitt maksimalvindstyrke over sterk kuling siste seks timer. Vitneobservasjoner fra området mellom Nord-Solvær og Trænafjorden refererer fra laber frisk bris til liten kuling i perioden fra kl. 04.00 til kl. 07.00. Av uttalelsen fra meteorologiske fremkommer ikke nærmere begrunnelse for konklusjonen, og sannsynligheten for lokale vindbyger av slik styrke i forlisområdet er ikke angitt. Det fremstår forøvrig som uklart hvilken forespørsel som lå til grunn for Meteorologisk

Instituttets brev av 10. mars 1981 til Kommissjonen 1981, herunder hvilket forlistidspunkt som er lagt til grunn i uttalelsen. Under henvisning til punkt 1.3.1 ovenfor, antar kommissjonen ca kl. 05.35 om morgenen 6. februar 1981 som et sannsynlig tidspunkt for "Westerns" forlis.

Kommissjonen 1981 fant ikke grunn til å få foretatt spesielle analyser av bølge- og strømforholdene i området. Det er i rapporten av 6. april 1981 (s. 11) lagt til grunn en bølgehøyde på 2-3 meter med havdønning fra nord og vindsjø fra sør. Det er videre lagt til grunn kraftig strøm mot nord eller nordvest. Fra værvarslingsposten på Myken ble det observert smul sjø med dønninger på 1-2 meters høyde fra vest eller nordvest, hvor dønningene ved det aktuelle forlisområdet ble vurdert å ha vært tilsvarende eller mindre. Fra hurtigbåten "Træna" ble det opplyst om at det var lite sjø (ingen havsjø).

Ut fra ovenstående finner kommissjonen det uklart på hvilket grunnlag antagelsen om en bølgehøyde på 2-3 meter er foretatt. Man har for øvrig ikke i dokumentasjonen funnet konkrete opplysninger om strømforholdene på forlisstedet på tidspunktet for forliset.

Nærmere undersøkelser vil etter kommissjonens oppfatning kunne bidra til å redusere de usikkerhetsfaktorer som synes å foreligge når det gjelder vær-, bølge- og strømforhold på forlisstedet på tidspunktet for forliset.

### **Stabilitet**

Ut fra de beregninger som foreligger i saken synes vekten på loddet som ble benyttet under krengeprøven å utgjøre en vesentlig betydning for vurderingen av "Western"s stabilitet. Ved Sjøfartsdirektoratets beregninger med en krengevekt på 750 kg, lå stabiliteten ubetydelig under direktoratets krav. Ved Kommissjonen 1981s nye stabilitetsberegninger med en krengevekt på 705 kg, lå stabiliteten atskillig under myndighetenes krav. Kommissjonen har tatt til etterretning at det etter veiinger og beregninger av loddets vekt er forskjell mellom skipskontrollens og Kommissjonen 1981s resultat. Resultatet av de veiinger som ble foretatt av Kommissjonen 1981 synes ikke å være bestridt av sjøfartsmyndighetene. Det foreligger likevel ikke opplysninger om hvorfor de to kontrollveiinger ga forskjellige resultat, og eventuelt om det kan foreligge feilkilder ved begge disse.

På denne bakgrunn vil nærmere undersøkelser etter kommissjonens oppfatning kunne bidra til å redusere mulige usikkerhetsfaktorer som synes å knytte seg til "Westerns" stabilitet på forlistidspunktet.

### **Opplysninger om fartøysobservasjoner i området**

Kommissjonen 1981 har i sin rapport av 6. april 1981 blant annet vist til manglende observerte fartøy i området. For så vidt gjelder de undersøkelser som ble foretatt og de opplysninger som er fremkommet vises det til punkt 2.4 ovenfor.

### **Observerte skader på fartøyet**

Kommissjonen 1981 har i sin vurdering av mulige havariårsaker opplyst at undervannsinspeksjon viste at baugparti og babord side var uskadd under vannlinjen. Av



rapporten fremgår videre at det var påvist skader på rekke, bakk og rigg samt at lett båten var knust. Disse skader ble vurdert å ha oppstått da fartøyet traff bunnen med baugen først og deretter veltet over.

Kommisjonen har ovenfor i punkt 2.3 foretatt en gjennomgang av de skader som er opplyst å ha blitt observert på fartøyet, herunder gjennomgått videoopptak av vraket fra 20. og 27. mars 1981.

