

Folketingets Retsudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

11.03.2016

Vedr. Mordbranden på Scandinavian Star.

Hermed vores anbefalinger til retsudvalgets medlemmer, om en uvildig advokatundersøgelse.

Dokumentet bedes omdelt i udvalget, og dokumentet er offentligt.

Scandinavian Stars Danske Støtteforening vil anbefale.

Advokatundersøgelse der kan klarlægge, det juridiske fundament, for den danske stats ret til at udøve jurisdiktion i Scandinavian Star sagen, ud fra de i denne betænkning, beskrevne forhold.

Anbefalingen beror alene på, det forhold at, den danske og norske stats, ikke har en juridisk ret, hverken national eller international, til at agere jurisdiktionsmyndighed i denne sag, hvorfor en såkaldt kommission, vedtaget i det danske folketing også kan være i strid, med gældende konventioner, hvis kommissionens, kommissorium indbefatter, forhold som andre stater, har jurisdiktionskravet på, hvilket der er tale om i den pågældende sag.

Det må derfor stærkt frarådes, at man som indledning igangsætter, efterforskninger mv, før jurisdiktionsretten er efterprøvet.

Når advokatundersøgelsen er tilendebragt, kan man herfra tage stilling til, en egentlig kommissionsundersøgelse, og hvad den skal indeholde er helt afhængig af konklusionerne.

Sagen omhandler flere led.

1. Jurisdiktion.
2. Kontrol eller mangel på kontrol af skibet.
3. Rette værneting.
4. Jurisdiktionsretten.
5. Søforklaringen.
6. Ejer og rederforhold.
7. Forsikringsforholdet.
8. Brand og brandstiftelsen.
9. NOU udvalget.
10. Dansk/Norsk Politi håndtering.
11. Ansvar overfor overlevende og pårørende.

Årsagen til at det hele gik galt.

- 1.

At mordbranden ikke skete i internationalt farvand, som ellers anført i myndighedernes oplysninger og også anført i Granskningsudvalgets Rapport NOU 1991

Haveriet sker i Svensk farvand 2,7 mill, inden for det svenske territoriale farvand.

2.

Hvorfor blev Søforklaringen afholdt i Danmark. Søforklaringen have været afholdt i Gøtteborg Sverige ud fra positionen hvor der blev udsendt mayday. Oven i blev skibet trukket til Svensk havn. Samme dag som branden ??

Efter det oplyste, har flagstaten Bahamas eller Sverige ikke givet accept til at, Danmark overtog ansvaret for Søforklaringen, men det forhold, at man har forholdt sig til, en forkert position, for skibets havari skete i internationalt farvand, hvilket altså er forkert. Og fordi man troede på at Skibet var Dansk ejet og Dansk drevet, hvilket også var forkert.

3.

Svensk Politi skulle i forbindelse med en retslig rigtig søforklaring i Sverige, Have verificeret ejer og rederforholdet, dette skete heller ikke.

Og der er ikke fremlagt nogen form for rets påtegnet dokumentation, der kunne underbygge at Scandinavian Star blev købt eller overtaget af den i sagen senere dømte Henrik Johansen, tvært imod, af dokumenter, som er indhentet af danske diplomater på Danske Ambassader samt fra støtteforeningerne viser, et helt andet billed, nemlig at Scandinavian Star d 30 Marts 1990 blev indskrevet i Bahamas Skibsregister med Seaescape selskabet på Bahamas som ejer. Niels Erik Lund blev opført som disponerende ejer og senere samme år i August 1990 overgår Scandinavian Star til selskabet Seaescape Cruises Ltd i Miami, altså 5 måneder efter branden. Og frem til februar 1994 Står Seaescape Cruises Ltd Miami Florida opført som ejer af Scandinavian Star, idet skibet først i Februar 1994 tilbageføres til selskabet International Shipping Partners og selskabet ST,Thomas Cruises Ltd på Bahamas. Med samme ejerkreds Niels Erik Lund der stod bag Seaescape Cruises Ltd. På Bahamas og i Miami.

Det var samme selskaber der opererede med skibet frem til skibet blev hugget op i Indien i 2004

Så må man spørge, hvilken dokumentation har danske myndigheder så forholdt sig til, når man rejste sigtelser og anklager imod Henrik Johansen hvis man ikke kunne dokumentere han var ansvarlig ejer og reder for skibet.?????

Retsudvalget har igennem mange år, bedt Justitsministeriet om at fremlægge dokumentation, for skibets ejer og rederforhold, som bekendt er ministeriet aldrig fremkommet med et eneste dokument eller dokumentation for dette, udover henvisninger til tidligere svar eller til NOU Granskningsudvalgets konklusioner, her skal man dog bemærke at, NOU udvalget beskriver i sin rapport, at deres oplysninger stammer fra dansk politi, og fra Henrik Johansen, og udvalget har således heller ikke set nogen rets påtegnet dokumenter, udvalget NOU slutter også af med, at Udvalget åbenbart ikke skal tage stilling til ejer og rederspørgsmål, da dette (åbenbart) ligger udenfor udvalgets mandat.

4. Tiltale for brud på lov om skibes sikkerhed var Bahamas ansvar. men skulle have været påtalt og dømmes i USA

Ud fra det kendskab vi i dag har, så havde hverken Danmark eller Norge Jurisdiktionsret, og det har de for så vidt forsat heller ikke i dag. Men hvorfor undersøgte man så ikke, ejerforholdet og rederforholdet hos udenlandske myndigheder, Justitsministeren og Retsudvalget må medgive at dette virker besynderligt, at Danske myndigheder ikke har stillet sig mere kritisk, til de oplysninger, der fremkom i 1990, men er fakta, at Henrik Johansen selvstændigt påtog sig ansvaret for de virkelige ejere og redere, samt at det alene var Henrik Johansen der var leverandør af oplysningerne, og da ingen sagde ham imod, så kørte man sagen igennem.???

5. Hverken Danske eller norske myndigheder, må antages at have ret i den påstand, at fordi Scandinavian Star, som Bahamas registret, og fordi at skibet havde, været i Dansk eller Norsk havn, så også havde ret til at påberåbe sig retten eller jurisdiktion, til at agere politimyndighed, overfor skibets ejer for brud på lov om skibes sikkerhed, Nej det eneste grundlag Danmark og Norge havde, var Søfartsmyndighedernes Havnestats

kontrol eller den nationale kontrol jf. Bekendtgørelse 463 og 374 Men dette undlod Søfartsstyrelsen at fortage, og så kan man ikke efter min fornuftige opfattelse, påberåbe sig ret til at angribe sagen imod en ejer eller reder, hvis man selv er skyld i den lovpligtige og FN konvention om Port State kontrol, ikke er blevet overholdt.

5. Som jeg tidligere var inde på så var Scandinavian Star ejet og drevet af et USA selskab. SeaEscape selskabet er kun et postkasseselskab på Bahamas, og hvis jeg ikke har misforstået lovgivningen så skal man, rette sagen imod selskabets hoved kontor hvorfor selskabet var aktivt styrende, altså i Miami Florida. Og ud fra koordinat for haveriet (POSITION: 58° 34' N, 10° 43' E)THE DISTRESS CALL FROM SCANDINAVIAN STAR

CAME FROM THE ABOVE GIVEN POSITION AND THEN
THE SHIP WAS TOWED FURTHER ASHORE IN SWEDEN.
THE SHIP, WHILE BEING IN DISTRESS, WAS NOT IN
NORWEGIAN, DANISH OR INTERNATIONAL WATERS

Jeg har på baggrund af nævnte oplysninger svært ved at forstå, hvad Danmark og Norge i det hele taget, har haft med Scandinavian Star sagen at gøre. Udover Søfartsmyndighederne i Danmark og Norges manglende kontrol før skibet gik i drift

Det er en helt anden sag, og det må en anden minister så svare herpå.

Men

Når man nu ser hvor sort det hele er omkring ejer og rederforholdet, så er det uundgåeligt at se på branden og eventuelt motiv til branden, og i den forbindelse vil jeg gerne pege på. Interessen i denne sag fra pressen og de berørte der omhandler mulig Forsikringsvindel, men så er vi tilbage til spørgsmål om hvem der har Rets kompetence ud fra Jurisdiktionsretten. Altså hvilket land kan må skal gå ind i denne sag. Og ud fra de nu foreliggende nye oplysninger, så skal sagen føres over til Politiet i Miami Florida, og muligvis er sagen så stor at Det Amerikanske forbundspoliti (FBI) skal se på sagen, så de kan starte sagen på grundlag af følg pengestrømmen.

