

Stortinget

Vi har forsøkt å holde dette skrivet så kort som mulig, i henhold til Sandbergs ønske på møtet. Da saken er så omfattende og alvorlig, så har vi tatt ett lite utvalg av det vi vet og kan dokumentere i denne saken.

## Riksadvokaten og hans motstand mot etterforskning av Scandinavian Star brannen.

«**Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann**» har Maskinsjef Heinz Steinhauser (mannen SINTEF brukte som teknisk rådgiver) uttalt til kaptein Lars Ekstrøm, tidligere skipskollega i Sea Escape.

Sandberg ba om 3 opplagte momenter:

1. Saken er bevislig uoppklart (se pkt. 6 under).
2. Saken ble aldri etterforsket som forsikringsvindel, selv om rederiet som mottok forsikringsoppkjøret har hatt 5 lignende hendelser (se pkt. 4 under).
3. Tross hendelsesmønster om bord som tydelig viser systematisk sabotasje, så ble dette aldri etterforsket (se pkt. 5 og 7 under).

Den kanskje mest opplagte biten som ikke ble etterforsket, var om det her dreide seg om et forsøk på assurancesvindel som kom ut av kontroll. **En uke før brannen ble båten kjøpt fra Stena Cargo Line for \$ 10,3 millioner, og samme dagen ble båten forsikret for \$ 24 millioner!!**

Selv om Riksadvokaten har fått opplysninger om at det hadde vært **observert pengeoverlevering av 800 000 i kontanter til maskinsjef Steinhauser**, så ble dette aldri etterforsket av noen. Dette mener tilsynelatende Riksadvokaten er uviktig. **Politiet sa i alle fall i den anledning at de ikke så alvorlig på dette. Politiet antok bare at det var snakk om svarte penger.** For oppdraget deres var kun å finne brannstifteren...

### Lyver Riksadvokaten?

I sitt avslag på begjæringen om gjenåpning av Scandinavian Star saken, skriver Riksadvokaten at Dantest **konkluderer** med at hydraulikkørret som hadde bøyd seg og løsnet i koblingen, ble bøyd og slitt fra hverandre av varmen (side 13). Dette er positivt feil. Dantest skriver i sin korte rapport (ca. 1 A4 side + bilder) til Oslo Politikammer Kriminalavdelingen at; *”returolierøret ligger i en bue, sandsynligvis opstået ved oppvarming”*.

Dette **”sandsynligvis”** har i Riksadvokatens forståelse blitt til en **sikker konklusjon**. Dette er etter vår mening en sterk fordreining av sannheten, som så mye annet i Riksadvokatens avslag. Blant annet støtter han seg på SINTEF- rapporten, selv om at han vet at SINTEF **kun**

etterforsket en og en halv time av brannforløpet – som totalt varte i hele 38 timer. **De to siste av de 4 brannene har aldri vært etterforsket.**

Riksadvokaten visste også, sent i behandlingen riktig nok, at **tre av de opprinnelige mannskapene fra Sea Escape hadde vært om bord gjennom hele brannforløpet.** Rederiet Sea Escape hadde norske myndigheter på forhånd blitt **advart mot, av National Transportation Safety Board, NTSB (USA).** De opprinnelige (ansatte i Sea Escape) mannskapene hadde også vært ombord i andre skip som hadde **lidt samme skjebne som Scandinavian Star,** dette har vi dokumentert ovenfor Riksadvokaten uten at dette ble tatt alvorlig.

Riksadvokatens motvilje om å gjenåpne saken, blir ytterligere merkelig ved at det fastholdes at **politiet allerede ganske tidlig fastslo** at de hadde funnet ildspåsetteren. Når så mange andre forhold peker mot planlagt ildspåsettelse - i tillegg til uttalelsen **«Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann»** som Steinhauser selv har kommet med...

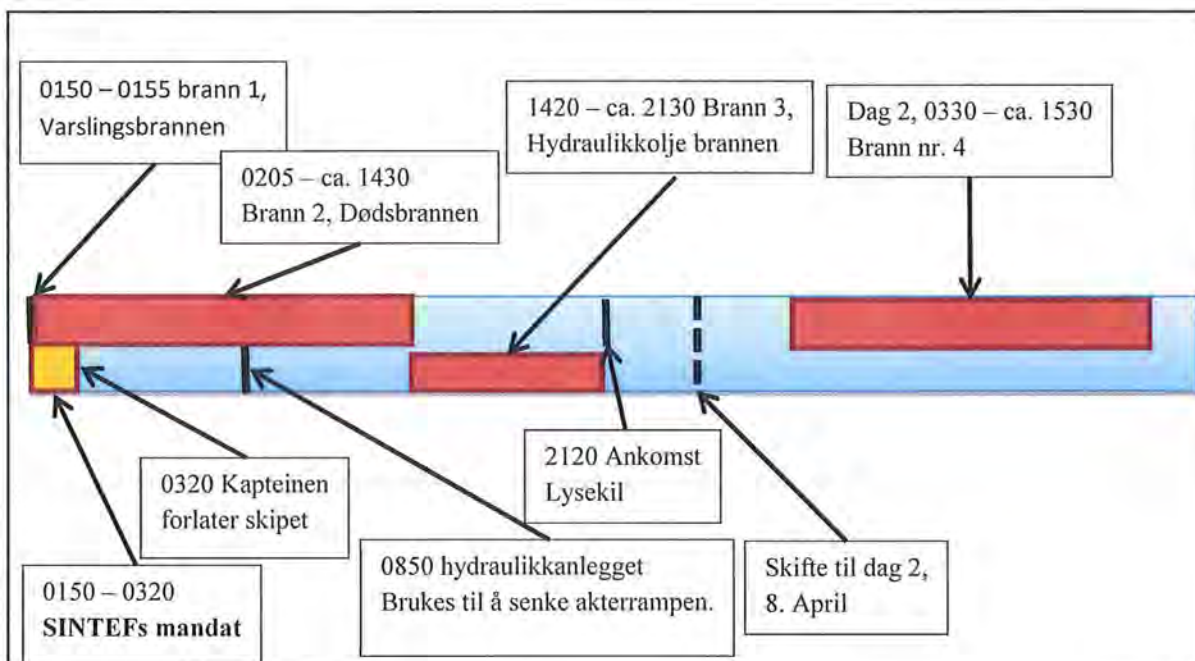
Videre **påstår Riksadvokaten at SINTEF utførte fullskala forsøk** av dødsbrannens forløp (brann 2). **Dette avviser Kjell Schmidt Pedersen (SINTEF) skriftlig i epost som ligger vedlagt (Se vedlegg 1). Mannen som både granskningsutvalget og SINTEF brukte som sin tekniske veileder ombord og gjennom hele etterforskningen var maskinsjefen, Heinz Steinhauser, som var ombord ved alle brannene.**

Slik kunne vi tatt for oss side for side i Riksadvokatens avslag og plukket argumentasjonen fra hverandre. Vi vil heller **konkludere litt tidlig** og påstå at årsaken til Riksadvokatens avslag heller ligger i det faktum at han har **nektet gjenopptakelse to ganger tidligere.** Han er også den personen som har **frontet saken for påtalemyndighetene** helt fra hendelsen inntraff. Slik vi ser det er det åpenbart at han **beskytter seg selv og sitt tidligere arbeid.** Vi har også god grunn til å mistenke ham for å **dekke over** det svært mangelfulle etterforskningsarbeidet Oslo Politikammer utførte i denne saken.

