

Trondheim 5 mai 2008

Kjell Schmidt Pedersen  
Kristiansfeldgt. 5C  
7013 Trondheim  
Email: kjellsp@petrell.no  
Tlf: +47 93059255

Øystein Jæger Meland  
Johan Bojers vei 30  
7021 Trondheim  
Email: ojmel@online.no  
Tlf: +47 91867514

## **UTTALELSE VEDRØRENDE NYE UNDERSØKELSER AV BRANNEN PÅ M/S SCANDINAVIAN STAR 7 APRIL 1990**

Det har i de senere år, både på norsk og dansk side, blitt reist spørsmål om hvem som stod bak ildspåsettelsen på M/S Scandinavian Star 9 april 1990. Vi, Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland hadde sentrale roller vedrørende de branntekniske undersøkelsene, som fant sted etter brannen, både for Oslo Politikammer og den Skandinaviske undersøkelseskommisjonen. SINTEF ble bedt om å foreta de tekniske undersøkelsene for Oslo Politikammer vedrørende starttidspunkt, arnested og årsak for brannen som drepte 159 mennesker. Kjell Schmidt Pedersen var oppnevnt brannteknisk sakkyndig sammen med Ejnar Danø, Dantest, for Kommisjonen. Mandatet fra kommisjonen var å fastlegge starttidspunkt, årsak, arnested og forløp for brannen frem til kapteinen gikk fra borde. Vi skulle videre bestemme hvilke faktorer som var av betydning for utfallet av brannen og hvordan man kan unngå denne type ulykker for ettertiden. Rapportene fra SINTEF og Dantest inngår i veldegget til rapporten fra Kommisjonen.

Vi har begge sluttet ved SINTEF og arbeider i 2 nye organisasjoner. Vi ønsker derfor å uttale oss som privatpersoner i denne sammenheng. Eventuelt videre henvendelse vedrørende dette bør fortrinnsvis skje til oss som privatpersoner.

Det hersker ingen uenighet med hensyn til årsak, arnested og tidspunkt for dødsbrannen. Det har i ettertid, imidlertid, blitt reist spørsmål vedrørende gjerningsmann/gjerningsmenn. Det er flere forhold av taktisk og teknisk natur som gjør disse spørsmålene betimelige. Vi skal ikke uttale oss om en rekke forhold, som polititaktisk kunne vært utført eller kan utføres. Vi ønsker, imidlertid, å peke på noen forhold av teknisk karakter, som vi mener burde undersøkes nærmere for å underbygge en bekreftelse eller avkreftelse på at det var andre gjerningsmenn enn den av politiet antatte gjerningsmann.

## **1. HENDELSER I TIDEN ETTER AT KAPTEINEN GIKK FRA BORDE**

Mandatet for våre undersøkelser ekskluderte analyser av hendelser etter at kapteinen gikk fra borde. Båten brant i mange timer etter at dødsbrannen var over, inklusive brann ved kai i Lysekil. Hvis det kan påvises at det pågikk aktive handlinger for å øke skadeomfanget på båten etter dødsbrannen, så vil det enten utelukke den opprinnelige mistenkte, som selv omkom i brannen, eller inkludere flere medskyldige, som ikke omkom i brannen, eller avdekke et ønske om størst mulig skadeomfang, når brannen først var et faktum.

### **1.1 Brannen i 300-seksjonen på styrbord Ybordekk**

Brannmester Yngvar Brynfors, Vestra Frölunda, rapporterer at brannmannskapene møtte en intens brann i tiden fra kl. 07:00-08:00 og utover dagen i ovenfor nevnte område. I og med at dødsbrannen startet ca. kl. 02:00, så kunne undertegnede den gang ikke uten videre forstå hvorfor dette skulle skje, som en naturlig følge av dødsbrannen. Vi observerte et hydraulikkør som var sterkt bøyet og løsnet fra den opprinnelige koblingen, samt hydraulikkolje i vann, både i denne seksjonen og på dekket under, lengre akterut, der hvor brannen startet. Vi ba den gang Dantest undersøke hydraulikkørret. De konkluderte med at dette øret var bøyet som resultat av varmepåkjenning. Vi begrenset oss til vårt mandat og undersøkte ikke dette branntilfellet videre.