Det er oplyst i pressen gennem årene at Scandinavian Star kun et af mere end 10 skibe, der er brændt eller forlist, over en periode, på ca 10 år med samme ejerkreds bag. Og at Amerikanske myndigheder, har omtalt de fleste hændelser som uforklarlige, og da jeg samtidig ved at NTSB National Transportation Safety Board, også var inde over i sagen om Scandinavian Star, så må jeg undre mig over, at man ikke har diskuteret de hændelser, bla Branden på Scandinavian Star i 1988 og skibene i samme flåde. idet der er påfaldende ligheder mellem brandene på nogen af disse skibe. Heller ikke det har givet Danske myndigheder anledning til undren. Eller anledning til nærmere undersøgelser.

Det er også et faktum at der er forgået fabrikation af falske dokumenter, som blev lagt ind i sagen under Søforklaringen d.9 og 11 april 1990 for at Fjerne fokus på at Seaescape var ejer og reder, og for at sandsynligøre at Henrik Johansen var ejer og reder bag Scandinavian Star, og at dette er sket d 11 April 1990 samme dag som Søforklaringen startede i København.

Er man ikke også enig i at hvis Henrik Johansen ikke var ejer eller reder og aldrig blev ejer eller reder af skibet Scandinavian Star, at det så kan undre at samme Henrik Johansen opnåede et skattemæssigt fradrag, på op imod 100, millioner Danske kroner. Hvis han ikke var blevet ejer af skibet.???

Er man ikke enig i at, hvis der ikke findes rets påtegnede dokumenter, bankkvitteringer skibsskøder eller andet hvorpå, der er en rets påtegning, fra en myndighed, så mangler man et juridisk grundlag for at, gennemføre en sag på beviser, men som Rigsadvokaten har skrevet i en afgørelse. (Med Rigsadvokatens egne ord, citat jeg er mest tilbøjelig til at antage at Henrik Johansen var ejer af Scandinavian Star 7 april 1990 Citat slut ??

På hvilket juridisk grundlag kunne Danske myndigheder d 10 april 1990 lave aftale med Svenske og Norske myndigheder om den politimæssige fordeling om efterforskning, mellem de tre lande. Uden at kende til

skibets ejer og reder forhold. samt en retslig afklaring om jurisdiktionsretten, ud fra skibets koordinat på tidspunktet for udsendelse af mayday. ???

På hvilket grundlag, kunne man d. 20 April 1990 vedtage at nedsætte et fællesnordisk granskningsudvalg Uden at kende til skibets ejer og reder forhold. samt en retslig afklaring om jurisdiktionsretten ???

Regards

The Danish Office at Scandinavian Star

Mike Axdal

Kjersvej 106

4220 Korsoer Denmark.

Denne e-mail blev sendt fra en virusfri computer beskyttet af Avast.

www.avast.com

Appel til Folketingets Retsudvalg

Overlevende og pårørende spørger

Hvorfor skal myndigheder vise sig en overmagt de ikke er kompetent til.

Danmark og Norge har ingen som helst ret til at rode i Scandinavian Star sagen.

HJÆLP OS.

Hverken Danmark eller Norge har jurisdiktionsret til at fortage sig noget i Scandinavian Star sagen, overtrædelse af en række konventioner har siden 1990 været krænket af begge landes indblanding i Scandinavian Star opgøret.

Nu må Retsudvalget påtage sig et juridisk ansvar for at få sagen belyst, og ført tilbage til sin rette substans.

Ejerne bag Scandinavian Stars mission vandt, det var den forvirring som ejerne bag skibet var ude på.

Scandinavian Star ankom Frederikshavn d 28 Marts 1990 Gik i rutefart d 1 April 1990 var både i Frederikshavn og i Oslo et antal gange, uden at Søfartsmyndighederne fik kontrolleret skibet, dette er i strid med nationale og internationale regler herunder Port State aftalen. samt Søfartsstyrelsens egen bekendtgørelser 463 og 475.

Scandinavian Star udsender Mayday på koordinat (5834N 1034Ø.) er ikke som anført i NOU Rapporten eller i Søfartsstyrelsens forarbejde til Politiet i Internationalt farvand. Men 2,7 Mill, inden for Svensk farvand.

Søforklaringen skulle have været sat i Gøtting Tingsret. og ikke i en dansk domstol.

Nu skulle det så være Tingsrettens opgave at få belyst hvem der var ejer/reder. og hvad ville de så have fundet ud af.

Jo

Scandinavian Star var registreret på Bahams

Den registrerede ejer og reder var Seaescape cruises Ltd på Bahams

Driftsselskabet var SeaEscape Cruises Ltd i Miami.

Efterforskning og tiltalerejsning om brud på lov om skibes sikkerhed skulle forstås af Bahamas myndighed.

Straffe sag imod ejer og reder skulle foregå på ejeren(rederens forretningssted i den stat hvorfra, skibets drift kontrolleres altså Miami Florida.

Brandefterforskningen ville således også være Miami Florida.

Efterforskning om Forsikringssvindler også Politimyndigheden Miami Florida.

Det er således også Domstolene i Miami Florida der skulle føre straffesagerne.

Siden 1990 har Danmark og Norge rodet rundt i Scandinavian Star sagen uden at komme så meget som en millimeter ind i sagen.

Og forsat imod en række konventioner er Danmark og Norge inde i en sag de intet har med at gøre.

Hvorfor er der ingen der kan og vil forstå dette. Hvorfor vil ingen indse at jeg har ret i denne påstand.

Denne sag handler om drab på 159 uskyldige mennesker.

Den som blev dømt som ejer og reder Henrik Johansen har aldrig været ejer eller reder af Scandinavian Star hverken før under eller efter branden 7 april 1990 og de afsagte domme må ophæves straks.

Retsudvalget må nu påtage sig det juridiske ansvar for at Scandinavian Star sagen føres tilbage på sit rette spor.

Regards

The Danish Office at Scandinavian Star

Mike Axdal

Kjersvej 106

4220 Korsoer Denmark.

45-31225500

TALE PAPIR

3F har bedt Scandinavian Star støttegruppe fremføre dette til udvalget.

3F har gennem årene støttet de efterladte i deres kamp for at få skabt klarhed over begivenheden da Scandinavian Star brændte natten mellem 7 og 8 april 1990.

3F's fokus har hidtil været hvordan en færge indsat på ruten mellem Frederikshavn og Oslo kunne sættes i fart uden der fra myndighederne – Søfartsstyrelsen - blev foretaget syn på skibet.

Det var ingen hemmelighed i offentligheden og specielt ikke i søfartskredse at Scandinavian Star var på vej til Danmark for at blive indsat på ruten.

Det er uimodsagt – og fremgår også af Granskningsudvalgets beretning - at havde et syn fundet sted før skibet kom i drift var det blevet tilbageholdt.

Den manglende inspektion blev derfor den uhyggeligt afgørende faktor for præcis for de passagerer og besætningsmedlemmer, der var på skibet på katastrofenatten.

I mere end 25 år har søfartsstyrelsen i Danmark hævdet de ikke havde pligt til at syne Scandinavian Star fordi skibets førte Bahamas flag.

Der er tale om en bortforklaring, - for Søfartsstyrelsen havde både en pligt og en ret til at inspicere skibet. Det fremgår af udstedte bekendtgørelser og lov om skibes sikkerhed at færger til og fra Danmark ikke må sættes i drift uden forudgående syn, og at samme regler også gælder for udenlandske skibe på dansk søterritorium.

Dette understøttes ved det var netop efter disse regler både Sø og Handelsretten og senere Højesteret anvendte til at domfælde Skibsreder Henrik Johansen og hans Direktør Ole B. Hansen. Når loven gælder for borgerne gælder den også for myndighederne.

I 25 år har Søfartsstyrelsen besvaret alle henvendelser om deres forsømmelse med "ingen kommentarer".

I 3F er vi tilfredse med at flere personer med viden om de begivenhederne nu endelig udtaler sig, men påpeger de henviser til at tavsheden begrundes med deres ansættelse i Søfartsstyrelsen.

2

Vedr. Scandinavian Star - ulykken 1990

Branden på skibet Scandinavian Star den 7. april 1990, hvorved 159 mennesker omkom, blev - efter det værning, som de implicerede enedes om - behandlet af Sø- og Handelsretten i København med mig som retsformand.

Formålet med søforklaringen var - kort sagt - at tilvejebringe så fuldstændige oplysninger som muligt om den tragiske hændelses forløb særligt med henblik på, om - og i givet fald imod hvem - ansvar kunne/skulle gøres gældende.

Til brug for søforklaringen fremkom et omfattende bilagsmateriale, også om skibets ejer - og forsikringsforhold, som efter det oplyste var ændret umiddelbart inden ulykken.

Det var ikke en opgave for søforklaringen at vurdere de oplysninger om ejer - og forsikringsforholdene for skibet, der forelå, allerede fordi spørgsmål herom ikke blev rejst.

Jeg er blevet gjort bekendt med, at der senere er fremkommet yderligere - og ganske anderledes - materiale om ejer - og forsikringsforholdene vedrørende skibet, som ikke var Sø- og Handelsretten bekendt under søforklaringen, og som heller ikke kunne tages i betragtning under efterfølgende tiltalerejsning og straffesag imod implicerede i sagen.

