



RIKSADVOKATEN

Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star
v/Arne Steen
Odins vei 29
1811 Askim

Støttegruppen etter Scandinavian Star
Postboks 23
1371 Asker

REF.: VÅR REF.: DATO: DOK.NR.
AMO0150083 4302/07-63 R 01-968 30. januar 2012 36

BRANNSTIFTELSEN PÅ SCANDINAVIAN STAR 7. APRIL 1990 – VURDERING AV GJENOPPTAKELSE AV ETTERFORSKING

1 Sammendrag

Riksadvokaten har etter en grundig vurdering konkludert med at nye branntekniske uttalelser ikke gir grunnlag for gjenopptakelse av etterforskningen av brannstiftelsen om bord i Scandinavian Star 7. april 1990.

2 Innledning

Den norske straffesaken etter brannen på Scandinavian Star 7. april 1990 ble henlagt etter bevisets stilling i mars 1991 av riksadvokaten. Det ble lagt til grunn – på bakgrunn av de foreliggende opplysninger – at det bare var én person som kunne *mistenkes* for forbrytelsen, en dansk statsborger som døde i brannen, uten at det ble konstatert at han var gjerningsmannen. I alt omkom 158 mennesker.

Etter henleggelsen har spørsmålet om gjenopptakelse av etterforskningen flere ganger vært tatt opp med norsk og særlig dansk påtalemyndighet. Spørsmålet har også vært tema i det danske Folketinget.

Det spørsmål som nå er aktuelt, jf. nærmere om avgrensningen nedenfor, er om nyere branntekniske uttalelser gir grunn til å gjenoppta etterforskningen i denne snart 22 år gamle straffesaken.

I den videre gjennomgang gjengis i stor utstrekning de branntekniske uttalelsene i form av sitater og for øvrig det en anser som hovedtrekk – men ikke nødvendigvis alle detaljer – i anførsler fra respektive Støttegruppen etter Scandinavian Star og stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, som begge har anmodet om ny etterforskning.

JAA013

Riksadvokaten hadde 18. november 2011 et møte med representanter fra nevnte stiftelse og støttegruppe som argumenterte for sitt syn muntlig. I møtet uttalte riksadvokaten forståelse for det engasjement som utvises og understreket at norsk påtalemyndighet selvsagt er pliktig til å iverksette etterforskning i en så alvorlig sak, om vilkårene for det finnes å være til stede. Videre ble det tilkjennegitt at den deling av etterforskningsansvaret mellom danske og norske myndigheter som ble foretatt i 1990, langt senere er drøftet mellom de nordiske riksadvokater under de såkalte nordiske riksadvokatmøter. Det er enighet om at en slik deling – i eventuelle fremtidige saker – bør søkes unngått.

3 Bakgrunnen for at vurdering av gjenopptakelse av etterforskning igjen er aktuelt

Spørsmålet om gjenopptakelse av etterforskningen nå har sin bakgrunn i oversendelse av et notat av 7. desember 2010 fra den danske riksadvokaten, med nyere branntekniske uttalelser som bilag, om visse spørsmål ved brannen. Uttalelsene hadde danske myndigheter fått oversendt fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star og Støttegruppen etter Scandinavian Star etter et avslag i januar 2005 på begjæring om gjenopptakelse av etterforskning.

I notatet av 7. desember 2010 uttaler den danske riksadvokaten:

”Med hensyn til de brandtekniske uttalelser mv., som er nævnt i Justisministeriets brev, er der efter min opfattelse en række forhold, som taler for, at heller ikke yderligere brandtekniske undersøgelser vil kunne bringe en endelig afklaring af hændelsesforløbet på Scandinavian Star nærmere. Jeg har imidlertid anset det for rigtigst at orientere den norske rigsadvokat om de pågældende uttalelser, da det har påhvilet de norske myndigheder at efterforske selve branden og dens umiddelbare årsager. Den norske rigsadvokat vil herefter kunne vurdere, om udtalelserne eventuelt måtte give de norske myndigheder anledning til yderligere initiativer...”

Høsten 2010 hadde både støttegruppen og stiftelsen anmodet den danske riksadvokaten om ny etterforskning. I brev av 28. februar 2011, hvor dette avslås, heter det, i tråd med notatet av desember 2010:

”Særligt med hensyn til de brandtekniske udtalelser mv. i sagen skal jeg bemærke at efterforskningen af ildspåsettelsen og brandens udvikling som nævnt ovenfor er varetaget af de norske myndigheder, og den norske rigsadvokat har i 2002 vurderet, at der ikke var grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen. Spørgsmålet om eventuel genoptagelse af efterforskningen vedrørende ildspåsettelsen og brandens udvikling på Scandinavian Star hører således i første række under de norske myndigheder (den norske rigsadvokat).”

Innholdet i de branntekniske uttalelsene kommer en tilbake til.

Etter dette har, som nevnt, stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star og Støttegruppen etter Scandinavian Star ved brev av henholdsvis 12. april og 31. mai 2011 begjært ny etterforskning. Det tilføyes at en ved Riksadvokatembetet i forståelse med støttegruppen avventet å påbegynne behandlingen av saken inntil dens uttalelse/begjæring forelå.

4 Tidligere begjæringer om gjenopptakelse av etterforskningen

Henvendelsene fra stiftelsen og støttegruppen kan ikke sees løst fra tidligere begjæringer om å få gjenopptatt etterforskningen.

Felles for de tidligere begjæringer er oppfatninger om at politi og påtalemyndighet har rettet mistanke mot feil mann som skyldig i brannstiftelsen og at motivet for brannen er å finne i skipets eier- og forsikringsforhold. I realiteten er det de samme anførsler som fremsettes denne gang. Disse forankres

nå blant annet i branntekniske uttalelser som anføres til støtte for tidligere anførsler om at det må være personer blant mannskapet på Scandinavian Star som har anstiftet branner om bord.

Siste gang riksadvokaten behandlet spørsmålet var ved påtegning av 2. mai 2002 på bakgrunn av materiale som var fremlagt av Terje Bergsvåg, Hasse Magnusson og Mike Axdal. Den gang ble det besluttet ikke å gjenoppta etterforskningen, jf. påtegningen, som her gjengis anonymisert:

”En rekke av de teorier som fremføres i det materiale som nå er fremlagt, var gjenstand for etterforskning og vurdering også i 1990. Dette gjelder bl.a. forhold knyttet til tidligere reder A og besetningsmedlemmet B, pusreren om bord på Scandinavian Star og C (den omkomne danske statsborgeren). Etter riksadvokatens vurdering er det i relasjon til disse teorier ikke fremkommet slike nye opplysninger at det er grunn til å gjenoppta og fortsette etterforskningen. Ved denne vurderingen er det i samsvar med riksadvokatens rundskriv av 22. desember 1999 om etterforskning (Del II-nr. 3/1999) lagt vekt på hvor sannsynlig det er at en slik etterforskning kan gi resultater. Når det tas i betraktning at de opplysninger som nå er fremlagt, i betydelig grad baserer seg på antakelser og hypoteser, at de sentrale vitner ble inngående avhørt flere ganger forholdsvis kort tid etter katastrofebrannen, og at nye og omfattende undersøkelser av åstedet er umulig, finner riksadvokaten det klart at det etter straffeprosessloven § 224 ikke er etablert en slik ”rimelig grunn” som gir grunnlag for å fortsette etterforskningen i forhold til det som her er beskrevet.”

Det ble den gang lagt frem opplysninger knyttet til overdragelses-, eier- og forsikringsforhold til skipet, og det ble pretendert at eier- og forsikringsforholdene representerte et motiv for brannstiftelse. For så vidt gjaldt de fremlagte opplysningene om skipets eier- og forsikringsforhold, og det eventuelle motiv dette kunne representere, besluttet den norske riksadvokat å oversende saken til dansk påtalemyndighet for vurdering av om det var grunnlag for å iverksette ytterligere etterforskning.

I september 2002 fremmet også Støttegruppen etter Scandinavian Star begjæring om gjenopptakelse av etterforskningen.

Den danske riksadvokaten besluttet 28. januar 2005 at det ikke var grunnlag for å gjenoppta etterforskningen i saken. Denne avgjørelsen ble påklaget til det danske Justisdepartementet, uten å føre frem.

Siste gang dansk påtalemyndighet behandlet anmodninger om gjenopptakelse fra stiftelsen og støttegruppen var i 2011, jf. foran om den danske riksadvokats avgjørelse av 28. februar 2011, og hvor det blant annet heter:

”Som der nærmere er redegjort for i notatet av 7. desember 2010, foreligger der etter Rigsadvokatens opfattelse ikke opplysninger i saken, der giver grundlag for en sådan formodning om, at branden var planlagt og gjennomført som led i forsikringsbedrageri.”

Sistnevnte avgjørelse er etter det opplyste ikke påklaget.

Ordensmessig tilføyes at den danske riksadvokaten senest 15. september 2011 avslo en anmodning om gjenopptakelse fra Den Danske Støtteforening etter Scandinavian Star ved Mike Axdal.

Det hører med til bildet at det også tidligere forgjeves har vært fremmet begjæringer til dansk påtalemyndighet om gjenopptakelse av etterforskningen, både i 1996 og 1999. Også den gang ble avslagene påklaget til det danske Justisdepartementet. I begge tilfeller var det Mike Axdal som ba om ny etterforskning, dog slik at Støttegruppen etter Scandinavian Star også fremmet begjæring i 1996.

5 De nå foreliggende begjæringer om gjenopptakelse

Med grunnlag i branntekniske uttalelser anføres det i gjenopptakelsesbegjæringen fra Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star at det ble anstiftet flere branner om bord i Scandinavian Star *etter* at de fleste overlevende var blitt evakuert fra skipet og *etter* at personen

mistenkt for brannstiftelsen, var omkommet. Det anføres også at det foreligger nye opplysninger om hovedbrannen, og det hevdes at brannforløpet ble manipulert eller styrt ved bruk av skipets ventilasjonssystem for å sikre en omfattende spredning. I begge tilfeller rettes mistanken mot mannskap om bord. Det anføres at særlig må opptredenen og bevegelsene til maskinsjefen, maskinisten og elektrikerer, som navngis, etterforskes. For øvrig gjengis fra begjæringen (delvis anonymisert):

”For en forsvarlig behandling av begjæringen vil det være nødvendig at påtalemyndigheten på ny får assistanse av de branntekniske sakkyndige og annen ekspertise, foruten at det må innhentes forklaring fra branninnsatsleder Ingvar Brynfors som ikke tidligere har fått forklare seg til politiet. Hans forklaring under sjøforklaringen ble avgitt på et tidlig tidspunkt, da man ikke hadde fokus på forhold som nå kan være avgjørende.