**Vår klare oppfatning av avslaget og Riksadvokaten, er at han ved sin mangelfulle – og til dels sterkt vinklede saksbehandling av denne begjæringen, med den tilleggsdokumentasjonen som ble innsendt, viser at han ikke evner å behandle denne saken objektivt – han er også, etter vårt skjønn, helt klart inhabil i denne saken.**

Våre ankepunkter med vedlegg er:

1. SINTEFs mandat var å konsentrere seg om de første 1 ½ timene av ett brannforløp på 38 timer.



- 1.1. Med andre ord Riksadvokaten snakker usant, største delen av brannforløpet er ikke etterforsket.
2. Etter vår oppfatning, så er Riksadvokat Bush inhabil siden han selv har håndtert og frontet denne saken hele tiden – også selve hendelsen. Han sitter nå og vurderer sitt eget arbeid.
3. Det er vanskelig å forstå hvorfor kompetansen til Kripos **ikke ble benyttet etter at ID-gruppen deres hadde fullført sitt arbeid.**  
I og med at skipet var registrert i et Amerikansk selskap og at en amerikansk statsborger (Ruth Rome) også omkom under brannen, ville det vært naturlig at man hadde hatt et utvidet samarbeid med FBI og NTSB fra USA, som antagelig er verdens fremste på dette området.
4. **Forsikringssvindler ble aldri etterforsket verken av Norsk eller Dansk politi bla. på grunn av manglende koordinering/overordnet ledelse.**  
Maskinsjefen og alle andre som var om bord da brannene startet, var i utgangspunktet i kategorien mulige brannstiftere, dette ifølge Påtaleansvarlig Nicolai Bjønness.
  - 4.1. Bruk av teknisk bistand fra maskinsjefen om bord i Scandinavian Star (viser til lydopptak som vi har i vår besittelse).
    - 4.1.1. Steinhauser ble ukritisk stilt til disposisjon for alle instansene i etterforskningen.
  - 4.2. Kaptein Lars Ekstrøm uttaler, blant annet på ett lydbåndopptak vi har i vår besittelse, - *Niels Erik Lund og Kenneth Engstrøm bestilte brannen. For eksempel når de trengte*

større reparasjoner eller ombygninger satte de fyr på skipet.- forsikringspengen gikk til Fred Kassner, Niels E. Lund og Steinhauser, som er den som ligger bakom brannen.- Steinhauser gikk hjemme i et år, han fikk veldig mye penger og investerte i containere, og kjøpte hus på Bahamas og i Florida.- Ekstrøm forteller videre at: Steinhauser har problemer med spriten og når han er full, prater han for mye.- En gang sa Steinhauser til meg: Lars jeg trodde ikke at det skulle bli en så voldsom brann, det var ikke meningen at det skulle bli så stor brann! Alle undrer på hvordan Heinz (Steinhauser) slapp unna med dette. (How he could get away with it).

4.3. Alt tyder på at noen ombord ønsket å totalhavarere skipet. Bevisene på det var at det rundt omkring på skipet var sentrale brannførere blokkert i åpen stilling eller fjernet, det var også plassert ut madrasser (En madrass brenner tilsvarende 8 liter diesel) og lignende brennbare gjenstander i ettertid som ble funnet i korridorer og trapper. I tillegg var det utplassert gassflasker (sveisegasser) både i hydraulikkrommet og på poop dekket. Disse var usikret, uten sikkerhetshetter. De var festet med hyssing istedenfor kjetting som er forskriftsmessig, ved siden av står det også 2 spann med malingstynner (se bilde i vedlegg 2).

4.3.1. Madrassene var sannsynligvis plassert ut for å spre brannen – dette er aldri etterforsket fordi krimteknikerne fikk ordre om å prioritere områdene hvor brannen hadde herjet. Hovedformålet var å finne arnestedene for brannene, og hvordan brannene hadde utviklet seg.

4.4. Forsikringssum – i forhold til sum for kjøp og salg.

4.4.1. Skipet ble kjøpt for USD 10,3 mill og forsikret for USD 24 mill. (Vedlegg 3)

4.4.2. Oslo politiets hovedetterforsker Øyvind Thorkildsens har kommet med følgende uttalelser: *Sea Escape ble aldri etterforsket, var ikke de bare selgere av skipet? Spurte han.* I tillegg bekrefter han ballongforsøkene som Steihauser og & co. foretok i forkant av brannen. Han omtaler brannen som en reprise av disse forsøkene. Uten styring av ventilasjonen, hadde ikke brannen utviklet seg slik den gjorde. *Dette og mye mer har vi på tape.* Hele samtalen er på ca. tre timer.

4.4.3. Forsikringspolisen legges frem for sjøhandelsretten (med SeaEscape som eier/forsikringstaker) før siste brannen er slokket.

5. Gjengangere – Sea Escape-mannskapene

5.1. Gjengangere – det er flere av de som var mannskap på Scandinavian Star som går igjen på flere av SeaEscape sine skip, som har gått tapt pga. branner.

5.1.1. Påtaleleder Nicolai Bjønness sier i intervju at «*Politiet gikk grundig til verks for å konstatere om noen hadde vært ombord på tidligere skipsbranner. Og jeg er sikker på at vi konkluderte riktig med at det var ingen slike ombord*».

- 5.1.2. Eksempelvis, Hans Rytter, dansk sjefselektriker. Se Vedlagte mannskapslister fra Scandinavian Sun og Scandinavian Star (2 branner) totalt har han vært med på fem skipsbranner, så vidt vi vet (vedlegg 4 er mannskapslister fra Scandinavian Sun og 2 hendelser på Scandinavian Star. Kvaliteten er dårlig, men vi har mannskapslister som viser samme person fra flere hendelser, dere kan få om ønskelig).
- 5.2. Det ble gjennomført tester med ballonger på Scandinavian Star i forkant av brannen for å se hvordan man kunne manipulere luftstrømmene ved kjøring av bildekkventilasjonen og åpning og lukking av dører mot trapperommene.
- 5.3. Vitneutsagn sier at maskinsjefen (Steinhauser) har mottatt 800.000 (om dette er USD eller NOK vet vi ikke) i en stor konvolutt. Dette er ikke etterforsket, men Bjonnes sier likevel at dette var godt kjent.
- 5.4. Kaptein Hugo Larsen ble sabotert da han skulle snu båten opp mot vinden, ved at maskinkontrollen til broen var utkoplet i maskinrommet.
- 5.5. Maskinsjefen (Steinhauser) villedet bevisst innsatsbrannskapene underveis i sløkkearbeidene. Han unnlot også å nevne at det var flere skumstasjoner om bord. Noe som hadde vært nyttig kunnskap for brannfolkene i forsøket med å slukke hydraulikkoljebrannen.
- 5.5.1. Steinhauser sier til innsatsmannskapene at det er fare for kantring ved mer enn 10-11 graders krenkning. Dette er bevisst feilinformasjon, **reelt tåler en slik båt over 40 grader krenkning**. På grunn av denne påstanden må man avbryte sløkkearbeidene i perioder, hvilket gjorde at brannen blusset opp igjen.
- 5.5.2. Steinhauser forteller til innsatsmannskapene at man kun kan kjøre enten brannpumpene – eller lensepumpene. Når man skulle lense for å redusere krenkningen, så måtte man avbryte sløkkeinnsatsen – hvilket også medførte at brannen blusset opp igjen. **Faktum er at alle skip produsert etter 2. verdenskrig har kapasitet til å kjøre både brannpumper og lensepumper samtidig.**
- 5.6. Rita Nordeng så Steinhauser ved arnestedet like etter at brann nr. 1 var sløkket.
- 5.6.1. Steinhauser sier i sitt vitneutsagn til Politiet at han lå i sin lugar og sov på det tidspunktet.
6. **Om Mørk Andersen som eneste mistenkte viser vi til Steinhausers uttalelse («Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann»).**
- 6.1. **Den eneste mistenkte, Mørk Andersen, omkommer i brann nr. 2 – av totalt 4 branner.**
- 6.1.1. Obduksjonsrapporten viser at Mørk Andersen ikke var andpusten da han døde.
- 6.1.2. Vi har i vår besittelse ett TV intervju med N. Bjonness som blant annet bekrefter at man **ikke har noen bevis mot Mørk Andersen.**

6.1.3. Vedlegg 5 viser at forsikringssvindler aldri har vært undersøkt.

7. Riksadvokatens grunner for å gi avslag (30.01.2012) på begjæring om gjenopptagelse.

7.1. Påstand om at røyk- og brannspredningen som gikk opp trappen på den ene siden av skipet, for litt senere å bli dratt ned trappeløpet på den andre siden og som ble observert av flere vitner ombord i skipet - var helt naturlig. Dette sier Riksadvokaten var gjenstand for ett fullskalaforsøk på SINTEF.