Selv om der nu er forløbet mere end 26 år siden Scandinavian Star-ulykken, forekommer det - uanset formelle forældelsesspørgsmål - både rimeligt og vigtigt, at det nye materiale, der muligvis kan ændre vurderingen af ansvarsforholdene - både strafferetligt og civilretligt - gøres til genstand for ny undersøgelse og vurdering.

SNART

Frank Poulsen

Oslo Tingsrett.
C.J Hambros plass 4
0164 Oslo
oslo.tingsrett@domstol.no

Det Norske Storting
Stortinget
0026 Oslo
kontroll-konstitusjon@stortinget.no

Retsudvalget
Folketinget, Christiansborg
1240 København K
folketinget@ft.dk

Oslo Politi
Spesialenheten
post@spesialenheten.no

The fire on board Scandinavian Star 7-8th of April 1990 –
Questions regarding the report “Brannsakkyndig uttalelse
til Oslo Tingrett vedrørende brannen ombord på
Scandinavian Star 7. april 1990” daterad 150114
(Referanse 14-157832ENE-OTIR/01 med påtegningsark
1302785849427 /14-1 /BSK013) and the ongoing
investigation

In the following we are directing numerous and relevant questions about
the abovementioned report as well as the ongoing investigation.

The report

- › Why haven't the investigators analyzed the actual "travelling" fire with a model of the entire ship? In what way does this very narrow investigation provide facts for and support any relevant conclusions regarding if a natural spread of fire, concerning the whole course of time and encompassing a large part of the ship, is possible or not?
- › Why haven't the investigators taken into account the total mass of steel, which is approx. 22 000 tons, in their energy balance calculations ("lumped heat capacity") instead of the stated 300 tons of steel? Doesn't this have a great impact on the time dependent steel temperature and the pyrolysis of flammable materials, which in turn has a great influence on whether a natural fire spread after fire no. 2 was at all possible or not?

- › Why isn't it stated in the so-called global temperature analysis to what extent the investigators have included the cooling boundary effects from the entire surrounding steel structures, internal water tanks (ballast and fresh water) and contact surfaces with seawater both internally and externally etc.?
- › Why haven't the investigators clearly reported which RHR (time dependent rate of heat release) has been used in the calculations?
- › In what way has the investigators verified the value of 0.5 in connection with calculations of the energy quantities transferred to the steel? Isn't it a well-known and scientifically based fact that heat transfer occurs in three ways: conduction, convection and thermal radiation? Isn't it also a well-known and scientifically based fact that for each of these, just a fraction of the energy is transferred to the steel, and the rest disappears through ventilation, heating of other materials (and the air), as well as heat loss to the outside?
- › Why haven't the investigators taken into account the actual and fluctuating positions of the fire doors, as stated by the fire ground commander and his crew, during the calculated fire scenario?
- › If the "travelling" fire is a result of a natural fire spread, as the report states, how come there are areas, through which the heat in the steel structure must pass to get to another and later fire affected area, which clearly are not affected by or involved in any stages of the fire (fire no. 1 through 6)? Did these areas not contain any combustible material?
- › Isn't it possible that the traces of hydraulic oil found on the hydraulic pipe is due to the fact that the actual evidence is a picture taken after the salvage operation is completed, hence a temporary hydraulic hose could have been connected to enable the salvation crew to lower and lift the mezzanine car deck, after the hydraulic fire and before the picture was taken? If the answer to the previous question is yes, isn't it then possible that the hydraulic pipe was manually sabotaged (bent open) resulting in the actual pipe being bent parallel to the deck and with the exact same damage to the coupling as a thermally induced expansion/retraction would result in? If the answers to the previous questions are yes, isn't it then possible that the hydraulic oil was intentionally used to accelerate the fire in this area?

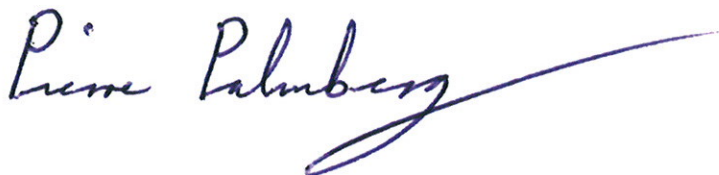
The ongoing investigation

- › Why is the ongoing investigation continuously derailed by attempts to focus on the fire scenarios? Both fire no. 1 and fire no. 2 were indisputably arson. Shouldn't, for this reason, it be extremely important to focus the investigation on *who* did start these fires and *why*, in order to have them held responsible for killing 159 human beings of which 27 were children?
- › Why was liquefied petroleum gas (LPG) stored under unsafe conditions when it should have been stored in the designated and locked storage area? There were about 20-25 bottles of LPG located very close to the start of the main fire, who put them there and why?
- › Why and by who was the ventilation system, supplying car deck, started during the fire? Isn't it a fact that this system has the sole purpose of extracting exhaust fumes from the vehicles during embarkation and debarkation and that it can only be manually activated from a control panel located in a locked control room on car deck?
- › Why isn't the possibility of committed insurance fraud carefully investigated? Isn't it a proven fact that the ship had a complex ownership history and very unclear ownership conditions when the fire took place? Isn't it also a fact that the relevant company/owners have had several suspicious fires in the past? Shouldn't all of the involved and concerned countries authorities be involved in this matter to turn every stone concerning this catastrophic fire? Isn't it also a fact that the ship was insured for 24 million USD when the actual worth of the ship was in fact approx. 5 million USD? Isn't it a matter of simple logic reasoning that this last fact alone arouses some justified suspicion?
- › Why haven't you included the presence of huge amounts of water (approx. 14 000 m³) in the engine room in the investigation, and especially, wherefrom this water came, given that there had not yet been any firefighting operations initiated which could lead to the water having entered the engine room, when the first response team from Gothenburg FD arrived?
- › Who tried to obstruct the firefighting operations and why? Isn't that something that must be closely investigated to clarify whether it was part of an elaborate insurance fraud or not?
- › The main fire did start in a long corridor at the bottom of a stair, this door was kept open with a 4 x 4 inch wooden beam with an approx. length of one meter, according to the witness Major Johan T Nordset, who shortly before the fire had been in the car to retrieve things. Who did place this wooden beam in this position?

The questions raised are in our opinion very relevant and important in the process of bringing some light onto this tragic event. As of today, there is only one known and established fact and that is the fact that both fire no. 1 and fire no. 2 were indisputably arson killing 159 people.

Based on this it is our clear opinion that a full and objective investigation is the only way for any democratically oriented nation to handle this in the best interest of their citizens.

Malmö, Sweden, 18th of May 2015



Pierre Palmberg
Fire Protection Engineer



Henrik Georgsson
Fire Protection Engineer



Lars Schiøtt Sørensen
Fire researcher, M.Sc., Ph.D.

Oslo, 29. februar 2016

Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

VEDR. SCANDINAVIAN STAR

Undertegnede har blitt anmodet av Mike Axdal å komme med mine bemerkninger til forslaget om å oppnevne en uhildet kommisjon for å granske hendelsene rundt brannen om bord på skipet Scandinavian Star og den derpå følgende etterforskning og rettsforfølgelse. Det er med stor respekt for Folketingets suverenitet jeg har valgt å følge oppfordringen. Min vurdering nedenfor er basert på min dom og det jeg kan erindre av saken nå 11 år etter.

Dette brevet er et tillegg til et brev jeg skrev allerede i 2008. Jeg ble da også anmodet om å komme til Folketinget for å forklare meg muntlig – noe jeg med stor respekt gjorde.

Jeg var i 2005 ansatt som dommerfullmektig ved Oslo tingrett. I den forbindelse vurderte jeg om kravet om erstatning var foreldet etter norsk rett. Mike Axdal fremla en del dokumentasjon som er gjengitt i dommen. Det var ingen bred og komplett bevisførsel om eierforhold, brannårsak eller liknende. Det fremkom imidlertid under hovedforhandlingen at SeaEscape Cruises Ltd var registrert eier av skipet, se dommen side 9, og at dette skal ha vært kjent for danske og norske myndigheter.

Basert på det som ble fremlagt i retten – og dette alene – fant jeg da grunnlag for å stille en rekke spørsmål, blant annet:

1. Var det virkelig kjent for norske og danske myndigheter at SeaEscape Cruises Ltd. var registrert eier av skipet? På hvilket grunnlag har man da under etterforskningen funnet at andre selskaper var eiere? Dette synes ikke å følge av skipsregisterets registreringer.
2. På hvilket rettslig grunnlag drev operatøren skipet natten 7. april 1990 dersom han/hans selskap ikke var skipets eier?
3. Hva skjedde egentlig om bord den fatale natten?