Ved den påtalemessige avgjørelsen må det også være et tungtveiende moment at videre etterforskning vil kunne vise at grunnlaget for å utpeke C som sannsynlig brannstifter, bortfaller ...”

Støttegruppen etter Scandinavian Star viser til de samme branntekniske uttalelser, og har i tillegg begrunnet anmodningen om ny etterforskning med at granskingsutvalgets rapport¹, politiets etterforskning og de danske dommene mot rederen, direktøren og skipets kaptein,² bygger på mangelfull og delvis feilaktig beskrivelse av hvem som var eier og reder for Scandinavian Star – og har, også til sin anmodning, vedlagt skriftlig materiale i den forbindelse.

Støttegruppen etter Scandinavian Star legger til grunn at det ble anstiftet branner om bord i skipet *etter* at dette var evakuert, og navngir hvilke seks personer fra mannskapet som, foruten redningspersonell, var om bord da den såkalte hydraulikkbrannen (mer om den senere) startet. To av dem angis å være utenfor gruppens ”søkelys”³; de gjenstående er skipets kaptein, og de samme tre personer som stiftelsen identifiserer.

6 Avgrensning til brannstiftelse

Som nevnt har ansvarsfordelingen mellom norsk og dansk påtalemyndighet i denne saken vært at skipets eier- og forsikringsforhold og skipets alminnelige sjødyktighet og forhold til sjørettslig lovgivning ble etterforsket og påtalebehandlet av dansk påtalemyndighet. Dette innebærer at riksadvokaten ikke i detalj vurderer anførsler i anmodningen fra Støttegruppen etter Scandinavian Star som knyttes til skipets eierforhold, og disse spørsmål er uansett sluttbehandlet av den danske riksadvokat. Vurderingstemaet blir om de tilsendte branntekniske uttalelser gir grunnlag for gjenopptakelse av den norske etterforskningen av brannen.

Som vist til i riksadvokatens påtegning av 2. mai 2002, jf. punkt 3 foran, er spørsmålet om det foreligger ”rimelig grunn”, jf. straffeprosessloven § 224 første ledd, til å gjenoppta etterforskningen, herunder engasjere branntekniske sakkyndige.

7 Brannen – granskingsutvalgets rapport og politiets etterforskning

I de oversendte branntekniske uttalelsene anføres en alternativ teori til den første utvikling av dødsbrannen. På bakgrunn av denne fremføres at den raske brannutviklingen må skyldes at bilventilasjonsanlegget på dekk 3 manuelt har blitt satt i drift (støttegruppen), eller at ”brannforløpet ble manipulert eller styrt for å sikre en omfattende spredning av brannen. En slik styring av brannforløpet er teknisk komplisert og kunne i praksis bare bli utført av flere personer fra mannskapet om bord” (stiftelsen i begjæringen av 12. april 2011).

¹ NOU 1991: 1 ”Scandinavian Star”-ulykken, 7. april 1990

² Rederen, direktøren i rederiet og skipets norske kaptein ble ved dansk Høyesteretts dom av 22. november 1993 dømt for overtredelse av dansk skipssikkerhetslovgivning

³ I anmodning om ny granskning og/eller etterforskning, datert 7. november 2010, som er et vedlegg til den nå aktuelle anmodningen av 31. mai 2011

Riksadvokaten bemerker at ventilasjonsanlegget for bildekket kunne styres fra tre steder, fra kommandobro, fra bildekket og fra kontrollrommet maskin.⁴

Videre anføres det i de branntekniske uttalelser og i anmerkningene fra støttegruppen/stiftelsen blant annet at en såkalt hydraulikkbrann om ettermiddagen ca 12 timer etter brannen først ble oppdaget, var en selvstendig brannstiftelse og ikke en naturlig oppblussing av den brann som fortsatt pågikk om bord i skipet.

Før en kommer nærmere inn på disse anførselene gis i det følgende en kortfattet gjengivelse av brannstiftelsen og brannens første utvikling slik den er beskrevet i granskingsutvalgets rapport.⁵

Det er under politietterforskingen lagt til grunn at det først ble anstiftet brann, som ble slukket, i noe sengetøy mm i en korridor utenfor lugar 416 på dekk 4. Dødsbrannen ble anstiftet sannsynligvis noe etter kl. 0200 på dekket under, i korridorområdet like ved inngangen til et trappeløp 2SB på styrbord side av dekk 3 (bildekk), og utviklet seg meget hurtig. Brannen spredde seg raskt til trappeløpet og oppover det. Da flammene nådde dekk 5, ble de trukket gjennom midtgangen over til tilsvarende trappeløp (2BB) på motsatt side av dekket og ned til dekk 3. ”Denne spredningen gikk svært hurtig – vitner har beskrevet det som en ”ildkule” som fór gjennom korridoren.”⁶

Fra NOU 1991: 1A side 117 spalte 2 gjengis:

”Ventilasjonen om bord var basert på en løsning med overtrykksventilasjon i alle bolig- og oppholdsområder, og undertrykksventilasjon (sug) på bildekket.

I den tidlige fasen av brannen var det først og fremst trykkfordelingen i skipet som ventilasjonsanlegget skapte, som bestemte i hvilken retning brannen utviklet seg. Flammer og røyk ble trukket mot områder med lavt trykk.

Ved brannens start stod skyvedøren fra trappeløp 2BB på babord side og inn til bildekket åpen. Dette skapte et avsug for luften, som gjorde at brannen spredte seg raskt fra trappeløpet på styrbord side, gjennom tverrgangen på dekk 5, og ned trappeløpet på babord side mot avsugiet.”

Om bildekket sies det (NOU 1991: 1B side 359):

”Bildekket skal normalt ventileres slik at det har undertrykk i forhold til tilgrensede områder, noe som også var tilfellet før og under brannen så lenge systemet var i gang.”

I rapporten ble det lagt til grunn at ventilasjonsanlegget for bildekket var i normal drift til det ble slått av, muligens ca kl. 0230-0235.

I tillegg til håndteringen av ventilasjonsanlegget er det i undersøkelsesrapporten om Scandinavian Star fremhevet at tidspunkter for lukking av branndører har hatt betydning for brannens forløp. Opplegget var (vedlegget til rapporten s. 343) at brannalarmsignal til broen skulle gis fra manuelle brannalarmknapper i de enkelte korridorene, for deretter å resultere i seksjonsvis branndørtløsning fra broen.

Om utløsningen av branndørene sies det blant annet følgende:⁷

⁴ NOU 1991: 1B side 456

⁵ En fremstilling av brannen og brannforløpet er gitt i NOU 1991: 1B ”Scandinavian Star”-ulykken, 7. april 1990 VEDLEGG, side 338 – 413 (Sakkyndig uttalelse om det fysiske brannforløp). En komprimert fremstilling finner en på side 112-118 i NOU 1991: 1A.

⁶ NOU 1991: 1A side 112 spalte 2

⁷ NOU 1991: 1A side 126-127

”Kapteinen utløser *brann dørene* seksjonsvis på grunnlag av lysindikasjoner på brannpanelet for at manuelle brannmeldere er trykket inn i de enkelte seksjoner. Noen samlet utløsning av samtlige brann dører finner ikke sted. Siden ingen brannmelder blir trykket i korridoren på styrbord side av dekk 3 (C-deck) (der brannen startet), fører denne handlemåten til at alle dører her blir stående åpne. Også andre brann dører blir stående åpne, uten at det kan fastslås hvorvidt de ble forsøkt utløst fra broen. Se nærmere 8.4.2.

Det har ikke vært mulig å fastslå eksakt når brann dørene utløses. Men vitneforklaringer tyder på at lukkingen skjer suksessivt over et forholdsvis kort tidsrom. Samtidig foreligger det opplysninger som tyder på at i hvert fall noen av brann dørene utløses atskillig minutter etter at alarmen ble gitt første gang.”

Det vises også til s. 395 i vedlegget til rapporten: ”Mange må ha trykket på de manuelle meldere, for brannalarmpanelet på broen ga signal fra mange korridorer på flere nivå i båten.”

I NOU 1991: 1B side 491-579 er gjengitt de forsøk som under granskingen og politietterforskningen ble gjort i arbeidet med å rekonstruere hendelsesforløpet under brannen. Det ble gjennomført åtte såkalt innledende forsøk og to forsøk i en fullskalamodell av deler av korridor i 200-seksjonen og trappesjakt D⁸ på såkalt C-dekksnivå, dvs. der brannen var anstiftet og den trappegang der den spredte seg før den beveget seg som en ”ildkule” tvers over korridoren på dekk 5 og ned trappeløpet på babord side. Det ene forsøket ble gjort med lufttilførsel tilsvarende den som fremskaffes av det mekaniske ventilasjonsanlegget under normal drift, og uten simulering av lukking av brann dører. Forsøket viste at en slik brann ville slukke av seg selv. I det andre forsøket simulerte man at alle de brann dører som var lukket under brannen, var lukket, noe som resulterte i øket lufttilførsel. Dette var tilstrekkelig til å overtenne både korridor og trappesjakt.

I mandatet til de sakkyndige⁹ under granskingen og politietterforskningen var det beskrevet at undersøkelsen skulle inkludere hendelsesforløpet frem til kapteinen gikk fra borde (7. april ca kl. 0320), jf. NOU 1991: 1B side 348: ”På dette tidspunkt ansees de fleste omkomne allerede å ha mistet livet. Undersøkelsen stopper derfor ved dette tidspunktet.”

I flere av de branntekniske uttalelsene som støttegruppen/stiftelsen har innhentet, legges det til grunn at det ble anstiftet flere branner *etter* det tidspunkt som undersøkelsen etter sitt mandat stoppet ved. Den brann eller oppblussing av brann som det er grunn til å feste særlig oppmerksomhet ved, er den såkalte hydraulikkbrannen på dekk 4 (Ybor/Caribbean deck) om ettermiddagen lørdag 7. april.