7.1.1. Epost fra Kjell Schmidt Pedersen bekrefter klart og tydelig at ett slikt fullskalaforsøk ikke ble gjennomført. Riksadvokaten kommer her med uriktige opplysninger (se vedlegg 1).

7.2. Brann 3, Hydraulikkolje brannen. Ett hydraulikkoljerør i 300 korridoren er separert i en sammenføyning og den ene enden er bøyd ut ca. 30 grader. Gjennom denne har det strømmet i størrelsesorden 400 liter hydraulikkolje, som har antent og som dannet brann nr. 3 i 300 korridoren, som allerede var utbrent etter brann nr. 2. Dette er solide rør (63,5 mm) og bare for å bøye røret trenger man en kraft på ca. 1900 kg – for å trekke fra hverandre rørene i sammenkoplet tilstand trengs ca. 20.000 kg.

7.2.1. Riksadvokaten gjengir at SINTEF skal ha sagt at Dantest undersøkte hydraulikkørret og **konkluderte** med at røret var bøyd som resultat av varmpåkjenning (se vedlegg 6). De undersøkte selv ikke dette på grunn av begrensningene i deres mandat.

7.2.2. Det Dantest faktisk sier er at røret «ligger i en bue, sannsynligvis oppstått ved oppvarming av røret under brannen». **Dette er en sannsynlighetsbetraktning – ikke en konklusjon.** En annen sak er at brannen som ifølge Dantest skal ha bøyd røret er den som oppstod i den hydraulikkoljen, som skal ha lekket fra dette røret siden det ble separert og bøyd – hvilket er fullstendig ulogisk.

8. Underslag av beviser og villedning foretatt av Oslo Politiet:

**8.1. Oslopolitiet har underslått bevismateriale og bevisst villedet i prosessen**

8.1.1. Obduksjonsrapporten av Mørk Andersen – vi fikk bare oversendt 3 sider fra Oslo politiet, rapporten er skaffet fra andre kilder og er på 15 sider.

8.1.2. **Dantest rapporten om hydraulikkørret i forbindelse med brann nr. 3 eksisterer ifølge Oslo Politiet ikke. Denne har vi mottatt fra andre kilder.**

**8.2. Ingvar Brynfors (Innsatsleder), som var første brannmann om bord, er aldri avhørt av norsk politi.**

9. Andre forhold som er viktige i saken:

9.1. Scandinavian Stars sertifikater:

**9.1.1.** Alle sertifikater og godkjenninger **utløp tilsynelatende 01.04. 1990 (en uke før brannen).**

**9.1.2. Scandinavian Star gikk uten godkjent klassing!**

**9.2. Advarsel fra NTSB (National Transportation Safety Board, [www.nts.gov](http://www.nts.gov)) som ble sendt i forkant **ble aldri tatt alvorlig** av norske myndigheter.**

**9.3.** Vi er blitt gjort kjent med at 2 kvinner fra mannskapet, som er med i styret i «Støttegruppen for pårørende og overlevende etter Scandinavian Star» har vært «kjærester» med Heinz Steinhauser og Winston Riviere. Vi har derfor vært forsiktig med å gi viktig informasjon til støttegruppen.

## Persongalleri

Her er en oversikt over hvem de forskjellige personene som er omtalt i dette skrivet er. Vi har forsøkt å få med personens navn og tilhørighet i det spillet som har vært. I tillegg er alle de 9 personene med tilknytning til Sea Escape nevnt.

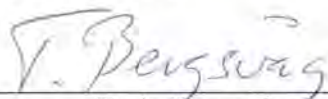
Maskinsjef	Heinz Steinhauser	(tysk)
Sjefselektriker	Hans Rytter	(Dansk)
Tømmermann	Winston Riviere	(Dominikanske republikk)
Matros	Georg Curtis	(Costa Rica)
Rep.	Avelino Di	(Filippinsk)
Rep.	Francisco Pagaduan	(«»)
1. mask.	Elmer Rebanco	(«»)
2. Mask.	Gerard Guimbatan	(«»)
Matros.	Enrique Durana	(«»)
Kaptein Lars Ekstrøm	Kaptein i SeaEscape	
Ruth Rome	Musikker som omkom i brannen	
Nicolai Bjonness	Påtaleleder Oslo Politi	
Øyvind Thorkildsen	Hovedetterforsker, Oslo Politiet	

Mannskapslistene er på side 333+334 i NOU

Vedlegg:

1. Epost fra tidligere DL i SINTEF, Schmidt Pedersen.
2. Bilde av gassflasker med sveisegasser og malingstynner på Poop dekk (akterdekket).
3. Forsikringspolise
4. Mannskapslistene fra Scandinavian Sun
5. Brev fra Politimester i Fana.
6. Rapport fra Dantest ang. hydraulikkør

Vennlig hilsen



Terje Bergsvåg  
Initiativtaker



Leif Vervik  
Fellesforbundet for sjøfolk



Håkon Winterseth  
Skansen Consult  
(Brannkonsulent)



Norway  
[www.petrell.no](http://www.petrell.no)

This e-mail and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. It is intended for the person(s) named above only. If you are not the intended recipient, any reading, use, disclosure, copying or distribution of all or parts of this e-mail is strictly prohibited. If you are not an intended recipient, please notify the sender immediately by replying to this message or by telephone and delete this e-mail and any attachments permanently from your system.

**From:** Terje Bergsvåg [<mailto:tebergsv@hotmail.com>]  
**Sent:** 15. februar 2012 10:39  
**To:** Kjell Schmidt Pedersen; Kjell Schmidt Pedersen; Øystein meland  
**Subject:** Scandinavian Star og en del uavklarte spørsmål.

Hei igjen Kjell & Øystein !

Takk for sist, det er nå lenge siden vi har hatt kontakt med dere, men i mellomtiden har vi lagt ned et omfattende arbeid for å få gjenopptatt etterforskningen i Scandinavian Star saken.

Da det fremdeles sitter tusenvis av mennesker tilbake i dyp sorg over å ha mistet sine kjære, er vi fortsatt av den oppfatning at denne saken kan bli oppklart, og at de ansvarlige kan få sin velfortjente straff.

Vi har mottatt Riksadvokatens vurdering av vår anmodning om gjenopptakelse av Scandinavian Star saken. Nå jobber vi med å sjekke ut de argumentene som brukes i denne vurderingen og i den forbindelse ser vi at Riksadvokaten på flere punkter viser til uttalelser fra dere (Meland og Pedersen).