Som jurist og dommer finner jeg det ikke korrekt å skulle utpeke ansvarlige i forhold til eierskap, operatørskap eller ansvar for brannen. Men jeg vil sitere fra min dom der jeg avslutningsvis skrev:

”Basert på – og begrenset til – det materialet som er fremlagt under forhandlingene om saken skal fremmes eller ikke, har retten kommet til det syn at det er grunn til å stille spørsmål om de ansvarlige for skipet er stilt til ansvar. Det kan synes som om det er grunnlag for å hevde at skipets reelle eierforhold ikke er lagt til grunn i myndighet[e]s behandling av saken og i de straffesakene som fulgte.

[...]

Det burde vært klart for Axdal at saken er erstatningsrettslig foreldet, selv om den ikke nødvendigvis er strafferettslig foreldet og de reelle eiere av skipet fortsatt kan tiltales og stilles for retten. Dette er imidlertid et spørsmål som må vurderes av de norske og danske påtalemyndighetene, ikke tingretten i forbindelse med et erstatningssøksmål.”

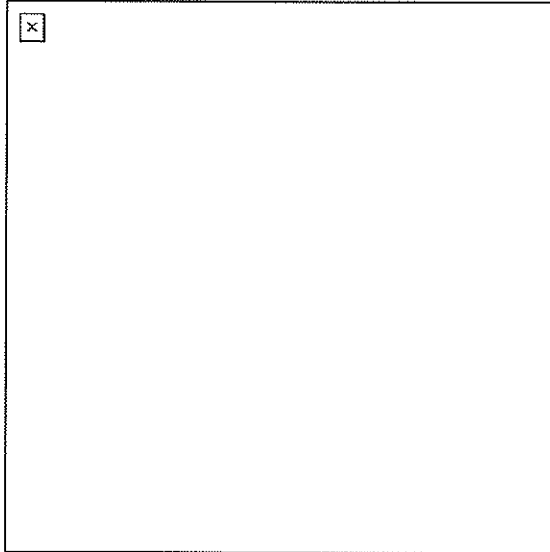
Jeg finner fortsatt grunn til å stille spørsmål ved om de ansvarlige ble dømt etter brannen. Jeg har ikke hørt eller sett noe som svekker den konklusjonen jeg tidligere kom frem til. Mike Axdal har fremlagt dokumentasjon som alvorlig synes å rukke ved de forutsetninger som ble lagt til grunn ved den norske granskningen og den danske rettsforfølgningen. I den seneste tid har det fremkommet opplysninger i media som med styrke indikerer at etterforskningen bygget på et ufullstendig bevisbilde og uriktige forutsetninger. Bl.a. er tidligere utpekt gjerningsmann nå å anse som frifunnet.

Det synes nå mer og mer åpenbart at det i denne saken stadig vekk er ubesvarte spørsmål som tilsier ytterligere undersøkelser. Det fremstår som det i denne saken har skjedd en rettsfornektelse der sannheten fortsatt ikke har kommet for dagen.

Som tidligere norsk dommer har jeg fulgt den tradisjon at vi ikke kommenterer saker vi har avsagt dom i. Jeg har imidlertid kommet til at jeg må fravike den praksis i denne saken. Den uklarhet som fortsatt består er ikke akseptabel i vår skandinaviske rettstradisjon og det er nødvendig både av hensynet til respekt for rettsvesenet og av hensyn til ofrene at det nedsettes en kommisjon som kan avdekke sannheten.

Jeg tillater meg derfor igjen respektfullt å anbefale overfor Folketinget å nedsette en kommisjon som kan ta for seg spørsmålene som gjenstår rundt brannen om bord i Scandinavian Star.

Johan Berg



OSLO TINGRETT

DOM

Avsagt: 25.05.2005
Saksnr.: 04-005182TVI-OTIR/08
Dommer: Dommerfullmektig Johan Berg
Saken gjelder: Erstatningsoppgjør etter Scandinavian Star

Mike Axdal

Advokat Leif Thore Lian

mot

Assuranceforeningen SKULD
(Gjensidig)

Advokatfullmektig Mona Lynne

Det ble avsagt slik

D o m :

Saken gjelder: Erstatningsoppgjør etter Scandinavian Star-ulykken.

Sakens bakgrunn slik retten finner den bevist etter bevisførselen:

Saksøker var engasjert sammen med sin far og bror til å utføre diverse maler- og andre håndverksarbeider ombord på passasjerskipet ”Scandinavian Star”. Arbeidene startet 25/3 1990, og de var alle tilstede ulykkesnatten 7/4 1990, da båten begynte å brenne i internasjonalt farvann mellom Norge og Danmark.

Totalt omkom 158 mennesker i brannen, herunder saksøkers far og bror. Saksøker, som på ulykkestidspunktet var 27 år gammel, gift og med et barn, unnslopp selv brannen, men ble påført omfattende røyk- og sjokkskader. Etter omfattende vurderinger av medisinsk ekspertise, har det i ettertid konkludert med og lagt til grunn at saksøker ble erklært 30% medisinsk og 65% ervervsmessig invalid.

”Scandinavian Star” ble satt i ordinær rutefart mellom Norge og Danmark i begynnelsen av april 1990. Kort tid tidligere var skipet tilsynelatende blitt solgt fra selskapet Sea Escape Cruises Ltd. og til selskapet K/S Scandinavian Star, med anført administrasjonskontor i København. Skipet var på ulykkestidspunktet fysisk overlevert til kjøper, men ennå ikke omregistrert slik at det fortsatt bar Bahamas flagg.

Kjøper hadde ved overtagelsen tegnet P & I-forsikring hos saksøkte via avdelingskontoret i København. Denne forsikringsdekning var en ansvarsforsikring, og dekket bl.a. skader på passasjerer og gods som måtte oppstå om bord på skipet.

Umiddelbart etter brannen etablerte de skadelidte og etterlatte en Støttegruppe, som engasjerte ulike advokater. Det ble etter hvert kontakt mellom Støttegruppens advokater og saksøkte, samt dennes advokatfirma Wikborg, Rein & Co., hvor det ble iverksatt forhandlinger omkring erstatningsoppjøret. Med bakgrunn i det store antall skadelidte og at det fremsto som en mulighet å reise sak både i Norge, Danmark og USA, ble det relativt raskt enighet om å finne frem til en mulig skisseløsning, som skulle avklare rammene for

erstatningsoppgjøret. Således pågikk det omfattende forhandlinger frem til den 19/6 1990, hvor saksøkte kunne presentere et tilbud til de skadelidte/etterlatte.

Hovedmotivene bak tilbudet var at man hurtigst mulig skulle avklare parts- og rettsforholdet vedrørende erstatningsoppgjøret, og at man skulle kunne komme frem til en erstatningsramme overfor den enkelte, som totalt sett innebar et bedre oppgjør enn etter vanlige erstatningsregler under hensyntagen til den rettsusikkerhet som knyttet seg til saken med dennes tilknytningsmomenter til både Norge, Danmark, USA og Bahamas.

Støttegruppen ønsket imidlertid å undersøke mulighetene for å anlegge søksmål i USA mot selger eller kjøper av skipet, eller mot klassifikasjonsselskapet Lloyd's, som man også mente hadde handlet erstatningsbetingende uaktsomt ved sin forutgående gjennomgang og godkjenning av skipet. Saksøkte Skuld aksepterte for øvrig å betale Støttegruppens betydelige danske og norske saksomkostninger, samtidig som Skuld også aksepterte at man skulle betale de presumptivt store advokathonorarer til undersøkelser av Støttegruppens prosessuelle muligheter, da særlig i USA.

Skulds tilbud fastsatte opprinnelig svarfrist til 1/9 1990, men denne ble forlenget til 1/12 1990 etter ønske av advokatene til Støttegruppen. Etter at Støttegruppens advokater hadde mottatt av 2 utredninger, henholdsvis fra det engelske advokatfirmaet Stephenson Harwood datert 29/10 1990, og fra det amerikanske advokatfirmaet Healy & Baillie datert 6/11 1990, som for øvrig var betalt av Skuld, så aksepterte saksøker, etter råd fra Støttegruppens norske advokat, tilbudet i egen erklæring datert 28/11 1990. Saksøker understreker i dag at han aldri selv fikk tilgang til og/eller ble kjent med innholdet i angjeldende rapporter, før relativt nylig i forbindelse med sin private etterforskning av saken.

Saksøker var imidlertid meget misfornøyd med det aksepterte tilbud og den utenrettslige løsning, da han mente at han var påført senskader i form av varig medisinsk og ervervsmessig skade. Saksøker Axdal fremsatte således et nytt krav i henhold til tilbudet av 19/6 1990 punkt 10.4., men saksøker Skuld ønsket da ikke å behandle dette krav, da man mente at samtlige krav var oppgjort ved det allerede foretatte erstatningsoppgjør. Saksøkte imidlertid oppfatning, og ga uttrykk for at senskader etter 1991 ville bli behandlet

separat, dog var det umulig å komme frem til et utenrettslig oppgjør. Saksøker var da nødt til å utta stevning for voldgiftsretten i henhold til punkt 7 i tilbudet av 19/6 1990.

