

Fra: Kjell Schmidt Pedersen [mailto:Kjell.Schmidt.Pedersen@petrell.no]

Sendt: 23. juli 2008 17:33

Til: folketinget@folketinget.dk

Emne: Presiseringer vedrørende sak B92 Scandinavian Star

Medlemmer av det Danske Folketinget,

Undertegnede har sammen med Øystein Meland tidligere oversendt vedlagte redegjørelse for vårt arbeid i forbindelse med undersøkelsene etter brannen på Scandinavian Star i 1990 og anbefalinger om videre undersøkelser. Etter behandlingen i Folketinget tidligere i år mener jeg det er nødvendig med noen presiseringer angående vår rolle i undersøkelsene. Undertegnede ble, sammen med min danske kollega Ejnar Danø ved Dantest, oppnevnt av den skandinaviske undersøkelseskommisjonen, for å fastlegge tidspunkt for brannstart, årsak til brannstart, arnested og brannforløp frem til kapteinen gikk fra borde. Vi skulle se på faktorer av betydning for utfallet og hva som kunne gjøres for å unngå slike hendelser i fremtiden. Oslo Politikammer var interessert i den første delen av denne undersøkelsen (tidspunkt for brannstart, årsak til brannstart og arnested) og det ble avtalt at vi skulle utføre dette for dem. De betalte derfor en mindre del av de totale undersøkelsene. Vi utførte derfor politimessige tekniske undersøkelser, begrenset til det ovenfor stående. Andre undersøkelser mht spor av gjerningsmann eller andre kriminaltekniske spor ble vi ikke bedt om å foreta, ei heller noen form for taktisk etterforskning. Mens vi holdt på med våre åstedsundersøkelser ba vi Agne Knutson ved Kriminalteknisk Laboratorium i Linkøping om undersøkelser mht rester av materialer i korridoren hvor dødsbrannen startet, inklusive hydraulikkolje eller andre brennbare væsker. Dette ble utført i laboratoriet i Linkøping. Vi registrerte skadene i hele skipet, men gjorde ingen analyser av hva som hadde skjedd etter at kapteinen gikk fra borde. Vår undersøkelse kan ikke sidestilles med en fullstendig politimessig teknisk etterforskning. Vår undersøkelse kan imidlertid oppfattes som en del av eller en underleveranse til en politimessig teknisk etterforskning.

Når det gjelder åstedsundersøkelser, så foretok vi det, men da ut ifra hva vi var bedt om å undersøke, blant annet årsaken til brannen. Vi skulle eventuelt fastslå om det var brannstiftelse eller andre årsaker. På det tidspunkt hvor vi startet undersøkelsene var det helt åpent hva brannårsaken var. Når vi kunne fastslå brannstiftelse så sluttet vår undersøkelse mht årsaken. Hvem brannstifteren var og eventuelle spor etter vedkommende skulle ikke vi undersøke. Vi begrenset vår oppgave til det rent branntekniske.

Det har i de senere år fremkommet en rekke momenter og forhold som gjør det betimelig å foreta noen ytterligere tekniske undersøkelser for å bekrefte eller avkrefte om det foreligger tekniske bevis for at kriminelle handlinger har funnet sted, som ikke kan være utført av den mistenkte dansken, som omkom i brannen. De, etter vår mening, nødvendige tilleggsundersøkelser er beskrevet i vår vedlagte redegjørelse.

Med vennlig hilsen

Kjell Schmidt Pedersen

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: ojm@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 undersøkelseskommissjonen. 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 skadeområdet 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 hydraulikkøret. De konkluderte med at dette røret var bøyet som resultat av varmpåkjenning. 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 røret. 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 varmpåkjenning av den størreslesorden en lokal brann kan representere. Dog er det fortsatt et ubesvart spørsmål om olje tilført gjennom den åpne rørstuseen 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.

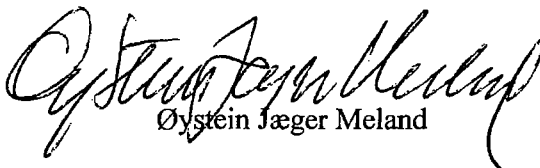
I den sammenheng la vi til grunn at dette skyldtes at tilfeldige passasjerer og mannskap trykket på trykk-knappene for å varsle etter hvert som de ble klar over at det var en brann på gang. En vitnegjennomgang eller en analyse av om forholdene i de enkelte seksjoner skulle tilsi at noen trykket på knappene 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 følsomhetsstudie 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