I forbindelse med at vi ønsker å få det helhetlige bildet på dette, ber vi derfor om å få oversendt de kompletterende underlagene som dere sendte til Riksadvokaten, slik vi ser det er dette følgende:

- Brev datert 21.01.2011 (referert til på side 13 i vurderingen)
- Epost datert 19.10.2011 (referert til på side 13 i vurderingen)

Riksadvokaten viser til at Sintef har gjennomført et fullskalaforsøk i 1990 hvor man gjenskapte ett brannforløp uten bruk av bildekkventilasjonen – og hvor man skal ha klart å gjenskape brannutviklingen slik den er beskrevet i brann 2 (dødsbrannen) kun ved bruk av normalventilasjonen. Vi er kjent med at man hadde ett forsøk hvor man klarte å gjenskape den utviklingen som gikk i korridoren og opp i trappesjakten (se den blå pilen på vedlagte skisse). Den utviklingen som følger den gule pilen på vedlagt skisse – altså den utviklingen som representerer «ildkulen» som gikk på tvers av skipet og som fortsatte ned trapperommet på motsatt side, slik vi har forstått det, ikke vært en del av de forsøkene som ble gjennomført på Sintef.

Er det riktig at Sintef gjennomførte ett fullskalaforsøk som gjenskapte utviklingen som gikk på tvers av skipet og ned trappen (den gule pilen på vedlegget), slik Riksadvokaten sier i sin vurdering på side 10?

Dersom dette er riktig, ber vi om at dokumenter som viser disse forsøkene oversendes til oss slik at vi kan komplettere våre arkiver og vår forståelse i saken.

Jeg er av den oppfatning at når vi testet litt "gjennomtrekk" ombord på Jupiter, så skjedde det svært lite med både vindmålere og ballonger før bildekkventilasjonen ble justert opp mot full styrke.

Uansett hvilke branndører som stod åpne eller lukket så ble ballongene liggende på gulvet etter å ha rullet max en runde rundt, helt til viftekapasiteten ble økt opp mot full styrke.

Er det mulig å gjøre å gjøre beregninger i ettetid, for å få bekreftet hvor mye som skulle til for at brannen kunne komme ned trappen ?

På side 13 sier Riksadvokaten i sin vurdering at det er gjennomført beregninger som gir grunnlag for å fastslå at selve utglidningen av hydraulikkåret i flensen kan skyldes ekstern varmepåkjønning av den størrelsen en lokal brann kan representere. Dette skal være ett sitat fra en uttalelse dere har kommet med. Vi er ikke kjent med at det er gjennomført noen beregninger eller forsøk på dette forholdet. Ber om at dere oversender kopi av det underlaget dere måtte ha på denne beregningen eller de forsøkene som måtte være gjennomført.

Oppsummeringsmessig, så ber vi om at dere oversender følgende underlag:

1. Brev datert 21.01.2011
2. Epost datert 19.10.2011

3. Oversender dokumenter som viser forsøket som gjenskapte utviklingen som gikk på tvers av skipet og ned trappen (den gule pilen på vedlegget), dersom dette forsøket er utført.
4. Kopi av det underlaget dere måtte ha på beregningen eller de forsøkene som viser at utglidningen av hydraulikkåret i flensen kan skyldes ekstern varmepåkjønning av den størrelsen en lokal brann kan representere.

Det er svært viktig for oss å få avklart dette hurtig, slik at evt. misforståelser kan oppklares.  
Vi takker for samarbeidet så langt og håper at de nye underlagene dere har kan gi oss ny innsikt i denne saken.

Mvh. Terje Bergsvåg

## Håkon Winterseth

---

**Fra:** Terje Bergsvåg <tebergsv@hotmail.com>  
**Sendt:** 27. februar 2012 11:25  
**Til:** Håkon Winterseth; Ståle Eilertsen  
**Emne:** FW: Svar: Scandinavian Star og en del uavklarte spørsmål.

---

From: kjell.schmidt.pedersen@petrell.no  
To: tebergsv@hotmail.com  
Date: Mon, 27 Feb 2012 10:26:18 +0100  
Subject: Svar: Scandinavian Star og en del uavklarte spørsmål.

Hei Terje,

Vi har følgende svar på dine spørsmål:

- Vi har ikke utført forsøk, som skal rekonstruere at brannen trekker fra korridoren, opp trappeløpet, tvers over dekket og ned trappeløpet på motsatt side. Vi utførte forsøk som var en rekonstruksjon av brannen i korridoren og opp trappeløpet. Vi utførte numeriske simuleringer av gass- og røykstrømningen om bord, inklusive at brannen gikk tvers over dekket og ned trappeløpet. Alt er beskrevet i egne rapporter, som er samlet i vedlegget til granskingskommisjonens rapport. Beregningene/simuleringene viste at med mange nok dører lukket så ble gjennomstrømningshastigheten stor nok til å få det beskrevne forløpet.
- Vi (ved kolleger i Reinertsen) har på oppdrag for Brennpunkt utført overslagsberegninger på røret, som viser at bøyen kan skyldes varmepåvirken fra brannen i korridoren.
- Brevet det henvises til i riksadvokatens redegjørelse inneholder våre betraktninger og anbefalinger i forhold til gjenopptak. Brevet er skrevet på forespørsel fra Støttegruppen ved Jan Harsem.
- E-posten det henvises til i redegjørelsen fra riksadvokaten er våre svar på spørsmål fra dem om vi kan garantere et utfall av de undersøkelsene vi anbefaler utført. Vi svarer at vi anbefaler undersøkelsene for å bekrefte eller avkrefte og kan dermed ikke på forhånd garantere utfallet.

Vi har intet i mot at du får kopier av disse dokumentene, men vi synes det er riktig at du får dette fra de vi har avgitt svar til eller at vi /du får klarsignal fra dem.

Det er intet nytt i det vi sier i det ovenfor stående. Vi har svart det samme i flere forespørsler fra deg, Mike, Folketinget og andre. Det vesentligste i forhold til våre betraktninger står gjengitt i brevet av 21 januar 2011 til Støttegruppen.

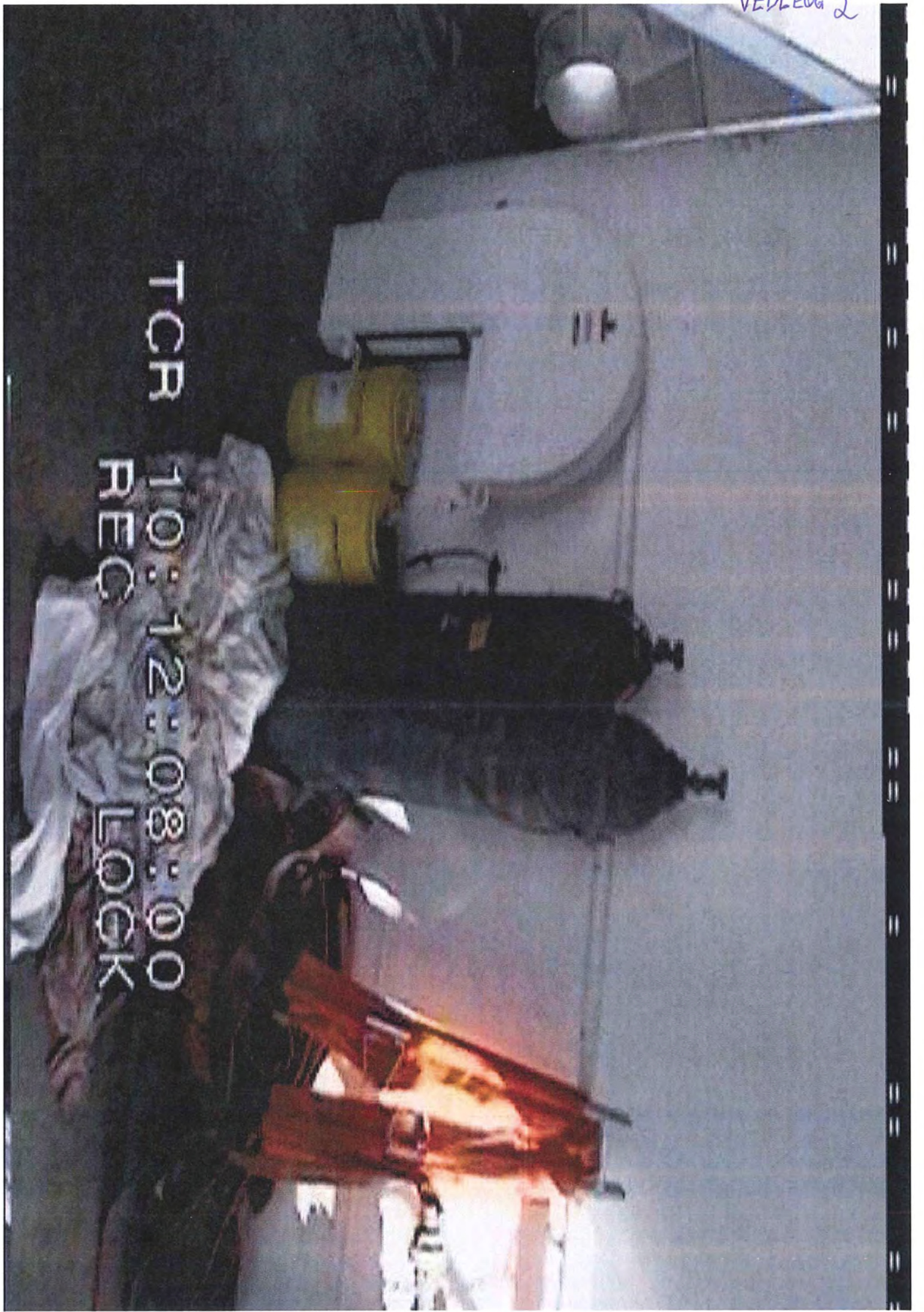
Hilsen Øystein Meland og Kjell Schmidt  
Pedersen