Trass i tidsbegrensningen i mandatet er brannen omtalt i NOU 1991: 1B side 393, hvor følgende opplyses:

”Brannen i korridoren på YBOR-dekk, styrbord side, forut for trappeløp Ds brer seg suksessivt innover i korridoren og inn på lugarene hvor alt brenner opp og himlingsplater og veggelementer raser sammen. Dette er en meget langvarig brann med langsom utvikling pga. luftmangel og mange fysiske barrierer (vegger og dører) som skal forseres. I løpet av brannen bryter hydraulikkoljerør i korridorene løs fra T-forbindelsen over himlingselementer midt i korridoren. Hydraulikkolje lekker ut og brenner.”

I rapporten er tidspunktet for hydraulikkoljebrannen tidfestet til 7. april kl. 1800. En skjematisk fremstilling av brannen finner en i NOU 1991: 1B side 93.

⁸ Omtalt som ”trappeløp 2SB” foran, i gjengivelsen fra NOU 1991: 1A side 112

⁹ Av rapporten fremgår at forfatterne, Ejnar Danö, Dantest, og Kjell Schmidt Pedersen, SINTEF NBL, var oppnevnt som brannteknisk sakkyndige for granskingsutvalget ”samtidig som SINTEF NBL er bedt om sakkyndig uttalelse i forhold til straffelovens § 148”, jf. NOU 1991: 1B side 339

Videre fremgår det (side 361) at hydraulikksystemet for bildekket ble undersøkt tre ganger om bord på Scandinavian Star (25. mai, 14. juni og 15. juni 1990) av en representant fra Dantest etter oppdrag fra Oslo politikammer.

Et bilde av korridoren med det aktuelle røret er tatt inn på side 410 i vedlegget til NOU 1991: 1 (bilde nr.9), med bl.a. følgende bildetekst: "Bildet viser en utbrent korridor og utbrente lugarer, samt bøyet hydraulikkoljerør som har glidd ut av T-forbindelsen."

8 De branntekniske uttalelsene

Ordensmessig minner en om at de branntekniske uttalelsene ikke bygger på nye undersøkelser av skipet – hvilket ikke er mulig – men på de opplysninger som tidligere er registrert i forbindelse med granskingen og politietterforskningen, samt forsøk om bord på et søsterskip av Scandinavian Star, og der det er oppgitt i rapporten at ventilasjonssystemet og hovedstrukturen er "tilnærmet identiske" på tidspunktet for brannen.

8.1 Forsøk på brannstiftelse og brann etter ankomst Lysekil

Fra *Sweco Systems AB*, Malmø, foreligger en rapport, betegnet som "forstudie", datert 29. april 2008, ved branningeniørene Pierre Palmberg og Henrik Georgsson. Her angis bl.a. *tre* forskjellige branner i tillegg til hydraulikkbrannen om ettermiddagen lørdag 7. april 1990 og det en kan betegne som hovedbrannen (dødsbrannen).

Det angis å ha vært forsøk på anstiftelse av brann ved trappehus i akterdelen både på styrbord og babord side av dekk 3, med ukjente tidspunkter for forsøkene. Ingen begrunnelse oppgis. Riksadvokaten bemerker at det ene av de angivelige forsøkene *kan* være det som er omtalt av de brannsakkyndige Danø og Pedersen – som undersøkte skipet – i NOU 1991: 1B side 360:

"Man har også sett muligheten for brannstart på trapperepoet mellom YBOR-dekk og C-dekk¹⁰ i trappeløp Db, da en spesiell utgroping i gulvteppet kunne antyde at her forelå et arnested. I og med at man ikke har kunnet påvise rester av anvendt materiale i utgropingen og varmeskader i dekket under, har man ikke behandlet dette videre som et arnested. Utgropingen i repoet kan skrive seg fra særlig slitasje på dette stedet før brannen."

Hvorvidt det på et tidspunkt, som kan ha vært forut for brannstiftelsen som utviklet seg til dødsbrannen, har vært andre selvstendige forsøk på å anstifte brann enn de som ble registrert av de sakkyndige som faktisk undersøkte skipet, er uten interesse for vurderingen av om det nå er grunnlag for gjenopptakelse av etterforskningen, idet det uansett verken kan avkreftes eller bekrefte det hendelsesforløp som tidligere er lagt til grunn. En vil likevel bemerke at den uforbeholdne konstatering av forsøk på branner kan bidra til at det reises spørsmål om kvaliteten i uttalelsene fra Sweco.

Videre angir *Sweco* i forstudien at det starter en brann i brannsonen 3 i forbindelse med at skipet ankommer (slepes inn) til Lysekil. Dette vil i tilfelle være om kvelden 7. april 1990 (loggført kl 2117, jf. NOU 1991: 1B side 688). I *gjenopptakelsesbegjæringen* angis at det var ca 5 timer etter ankomst til Lysekil at brannen oppsto. Det beskrives at brannen varte utover dagen og raserte restauranten, broen mv.

¹⁰ dekk 3

Fra *Swecos* rapport gjengis:

”Tillgänglig dokumentation avseende fartygets brandskador visar på att det är högst osannolikt att de dokumenterade skadorna i brandzon 3 skulle ha uppstått genom naturlig brandspridning från brandzon 2 (brand nr. 2 och 3). Det faktum att fartygets övre främre del användes som ledningsplats för räddningsinsatsen visar också tydligt att denna del av fartyget var opåverkad av branden innan fartyget anlände till kajen i Lysekil. Detta bekräftas ytterligare av det faktum att permanent brandgasventilation av de brandutsatta aktra och mellersta delarna av fartyget hade etablerats redan omkring kl. 11.30.”

I begjæringen fra stiftelsen ”Etterforskning av mordbrannen på Scandinavian Star” fremheves at maskinsjefen, en maskinist og en elektriker fra Scandinavian Star forlot skipet først i morgentimene søndag 8. april.

I den sakkyndige rapporten¹¹ heter det blant annet:

”Brannen eller brannene på ”Scandinavian Star” raste i flere dager. I løpet av denne tiden var det en stor aktivitet ombord på flere hold som påvirket de fysiske skadeforløp. Å trenge til bunns i dette hendelsesforløp, med alle de enkeltaktiviteter dette innebærer må ansees å være en meget stor oppgave og ligger utenfor området for denne undersøkelse.”

Sweco anbefaler en ”utredning” av i hvilken utstrekning brannen kan ha oppstått gjennom naturlig brannspredning, alternativt vise at denne brannen var anstiftet. Som det fremgår av sitatet ovenfor ville det allerede for 21 år siden for de branntekniske eksperter vært ”en meget stor oppgave.” Den gang fantes et åsted å undersøke og vitner med et ferskt hukommelsesbilde. At det uten konkret forankring fremsettes en *påstand* om at brannen sannsynligvis skyldtes en ny brannstiftelse kan ikke i seg selv være grunnlag for iverksettelse av etterforskning. Det vil også være grenser for hva som vil være mulig å klarlegge i ettertid.

En nevner at en også har fått oversendt en ”brandutredning” fra *Pantektor AB*, datert 25. august 2006. Også denne er forfattet av Palmberg og Georgsson. Ved gjennomlesning viser den seg å være forløperen til *Sweco*-rapporten, og avviker ikke nevneverdig i innhold fra denne. Det har følgelig liten hensikt å gjengi og kommentere uttalelsen fra *Pantektor*.

Riksadvokaten ser ikke grunn til nærmere omtale av de angivelige påvisninger av de to forsøk på brannstiftelser og brannen etter at *Scandinavian Star* var ankommet Lysekil. Reelt sett fremstår slutningene vel så mye som spekulasjoner som forankret i faktiske forhold.

8.2 Dødsbrannen

I det følgende konsentrerer en seg om de nye branntekniske uttalelser som gjelder brannstiftelsen på bildekket som raskt utviklet seg til en dødsbrann, og til den såkalte hydraulikkbrannen.

Skansen Consult AS, Bergen, ved Håkon Winterseth, har på oppdrag formentlig fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen *Scandinavian Star* utarbeidet et notat av 27. september 2010 blant annet om ventilasjonsforholdene i den første delen av brannen.

I rapporten gis følgende redegjørelse for forsøk med å styre luftstrømmer om bord i *MS Jupiter*, som opplyses å være et søsterskip til *Scandinavian Star*:

”... Vi var med på ett eksperiment om bord i søsterskipet til *Scandinavian Star*. Dette er dokumentert bla. i eget program i Brennpunkt som er vist på NRK. Dette eksperimentet viste med tydelighet hvordan luftflyten ved kjøring av vifter på bildekket kunne manipuleres slik at den skapte voldsomt rask luftforflytning i korridorene samt opp og ned trappesjaktene ombord i skipet.

¹¹ NOU 1991: 1B side 348

Det ble påvist at man med relativt enkle grep kan manipulere luftstrømmene inne i skipet ved bruk av bildekkventilasjonen slik at den røykspredning som er beskrevet av flere vitner ombord kunne gjenskapes.

Luftstrømmene som ble skapt i dette eksperimentet var så kraftige at voksne mennesker som passerte dører måtte støtte seg for ikke å falle. Denne type luftstrømmer kan forklare den raske røykfyllingen med påfølgende røykevakueringen av deler av skipet som enkelte vitner forteller om i forbindelse med brann nr. 2.”

Til stede ved forsøket var blant andre *Kjell Schmidt Pedersen* og *Øystein Jæger Meland*, som også har avgitt branntekniske uttalelser i saken.

Konklusjonen i rapporten er som følger:

”Det forsøket som ble gjennomført sannsynliggjør at man ved bruk av ventilasjonen på bildekket kan skape den situasjonen som er beskrevet av vitner.

- Kjøring av denne ventilasjonen krever tilgang til områder som ikke er åpne for publikum.
- Åpning av nødvendige dører samsvarer med bla. funn av bjelke ved dør mellom trapperom og bildekk.
- Luker for inntak av luft fra viftene foran på skipet er påviselig lukket (se illustrasjon 5), disse skal normalt være åpne for normalventilasjon av bildekket – disse benyttes også ved kjøring av ventilasjon på bildekket for å gi friluft. Når disse er lukket er tilluften for ventilasjonen stengt og ved kjøringen av ventilasjonen vil det da skapes ett stort undertrykk på bildekket.
- Skade på bil som stod ved døråpning fra trapperom til bildekk viser tydelig ett knivskarpt skille på område som er brannpåvirket og som er upåvirket (Illustrasjon nr. 4), dette indikerer stor, varm og rask luftstrøm.