Stevning ble uttatt 6/4 1995, og etter omfattende skriftutveksling og forhandling, ble dom i saken avsagt den 21/6 1996. Erstatningsutmålingen ble avsagt etter dansk erstatningsrett. Domsslutningen konkluderte med at Mike Axdal ble tilkjent en samlet erstatning for tap i fremtidig erverv, menerstatning samt påførte og fremtidige utgifter til behandling – men totalt begrenset oppad iht. den danske sjølovs § 192 -- med til sammen SDR 100.000,-.

Selv etter voldgiftsdommen har Mike Axdal aldri vært fornøyd med de økonomiske beløp han har blitt tilgodesett med. Han har således selv drevet en ubetydelig etterforskning av forholdet, da han har ment at den offisielle politimessige etterforskning har vært foretatt på gale forutsetninger, samt at det ble lagt feil rettsanvendelsespremisser til grunn.

På ulykkesnatten var det 383 passasjer og 99 besetningsmedlemmer ombord på skipet, hvorav 158 mennesker mistet livet. Brannen antas å ha vært den mest omfattende katastrofe i nordisk farvann. Partene er enige om at brannen skjedde i internasjonalt farvann. Det ble iverksatt politimessig etterforskning både av dansk, svensk og norsk politi. Saksøker har i sin etterforskning fått fatt i et notat av 19/3 1992 av Politimesteren på Fredriksberg i København, som viser en kronologisk datoliste, og hvor det ble fastsatt at skaden skjedde i internasjonal farvann.

I henhold til kongelig resolusjon av 20/4 1990 skulle dansk politi bedrive etterforskning knyttet til skipets drifts-, eier- og operatørforhold, samt avgjøre tiltalespørsmålene i denne sammenheng. Etterforskningen omkring selv brannstiftelsen skulle Oslo politikammer ta seg av, mens svensk politi skulle bistå i dette arbeidet, samt for øvrig bistå politimyndighetene i både Danmark og Norge, herunder delta i tekniske undersøkelser og etterforskning av personer som var om bord i skipet.

Dansk politi synes å ha basert seg på det man ble fortalt om eierforholdet til skipet av advokatfirma Reumert & Partnere, som representerte angitt kjøper av skipet. De opplyste at kommandittselskapet K/S Scandinavian Star hadde kjøpt skipet den 30/3 1990 fra SeaEscape Cruises Ltd. Vedlagt nevnte brev var også "Protocol of Delivery and Acceptance" for skipet, samt forsikringsbekreftelsene fra hhv. kaskoassurandør og

saksøkte som ansvarsassurandør. Begge forsikringsgivere bekreftet at selger SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret i polisene.

De gitt opplysninger ble etter det retten oppfatter aldri etterprøvd av politiet, men ukritisk lagt til grunn. Det ble følgelig konkludert med at både eieren K/S Scandinavian Star og rederen selv, Henrik Johansen, var dansk. Saksøker anfører at disse forhold må ha vært grunnlaget for at det den 9/4 1990 ble kunngjort at verneting for saken skal være i Danmark. Sjøforklaring i saken startet for øvrig i København 11/4 1990.

I den kongelige resolusjon av 20/4 1990 ble det også nedsatt et granskningsutvalg. Utvalget avga sin rapport som NOU 1991: 1A. Granskningsutvalgets oppgave var sammenfattet å innsamle opplysninger fra politiet i de 3 land, samt beskrive de opplysninger som kom frem under sjøforklaringen.

Utvalget hadde derimot intet mandat til å foreta egen etterforskning eller undersøkelser i forbindelse med skipets drift, herunder eier- og operatørforholdet til skipet. De konklusjoner og anbefalinger som utvalget fastsatte, bygget således alene på de opplysninger som utvalget fikk tilgang til. Granskningsutvalget redegjorde i rapporten på side 81 – 87 om skipets eierforhold, dog uten at man fastsatte en endelig konklusjon. På side 87 ble det imidlertid fastslått at de faktisk forhold i tilknytning til overdragelsen av “Scandinavian Star” er relativt kompliserte og vanskelige å få full klarhet i. Granskningsutvalget har allikevel gitt uttrykk for at det ligger utenfor utvalgets oppgave å ta stilling til hvem som skal anses som eier, da dette i det alt vesentligst er snakk om økonomiske forhold og rettigheter mellom private.

Ulykkesbåten ble bygget i 1971 under navnet “Masalia”. Den ble solgt i januar 1984 til Stena Cargo Line Ltd. og fikk navnet “Stena Baltica”. I juli 1984 skiftet den navn til “Island Fiesta”, og i november 1984 fikk den navnet “Scandinavian Star”. Stena Cargo Line Ltd. leiet opprinnelig skipet da ut til Stena Cruises Line AB, som igjen videreleide det til SeaEscape Cruises Ltd. med kontor i Florida, USA.

Både Stena Cruises Line AB og SeaEscape Cruises Ltd. hadde opsjon på kjøp av skipet i sine avtaler. SeaEscape Cruises Ltd. benyttet sin opsjon til kjøp, og solgte "Scandinavian Star" videre til VR DA-NO ApS (DANO) i henhold til "Memorandum of agreement" av 23/1 1990 for USD 21,7 mill, hvorav USD 2,5 mill skulle betales innen 16/2 1990.

Opprinnelig overtagelse skulle være 25/3 1990, men denne dato ble oversittet noe av ulike grunner. Alle formelle papirer i sakens anledning, herunder pantedokumenter til selger, var ferdige pr. 30/3 1990, fra hvilket tidspunkt KS Scandinavian Star overtok skipet etter at kjøpsavtalen ble overdratt fra DANO, jfr. "Protocol of delivery and acceptance" av 30/3 1990 i bilag 6. Overleveringsprotokollen hadde imidlertid i punkt 4 en bestemmelse om at dersom betaling ikke var foretatt som forutsatt innen fredag 6/4 1990, så skulle skipet tilbakeleveres til selger.

Først i "Bill of sale" datert 30/3 1990 overdro den formelle eier av skipet, Stena Cargo Line Ltd., båten til kjøper SeaEscape Cruises Ltd., dvs. selger i henhold til overtakelsesprotokollen ved salget til KS Scandinavian Star. I henhold til "Bill of Sale" betalte kjøper SeaEscape Cruises Ltd. kun US\$ 10,00 for skipet. I henhold til opplysninger som saksøker har fått opplyst, var imidlertid kontraktsprisen ca. US\$. 10,3 mill.

Niels-Erik Lund ble samtidig registrert som ansvarlig reder og leder hos kjøperen SeaEscape Cruises Ltd. Dette fremkommer av utskrift fra Bahamas skipsregisteret i London datert 30/3 1990.

Det amerikanske selskapet SeaEscape Cruises Ltd. ble stiftet i 1990, og var, så vidt saksøker erfarer, et datterselskap av det danske selskapet DFDS. I denne sammenheng vises til utskrift av Lloyds Register of Shipping av 21/11 2002. Det økonomisk restoppgjøret av kjøpesummen ble ikke foretatt som forespeilet den 6/4 1990. Det ble da inngått en ny avtale mellom partene om at dette skulle utsettes til mandag 9/4 1990. Skipet brente som kjent den 7/4 1990.

På branntidspunktet 7/4 1990 var således skipet overtatt, men ikke betalt. Overdragelsen var heller ikke registrert i skipsregisteret, og selger SeaEscape Cruises Ltd. hadde pant i skipet.

Partene ønsket allikevel å få registrert overdragelsen i skipsregisteret den 9/4 1990. Men dette kunne ikke skipsregisteret godta, ettersom det var usikkert i hvilken tilstand skipet var i etter brannen, hvorved det kanskje måtte strykes i dette på grunn av brannen.

I september 1990 skiftet man imidlertid navnet på skipet fra "Scandinavian Star" og til "Candi". Dette ble registrert i skipsregisteret 13/9 1990.

Mens det under sjøforklaringen fremkom at KS Scandinavian Star var eier av skipet, anfører saksøker at det nevnte K/S-et ikke hadde noen eksistens på tidspunktet for overtagelse av båten 30/3 1990, da det verken var registeret eller hadde noen adresse for øvrig. De fremlagte opplysninger fra K/S Scandinavian Star ble - etter det som er opplyst for retten - aldri etterprøvd. Kriminalpolitiet i Frederiksberg ble således forledet til å tro at selskapet eksisterte, og aksepterte tilsynelatende opplysningene ukritisk.