**Kjell Schmidt Pedersen**  
Senior Adviser  
Petrell as  
mobile: (+47) 93059255  
e-mail: [kjellsp@petrell.no](mailto:kjellsp@petrell.no)

Olav Tryggvasonsgate 40  
NO-7011 Trondheim

VEDLEGG 2

TCR 10:12:08:00  
REC LOCK



05/04 '89 15:29  
02/04 '89 13:41

33933510  
020

JUSTITSMIN.  
SØ- & HANDELSRET

INDUSTRI MIN  
JUSTITSMIN.

1006/089  
005



# FJERDE SØ

vedlegg 3

## FORSIKRINGSELSKAB A/S

Insurance Reg. No. A22  
21 Prædikegade  
DK-1310 Copenhagen

Telephone: 45 111611  
Telegram: FOURTHCOMP  
Telex: 16323 - Fjerde dk  
Teletax: 45 1221611

30.3.1990  
JAa/gwh/ak

TO WHOM IT MAY CONCERN

Assured: K/S Scandinavian Star  
c/o Lindsay House 40-42  
Charter Street  
EC 1 MC JM London  
England - as owners

and

Shipping Project Limited  
Lindsay House 40-42  
Charter Street  
EC 1 MC JM London  
England - as bareboat charterers

and

Seascope Cruises Limited  
of 83 Shirley Street  
Nassau  
Bahamas

as their interests may appear

We hereby confirm having effected full Hull & Machinery Insurance and War Insurance on Danish conditions for 12 months from taking over about 30.3.1990 in Frederikshavn, Denmark as follows:

Hull & Machinery

Hull & Machinery value  
Rate: 0,648 p.a.

Deductible USD 40,000 a.o.a.

Excluding wages to crew.

USD 24,000,000

... 3

**FJERDE SØ** FORSIKRINGSELSKAB A/S

3

1.

**Trading Area**  
-----

Between ports in Denmark and ports in Norway only - or held covered at rates to be agreed.

**Special conditions**  
-----

As the vessel has not been surveyed in drydock prior to inception of this policy owners have to prove to underwriters that claims for which they claim compensation have occurred during the currency of this policy.

**Mortgage**  
-----

To be advised.

**War Insurance**  
-----

War Insurance  
Rate: 0,025t p.a.

USD 24,000,000

**P & I Insurance**  
-----

To be effected with the P & I Club, Skuld, Copenhagen.

**Special Conditions (continued)**  
-----

Any payment due under these policies is hereby irrevocably assigned to Saa Escape Cruises Limited, Nassau, Bahamas to whom we undertake to make any payment hereunder.

FJERDE SØFORSIKRINGSELSKAB A/S  
Marine Department

*Jesper Asby*  
Jesper Asby

VEDLEGG 4



**National Transportation Safety Board**

Washington, D.C. 20594

May 8, 2006

Mr. Louis Rome  
133 W. Michigan Ave, suite 203  
Ypsilanti, Michigan 48197

Dear Mr. Rome:

We have experienced some difficulty in printing a legible copy of the crew lists from the dockets of the Scandinavian Sun and Scandinavian Star. So I tried my hand at operating our old microfiche system, which was formerly used to store our dockets. Regrettably, the results were not suitable for faxing, so I am forwarding the best hard copies of the two crew lists. I have also included the residue from our several attempts to obtain legible copies, which might be useful.

Thank you for the copy of your eloquent letter to Secretary General O Neill.

Sincerely

A handwritten signature in cursive script that reads "W. R. Woody".

W. R. Woody  
Marine Accident Investigator

TREASURY DEPARTMENT 1-418  
 UNITED STATES CUSTOMS SERVICE  
 UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE  
 IMMIGRATION AND NATURALIZATION SERVICE