Basert på de påviste skadene og det eksperimentet som er utført synes det sannsynliggjort at kjøring av viftene på bildekket er årsaken til den relativt raske røyk- og brannspredningen ombord på *Scandinavian Star*. Dette gjelder hovedsakelig brann nummer 2.¹² Kjøring av disse viftene på den måten som er illustrert kan etter vår oppfatning kunne forklare de påviste skadene og den røyk- og brannspredning som er beskrevet av vitner på en naturlig måte.”

I en uttalelse av 4. april 2011 sendt både til Støttegruppen etter *Scandinavian Star* og stiftelsen Etterforskning av mordbrannen *Scandinavian Star* understreker *Skansen Consult AS* at ”disse bildekksviftene er den eneste tekniske innretningen om bord i skipet som har kapasitet nok til å kunne produsere sterke nok luftstrømmer til å kunne trekke de varme gassene nedover, mot naturkrefte, med den farten og det momentet som beskrives av vitner.” Her gjentas også anførsler om at bildekkventilasjonen var bevisst manipulert for å sikre omfattende spredning av brannen.

Også *Sweco* (jf. foran) uttaler seg om dødsbrannen. I uttalelsen derfra legges det til grunn en beskrivelse basert på ”vittnesuppgifter” om at:

”..ventilationsanläggningarna i normal drift då brand nr. 2¹³ startar. Efter 10-15 minuter forceras ventilationen genom att frånluftsfläktarna på bildäck (däck 3/C-däck) styrs till maximalt flöde vilket medförde att brandgaserna styrdes mot strategiskt öppna branddörrar.”

Videre trekkes det følgende slutninger:

”I och med att ett antal branddörrar, se Figur 6, står öppna¹⁴ samt att fartygets ventilationssystem är i normal drift och sedan styrs så att samtliga fläktar för bildäck evakuerar luft skapas närmast ideala

¹² dvs. brannstiftelsen som utviklet seg til dødsbrannen

¹³ Jf. fotnote 12

förutsättningar för mycket snabb brandspridning. Dette driftsfall avseende ventilasjonssystemet är också det enda scenario som medger at brandgaser suges ned genom Db¹⁵ (2BB) helt motsatt den naturlige strömningens riktning.

Att skapa dessa ideala förutsättningar for snabb brandspridning kräver god kunskap avseende brandförlopp och mycket goda kunskaper avseende fartyet, dess tekniska system och styringsanordningarnas placering ombord samt styrningen av dessa system. Dessutom måste vederbörande ha tillgång till ett antal låsta utrymmen for manövreringen av dessa styrsystem.”

Verken *Skansen Consult* eller *Sweco* kommenterer at SINTEF gjennomførte et fullskalaforsøk i 1990 hvor man simulerte et brannforløp uten forsering av ventilasjonsanlegget på bildekket, og hvor lufttilførselen viste seg tilstrekkelig til hurtig å overtenne både korridor og trappesjakt, jf. foran under punkt 7.

Ordensmessig nevnes at den raske brannutviklingen og vitners beskrivelse av en ”ildkule” som for gjennom tverrkorridoren på dekk 5 var kjent under granskningen og politietterforskningen, se eksempelvis kort omtale i NOU 1991: 1A side 112.

Riksadvokaten har også fått oversendt uttalelser og anbefalinger fra *Kjell Schmidt Pedersen* og *Øystein Jæger Meland*. Uttalelsene er gitt i to tilnærmet likelydende brev av 5. mai 2008 og 21. januar 2011. Pedersen var, som nevnt, oppnevnt som sakkyndig under undersøkelsen av brannen om bord i *Scandinavian Star* i 1990. Det opplyses at også Meland ”hadde sentrale roller vedrørende de branntekniske undersøkelsene, som fant sted etter brannen, både for Oslo Politikammer og den Skandinaviske undersøkelseskommissjonen.” Meland står som medforfatter til to sakkyndige notater inntatt som vedlegg til NOU 1991: 1. Begge har sluttet ved SINTEF og ”ønsker derfor å uttale seg som privatpersoner i denne sammenheng.”

I brevet av 21. januar 2011 uttrykker *Pedersen/Meland* at de ”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.”

Fra deres uttalelse gjengis videre:

”Brannen spredte seg raskt opp gjennom styrbord trappeløp, over Gulfdekket og ned gjennom trappeløpet på babord side, ut av skyveport nr. 9¹⁶ 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 seksjonsknappene, plassert på brua, etter hvert som han får signal fra trykknappene 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 trykknappene 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

¹⁴ I Swecos rapport angis at en branndør på styrbord side, nr. 5, på dekk 3 - dekket der brannen startet i et korridorområde mellom bildekket og et trappeløp på styrbord side – sto åpen 10-15 cm ”enligt vittnesoppgifter”. Av granskingsrapporten synes å fremgå at dette var den første vurdering, (NOU 1991: 1B side 424), men at de brannsakkyndige etter en nærmere vurdering, begrunnet i skadebildet og opplysninger gitt i avhør, konkluderte med at det ser ut til at døren har vært lukket i den tidlige fasen av brannen, men er blitt sperret/blokkert høyst 20 cm åpen i en senere fase (NOU 1991: 1B side 358, jf. side 416). Dørenes stilling er iflg granskingsutvalgets sakkyndige ”meget viktig mht de trekkforhold som rådde om bord på skipet i brannens første fase.”

¹⁵ trappeløp, jf. foran

¹⁶ bildekket

ved forskjellige tilfeldige lukninger av branndørene. En slik følsomhetsanalyse 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 angjeldende 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.”

Det opplyses at prosjektmaterialet som kan danne grunnlag for en analyse som nevnt fremdeles finnes hos SINTEF.

Under sakens behandling her ved embetet har en valgt å kontakte *Pedersen* og *Meland* per telefon og e-post for utdyping av anbefalingene de har gitt. Det ble presisert at de anbefalte en vitnegjennomgang og en analyse, jf. annet avsnitt i sitatet ovenfor, og en følsomhetsanalyse for muligheten av at lufthastigheten kunne øke tilstrekkelig ved forskjellige slags lukninger og totalt antall av branndørene til å gi brannspredning fra korridor og opp trappeløp.

En har fått forståelsen av at dersom en systematisk registrerer det som forefinnes av relevante opplysninger i vitneavhør og skadestedsbeskrivelser, vil en etter *Pedersens* og *Melands* oppfatning ha grunnlag for å kunne trekke slutninger om hvilke brannmeldere som faktisk ble trykket inn, eller der det mangler opplysninger om dette, om forholdene i de forskjellige seksjoner var slik at det var naturlig å trykke på knappene. Dette vil i tilfelle gi muligheter som en ikke hadde i 1990 til å simulere ulike lufthastigheter i trappeløp/korridorer, og en vil således kunne etterprøve hvilket eller hvilke ulike alternative dørlukkingsalternativ(er) som gir tilstrekkelig lufthastighet for en brannutvikling som lagt til grunn i granskingsrapporten. En såkalt følsomhetsanalyse vil kunne gi svar på hvor følsom konklusjonen er for endringer i inngangsparametrene, dvs. for ulike kombinasjoner av lukkede branndører og også hvor mange dører som må være lukket for å oppnå tilstrekkelig lufthastighet.

En undersøkelse vil i tilfelle bestå i gjennomgang og systematisering av tidligere nedtegnede opplysninger, og bruk av disse i et datasimuleringsprogram.

I e-post til Riksadvokatembetet 10. oktober 2011 opplyser *Pedersen* og *Meland* følgende:

”Datasimuleringsprogrammer for dette formål eksisterer. En følsomhetsanalyse behøver ikke å baseres på analyse av omfattende mengder data, men på utvalgte simuleringer av forskjellige dørlukkingsalternativer og effekten av forsterket bildekkventilasjon. Alternativet med forsert ventilasjon er tatt med for å sammenligne effekten. Hvis flere slike scenarier resulterer i spredning opp trappeløpet tilsier dette en sannsynlighet for ”naturlig spredning”. En viktig opplysning er det minste antall lukkede dører som gir spredning.”

8.3 Hydraulikkbrannen

Denne brannen eller oppblussingen av brannen er omtalt i samtlige av de branntekniske uttalelsene som en har fått oversendt.

I gjenopptagelsesbegjæringen fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star heter det:

”Brannmannskapene møtte en voldsom brann ca kl 1500 på dekk 4, Ybor deck, i korridoren på styrbord side ved lugar 307. Denne korridoren var helt utbrent 10-12 timer tidligere, men det oppstod her en voldsom brann i olje som hadde lekket/sprutet ut fra et brudd/utglidning av et hydraulikkør, og hvor utplasserte sengebunner oa ga næring til brannen.”

I de branntekniske uttalelser fra *Sweco* og *Skansen Consult* konkluderes det med at oljelekkasjen fra hydraulikkørret skyldes at noen har brukt makt for å bøye røret, eventuelt også brukt redskap for å løsne det fra den opprinnelige koplingen. Det anføres også at røret må ha blitt satt under trykk fra et avlåst rom om bord. Uttalelsene er delvis gjengitt nedenfor.

Som en kommer tilbake til, uttrykkes det mistanke mot navngitte medlemmer av mannskapet på *Scandinavian Star* for å stå bak hydraulikkbrannen som en selvstendig brannstiftelse mens brannslukningsarbeid foregikk om bord. Om bord på det aktuelle tidspunkt var følgende mannskap fra *Scandinavian Star*: kapteinen, maskinsjefen, en elektriker, en maskinist og to portugisere. De to sistnevnte oppgir Støttegruppen etter *Scandinavian Star* at er utenfor gruppens "søkelys".¹⁷

Det dreier seg om et hydraulikkør som var sterkt bøyet og løsnet fra den opprinnelige koplingen med påfølgende lekkasje av hydraulikkolje. Hydraulikkørret er et av flere rør i taket i en korridor, og er et høytrykksrør som benyttes i det hydrauliske systemet. Det er opplyst at det må ha fungert om morgenen lørdag 7. april 1990 fordi det da ble brukt til å senke akterrampen på *Scandinavian Star* for å ta inn brannmateriell.