Men den 17/5 1990 tilskrev allikevel Politimesteren på Frederiksberg Industriministeriet med anmodning om bistand til å innhente opplysninger om skipets registreringsforhold på ulykkestidspunktet. Industriministeriet tilskrev Udenrigsministeriet i brev av 23/5 1990, som igjen tilskrev Generalkonsulatet i New York den 30/5 1990. Udenrigsministeriet tilskrev også ambassaden i London i brev av 20/7 1990.

I brev av 31/7 1990 tilskrev så Ambassaden i London Udenrigsministeriet, hvor det ble bekreftet at skipet den 30/3 1990 ble solgt til SeaEscape Cruises Ltd., og at skipet i perioden 12/12 1983 – 30/3 1990 var eiet av Stena Cargo Line Ltd.. Det ble for øvrig samtidig vedlagt "Transcript of register" sammen med bevis på registrert panteheftelse. Industriministeriet tilskrev så Politimesteren på Frederiksberg den 7/8 1990 og meddelte det samme.

Som tidligere redegjort for, så ønsket ikke skipsregisteret for Bahamas i London å registrere overdragelsen av skipet til K/S Scandinavian Star mandag den 9/4 1990. Registeret samtykket av en eller annen grunn senere til registrering, og registrerte skipet med overdragelsesdato 5/4 1990 (rettens understrekning). Skipsregisteret må da tydeligvis ha glemt og/eller ikke vært kjent med at de danske myndigheter allerede den 27/7 1990 hadde fått utskrift over hvem som var registrert som eier, dvs. SeaEscape Cruises Ltd.

Saksøker har som nevnte etter ulykken i utpreget grad drevet mer eller mindre kontinuerlig privat etterforskning av ulykken og underliggende forhold. I den anledning mottok han en utskrift av registreringsforholdene for skipet fra skipsregisteret datert 22/5 1996, og denne viste at eierforholdet til K/S Scandinavian Star med adresse på Frederiksberg var registret den 5/4 1990.

Saksøker mottok også kopi av "Bill of Sale" for den samme overføring. Denne viste at SeaEscape Cruises Ltd., Miami, USA, overførte skipet for DKR. 126.560.640,- i henhold til dokumentasjon datert 5/4 1990, men av stempel kunne han da ved selvsyn konstatere at registreringen ble foretatt den 30/8 1990, og ikke den 5/4 1990.

Saksøker reagerte selvsagt på dette, og henvendte seg til skipsregisteret med forespørsel om forklaring. Skipsregisteret svarte saksøker således i brev av 10/7 1996, og det ble bekreftet i nevnte brev at skipet ble solgt den 30/3 1990 fra Stena Cargo Line Ltd. til SeaEscape Cruises Ltd. Videre ble det bekreftet at det den 30/8 1990 ble registrert en eierendring fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star med virkning fra 5/4 1990, dvs. med tilbakevirkende kraft.

Stevning innkom tingretten 11. januar 2004. Retten besluttet den 18. juni 2004 etter tilsvaret og diverse skriftutveksling å dele saken slik at spørsmål om foreldelse ble behandlet først.

Hovedforhandling ble avholdt 19. og 20. mai 2005. Partene og deres prosessfullmektiger møtte. Retten hørte saksøkeren og to vitner. For øvrig ble det foretatt slik dokumentasjon som rettsboken og det faktiske utdraget viser.

Saksøkeren har i korte trekk anført:

Foreldelse har ikke inntrådt. Det er en forutsetning for at fristen for foreldelse skal begynne å løpe at saksøkeren har tilstrekkelig kunnskap til rette saksøker til å kunne føre sin sak. Så lenge man ikke har kunnskap om hvem den ansvarlige er og har rimelig sikkerhet for sin oppfatning, kan man ikke gå til sak. Det vil skape en helt uholdbar situasjon om man krever at saksøkeren skal ta ut stevning på usikkert grunnlag. Da er hans muligheter for å nå frem minimale. Han vil med all sannsynlighet få dom mot seg og da sitte igjen ikke bare med store saksomkostninger å betale, men også en rettskraftig dom mot seg.

Spørsmålet i denne saken må bygge på Skulds egne lover og regler. Axdal er sikret etter disse. Det følger av disse at foreldelse ikke inntreffer før etter tre år etter at man fikk tilstrekkelig kunnskap. I denne saken gikk man til sak innen fristen etter at man ble klar over det reelle eierskapet i 2003, og etter at Skulds danske kontor hadde opplyst at saken skulle gå for Oslo tingrett. Fristavbrytende stevning er da tatt ut innen fristen.

Saksøker nedla slik påstand:

Saken fremmes.

Saksøkte har i korte trekk anført:

Man bestrider ikke, og har heller aldri bestridt, at SeaEscape Cruises Ltd var registrert eier av båten. Det selskapet var også sikret etter den P& I polisen som var utstedt. Saken er imidlertid foreldet både erstatningsrettslig og forsikringsrettslig. Skuld kan gjøre de samme innsigelser gjeldende overfor Axdal som SeaEscape kunne gjort og uansett om Axdal tidligere hadde gått til søksmål i Norge, i USA eller på Bahamas, er saken nå foreldet etter alle disse lands regler.

Axdal kan ikke gjøre krav gjeldende etter Skulds lover og vilkår. Disse gjelder ikke skadelidte slik som Axdal.

Saksøkte nedla slik påstand:

1. Assuranceforeningen SKULD frifinnes
2. Assuranceforeningen SKULD tilkjennes saksomkostninger med tillegg av den til enhver tid gjeldende morarentesats fra dommens oppfyllestidspunkt til betaling skjer.

Retten bemerker: For retten er det kun spørsmålet om foreldelse som skal vurderes i denne omgang. Dersom retten finner at foreldelse har inntruffet skal det avsies dom på frifinnelse av Skuld. Har foreldelse ikke funnet sted, skal saken fremmes. Retten finner reglene i fal. § 7-6 fjerde ledd og § 7-8 annet ledd om at foreldelse hos den sikrede medfører foreldelse hos Skuld, så klare at retten ikke finner noe grunnlag for å gå videre inn på dette.

Retten finner det naturlig på bakgrunn av partenes anførsler å begynne med spørsmålet knyttet til Skulds egne lover og regler. Saksøkeren har anført at disse må legges til grunn for så vidt gjelder lovvalgsregler og foreldelse. I punkt 27.3.2 heter det:

Sikredes rett til dekning foreldes i alle tilfeller etter tre år etter utløpet av det kalenderår i hvilket han fikk kjennskap til sitt krav og de omstendigheter som er avgjørende for dets omfang, og selv om ingen slike informasjonen foreligger etter 10 år fra havariet fant sted. [...]

Definisjon av hvem som er parter i forsikringen finnes i forsikringsavtaleloven (fal.) § 1-2. I vårt tilfelle er konstellasjonen at Skuld er "selskapet", mens eieren av skipet er både "forsikringstakeren" og "sikrede". Det siste følger av litra c annet punktum. Det er rettens syn at saksøker i den foreliggende saken ikke faller inn under avtalen. En slik forståelse ville etter rettens syn stride både mot lovens ordlyd og mot avtalens system, jf punkt 9.3, 26.1 og 27.2. Det følger klart av siste at Axdal ikke kan være ansett som sikret.

Nå er dette ikke avgjørende i den foreliggende saken. Retten forstår ikke reglene i punkt 27.3.2 på samme måte som saksøker. Det er rettens syn at 10 års fristen er en absolutt regel der søksmål er utelukket om krav ikke innkommer før fristen. I dette tilfelle vil grensen etter Skulds regler være 7. april 2000.

Da saksøkeren ikke er å anse som sikret, kommer heller ikke Skulds regler om lovvalg til anvendelse i denne saken. Saksøkeren står da fritt til å velge verneting. Han har pretendert å ha rettigheter under tre jurisdiksjoner; norsk, amerikansk og bahamisk rett. Retten vil derfor prøve de forskjellige jurisdiksjoners foreldelsesregler. Det er imidlertid viktig å erindre at det er forskjell på de forskjellige jurisdiksjoners utgangspunkt for foreldelse. Dette bemerkes nærmere nedenfor.

Norge: Retten finner innledningsvis grunn til å bemerke at Axdals stilling om bord tydeligvis ikke er definert i Sjøloven. Etter det som er opplyst i retten finnes det heller ingen legaldefinisjon av "passasjer". Retten finner at det er uten betydning om Skuld selv har andre definisjoner. Axdal ble ansett som passasjer i Skulds erstatningsoppgjør og all den tid han ikke kan anses som besetning, legger retten til grunn at han i lovens forstand må anses som passasjer.

Foreldelse dekkes som nevnt av sjøloven. Det er i den foreliggende saken den gamle sjøloven av 1893 som gjelder og foreldelse følger av § 291 der det heter:

Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:

4. for fordring på erstatning for at en passasjer er død eller kommet til skade, to år fra den dag da passasjeren skulle ha gått i land eller gikk i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen;

I § 292 heter det i annet ledd:

Dog kan søksmål om fordring som nevnt i §291 første ledd nr. 4, 5 eller 6 ikke reises senere enn tre år fra ilandstigningen, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted om det er senere.