CR-1

4

CARRIER-NATIONALITY, NAME, AND OFFICIAL NUMBER OF CARRIER: **EUROLINE W/S SCANDINAVIA**

DATE OF ARRIVAL: \_\_\_\_\_ PORT OF ARRIVAL: \_\_\_\_\_

LAST FOREIGN PORT BEFORE ARRIVAL IN UNITED STATES - PLACE AND QUARTY: \_\_\_\_\_

DATE DEPT: \_\_\_\_\_

IF DEPARTING, SHOW FIRST PORT AT AND DATE IN WHICH CARRIER ARRIVED IN UNITED STATES ON THIS TRIP: \_\_\_\_\_

IF DEPARTING, SHOW FIRST FOREIGN PORT AFTER DEPARTURE FROM UNITED STATES: \_\_\_\_\_

	FAMILY NAME	GIVEN NAME	NAT	PP#	POS	HERE NO-86	WHEN EN-86	D.O.B.	CAB #	GOV USE
184	FRIELEY	RUTH	GR	H226471	G/SPOF	EA	07-06-84	07-07-61	433	
185	FULTZ	OLE	DAN	1692916	RPP/ENG	EA	04-11-84	11-25-64	237	
186	FURCANTO	TRIKADYA	IND	3033393	HAIT	EA	07-07-84	05-10-56	170	
187	GABBAYASACA	KAMAKRISHNA	IND	H697990	HD/HAIT	EA	04-26-84	02-27-50	236	
188	GABALUSKA	ISRAEL	PHL	241300	A/FANTMN	EA	08-17-84	09-25-59	209A	
189	GABALUSKA	JUDITH	GR	H 359228	G/SHOP	EA	02-31-84	07-01-61	433	
190	GAMIRO	ROLANDO	PHL	243707	OFF/STN	EA	03-14-84	11-04-52	293	
191	GAMOS	MIGUEL	HON	326421	A/B	EA	06-21-84	12-17-55	207	
192	GAMPTON	DALE	USA		MUSICIAN	EA		12-31-60	208	
193	GAUSMANN	MARIA	GER		ENT	EA	07-07-84	03-17-40	255	
194	GAVI	SAUNDER	IND	5159107	BUS/EN	EA	08-06-84	07-16-50	157	
195	RICHARDS	KATO	JAM	5705	UTIL	EA	04-20-84	01-04-57	180	
196	ROBINSON	DELOV	JAM	341179	BAR/AIT	EA	06-23-84	01-17-59	169	
197	RODNEZ	RICARDO	HON	136082	UTIL	EA	04-20-84	12-02-52	179	
198	RODRIGUEZ	HECTOR	HON	107630	A/B	EA	04-22-84	11-27-42	203	
199	ROSE	KAREL	JAM	6524	UTIL	EA	07-15-84	03-01-63	174	
200	ROSTER	HANS	GER	62747630	ELEC	EA	08-02-84	12-29-38	616	
201	SCOTT	LEONARD	JAM	644491	CLCK	EA	07-19-84	05-29-49	177	
202	SERFANO	IGNITO	PHL	029478	A/FANTMN	EA	06-03-84	12-23-51	188	
203	SIXEUS	VILUS	HAI	6149737	EN/STN	EA	04-17-84	06-26-59	225	
204	SIXER	IGBAL	IND	0 734031	EN/STN	EA	01-03-84	09-09-54	293	
205	SIXTH	LENGY	JAM	3423	HD/CLEAN	EA	08-02-84	11-05-51	304	
206	SOUSA	LUIS	PER	905160	BUS/ROY	EA	03-02-84	01-22-60	141	
207	SOUSA	LUIS	PER	905160	BUS/ROY	EA	03-02-84	01-22-60	141	
208	SPINER	GEORGE	DAR	168205	BAR/EN	EA	04-20-84	09-15-51	106	
209	SQUITTANI	ANGELO	USA		C/PURS	EA	04-17-84	03-21-56	438A	
210	ST. PLEUS	ANDREAS	HAI	73-42276	UTIL	EA	01-03-84	07-07-40	194	
211	STANCO	ROBERTO	PHL	007074	POST/EN	EA	06-19-84	04-14-41		
212	TABERA	FATEMICHO	HON	670774	CASP	EA	07-26-84	11-11-51	375	
213	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
214	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
215	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
216	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
217	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
218	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
219	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
220	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
221	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
222	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
223	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
224	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
225	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
226	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
227	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
228	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
229	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
230	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
231	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
232	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
233	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
234	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
235	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
236	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
237	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
238	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
239	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
240	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
241	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
242	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
243	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
244	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
245	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
246	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
247	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
248	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
249	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
250	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
251	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
252	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
253	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
254	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
255	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
256	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
257	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
258	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
259	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
260	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
261	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
262	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
263	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
264	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
265	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
266	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
267	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
268	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
269	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
270	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
271	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
272	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
273	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
274	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
275	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
276	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
277	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
278	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
279	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
280	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
281	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
282	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
283	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
284	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
285	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
286	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
287	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
288	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
289	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
290	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
291	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
292	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
293	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
294	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
295	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
296	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
297	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
298	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
299	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
300	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
301	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
302	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
303	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA	07-02-84	03-02-40	161	
304	TALAMON	FRANCO	PHL	000037	HAIT	EA				



**CREW LIST**

(Cross out one)

(Oath to be taken on Customs Form 1500)

Serial No. \_\_\_\_\_  
Class (First, Cabin, Tourist, or Other) \_\_\_\_\_

CARRIER (Nationality, name, official number and voyage number of carrier) \_\_\_\_\_  
 Date of arrival/departure (Cross out one) \_\_\_\_\_ Port of arrival/departure (Cross out one) \_\_\_\_\_  
 If foreign port before arrival in United States (Place and Country) \_\_\_\_\_ (Date Departed) \_\_\_\_\_  
 If departing, show first port of and date on which carrier arrived in United States on this trip \_\_\_\_\_ If departing, show first foreign port after departure from United States \_\_\_\_\_

(1) NAME IN FULL		(2) Date of Birth and Nationality and passport number	(3) CREW		(4) Crew (Reporting U.S. Flag vessels only) USCG # or C.D.R. number and name and address of next of kin	(5) This column for use Government officials only (except when carrying certain passengers for instruction)
Family name (shown only—List Alphabetically) (C.G. License—Grade, Number)	Given name and middle initial (For Ser. No.)		Position	Where and when shipped or engaged		
ROBINSON	TREVOR	03/04/60 JAN 6944779	PAK/CLERK	TAMPA	Red Hills, P.O. St. Andrew Jamaica	3683
RODNEY	ROSLIN	10/01/58 CR. 129897	POOL/ATTEND	TAMPA	Limon, Costa Rica	
RODRIGUES	JOSE	09/18/59 6P M3009222	BARBOY	ST. PETE	TOMAS A ALONSO 1947 I VISO Pontevedra Spain	5009
RODRIGUEZ	J. FELIPE	06/07/57 POR 2312/83	A/MAITRE D	TAMPA	Bpigue de Louise Argave, Portugal	3820
RODRIGUEZ	JOSÉ	07/02/59 CR. 30645A	WAIT	ST. PETE	PO BOX 1055-1000 San José, Costa Rica	4182
RODRIGUEZ	GUIDO	12/21/60 CHL 8852P375	A/COOK	TAMPA	Almirante Mon # 128 Valparaiso Chile	3750
ROMAIN	LECIOUS	04/20/50 STL 029127	MUSICIAN	ST. PETE	Stanley Street Vicinity Fort St. Lucia	8069
ROMERO	ARMANDO	02/17/43 HON 117873	A/B	TAMPA	Puerto Cortes Honduras	3655
ROMERO	REMBERTO	12/02/59 HON 008889	BUSBOY	ST. PETE	La Lima Col Sitia, Honduras House # 307 Sitia Cortez Honduras	5009
ROSE	EZEQUIEL	05/21/40 PAN 18852	BOSUN	TAMPA	Pt. Barrios Guatemala 8 Ave, 910 Street Panama	3313
ROVIS	FABIO	07/24/52 ITA 1171483	FOOD/MGR	TAMPA	Via D oebra 142 Ronelli Dei Leg Italy	3891
RUBIO	NECALI	04/24/61 HON 174598	WAIT	TAMPA	La Loma Cortes Colonial extra-tercio casa #42 Sector #1 Honduras	3338
RUBIO ROCKEY	LISA	06/21/64 USC AMERICAN	RECEPTIONIST	TAMPA	RT 7 BOX 185-A LIVE OAK, FLA 32060	8069
RYTTER	HANS	12/29/38 DEN E5700907	C/ELEC	TAMPA	Halle Magerve 23 9300 Saeby	4042
SAHIN	GULEYMAN	06/26/69 TUR 49797/87	BARWAIT	ST. PETE	ATA TURKIC COP # 118 Rize Turkey	4027
SALAZAR	PEDRO	01/02/54 HON 040465	A/B	TAMPA	10 Calle 9 Ave casa #313 Colonia Smith, San Pedro Sula Honduras	3313
SALGUERO	JORGE	02/20/48 GUA 0921510	A/B-SECURITY	TAMPA	21 Ave 11 y 12 Calle #8 Barrio Izabel Guatemala	3922
SANLIRA	ANMET	09/15/60 TUR 1070/86	WAIT	TAMPA	50 Kalk No 3 Edana Turkey	3459
SANCHEZ	EDUARDO	08/14/65 HON 251910	BARBOY	ST. PETE	1-2 Street 4 Avenue Pto. Cortes Honduras	4017
SANCHEZ	NICOLAS	09/10/56 HON 060535	A/PSYCH	TAMPA	Tongabi Tela Atlantida Honduras	3446