I uttalelsen fra *Skansen Consult* påpekes at når båten er under seiling vil røret normalt være trykkløst, at det ikke er observert nedfall som kan ha påvirket røret slik at det har blitt deformert og at det er flere tilsvarende rør i umiddelbar nærhet (noen centimeters avstand) som er helt uten deformasjon og fremstår som totalt uberørt. Skulle røret ha blitt deformert pga. varmen, må temperaturen ha oversteget 1200 grader og nærmet seg smeltetemperaturen for stål på 1500 grader. Da burde også det omkringliggende stålet – tynnplatestålet i vegger og tak av korridoren, som tåler betydelig mindre varmpåvirkning, vært vesentlig deformert eller skadet, hvilket det ikke er. Rørene har vært beskyttet av asbestplater, "disse er knust og ligger på gulvet under rørene." Det opplyses at 2 stk. låsemutre er løsnet; "dette er solide låsemutre som man kun løsner med riktig verktøy". Konklusjonen til *Skansen Consult* er at låsemutrene ikke kan være løsnet som en følge av varme fra brannen (hadde de blitt påvirket av brannen ville de i stedet ha smeltet fast) og at det synes åpenbart:

"at låsemutrene har blitt løsnet manuelt med verktøy. For å produsere den påviste deformasjonen på røret med de beskrevne forholdene må røret ha blitt mekanisk påvirket, f.eks. med ett spekk eller tilsvarende grovt utstyr"

Videre sies det:

"Påstanden om at varme fra brannen skal ha medført de påviste skadene synes å stride mot både fysiske og tekniske naturlover. Vår klare vurdering av denne påstanden er at det er helt usannsynlig at varme fra brannen har forårsaket denne deformasjonen."

Det uttales også at eventuell varmpåvirkning av røret pga. hydraulikkoljebrannen kommer etter at oljen rant ut som følge av deformasjonen, og som således må ha kommet før brannen.

Fra *Swecos* uttalelse gjengis:

"Branden oppkom och understöddes sannolikt genom att hydraulolja sprutade ut ur hydrauliksystemet under tryck och antändes ... Detta hydrauliksystem skal ej vara i drift under gång da det endast försörjer fordonshissen på bildäck. Manövrering av aktuell hydraulpump kan endast ske med hjälp av de manöveranordningar som finns placerade i ett separat och låst utrymme på bildäck ...

... Hydraulrörets aktuella utseende visar således på att det sannolikt är utböjt så som bilden visar på grund av mekanisk åverkan utförd av människohand och att brand nr. 3 således sannolikt var anlagd. Brand nr. 3 resulterade i omfattande skador på fartyget i brandzon 2."

¹⁷ I anmodning om ny granskning og/eller etterforskning, datert 7. november 2010, som er et vedlegg til den nå aktuelle anmodningen av 31. mai 2011

At skaden på røret skyldes påvirkning ”utford av människohånd” og ikke varmepåvirkning begrunnes i rørets utseende – skulle skaden skyldes varme, ville røret vært bøyet i en lengre strekning og i en myk bue, noe det ikke er. Det vises også til at takplatene som skjulte rørkonstruksjonene var ”sønderbruten och hänger ned.”

En har merket seg at angivelsen av at de aktuelle ”manöveranordningar” var plassert i et ”låst utrymme” trolig er hentet fra en beskrivelse fra den svenske branninnsatslederen, Ingvar Brynfors, men også at stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star i sin begjæring om gjenåpning av 12. april 2011 (side 7) angir at det aktuelle rommet normalt skal være avlåst, ”men stod ulåst i det aktuelle tidsrommet”. Sistnevnte synes sannsynlig, i hvert fall må noen ha hatt tilgang til rommet om morgenen lørdag 7. april da skipets akterrampe – som nevnt – ble senket ved hjelp av hydraulikksystemet.

Uttalelsen fra *Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland* gjengis i sin helhet:

”Brannmester Ingvar Brynfors, Vestra Frölunda, rapporterer at brannmannskapene møtte en intens brann i tidsrommet kl. 14:00-15:00 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 røret var bøyet som resultat av varmepåkjønning. Vi begrenset oss til vårt mandat og undersøkte ikke dette branntilfellet videre.

I ettertid har vi stilt oss spørsmålet: Er det mulig at hydraulikkolje har lekket ut i store mengder, blitt antent og brent på et tidspunkt så mange timer etter dødsbrannen? Hydraulikksystemet er konstruert på en slik måte at man må sette i gang pumpene fra et rom tilsluttet bildekket, samt holde en ventilknapp inne for at olje skal strømme i røret. Det er naturlig å spørre om noen utilsiktet har satt i gang pumpene og trykket på ventilknappen og om forholdene var slik i den angjeldende seksjonen at oljen ville antenne og brenne. I ettertid er det gjennomført beregninger som gir grunnlag for å fastslå at selve utglidingen i rørflyten kan skyldes ekstern varmepåkjønning av den størrelsesorden en lokal brann kan representere. Dog er det fortsatt et ubesvart spørsmål om olje tilført gjennom den åpne rørstussen kan ha deltatt/vært årsak til den kraftige brannutviklingen i tiden 14:00-15:00. Bilder tatt etter brannen viser olje på de åpne rørstussene, som nødvendigvis må ha kommet dit etter en eventuell brann. Brannmester Ingvar Brynfors rapporterer at hydraulikksystemet var intakt i tidsrommet kl. 08:30 – 09:00 da akterrampen ble åpnet og at det ble bunkret 400 liter hydraulikkolje i Lysekil. Hydraulikksystemet var med andre ord intakt etter dødsbrannen og hydraulikkolje kan ha deltatt i en intens brann på Ybordekk etter å ha lekket ut.”

Sitatet ovenfor er fra *Pedersens/Melands* brev av 21. januar 2011. Deres uttalelse av 5. mai 2008 er identisk, dog med den forskjell at det i første setning i første avsnitt heter at Brynfors rapporterte at brannmannskapene møtte en intens brann fra kl. 07:00-08:00 og utover dagen. Videre er de tre siste setningene i annet avsnitt nye i brevet av 21. januar 2011. Uttalelsen av mai 2008 sluttet med fjerde siste setning, som da sluttet med ”... den kraftige brannutviklingen.” Med tilføyelsen: ”I tidsrommet 07:00-08.00.”

Under anbefalinger heter det at det anbefales en utførelse av ”de ovenfor nevnte tekniske analyser og beregninger vedrørende hydraulikkoljebrennen på Ybordekk (og brannhastigheten ned gjennom trappeløpet osv., se ovenfor), ”i tillegg til eventuelle taktiske undersøkelser for å kunne fastlegge om den tidligere mistenkte personen kan utelukkes eller utelukkes som eneste gjerningsmann.” I e-post av 19. oktober 2011 til Riksadvokatembetet gir Pedersen og Meland, naturlig nok, uttrykk for at utfallet av en analyse/beregninger ikke kan forutsies, men at en ”med dagens hjelpemidler kan få et svar med en tilfredsstillende grad av sikkerhet.”

I kontakten en har hatt med Pedersen og Meland, jf. foran, ble det fremhevet at de sakkyndige i 1990 ikke var klar over tidspunktet for brannen (som i granskingsrapporten er angitt til kl. 18), og heller ikke at akterrampen på Scandinavian Star ble senket lørdag morgen for å ta inn brannmateriell. Sistnevnte innebærer at lekkasjen må ha skjedd etter dette tidspunkt. Formålet med de anbefalte analyser og beregninger vil, slik riksadvokaten oppfatter det, være å fastslå om det fantes, eller ikke fantes, noen "hendelseskjeder" som sannsynliggjør en sammenheng mellom hovedbrannen og brannen på Ybordekket.

9 Annet

I gjenopptakelsesbegjæringen fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, jf. også tidligere begjæring fra Støttegruppen etter Scandinavian Star, påberopes uttalelser fra branninnsatsleder Ingvar Brynfors som etter det opplyste ledet slukningsarbeidet frem til skipet ble lagt til kai i Lysekil om kvelden 7. april, om at ett mannskap fra Scandinavian Star, den navngitte elektrikerens, skal ha vanskeliggjort brannmannskapenes arbeid ved flere ganger å sparke bort trekiler som var satt opp for å holde brannrør åpne for å sikre uhindret passasje for brannslanger. Videre at maskinsjefen feilinformerte brannmannskapene om at det var fare for kantring, og at han, da det var spørsmål om å rette opp skipets slagside, feilaktig opplyste at vanntilførselen til brannpumpene måtte stenges for at lensepumpene kunne kjøre. Dette medførte at slukningsarbeidet måtte avbrytes flere ganger med den følge at brannen blusset opp igjen. Skipet hadde imidlertid pumpekapasitet nok til både brannslukning og lensing, ifølge Brynfors.

Til hydraulikkbrannen nevner en også at det som bilag til den danske riksadvokatens oversendelse av 9. desember 2010 foreligger en to siders redegjørelse fra Brynfors – i tillegg til annet skriftlig materiale fra ham – hvor han beskriver at "hydraulsystem" (formentlig hydraulikkåret) som er "brutits loss ur en förlängningskoppling, med följd att en ca. 10 cm. lång bit fattades mellan de lösa ändarna, pluss biten som skall överlappa i skarven, det saknas även en kompletterande skarvmutter i den lösa ändan." Videre angir Brynfors at "pumpsystemets manöverknapp, placerat i ett låst utrymme, var aktiverat i ON-läge, något som innebar att ca 400 l- olja strömmade ut..."

Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star ved Arne Steen ringte Riksadvokatembetet fredag 13. januar 2012 for å høre om fremdriften i behandlingen av begjæringen om gjenopptakelse av etterforskningen. I samtalens løp opplyste Steen at de satt på opplysninger om at flere av mannskapene stiftelsen mistenkte for brannstiftelsen skulle ha vært om bord på andre skip som har vært utsatt for påstiftede branner. En fant det riktig å be stiftelsen sende inn dokumentasjon for dette. Etter telefonisk kontakt med Terje Bergsvåg, som også representerer stiftelsen, mottok embetet mandag 16. januar en e-post der det angis at den foran omtalte elektrikerens skal ha vært om bord som mannskap på Scandinavian Sea, som "kom i brann" 9. mars 1984, Scandinavian Sun, som "ble totalskadd i brann" 20. august 1984, samt Scandinavian Star, som "kom i brann, utenfor Conzumel i Mexico, 15/3-1988 hvor alt som var under bildekket ble totalskadet". Vedlagt mailen var fotokopier, etter det opplyste, av mannskapslister for Scandinavian Sun og Scandinavian Star (relatert til brannen 15. mars 1988), med elektrikerens navn. Det fremgår av mailen at stiftelsen er kjent med at vedkommende under politietterforskningen har opplyst at han tidligere har vært med på et skip som har kommet i brann. Bergsvåg opplyste, slik en oppfattet ham i telefonsamtalen, at stiftelsen hadde hatt informasjon om ovennevnte i ca to år. Det mottatte materialet kan vanskelig oppfattes som dokumentasjon for at omtalte branner er påsatt.