Som det følger av bestemmelsene er utgangspunktet ilandstigning eller når denne skulle funnet sted. I følge det opplyste var turen fra Oslo til Fredrikshavn den angjeldende natt den siste Axdal skulle være med på. Ilandstigning skulle således vært 7. april 1990. Det følger av ordlyden at fristen for foreldelse ikke er knyttet opp til hans kunnskap om hvem som er eier av båten. Fristen på tre år etter § 292 er en absolutt foreldelsesfrist og denne utløp 7. april 1993. Det følger således av sjøloven at adgangen til søksmål er foreldet.

Nå er det strengt tatt ikke nødvendig med videre vurdering av norsk rett da sjølovens bestemmelser i kraft av *lex specialis* går foran andre regler, men retten vil likevel se hen til foreldelsesloven § 9 første ledd og § 10 første ledd. Det følger av bestemmelsene at foreldelse inntreffer etter tre år etter at - i dette tilfelle Axdal - fikk nødvendig kunnskap om skyldneren. I sakens dokumenter ligger det en faks av 10. juli 1996 fra skipsmyndighetene på Bahamas (lokalisert i London) til "The Danish Office", formentlig den danske ambassaden. Den er merket med "Attn: Mike Axdal, Esq." Det er ikke bestridt at Axdal mottok denne i 1996. I punkt 3 og 4 heter det:

3. Although the date of the Bill of Sale is 5th April, 1990, the title was transferred when the Bill of Sale was recorded, i.e. 30th August, 1990.
4. The transcript dated 27th July, 1990 showing SeaEscape Cruises Limited is correct as ownership was changed on 30th August, 1990.

Det er rettens klare standpunkt at ved mottaket av denne faks, som saksøker må ha fått seg i hende senest ved utløpet av 1996, fikk han all den kunnskap som var nødvendig for å gå til sak. Han var da klar over at skadene han fikk ulykkesnatten hadde medført at han ble uføretrygdet, og han fikk et klart bevis for at SeaEscape Cruises Ltd. var eier, og således rette saksøkt.

Når Axdal da velger å vente - slik retten ser det uten god grunn - med å reise sak til 2004, er rettens syn at fordringen er foreldet. Retten kan heller ikke unnlate å bemerke at Axdal en rekke ganger frem mot 2001 står frem med uttalelser som gir grunn til å tro at han var overbevist om at SeaEscape var rette eier. Han skulle således ha tatt ut stevning tidligere enn han gjorde.

Retten finner likevel å ville vurdere spørsmålet etter utenlandsk rett.

Det er av saksøkte fremlagt dokumenter som beskriver rettstilstanden på Bahamas og i USA. Selv om dokumentene er laget "i anledning saken" har saksøker valgt å ikke kreve dokumentene tatt ut av saken.

Bahamas: Det er fremlagt en utredning av advokatfirmaet Higgs & Johnston, Nassau, Bahamas. Retten vil bemerke at uttalelser fra dette firmaet må anses som partsuttalelser og ikke en objektiv vurdering av rettstilstanden. Bakgrunnen er at dette firmaet har representert flere selskap som har hatt eierskap i Scandinavian Star. Tingretten finner likevel etter en konkret vurdering å legge uttalelsen til grunn da det er tale om en redegjørelse om rettstilstanden og det har formodningen mot seg at et advokatfirma vil risikere å pådra seg erstatningsansvar for feil redegjørelse av jussen.

På bakgrunn av teksten slik den er gjengitt i vurderingen til advokatfirmaet Higgs & Johnston, finner tingretten at foreldelse inntreffer to år etter at skaden inntraff. Selv om man legger til grunn at man ikke tar utgangspunkt i brannen, men i uføretrygdens innvilgelse, er kravet etter loven på Bahamas foreldet. Den diskresjonære adgang en domstol på Bahamas har til å forlenge fristen, kan Axdal ikke påberope seg av to grunner: For det første tilligger det en domstol på Bahamas å forlenge fristen og slik fristforlengelse er ikke gitt. For det andre finner retten det tvilsomt om fristforlengelse ville blitt gitt i denne saken, så lenge etter fristens utløp.

USA: Retten går så over til å vurdere foreldelse etter amerikansk rett. Skuld har her forespurt firmaet Fowler White Burnett P.A. i USA. Det har ikke fremkommet opplysninger om uheldig tilknytning for dette firmaet, jf firmaet på Bahamas, og retten legger til grunn at dette firmaet ikke har bindinger til SeaEscape eller andre parter i denne saken som kan oppfattes som uheldige.

Retten har gjennom erklæring av 2. mai 2005 fått opplyst at det er den føderale "General Maritime Law" som kommer til anvendelse i denne saken. Det er vist til to saker fra amerikansk rett vedrørende passasjerer om bord på et cruiseskip som viser dette. Den aktuelle bestemmelsen følger av 46 U.S.C. App 763 (a) og har en foreldelsesfrist på tre år.

Firmaet har uttalt (rettens oversettelse):

"Tidsfristen for søksmål vil begynne å løpe fra den datoen skaden skjedde eller grunnen til søksmålet skjedde. Regelen vedrørende datoen for kjennskap til skaden kommer til anvendelse vedrørende datoen når saksøker kjente eller skulle ha kjent til skaden og grunnen til denne, som i yrkeskadesaker slik som asbestskader, er dagen for diagnosen. Se her *Bright v. Mercury Marine*, 129 F.3d 1428 (11. rettskrets appelldomstol 1997). Datoregelen kommer ikke til anvendelse vedrørende kunnskap om identiteten til det selskapet som var ansvarlig for skaden. Imidlertid vil våre domstoler ofte tillate en rettidig stevning mot feil saksøkt å bli endret til den rette saksøkte med virkning tilbake til datoen for den opprinnelige stevningen dersom (1) saksøker forfulgte sitt krav rettidig, men mot feil saksøkt, (2) saksøkeren ikke kjente og ikke kunne kjenne identiteten til den ansvarlige på det tidspunktet stevning ble innlevert og (3) saksøkeren utviste rimelig aktivitet i sitt forsøk på å avklare hvem den rette saksøkte er og å forfølge sitt krav mot denne."

Slik retten ser det kommer man igjen tilbake til den kunnskap Axdal satt med i 1996 da han fikk brevet fra skipsregisteret for Bahamas. Det er rettens klare syn at Axdal hadde tilstrekkelig med opplysninger til at han kunne rettet sitt krav mot Skuld på dette tidspunktet. (SeaEscape var på dette tidspunkt konkurs og søksmål kunne tas ut direkte mot Skuld.) Det følger av det ovenstående at fristen for søksmål er oversittet og kravet er således foreldet.

Retten finner å ville knytte noen bemerkninger til saksøkerens anførsler om at Axdal først kunne gå til sak da han hadde økonomisk grunnlag for det, dvs. etter at Justisdepartementet hadde gitt ham fri sakførsel; og etter at han hadde rimelig kunnskap til å bevise sitt krav. Retten er på generelt grunnlag enig i de anførsler som kommer. Retten har imidlertid kommet til den oppfatning at Axdal i 1996 hadde det han trengte for å kunne gå til sak mot Skuld etter amerikansk rett da hans skade var fastslått og han kunne bevise at den faktiske eier for skipet var SeaEscape Cruises Ltd. Han skulle således gått til sak på det tidspunktet.

For alle jurisdiksjonene over gjelder det forhold at Axdals fortsatte etterforskning for å finne ytterligere bevis har hatt den utilsiktede virkning at hans krav er foreldet. Selv om dette for Axdal kan fremstå som ytterst beklagelig, er det kun han som er ansvarlig for dette. Retten er således ikke enig i saksøkers oppfatning at han først ved utenriksdepartementet på Bahamas' brev av 11. februar 2003 hadde alle de opplysninger som var nødvendig for å gå til sak. Retten anser at han på en rekke tidspunkt etter 1996 også hadde det som var nødvendig for å gå til sak uten at så skjedde.

Retten har ovenfor kommet til at kravet er foreldet etter en rekke lands regler. Kravet er foreldet erstatningsmessig og dermed forsikringsmessig og det vil bli avsagt dom på frifinnelse.

Saksomkostninger: Saksøker har etter dette tapt saken fullstendig og skal etter hovedregelen i tvml. § 172 pålegges å erstatte motparten sine saksomkostninger. Skuld har fremlagt en omkostningsoppgave på kr 187500 som i sin helhet er salær kr 150000 pluss mva. Retten finner oppgaven rimelig og legger denne til grunn.