I ettertid har vi stillt oss spørsmålet: Er det mulig at hydraulikkolje har lekket ut i store mengder og blitt antent og brenner på et tidspunkt så lenge etter dødsbrannen? Hydraulikksystemet er konstruert på en slik måte at man må sette igang pumpene fra et rom tilsluttet bildekk, samt holde en ventilknapp inne for at olje skal strømme i øret. Det er naturlig å spørre om noen utilsiktet har satt igang pumpene og trykket på ventilknappen og om forholdene var slik i den angjeldene seksjonen at oljen ville antenne og brenne. I ettertid er det gjennomført beregninger som gir grunnlag for å fastslå at selve utglidningen i rørflensen kan skyldes ekstern varmepåkjenning av den størreslesorden en lokal brann kan representere. Dog er det fortsatt et ubesvart spørsmål om olje tilført gjennom den åpne ørstuseen kan ha delatt/vært årsak til den kraftige brannutviklingen. I tidsrommet 07:00-08:00.

### **1.2 Andre påståtte selvstendige startbranner**

Det har fra flere hold blitt angitt at det eksisterer flere uavhengige brannstarter på båten i tiden frem til total slukking. Vi har med bakgrunn i vårt mandat ikke undersøkt mulighetene for dette. Hvis dette kan påvises ut fra det foreliggende materiale så vil dette utelukke den opprinnelige gjerningsmannen eller utelukke at han var alene om dette eller at andre vi tillegg ønsket et utvidet skadeomfang. Sannsynligheten for at det skal oppstå flere uavhengige branner på samme objekt innenfor et så kort tidsrom er meget lav og vil normalt bli utelukket ved en etterforskning.

## 2. FORHOLDENE RUNDT BRANNHASTIGHETEN OG BRANN UT AV SKYVEPORT NR. 9 TIL BILDEKKET PÅ BABORD SIDE

Brannen spredte seg raskt opp gjennom styrbord trappeløp, over Gulf-dekket og ned gjennom trappeløpet på babord side, ut av skyveport nr. 9 for deretter å treffe en varebil som var plassert utenfor skyveporten. Vi har i våre analyser og beregninger basert oss på at økningen i lufthastighet gjennom korridorsystemet skriver seg fra en utstrakt lukking av branndørene til mange seksjoner, som et resultat av at kapteinen trykker på seksjonknappene, plassert på brua etter hvert som han får signal fra trykkknappene plassert i de forskjellige seksjonene. En lukking av mange seksjoner resulterer i høyere lufthastighet i de seksjonene som fremdeles er åpne. Dette er lagt til grunn for de tester som ble gjort i SINTEF's laboratorium.

I den sammenheng la vi til grunn at dette skyldtes at tilfeldige passasjerer og mannskap trykket på trykk-knappene for å varsle etter hvert som de ble klar over at det var en brann på gang. En vitnegjennomgang eller en analyse av om forholdene i de enkelte seksjoner skulle tilsi at noen trykket på knappene er ikke utført. Det ble heller ikke utført en følsomhetsanalyse for muligheten av at lufthastigheten kunne øke betraktelig ved forskjellige tilfeldige lukkninger av branndørene. En slik følsomhetstudie vil være sentral i en eventuell ny gjennomgang.

Det anbefales at det utføres en analyse av forholdene i de enkelte seksjoner i den første perioden av brannen for å fastlegge om det er sannsynlig at flere knapper ble trykket inn av forskjellige personer og om flere tilfeldige mønstre av branndørlukking kan gi øket lufthastighet, slik at brannen sprer seg til bilen på bildekk i løpet av den første halve timen, hvor ventilasjonsanlegget er i funksjon. Hvis den angjeldene virkelige brannspredning ikke kunne skje under de nevnte forhold så er det sannsynlig at ventilasjonsanleggets kapasitet ble manipulert under brannen og før anlegget ble stoppet.

### ANBEFALING

Det anbefales en utførelse av de ovenfor nevnte tekniske analyser og beregninger vedrørende hydraulikkoljebrannen på Ybordekk og brannhastigheten ned gjennom trappeløpet på babord side og ut av skyveporten, i tillegg til eventuelle taktiske undersøkelser for å kunne fastlegge om den tidligere mistenkte personen kan utelukkes eller utelukkes som eneste gjerningsmann. Prosjektmaterialiet som kan danne grunnlag for dette finnes fremdeles hos SINTEF.

  
Kjell Schmidt Pedersen

  
Øystein Jæger Meland