10 Vilkår for å sette i verk etterforskning

Etter straffeprosessloven § 224 foretas etterforskning "når det som følge av anmeldelse eller andre omstendigheter er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold ...".¹⁸

Bestemmelsen åpner for en skjønsmessig vurdering av om etterforskning bør foretas. Den gjelder i prinsippet også for gjenopptagelse av etterforskning. Riksadvokaten har i rundskriv nr. 3 1999

¹⁸ I og med at brannen på Scandinavian Star utvilsomt var påsatt er det ikke grunn til å drøfte etterforskningsadgangen som følger av bestemmelsens siste ledd ved brann og andre ulykker selv om det ikke er grunn til mistanke om straffbart forhold.

presisert etterforskningsbegrepet og angitt generelle, overordnede vilkår for iverksettelse av etterforskning.

Straffeprosessloven § 226 første ledd danner det naturlige utgangspunkt for enhver etterforskning:

”Formålet med etterforskningen er å skaffe til veie de nødvendige opplysninger for å avgjøre spørsmålet om tiltale” og ”å tjene som forberedelse for rettens behandling av spørsmålet om straffeskyld...”

Undersøkelser av årsaksforhold, eller sannsynligheter for årsaksforhold, og som ikke tjener til å avgjøre spørsmålet om tiltale eller forberedelse av sakens behandling ved retten, faller således i utgangspunktet utenfor etterforskningens formål.

I den sak som her er til behandling er det i tillegg til anmodninger om taktisk etterforskning i form av politiavhør, bedt om innhenting av branntekniske vurderinger. En tilføyer mer ordensmessig at også bruk av sakkyndige etter oppdrag fra påtalemyndigheten vil være etterforskning i straffeprosesslovens forstand.

I rundskriv nr. 3 1999 har riksadvokaten angitt momenter som bør inngå i den skjønnsmessige vurderingen av om det bør settes i verk etterforskning. Stikkordsmessig kan de angis som *sannsynlighet*, *proporsjonalitet* (forholdsmessighet) og *saklighet*. Både sannsynlighets- og proporsjonalitetskriteriene er det i denne sak grunn til å omtale noe nærmere.

I *sannsynlighetsvurderingen* inngår en bedømmelse av graden av mulighet/sannsynlighet for at det foreligger et straffbart forhold. Det presiseres at en med vurdering av sannsynlighet *ikke* stiller krav til sannsynlighetsovervekt, jf. lovens formulering ”rimelig grunn”.

Overført til den foreliggende sak innebærer det en vurdering av sannsynligheten for holdbarheten av anførselene mot maskinsjefen, elektrikerens og/eller maskinisten, eventuelt andre blant mannskapet. I denne vurderingen vil, som ett av flere momenter, også måtte sees noe hen til sannsynligheten for at skipets eier- eller forsikringsforhold kan ha vært et motiv for brannstiftelse. Det kan være grunn til å se nærmere på hva som ligger i anførselene fra stiftelsen og støttegruppen: Lagt synspunktene fra disse til grunn, skal en eller flere fra mannskapet om bord i Scandinavian Star, etter forhåndsplanlegging ha anstiftet dødsbrannen på dekk 3 (og formentlig også ha stått bak branntilløpet i korridoren på dekk 4). Den eller de vedkommende, eller andre medskyldige, skal så ha benyttet anledningen etter at de andre overlevende var evakuert, til uten å bli observert å bevege seg til en korridor på styrbord side på dekk 4. Der skal vedkommende ved hjelp av et spett eller lignende, og annet verktøy, ubemerket ha sabotert et hydraulikkoljerør, samlet sammen brennbart materiale og startet hydraulikksystemet fra et rom tilsluttet bildekket, slik at det oppsto en oljelekkasje. Rekkfølgen på disse forutsatte gjerningene kan tenkes annerledes uten at det har betydning for sannsynlighetsvurderingen. Deretter skal noen fra mannskapet usett ha anstiftet ild i korridoren. Anførselene fra støttegruppen og stiftelsen peker særlig på maskinsjefen og en elektriker, som på morgensiden var kommet om bord igjen for å bistå med redningsarbeidet, og en maskinist som mulige utøvere. Innenfor den tidsramme som er aktuell var det brannmannskaper, herunder røykdykkere, om bord som både foretok søk etter overlevende og drev brannslukking. I en rapport fra Göteborg Brannvesen ved branninnsatsleder Ingvar Brynfors, jf. bilag 14 til stiftelsens begjæring om gjenopptakelse av 1. oktober 2010 (til den danske riksadvokaten), tegnes et bilde av situasjonen. Her angis det at brannen, som på et tidspunkt ble bedømt å være under ”ganska god kontroll, medan slagsidan ökar uppenbart” eller ”ganska dämpad”, igjen får ”full styrka” flere ganger etter at vanntilførselen ble brutt¹⁹, noe som gjentok seg flere ganger, og det oppgis at ”branden är nu kraftigast nere i fartyget, våldsamt hetta i område B. Gulf däck”²⁰. Brannen karakteriseres som

¹⁹ Jf. avsnitt 9 foran

²⁰ Dekk 5

”mycket kraftig” både kl. 0930 og kl. 1130, og det er nedtegnet at en branngruppe ”gör en första innsats på Sunset däck²¹ och släcker, därefter en samlad attack mot branden på Gulfdäck (B). Ca. kl. 12.30-1300.”

Det ligger således til grunn for anførselene at vedkommende trolig må ha beveget seg rundt i skipet og gjennomført skadeverk og ytterligere brannstiftelse mens branner raste og brannmannskaper var engasjert i slukking. Så vidt en forstår, må motivet i tilfelle være å forsøke å sende skipet til bunns eller sørge for total utbrenning, selv om forsikringstilfellet alt har inntruffet. I den forbindelse tilføyes at det presumeres i begjæringene at brannstiftelsene i tilfelle ikke har skjedd som utslag av irrasjonelt tankesett eller lignende, jf. det påberopte motiv i tilknytning til skipets eier- eller forsikringsforhold.

I *proporsjonalitetsvurderingen* vil blant annet inngå en vurdering av om etterforskningen vil være inngripende for den som rammes, for eksempel sterkt stigmatiserende. Overført til den foreliggende sak er det ikke tvilsomt at både stiftelsen og støttegruppen har identifisert et fåtall personer blant mannskapet på Scandinavian Star som de mistenker å være skyldige i brannstiftelsen. En har registrert at begjæringene/anmodningene om ny etterforskning er offentliggjort på internett. En beslutning om ny etterforskning vil utvilsomt gi grobunn for en oppfatning av at det i det minste kan være ”noe i” de meget alvorlige anklager som rettes mot dem. Riksadvokaten har ikke foretatt noen undersøkelser om de aktuelle mannskaper fortsatt er i live og hvor de i tilfelle oppholder seg, men effekten av en beslutning om ny etterforskning vil åpenbart være stigmatiserende for dem det gjelder eller deres pårørende.

Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star peker avslutningsvis i sin begjæring på følgende:

”Ved den påtalemessige avgjørelsen må det også være et tungtveiende moment at videre etterforskning vil kunne vise at grunnlaget for å utpeke ... som sannsynlig brannstifter, bortfaller. Vi viser til det materiale som vi nå fremlegger og forventer at rettsstaten Norge følger opp dette med ny etterforskning.”

Ved henleggelsen i 1991 uttalte riksadvokaten:

”Etterforskningen har avdekket at det bare er en person som kan mistenkes for ildspåsettelsen, nemlig dansk statsborger omkom i brannen, og det er ikke mulig å komme videre i etterforskningen mot ham.”

Uttalelsen er offentlig kjent.

Skulle det være slik at nye opplysninger fjerner den tidligere mistanken mot den danske statsborgeren, anser en det som en klar påtaleetisk plikt å gjøre offentlig oppmerksom på dette selv om påtalemyndigheten i 1991 ikke fastslo med sikkerhet at vedkommende var brannstifter. Og videre, skulle det være slik at en vurderer det som sannsynlig at en ny etterforskning ville komme til et slikt resultat, er det tungtveiende ved vurderingen av om saken bør gjenopptas. En må vektlegge forbrytelsens særlige alvor, nemlig en mordbrann der 158 liv gikk tapt, og at strafferettslig foreldelse ikke er inntrådt.

11. Gjennomgang og vurderinger av påberopte mistenkelige omstendigheter ved opptreden til mannskap fra Scandinavian Star mv

I flere av de branntekniske uttalelsene og i begjæringene/anmodningene fra stiftelsen eller støttegruppen er det oppgitt ulike mistenkelige omstendigheter hvor mistanke uttalt eller uuttalt

²¹ Dekk 7

rettes mot deler av mannskapet fra Scandinavian Star. I det følgende oppsummerer en og vurderer disse opplysningene.

Ventilasjonsanlegget på bildekket

I utvalgets rapport om Scandinavian Star-ulykken (NOU 1991:1) er det lagt til grunn at ventilasjonsanlegget for bildekket var i normal drift til det ble slått av, muligens ca kl. 0230-0235. Som nevnt under punkt 7 kunne det mekaniske ventilasjonsanlegget for bildekket styres fra tre steder: fra kommandobro, fra bildekket og fra kontrollrommet maskin.

I uttalelsen fra *Sweco* legges det til grunn, basert på ”vitnesuppgifter” at ventilasjonsanlegget er i normal drift når brannen starter, men at ”etter 10-15 minutter forceras ventilationen genom att frånluftsfläkterna på bildäck (däck 3/C-däck) styrs till maximalt flöde vilket medförde att brandgaserna styrdes mot strategisk öppna branddörrar.” Uttalelsen (og forsøket) fra *Skansen Consult* forutsetter at ”bildekksviftene” ble slått på et stykke ut i brannforløpet.

Opplysningene om at ventilasjonsanlegget på bildekket ble slått på eller ”forsert” under brannen fremkommer ikke i vitneforklaringer eller tekniske undersøkelser under politietterforskningen eller granskingen av brannen på Scandinavian Star. De synes å stamme fra den tidligere nevnte svenske branninnsatslederen, Ingvar Brynfors, som en tolking av vitneopplysninger i saken (Brynfors var av naturlige grunner ikke selv om bord på dette tidlige tidspunkt og har følgelig ikke gjort egne observasjoner). En viser til gjenopptakelsesbegjæringen av 1. oktober 2010 fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star til den danske riksadvokaten, bilag 13, side 77, der Brynfors bl.a. skriver:

”..Värmen fick rökgaserna att stiga uppåt i trapphuset, och sprida sig till olika utrymmen, bland annat till tvärkorridoren på Gulf däck, där den observerades av några vittnen. Röken spreds med ”normal” hastighet, och tog heller inte någon riktad väg. Fläktsystemet var i detta tillfälle aktiverat på normalt sätt. Hade fläktsystemet varit annorlunda, maxat enl. pkt.2, hade ovan nämnda vittnen med största säkerhet observerat detta.