Total Number \_\_\_\_\_  
I-41P (Rev. 3-1-74)M

Agent \_\_\_\_\_ 186

ENGINE

	NAME	NAT	D.O.B.	Pos.	EMR#	Passport nr.	Eng#
*	101 STEINHAUSER, Heinz	GER	17/12/56	Ch. Eng	1000	66757555	
*	102 REBANCOS, Elmer	PHL	06/03/53	1 Eng	0600	88577	
	103 MARTINS, Manuel	POR	28/03/60	2 "	0602	37764/38	2703
*	104 GUIMBATAN, Gerard	PHL	05/05/56	3 "	1002	0980307	
	105 JESUS, Jose Joaquim	POR	09/07/33	3 "	1001	127363	2703
	106 CAEIRO FRANCO, Joaquim	POR	18/12/42	3 "	0205	016577	-
	107 LOPES, Ilidio	POR	13/05/57	3 "	0603	6715560	29/03
*	108 RYTTER, Hans	DAN	29/12/38	Ch Elec	0207	P570047	
	109 LUCIO PEDRO, Julio	POR	08/07/42	Elec asst.	0601	9230/36	29/03
*	110 DI, Avelino	PHL	10/11/51	Repm	0305	218194	
*	111 PAGADUAN, Francisco	PHL	08/05/45	"	1008	ARC 29110024	
	112 JORGE VINAGRE, Antonio	POR	06/11/65	Motorman	1005	11712/88	27/03
	113 MAXIMO, Manuel	POR	12/10/64	"	2110	7423298	-
	114 ALVES, Carlos	POR	04/07/43	"	1007	126896	-
	115 SIMOES, Antonio	POR	02/09/45	"	1009	2074723	-
	116 SANTOS, Jose	POR	28/05/53	"	1004	13274/88	29/03
	117						

\* = sea Escape folk



Politimesteren i Bergen

### BRANN OM BORD I "SCANDINAVIAN STAR" 07 04 1990

Viser til to tidligere oversendelser (senest 13. okt. 2000) i forbindelse med begjæring om gjenopptakelse av etterforskningen om bord i "Scandinavian Star". Vedlagt oversendes ytterligere to politirapporter med vedlegg som jeg foreslår blir videre-sendt til politimesteren i Oslo.

Det er opplyst at begjæringen om gjenopptakelse er forelagt Oslo statsadvokatembete som har funnet at tidligere trufne avgjørelser i saken ligger fast og at det ikke er fremkommet opplysninger i saken som skulle tilsa at saken skal fremmes på nytt for Riksadvokaten. Det er videre opplyst at denne avgjørelsen vil bli påklaget til Riksadvokaten, bl.a. underbygget av nye opplysninger slik de fremkommer i vedlagte rapporter med vedlegg.

For helhetens skyld finner jeg grunn til å gi et kort resymé av vår befatning med saken.

For ca. ett år siden tok **Terje Bergsvåg, bor Hednemyrveien 70, 5229 Kalandseidet**, kontakt med Fana politistasjon. Han ønsket å orientere om de undersøkelser han gjennom nærmere 10 år har foretatt omkring brannen om bord i nevnte fartøy. Videre ønsket han råd om fremgangsmåte for om mulig å få gjenopptatt politiets etterforskning av saken.

Det Bergsvåg presenterte virket meget godt underbygget og dokumentert. Hans motiv var å få politiet til å se på det materialet han hadde og om mulig etterforske saken med "nye øyne". Dette fordi han mente å ha funnet mye som tydet på at det var andre enn den utpekte danske borger Erik Mørch-Andersen (omkom i brannen) som var brannstifteren og at forsikringssvindler var et svært sannsynlig motiv.

Etter å ha foretatt en del kontrollundersøkelser, kom jeg til at dette var informasjon som jeg måtte sørge for å bringe videre – få andre til å være med på og vurdere verdien av.

I forståelse med da fungerende politimester (ass pm Bernt Solberg) tok jeg kontakt med ass. sjef KRIPOS Knut Holen. Etter å ha gjennomgått da foreliggende opplysninger satt vi igjen med to spørsmål som vi mente var av avgjørende betydning for den videre håndtering:

- 1 Kan det være en annen gjerningsmann enn nevnte danske?
- 2 Er forsikringssvindelmotivet etterforsket i dybden?

I og med at den mistenkte omkom i brannen er ikke saken rettslig prøvd. Således kan en ikke utelukke andre gjerningsmenn.

Fra Oslo politidistrikt ble det opplyst at et forsikringssvindelmotiv ikke var etterforsket der, et slikt motiv var det i tilfelle Dansk politi som skulle ha forestått etterforskningen av. Det ble videre opplyst at Dansk politi ikke har etterforsket et slikt motiv.

Konklusjonen var etter dette at den informasjonen vi hadde fått, måtte viderebringes til kompetent politi-/påtalemyndighet.

Informasjonen ble nedtegnet i rapport av 18.5.2000 v/lflm. Terje Henry Midtun. Før rapporten ble videresendt, var det nødvendig med en del kontrollundersøkelser. I samråd med Statsadvokaten i Hordaland ble rapporten med vedlegg ved politimesterens (Kriminalsjefens) påtegning oversendt til politimesteren i Oslo i august 2000. Senere tok Bergsvåg ny kontakt da han ønsket å komme med ytterligere opplysninger. Disse ble nedtegnet i rapport v/lflm. Midtun av 29.9.200 og oversendt politimesteren i Oslo i Oktober 2000.

Terje Bergsvåg har hele tiden fortsatt sine undersøkelser, bl.a. ved saksinnsyn og samtaler med politiinspektør Bjonnes mfl. ved Oslo politidistrikt.

I rapporter av 19. og 21. mars 2001 v/lflm. Midtun har han gitt ytterligere utdypende opplysninger med dokumentasjon.

Media har kjent til og vist stor interesse for de undersøkelser som Bergsvåg med flere har foretatt. For godt og vel ett år siden var det et program i NRK "Brennpunkt" og ett i TV2 "Dokument2". Førstnevnte har, som politimesteren er kjent med, gjort opptak til et nytt "Brennpunkt" som sannsynligvis blir sendt i mai i år. Jeg vil anbefale at politimesteren i Bergen gjør politimesteren i Oslo kjent med dette samtidig som de nye opplysningene som fremkommer i vedlagte dokumentasjon blir oversendt ham.

  
K. Visnes

Vedlegg 66.132

# Dantest



Oslo Politikammer  
Kriminalafdelingen  
Postboks 8101 Dep  
N-0032 Oslo 1  
Norge

VOR REF.  
OUR REF.  
AK/JRa/BR

DERES REF.  
YOUR REF.  
24900/90 NB/tp

SAG NR.  
REG. NO.  
A.40717

DATO  
DATE  
1990-06-25

Herved meddeles resultatet af undersøgelsen af hydrauliksystemet på M/S Scandinavian Star, foretaget den 25. maj, 14. og 15. juni 1990 på foranledning af Oslo Politikammer.

Det ønskedes ved undersøgelsen fastslået, om der har været lækage på hydrauliksystemet ved brandstedet i trappehuset i styrbord side. Endvidere ønskedes fastslået, om en eventuel lækage har tilført brandstedet olie før eller under branden. Dette set i forbindelse med konstateret svind i oliemængden i hydraulikanlæggets system-tank under skibets ophold i Lysekil.

Ved undersøgelsen observeredes en lækage på det gennemgående returoilierør for manøvrering af hængedæk beliggende i styrbord sidegang et dæk over bildækket. Returoilierøret er, som vist på foto nr. 1, fuldstændig adskilt ved en afgrening til et betjeningspanel på bildækket. På foto nr. 2 ses, at returoilierøret ligger i en bue, sandsynligvis opstået ved opvarmning af røret under branden.

Ved opvarmningen er der opstået længdeudvidelser i hele rørlængden og på grund af indspændingerne for enderne, ved afgreningerne og rørbærerne, har røret ikke kunne forlænge sig frit, hvilket har medført så store trykspændinger på langs af røret, at det har bøjet ud (Euler tilfælde).

