



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 sjokk-skader. 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 erstatningsoppgjøret. 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 oversett 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 tilsvar 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 inntreer 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 bemerkinger: 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 informasjon 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.