2. Efter ett antal minuter aktiverades fläktsystemet, frånluftsfläktarna på bildäck, till maximal hastighet, vilket gjorde att luftströmmen styrdes mot strategiskt öppna branddörrar, bland annat mot en delvis öppen branddör på babords sida, på C-däck, mot bildäcket. Ett vitne som befann sig på flykt genom den korridor som band samman styrbord och babord sida, har uppgivit att en eldboll med otrolig hastighet drog genom korridoren, och nedför trappan mot bildäck. Eldbollen var en produkt av de oförbrända gaserna och värmen, som bildats av branden på C-däcket, och som genom fläktarnas tillskott av friskt syre blandades till en antändbar gas, och således antändas.”

Den raske brannutviklingen og vitnebeskrivelsen om ”ildkulen” gjennom korridoren var kjent under etterforskningen og undersøkelsen, og er tidligere vurdert av de sakkyndige, se foran under punkt 7.

Forsøk på å sabotere brannslukkingen

Anførsler om at elektrikerer og maskinsjefen, etter å ha kommet tilbake til Scandinavian Star, forsøkte å sabotere brannslukkingen anvendes for å underbygge stiftelsens og støtteforeningens mistanke om at mannskap fra Scandinavian Star forårsaket dødsbrannen og endog kan ha anstiftet nye branner om bord i det brennende skipet et halvt døgn senere (og etterpå), bl.a. å ha skadet et hydraulikkoljerør, sørget for å sette røret under trykk slik at lekkasjen utviklet seg og eventuelt på annen måte å ha sørget for at hydraulikkoljebrannen oppsto.

Kilden til opplysningen er igjen den svenske branninnsatslederen, Ingvar Brynfors.

En gjengir her den danske riksadvokat kommentar i hans notat av 7. desember 2010:

”Oplysningerne om, at skibets maskinchef og chefelektriker bevidst skulle have modarbejdet brandslukningen ombord på Scandinavian Star, har også tidligere været fremme og blev bl.a. gjort gældende i forbindelse med den seneste genoptagelsesansøgning. Der blev også dengang henvist til

oplysninger fra den svenske brandmester. Det kan herom navnlig henvises til afsnit 6.5 i Justitsministeriets notat af 13. juli 2006 om sagen.

Det fremgår af sagen, at bl.a. den svenske brandmester, to svenske brandingeniører, som forestod den overordnede ledelse af brandslukningsarbejdet, maskinchefen og chefelektrikeren blev afhørt under søforklaringen ved Sø- og Handelsretten. Maskinchefen og chefelektrikeren forklarede bl.a. om deres forsøg på at begrænse ilden, inden de gik i redningsbådene, ligesom de efterfølgende vendte tilbage til skibet for at yde teknisk bistand i forbindelse med brandfolkernes slukningsarbejde. Maskinchefen forklarede bl.a. om skibets pumpekapacitet i forbindelse med brandslukning. De forklarede begge, at de var uenige i brandfolkernes beslutning om at holde branddøre åbne, hvilket de gav udtryk for over for brandfolkene, og chefelektrikeren forklarede i den forbindelse, at han lukkede nogle branddøre, som var blevet åbnet af brandfolkene.

Hverken den svenske brandmester, de to brandingeniører eller andre personer gav under søforklaringen udtryk for, at maskinchefen eller chefelektrikeren skulle have forsøgt at sabotere brandslukningen ombord på Scandinavian Star.”

I gjenopptagelsesbegjæringen fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star angis at det ”må innhentes forklaring fra branninnsatsleder Ingvar Brynfors som ikke tidligere har fått forklare seg for politiet. Hans forklaring under sjøforklaringen ble avgitt på et tidlig tidspunkt, da man ikke hadde fokus på forhold som nå kan være avgjørende.”

Skaden på hydraulikkørret på Ybor-deck²² mm

Uttalelsene fra *Sweco* og *Skansen Consult* om at utglidning og deformasjon av det omtalte hydraulikkørret må vurderes mot uttalelsene fra *Kjell Schmidt Pedersen* og *Øystein Jæger Meland*. Pedersen og Meland opplyser i sine branntekniske uttalelser at Dantest i forbindelse med granskingsarbeidet om bord i Scandinavian Star konkluderte med at hydraulikkørret var bøyd som følge av varmpåkjønning. Videre opplyser de, gjengitt foran under punkt 8.3 at det ”i ettertid er ... gjennomført beregninger som gir grunnlag for å fastslå at selve utglidningen i rørflensen kan skyldes ekstern varmpåkjønning av den størrelsesorden en lokal brann kan representere.” Det er således på det rene at hydraulikkørret også var et tema under granskingen og politietterforskningen i 1990, jf. også NOU 1991: 1B side 352, hvor det heter at det ble funnet ”en lekkasje på hydraulikkoljeledningen til bildekket. En mindre mengde hydraulikkolje har lekket ut fra dette lekkasjeområdet.” Se for øvrig samme sted side 361. Riksadvokaten finner det riktig å legge vekt på uttalelsene fra Pedersen og Meland på bakgrunn av deres oppdrag under granskingen og etterforskningen i 1990, med Pedersen som oppnevnt sakkyndig for granskingsutvalget,²³ og særlig fordi de i motsetning til de øvrige som har uttalt seg har undersøkt skadestedet og observert øret mv. En er oppmerksom på at det er motstrid mellom den svenske branninnsatslederens, Ingvar Brynfors, oppfattelse på stedet av årsaken til utglidningen i rørflensen mv, og de etterfølgende vurderinger fra de sakkyndige.

Det fremgår også av en uttalelse av 15. november 2001 fra tidligere politiinspektør Bjønness i forbindelse med tidligere gjenopptakelsesbegjæring at deformeringsen av hydraulikkørret var et tema mellom politiet og de brannsakkyndige under etterforskningen. Notatet finnes blant annet som et vedlegg til støttegruppens anmodning av 7. november 2010 til den danske riksadvokaten.

Skansen Consult viser også til at rørene har vært beskyttet av asbestplater, som er knust og ligger på gulvet, mens *Sweco* beskriver at takkonstruksjonen ”är sönderbruten och hänger ned.” I NOU 1991: 1B side 352 er skaden beskrevet slik:

”Alle flater er utbrent. Alt brennbart inventar er fortært og himlingsplater/korridorelementer/lugarskillevegger er sammenstyrtet ...”

²² Dekk 4

²³ I NOU 1991: 1A side 14 heter det: ”Av hensyn til viktigheten av de sakkyndiges utredninger på dette punkt, var det nødvendig å benytte sakkyndige hvis kompetanse ikke kunne trekkes i tvil.”

Sistnevnte beskrivelse, hentet fra rapporten fra de sakkyndige som faktisk var på brannstedet, gir i motsetning til uttalelsene fra Skansen/SWECO, som baserer seg på de samme sakkyndiges bilder, ikke holdepunkter for at det skulle være noe særskilt påfallende ved disse skadene, omstendighetene tatt i betraktning.

Påstander om forsikringsbedrageri

Som nevnt har det vært fremmet flere begjæringer til danske myndigheter om gjenopptakelse begrunnet i påstander om at skipets eier og forsikringsforhold er relevante for etterforskningen av brannen. Disse anførselene har ikke ført frem, senest ved den danske riksadvokats avgjørelse av 28. februar 2011 der det heter at det ikke foreligger opplysninger i saken som kan tyde på at brannen var planlagt som ledd i et forsikringsbedrageri, jf. foran under punkt 4.

Tidligere branner

Som nevnt under punkt 9 foran har stiftelsen umiddelbart før riksadvokaten skulle treffe avgjørelse i saken i januar i år i telefonsamtale fremkommet med opplysninger om tidligere branner i tidsrommet 1984-1988 om bord i skip hvor ett av mannskapene fra Scandinavian Star skal ha vært om bord. Etter initiativ fra embetet oversendte stiftelsen en e-post, som referert foran. Skriftlig materiale om omstendighetene rundt de branner som det opplyses om, er ikke fremlagt. Som nevnt har stiftelsen selv uttalt at de har hatt denne kunnskap i et par års tid, uten at det er nevnt i gjenopptakelsesbegjæringen av 12. april 2011. Riksadvokaten kan vanskelig se at disse opplysninger i seg selv tilsier at etterforskning av brannen 7. april 1990 må gjenopptas.

12. Den danske riksadvokatens vurderinger

I sitt notat av 7. desember 2010 har den danske riksadvokaten gitt uttrykk for vurderinger av spørsmålet om gjenopptakelse av etterforskningen på grunnlag av de nye branntekniske uttalelser:

”Det har som nævnt ikke været rejst en straffesag mod personer for brandstiftelse i anledning af branden på Scandinavian Star, og ingen personer er dømt for at have påsat branden. Selv om det skulle vise sig, at der ved yderligere brandtekniske undersøgelser fremkom nye oplysninger om brandens opståen og udvikling, ville det ud fra en strafferettslig vurdering fortsat være afgørende, om der kunne tilvejebringes oplysninger, som peger på en eller flere nulevende personer som gerningsmænd til ildspåsættelsen på Scandinavian Star.

Det skal i den forbindelse fremhæves, at de brandtekniske undersøgelser i sagen hverken under den oprindelige efterforskning eller ved en eventuel fornyet undersøgelse 20 år senere kan stå alene, når det handler om at fastlægge, hvem der kan være mulig gerningsmand til branden. De brandtekniske oplysninger om, at branden f.eks. er opstået på en bestemt måde eller et bestemt sted, kan ikke i sig selv fastslå, hvem der kan være gerningsmand, men oplysningene må ses i sammenhæng med det øvrige materiale i sagen, herunder navnlig forklaringerne fra de overlevende passagerer og besætningsmedlemmer fra Scandinavian Star...