Av skader vil kommisjonen vise til inntrykning i baugparti som ble observert ved undervannsfilmning før hevingsforsøkene. Det vises videre til hull under vannlinje i baugparti på styrbord skuteside som ble konstatert etter første hevingsforsøk. Ut fra de tilgjengelige opplysningene finner kommisjonen ikke å kunne se bort fra at disse skadene oppsto da fartøyet traff bunnen på forlistidspunktet. På bakgrunn av de opplysninger som er tilgjengelige finner kommisjonen det likevel vanskelig å ha noen sikker formening om hvordan "Western" har truffet havbunnen. Det kan for øvrig reises spørsmål om fartøyets sammenstøt med havbunnen ville hatt en slik kraft at det både kan ha forårsaket inntrykning i baugparti og den betydelige skade i styrbord skuteside.

Når det gjelder skaden i styrbord skuteside kan kommisjonen ikke se bort fra at denne kan ha blitt påført under det første hevingsforsøket. Det vises herunder til den redegjørelse som ble gitt fra hevingsforsøket, jf. punkt 1.3.4 ovenfor.

Kommisjonen vil likevel bemerke at det i rapport fra Bergen Underwater Service 9. mars 1981 er beskrevet observasjon av en pumpelignende gjenstand på havbunnen nær fartøyets styrbord side, i forbindelse med videoopptak av vraket 23. februar 1981, jf. figur 3. Av rapport fra skipskontrollen av 15. juli 1980 fremgår at det er installert 2 stk. sentrifugalpumper (del av RSW-anlegg) i pumperommet forut i fartøyet. For øvrig er det opplyst om at fartøyets øvrige pumper befant seg i maskinrommet. Kommisjonen viser til at den påviste skade i skuteside er inn mot pumperommet. Så fremt den observerte gjenstand er en av sentrifugalpumpene, må skaden i skutesiden etter kommisjonens oppfatning nødvendigvis ha blitt påført før det første hevingsforsøket – og sannsynligvis forut og senest samtidig med sammenstøtet med havbunnen.

Ut fra dokumentasjonen synes opplysningene om observerte skader, jf. punkt 2.3 ovenfor, i alle fall å ha vært tilgjengelig ved utarbeidelsen av Kommisjonen 1981s tilleggsrapport av 10. august 1982. Det fremstår likevel som usikkert hvordan skadene ble vurdert og vektlagt.

For i større grad å kunne ha noen begrunnet oppfatning av hvilke skader fartøyet kan ha blitt påført ved sammenstøtet med havbunnen, vil det etter kommisjonens oppfatning være nødvendig med nærmere undersøkelser. Videre vil undersøkelser av havbunnen rundt vraket kunne bidra til å avklare om den observerte pumpelignende gjenstand faktisk er en av fartøyets RSW-pumper.

## **Konklusjon**

Når det gjelder spørsmålet om det er grunnlag for gjenopptagelse av undersøkelsene, vises det til kommisjonens vurderinger ovenfor med hensyn til vær- og bølgeforhold, stabilitet og observerte skader på fartøyet.

I hvilken grad det i dag er mulig å innhente faktisk informasjon, finner kommisjonen likevel noe usikkert. Den tid som er gått siden forliset vil kunne begrense og vanskeliggjøre tilgangen til eventuelle nye vitneobservasjoner, samtidig som muligheten for detaljert og sikker erindring må antas å være svekket. Det er også usikkerhet knyttet til vrakets beskaffenhet etter så vidt lang tid på havbunnen. Usikkerheten forsterkes ytterligere ved at fartøyet har vært gjenstand for flere mislykkede hevingforsøk, som har ført til at fartøyet er flyttet fra forlisstedet. Nye undersøkelser vil også kunne medføre betydelige kostnader.

Mulighetene for å gjennomgå videomateriale fra de opptak som har vært gjort har vært svært begrenset, ettersom vesentlige deler av materialet ikke har vært tilgjengelig. Det materiale kommisjonen har hatt tilgang til har forøvrig vært av forholdsvis dårlig billedmessig kvalitet. Nye undersøkelser vil etter kommisjonens oppfatning medføre behov for omfattende undervannsfilmning av vraket og havbunnen i forlisområdet.

Den usikkerhet som er tilstede tilsier likevel etter kommisjonens oppfatning at nye undersøkelser bør vurderes iverksatt. Slike undersøkelser vil eventuelt kunne bidra til å styrke den konklusjon som tidligere er kommet til uttrykk, eller avklare om andre årsaker vil kunne fremstå som like – eller mer sannsynlige.