

Till samtliga berörda

2013-04-08
Scandinavian Star

Öppet brev till samtliga berörda angående ny undersökning av branden ombord på Scandinavian Star

Då branden ombord på Scandinavian Star inte är till fullo utredd, vilket framgår klart och tydligt om man tar del av det officiella utredningsmaterial som finns tillgängligt, vill vi med detta brev klargöra vad vi anser ej är utrett och vilka undersökningsåtgärder som bör vidtas framgent.

Den offentliga utredning som hittills gjorts (Norges Offentlige Utredninger (NOU): Scandinavian Star – ulykken, 7 april 1990, Hovedrapport NOU 1991:1A samt vedlegg NOU 1991:1B, Oslo 1991) behandlar endast händelseförloppet t.o.m. den så kallade huvudbranden (brand nr. 2). Vår förstudie och andra expertutlåtanden visar på att det är av yttersta vikt att utreda hela händelseförloppet (brand nr. 1 t.o.m. brand nr. 6) fullständigt i syfte att kunna ge alla drabbade möjlighet att kunna bearbeta det trauma som händelsen inneburit. Utöver detta kan resultaten av en sådan undersökning leda till en förnyad brottsutredning m.m. Syftet med en sådan utredning är främst att fastställa bl.a. följande:

- Ventilationssystemets inverkan på brandförloppen. Här bör stor vikt läggas vid att klarlägga hur det kunde komma sig att bildäckets fläktar var igång under huvudbranden (startades ca 10-15 minuter in i huvudbrandförloppet), då dessa normalt endast ska vara i drift vid embarkering och debarkering av fordon (d.v.s. då fartyget ligger förtöjt vid kaj).
- I vilken utsträckning brand nr. 6 kan ha uppkommit genom naturlig brandspridning mellan brandsektion 2 och 3 alternativt visa att även denna brand var anlagd.
- I vilken utsträckning brandpåverkan på hydraulrör kan leda till den typ av deformation med resulterande läckage som var aktuell under brand nr. 3.

- Om det finns en naturlig förklaring till det faktum att det hydrauliska systemet var i drift vid olyckstillfället. Detta då det hydrauliska systemet normalt inte ska vara i drift då fartyget lämnat kaj.
- Om det finns en naturlig förklaring till det faktum att övriga hydraulrör inom samma rörsektion inom aktuellt brandområde ej var brandpåverkade i samma omfattning trots att de utsatts för samma brandpåverkan som det kraftigt deformerade hydraulröret.
- Varför fartyget hade en slagsida om 7-9 grader cirka 30 minuter efter det att brand nr. 2 startat. Vid denna tidpunkt hade inget vatten använts för manuell brandsläckning eller av sprinklersystemet och inte heller fanns det några läckor i skrovet.
- Orsakerna till andra till synes märkliga händelser som hittills inte har utretts. Här refererar vi bland annat till räddningstjänstens rapporter om händelseförloppet.

I det följande redovisas vårt förslag till en övergripande plan för det förnyade undersökningsarbetet i punktform.

- Brandförlopsberäkningar bör genomföras med hjälp av en s.k. CFD-modell (ex. FDS) avseende samtliga brandförlopp. Projektorganisationen för detta bör bestå av två separata arbetsgrupper med erforderlig brandteknisk kompetens och som genomför respektive granskar utförda arbeten. Syftet med dessa beräkningar är att på vetenskaplig grund säkerställa en tidslinje för samtliga brandförlopp och deras konsekvenser.
- Fullskaleförsök avseende brandpåverkan på hydraulrör bör genomföras (komplement till CFD-beräkningar vid behov). Projektorganisationen för detta bör bestå av två separata arbetsgrupper med erforderlig brandteknisk kompetens och som genomför respektive granskar utförda arbeten.
- Fullskaleförsök avseende ventilationssystemets inverkan på brandförloppen bör genomföras (komplement till CFD-beräkningar vid behov). Projektorganisationen för detta bör bestå av två separata arbetsgrupper med erforderlig brandteknisk kompetens och som genomför respektive granskar utförda arbeten.

- När resultat från ovanstående föreligger bör en grupp bestående av brandexperter, som ska utgöra stöd åt polis och övriga berörda myndigheter i det fortsatta arbetet, utses samt få en tydlig och heltäckande uppdragsspecifikation utan begränsningar som kan kompromettera utredningsresultatet.
- Den slutliga rapporten bör redovisas i sin helhet för de berörda regeringarna samt berörda myndigheter i respektive land.
- Den slutliga rapporten bör offentliggöras i sin helhet samt i en populärvetenskaplig version.

Med vänliga hälsningar



Pierre Palmberg
Brandingenjör LTH



Henrik Georgsson
Brandingenjör LTH