Retten har vurdert om unntakene i annet ledd kan komme til anvendelse. Særlig blir det spørsmål om det var grunn til å gå til sak. Basert på – og begrenset til – det materialet som er fremlagt under forhandlingene om saken skal fremmes eller ikke, har retten kommet til det syn at det er grunn til å stille spørsmål om de ansvarlige for skipet er stilt til ansvar. Det kan synes som om det er grunnlag for å hevde at skipets reelle eierforhold ikke er lagt til grunn i myndighetens behandling av saken og i de straffesaker som fulgte. Dette er imidlertid etter rettens syn ikke tilstrekkelig grunnlag til å gå til sak mot Skuld. Det burde vært klart for Axdal at saken er erstatningsrettslig foreldet, selv om den ikke nødvendigvis er strafferettslig foreldet og de reelle eiere av skipet fortsatt kan tiltales og stilles for retten.

Dette er imidlertid et spørsmål som må vurderes av de norske og danske påtalemyndighetene, ikke tingretten i forbindelse med et erstatningssøksmål.

D o m s s l u t n i n g :

1. Assuranceforeningen Skuld frifinnes
2. Mike Axdal dømmes til innen 14 – fjorten – dager fra dommens forkynnelse å betale til Assurancesforeningen Skuld kr 187500 med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.

Retten hevet

Johan Berg

Dommen kan påankes til lagmannsretten. Anken må erklæres direkte for tingretten innen 1 – en – måned fra dommen er forkynt.

Ankeerklæringen må være underskrevet eller medunderskrevet av en advokat. Den ankende part kan også henvende seg til rettens kontor og får ankeerklæringen nedtegnet og undertegnet der.

Samtidig med ankeerklæringen må den ankende part innbetale ankegebyr, som er 24 ganger rettsgebyret. Dersom hovedforhandlingen varer mer enn en dag, påløper ytterligere gebyr. Dersom anken gjelder en formuesverdi under 50 000 kroner, kan den ikke fremmes uten samtykke fra lagmannsretten. Søknad om samtykke må i slike tilfeller innsendes samtidig med ankeerklæringen.

NOTAT

Til: Justisministeren
Fra: Riksadvokaten

Dato: 25.10.04

Gjelder: Scandinavian Star

JUSTISDEPARTEMENTET	
27 OKT 2004	
SAKSNR.:	2004/11174
AVD/KONT/BEH:	SIA/SIAK/4011
DOK.NR.:	1
ARKIVKODE:	442

BAKGRUNNEN FOR RIKSADVOKATENS BESLUTNING OM Å OVERSENDE BEGJÆRING OM GJENOPPTAKELSE AV ETTERFORSKINGEN TIL DANSK PÅTALEMYNDIGHET

En viser til telefonsamtale i dag mellom statsråd Dørum og riksadvokat Busch.

Det vises til vedlagte kopier av riksadvokatens brev av 2. mai 2002 til den danske riksadvokat og påtegning av s.d. til Oslo statsadvokatembeter.

Som det fremgår av ovennevnte brev ble etterforsningsansvaret etter brannen 7. april 1990 fordelt mellom Danmark, Sverige og Norge. I brevet oppsummeres ansvarsforholdet slik:

"Etter brannen 7. april 1990 ble etterforsningsansvaret som kjent fordelt mellom Danmark, Sverige og Norge. Som følge av at skipet ble slept inn til svensk havn, ble åstedsundersøkelsen gjennomført av svensk politi. Det norske etterforsningsansvaret omfattet den taktiske etterforskning av den umiddelbare brannårsak. Dansk politi- og påtalemyndighet hadde på sin side ansvaret for å etterforske bakenforliggende forhold knyttet til rederiet, herunder beslutningen om å sette skipet i drift".

I april 2001 ble det fremsatt begjæring om gjenopptakelse av etterforskningen. Etter at det fremlagte materialet var gjennomgått og sammenholdt med etterforskningen i 1990, fant ikke riksadvokaten grunn til å gjenoppta den del av etterforskningen som lå til norsk politi og påtalemyndighet. I begjæringen var en vesentlig del av materialet knyttet til eier- og forsikringsforhold for Scandinavian Star, og det ble pretendert at angivelige irregulære forhold her kunne ha vært et motiv for brannstiftelse. Etterforskning av opplysninger knyttet til overdragelse, eier- og forsikringsforhold hørte etter avtale fra 1990 under dansk politi og påtalemyndighet. Siden de bakenforliggende opplysninger om rederiet ikke var omfattet av den norske etterforskning i 1990, vurderte riksadvokaten det slik at det verken var riktig eller hensiktsmessig at norsk påtalemyndighet tok stilling til denne side av begjæringen. Riksadvokaten besluttet på denne bakgrunn den 2. mai 2002 å oversende denne side av saken til dansk

påtalemyndighet til vurdering av om det er grunnlag for å iverksette ytterligere etterforskning.

I tilknytning til mediaoppslag om angivelig manglende ressurser hos Oslo-politiet til å gjenoppta etterforskningen da det ble begjært i april 2001, bemerkes:

Avgjørelsen om ikke å gjenoppta den delen av etterforskning som lå til norsk politi og påtalemyndighet i 1990, og å oversende den siden av saken som gjaldt fremlagte opplysninger om skipets eier- og forsikringsforhold til dansk påtalemyndighet, ble truffet etter faglige vurderinger av innholdet i de fremlagte opplysninger, og hvor en også tok hensyn til den fordeling av etterforskningsansvaret som ble trukket opp i 1990. Spørsmål om ressurser ble ikke tillagt noen vekt i den forbindelse.



Hans-Petter Jahre
ass. riksadvokat



Harald Strand
statsadvokat

Vedlegg

Lone Klinke

Fra: Mike Axdal <bravogruppen1@mail.dk>
Sendt: 8. marts 2016 08:53
Til: Lone Klinke
Emne: Scandinavian Star

Appel til Folketingets Retsudvalg

Overlevende og pårørende spørger

Hvorfor skal myndigheder vise sig en overmagt de ikke er kompetent til.

Danmark og Norge har ingen som helst ret til at rode i Scandinavian Star sagen.

HJÆLP OS.

Hverken Danmark eller Norge har jurisdiktionsret til at fortage sig noget i Scandinavian Star sagen, overtrædelse af en række konventioner har siden 1990 været krænket af begge landes indblanding i Scandinavian Star opgøret.

Nu må Retsudvalget påtage sig et juridisk ansvar for at få sagen belyst, og ført tilbage til sin rette substans.

Ejerne bag Scandinavian Stars mission vandt, det var den forvirring som ejerne bag skibet var ude på.

Scandinavian Star ankom Frederikshavn d 28 Marts 1990 Gik i rutefart d 1 April 1990 var både i Frederikshavn og i Oslo et antal gange, uden at Søfartsmyndighederne fik kontrolleret skibet, dette er i strid med nationale og internationale regler herunder Port State aftalen. samt Søfartsstyrelsens egen bekendtgørelser 463 og 475.

Scandinavian Star udsender Mayday på koordinat (5834N 1034Ø.) er ikke som anført i NOU Rapporten eller i Søfartsstyrelsens forarbejde til Politiet i Internationalt farvand. Men 2,7 Mill, inden for Svensk farvand.

Søforklaringen skulle have været sat i Gøtting Tingsret. og ikke i en dansk domstol.

Nu skulle det så være Tingsrettens opgave at få belyst hvem der var ejer/reder. og hvad ville de så have fundet ud af.

Jo

Scandinavian Star var registreret på Bahamss

Den registrerede ejer og reder var Seascope cruises Ltd på Bahams

Driftsselskabet var SeaEscape Cruises Ltd i Miami.

Efterforskning og tiltalerejsning om brud på lov om skibes sikkerhed skulle forstås af Bahamas myndighed.

Straffe sag imod ejer og reder skulle foregå på ejeren(rederens forretningssted i den stat hvorfra, skibets drift kontrolleres altså Miami Florida.

Brandefterforskningen ville således også være Miami Florida.

Efterforskning om Forsikringssvindler også Politimyndigheden Miami Florida.

Det er således også Domstolene i Miami Florida der skulle føre straffesagerne.

Siden 1990 har Danmark og Norge rodet rundt i Scandinavian Star sagen uden at komme så meget som en millimeter ind i sagen.

Og forsat imod en række konventioner er Danmark og Norge inde i en sag de intet har med at gøre.

Hvorfor er der ingen der kan og vil forstå dette. Hvorfor vil ingen indse at jeg har ret i denne påstand.

Denne sag handler om drab på 159 uskyldige mennesker.

Den som blev dømt som ejer og reder Henrik Johansen har aldrig været ejer eller reder af Scandinavian Star hverken før under eller efter branden 7 april 1990 og de afsagte domme må ophæves straks.

Retsudvalget må nu påtage sig det juridiske ansvar for at Scandinavian Star sagen føres tilbage på sit rette spor.

Regards

The Danish Office at Scandinavian Star

Mike Axdal

Kjersvej 106

4220 Korsoer Denmark.

45-31225500

Denne e-mail blev sendt fra en virusfri computer beskyttet af Avast.

www.avast.com