

**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."¹

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".

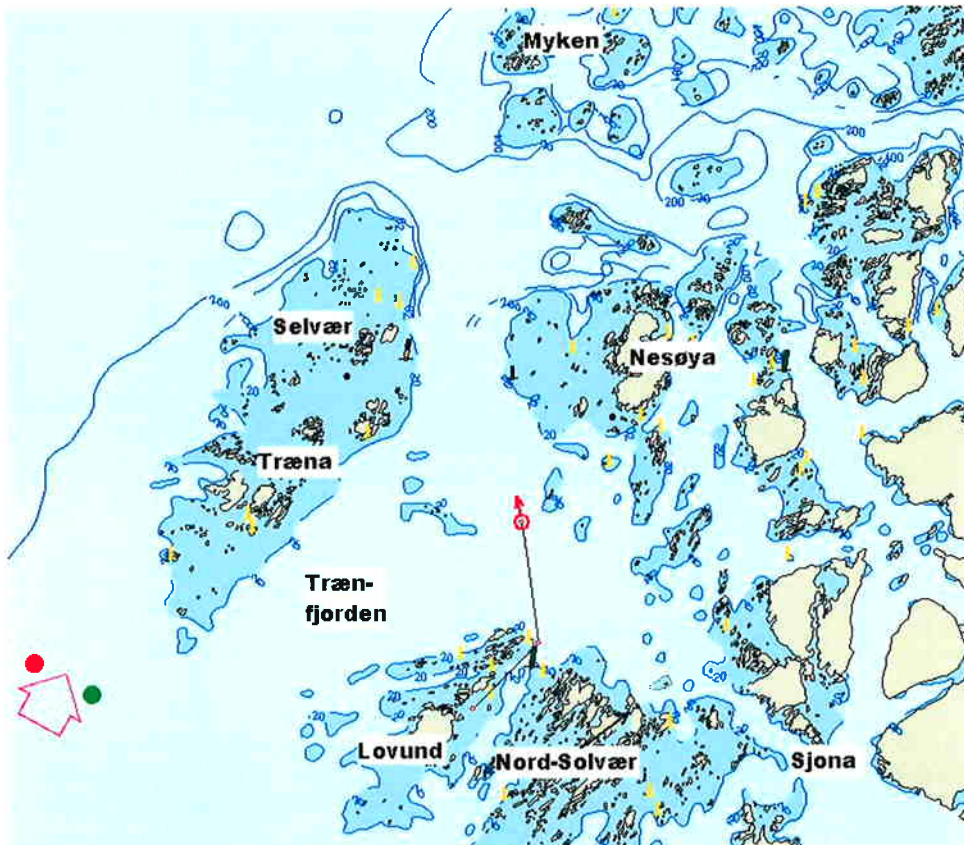
Det er opplyst om observasjon av et fartøy som gikk ut Lovundvika ca kl 05.00, ca 15 minutters gange fra Lovund. Det er videre opplyst at hurtigbåten "Træna", som ankom Lovund kl 06.05, ikke observerte "Western" til kai. Det forligger for øvrig ikke opplysninger om at "Træna" registrerte noe fartøy på 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

¹ 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.²

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.

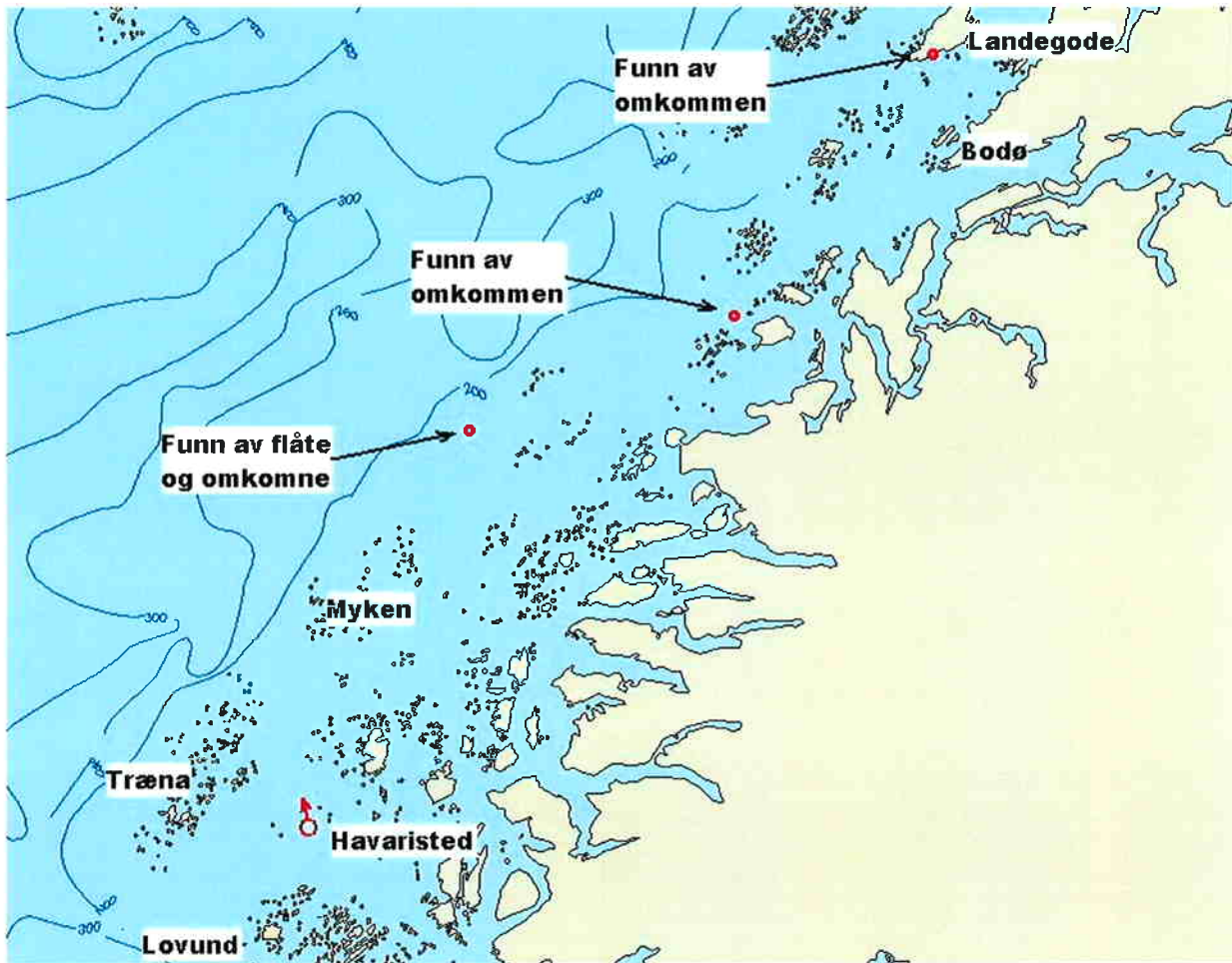
Det ble iverksatt redningsaksjon med bistand fra redningsfartøyene "I. Platou" og "O. Tybring", kystvaktfartøyet "Andenes", Luftforsvarets 330 helikopterskvadron (Sea King) og 333 skvadron Orion samt flere private fartøyer.

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.

² 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 nu 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