Efterfølgende afkøling af røret har bevirket trækspændinger i røret tilstrækkelige til at adskille samlingen, som er udført med skærringsfittings.

Ved undersøgelse af skærringen fandtes tydelige mærker på dennes inderside opstået ved adskillelsen, hvorunder ringen er trukket af røret og fastholdt bag omløberen på T-stykket.

Ring og omløber var fjernet fra området i forbindelse med senere afblænding af returoilierøret foretaget i rummet over hydraulikstationen på bildækket agter i styrbord side. Se foto nr. 3.





A.40717

1990-06-25  
side 2

Manøvrering af hængedæk og/eller rampe, i tidsrummet efter at læka-  
gen var opstået, har medført, at returoolie fra hydraulikcylindrene  
er løbet ud i sidegangen, efter at branden var ophørt her.

De store vandmængder anvendt ved bekæmpelse af branden har medført  
spredning af olien til andre og lavere liggende områder i skibet.

Dantest  
Materiale- og produktsikkerhed

*A. d. Klingenberg*  
Anders Klingenberg  
afdelingsingeniør

*B. Rasmussen*  
/ J. John Rabjerg  
maskinmester

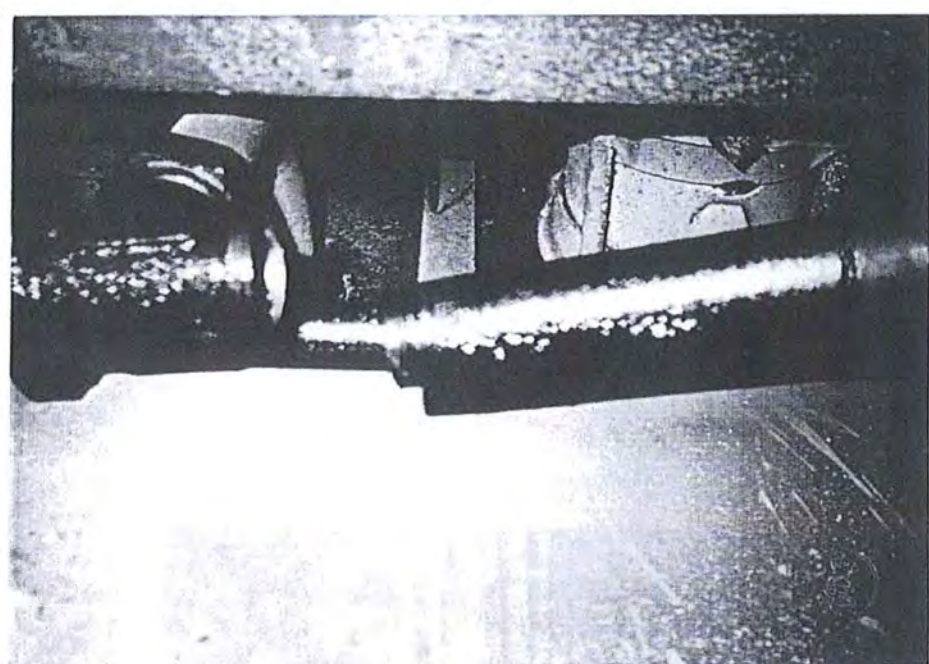


Foto nr. 1: Retuolierøret med afgrening til betjeningspanel på bildæk. Røret trukket ud af skæringssamlingen til T-stykket.

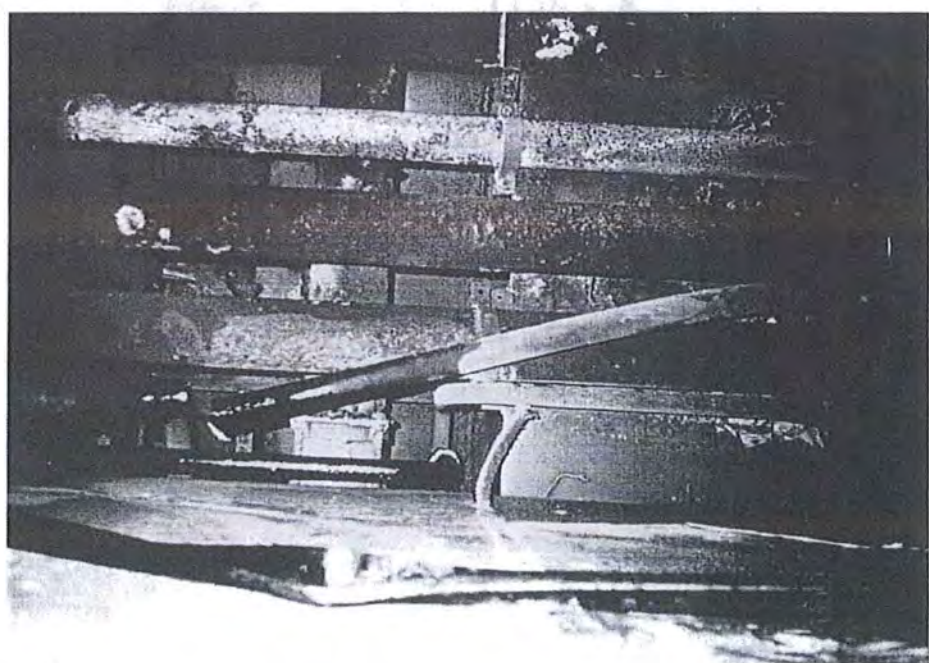


Foto nr. 2: Samme sted som foto nr. 1. Retuolierøret er bukket.

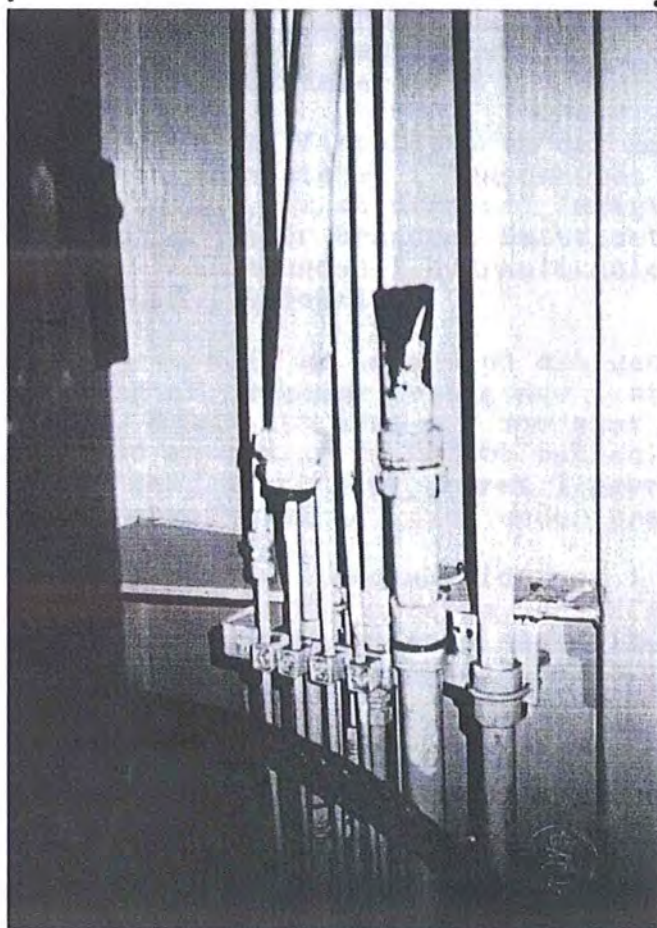


Foto nr. 3: Afblænding af retur-  
turolierør over hydrau-  
likstationen.