... Selv om eksempelvis nye brandtekniske studier – i modsætning til, hva der blev antaget under de oprindelige brandtekniske undersøgelser af skipet – skulle peke på, at lækagen af et hydraulikolierør måtte antages at skyldes menneskelig påvirkning, ville der således stadig udestå en række spørgsmål. Det ville f.eks. stadig være uafklaret, hvem der ødelagde røret, hvordan det skete, og hvad formålet var. Der er efter min opfattelse ikke grund til at tro, at der i så fald ved yderligere efterforskning i form av nye afhøringer mv. 20 år efter branden ville kunne tilvejebringes væsentlige nye oplysninger til belysning af disse spørsmål. En afklaring af spørsmålene ville imidlertid være afgørende for, om der i givet fald kunne rejses en straffesag mod nulevende personer i anledning af branden.”

Det understrekes at man herfra foretar en selvstendig vurdering av om det er grunnlag for å beordre ny etterforskning. Som en vil komme tilbake til peker imidlertid den danske riksadvokaten på temmelig selvsagte begrensninger i mulighetene for å fremskaffe nye opplysninger av substans ved

taktisk etterforskning (avhør) i 2012 om hendelser som fant sted i 1990, jf. også riksadvokatens påtegning av 2. mai 2002, referert under avsnitt 2 foran.

13 Riksadvokatens samlede vurdering

Både Støttegruppen etter Scandinavian Star og stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star har som grunnlag for sine begjæringer angitt at det ble stiftet opptil flere branner om bord i skipet etter at de fleste overlevende var blitt evakuert og etter at personen mistenkt for brannstiftelsen var omkommet. Ved vurderingen av om det er rimelig grunn til å gjenoppta etterforskningen synes det på denne bakgrunn både hensiktsmessig og naturlig først å ta stilling til om det er grunnlag for å innhente nye sakkyndige vurderinger av den såkalte hydraulikkbrannen på dekk 4 lørdag 7. april ca. kl. 14-15, eventuelt andre etterforskingsskritt, så som avhør, om ulike personers bevegelser og observasjoner i tiden fra morgenen denne lørdagen da skipets akterrampe ble senket ved hjelp av hydraulikksystemet til brannen eller oppblussingen av brannen. De påberopte mistenkelige omstendigheter knytter seg også i all hovedsak til hydraulikkbrannen.

Sentrale personer i saken ble avhørt forholdsvis kort tid etter brannen. For riksadvokaten fremstår det som klart at muligheten for å få frem nye, avgjørende og pålitelige opplysninger gjennom avhør snart 22 år etter, og som i tilfelle skal kunne legges til grunn ved en strafferettslig bevisvurdering, er svært lite sannsynlig. På grunn av tidsmomentet vil dette også gjelde for eventuelle brannmannskaper som ikke tidligere har forklart seg for politiet. Som omtalt under avsnitt 11 har stiftelsen anmodet om politiavhør av den svenske branninnsatslederen Ingvar Brynfors. Riksadvokaten bemerker til dette at det foreligger en logg skrevet av Brynfors (bilag 13 til stiftelsens gjenopptakelsesbegjæring, jf. dokumenthenvisningen ovenfor), hvorav tre tettskrevne A4-sider dekker tidsrommet kl. 04.05-08.30, og hvor hans kritiske oppfatninger av maskinsjefens og elektrikerens disposisjoner detaljert er gjengitt. I tillegg har han avgitt en to-siders skriftlig redegjørelse om blant annet den såkalte hydraulikkbrannen mv, jf. punkt 8.3. Det fremgår av hans redegjørelse at han ikke har gjort observasjoner av mannskap fra Scandinavian Star som kan knyttes til hydraulikkbrannen. Hans gjengivelse av begivenhetene og hans synspunkter må antas å ha kommet tilstrekkelig frem ved vurderingen av om det er grunnlag for gjenopptakelse av etterforskningen.

Det følger av ovenstående at det ikke er grunn til å tro at nye avhør vil kunne gi svar på hvorfor hydraulikksystemet sto under trykk, slik at det var olje i røret, etter at lasterampen ble senket lørdag morgen. Vel så naturlig vil det være å reise spørsmål, slik Pedersen og Meland har gjort, om noen utilsiktet har satt i gang pumpene og trykket på ventilknappen, som å presumere at svaret er å finne i en forbrytelse.

De branntekniske uttalelsene varierer sterkt i vurderingene av mulige årsaker til at hydraulikkørret løsnet fra rørflessen og deformasjonen og årsaken til at røret var sterkt bøyet. Den eventuelle usikkerhet rundt dette vil neppe kunne avklares gjennom ny etterforskning, herunder nye branntekniske vurderinger. Riksadvokaten konstaterer at det deformerte hydraulikkørret og oljelekkasjen var kjent i 1990 og at hydraulikkørret var et tema mellom de sakkyndige og politiet, jf. punkt 11. Dantest undersøkte hydraulikkørret den gang og konkluderte med at det var bøyet som resultat av varmpåkjenning. Den ene sakkyndige for granskingsutvalget og politiet, Kjell Schmidt Pedersen, tidligere Sintef, opplyser at det i ettertid er gjennomført beregninger som gir grunnlag for å fastslå at selve utglidningen i rørflessen kan skyldes ekstern varmpåkjenning av den størrelsesorden en lokal brann kan representere.

Det er riksadvokatens vurdering at de påberopte omstendigheter som retter mistanke mot mannskap fra Scandinavian Star ikke er tilstrekkelig underbygget til å iverksette etterforskning. Mistankene synes å mangle konkrete holdepunkter, eller å ha plausible forklaringer, som eksempelvis et anstrengt forhold mellom den svenske branninnsatsleder og elektrikereren og maskinsjefen fra Scandinavian Star knyttet til disposisjoner under den dramatiske brannslukkingen.

Riksadvokaten er oppmerksom på at opplysningene som det er vist til fra de sakkyndige som deltok under granskingen og politietterforskingen, Pedersen og Meland, ikke besvarer spørsmålet som nå er reist om sammenheng eller ikke-sammenheng mellom hydraulikkbrannen på dekk 4 lørdag ettermiddag og de branner som for øvrig raste om bord i Scandinavian Star. Dette har en naturlig sammenheng med utformingen av mandatet for de sakkyndige i 1990.

Som nevnt har Pedersen og Meland gitt uttrykk for at utfallet av en analyse/beregninger ikke kan forutsies, men at en "med dagens hjelpemidler kan få et svar med en tilfredsstillende grad av sikkerhet" for om det fantes, eller ikke fantes, "hendelseskjeder" som sannsynliggjør en naturlig sammenheng mellom hydraulikkbrannen og de øvrige branner om bord.

Riksadvokaten legger til grunn at selv en sakkyndig uttalelse – basert på beregninger/analyse og uten påvisning av noe arnested – som med "tilfredsstillende grad av sikkerhet" om "hendelseskjeder" ikke sannsynliggjør sammenheng mellom "hovedbrannen" og hydraulikkbrannen på Y-bor-dekk, vanskelig vil kunne fastslå at oppblussingen av brannen skyldes en *forsettlig* brannstiftelse. Det samme gjelder spørsmålet om hvem (eller hva) som i tilfelle forårsaket brannen eller en oppblussing av den.

At ny teknologi i dag er tilgjengelig for kvalitetssikring av mer enn 20 år gamle sakkyndige vurderinger, gir i seg selv ikke grunnlag for ny straffeprosessuell etterforskning, heller ikke i form av nye sakkyndige undersøkelser. Det må kreves noe mer, typisk en mulighet for at undersøkelser vil kunne lede frem til oppklaring. Så er ikke tilfelle her.

I den samlede vurdering inngår også at teoriene om at formentlig maskinsjefen, maskinisten eller elektrikerer, eller flere av dem, skal ha beveget seg omkring i Scandinavian Star, sabotert hydraulikkørret, startet en lekkasje og anstiftet – endog flere ganger ifølge begjæringene – ny brann mens branner alt pågikk og brannmannskaper arbeidet med slukking, neppe kan sies å fremstå som særlig sannsynlig. Videre kan en vanskelig overse at en beslutning om gjenopptakelse av etterforskning, også i form av nye brannsakkyndige vurderinger, vil stigmatisere de personer det gjelder, eller deres pårørende, samtidig som en etterforskning ikke vil kunne føre frem.

Anførselene om at mannskap om bord sto bak brannstiftelsen noe etter kl 0200 lørdag 7. april 1990 på dekk 3 og manipulerte ventilasjonsanlegget på bildekket er i det alt vesentlige begrunnet i påberopte mistenkelige omstendigheter knyttet til hydraulikkbrannen. Dette gjelder også selv om støttegruppen og stiftelsen har vist til at det formentlig ville ha vært mulig å oppnå den brannutvikling som faktisk skjedde ved manipulering som nevnt, idet teorien ikke er forankret i konkrete, relevante opplysninger.

Til anbefalingene fra de tidligere brannsakkyndige Pedersen og Meland bemerkes at riksadvokaten stiller seg spørrende til om det vil være mulig ved gjennomgang av vitneavhørene fra 1990 å få kartlagt med noen grad av sikkerhet situasjonen i de enkelte korridorer i de aktuelle minutter. Det avhenger blant annet av om de relevante spørsmål er stilt og besvart, og om vitnene i så fall har gitt opplysninger som kan tidfestes, med krav til pålitelighet innen et meget avgrenset tidsrom – i en kaotisk situasjon nattetider – deres observasjoner eller handlinger. I tillegg vil det mangle opplysninger fra de 158 omkomne, hvorav i overkant av 50 ble funnet i korridorene.


En understreker at de fullskalaforsøk som ble gjennomført under granskingen og politietterforskingen viste at tilstrekkelig lufthastighet ble oppnådd ved å simulere at alle branndører som var lukket under brannen, faktisk var lukket i det aktuelle stadiet av brannen.

Som for hydraulikkbrannen vil det også for brannen som ble anstiftet på dekk 3 være slik at ny teknologi, som på en helt annen måte enn i 1990 kan gradere sannsynligheter for ulike hendelsesforløp, i seg selv ikke gir grunnlag for ny straffeprosessuell etterforskning.

14 Konklusjon

Riksadvokaten finner ikke grunn til å beordre gjenopptakelse av den norske etterforskingen av brannstiftelsen om bord i Scandinavian Star 7. april 1990.

Riksadvokatens avgjørelse kan ikke påklages.



Tor-Aksel Busch



Harald Strand
førstestatsadvokat

Gjenpart: Oslo statsadvokatembeter
Oslo politidistrikt
Rigsadvokaten i Danmark