

MIKE AXDAL MOT SKULD

Av Torbjørn Kalberg, styremedlem i Støttegruppen for pårørende og overlevende etter Scandinavian Star-ulykken

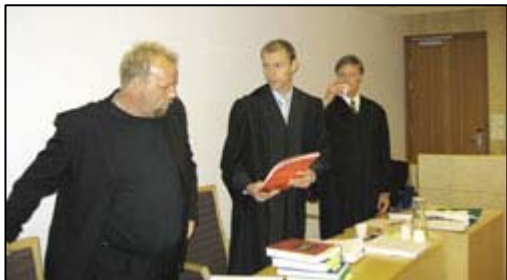
Vi kommer seint til rettslokalet. Det er lite og tilhørerne med fotografer og journalister på plass, er så mange at vi ikke får sitte før det blir rokert på noen stoler og folk trekker seg nærmere sammen på den vonde benkeraden. Dommeren vil nemlig ikke at noen skal stå under rettsforhandlingene.



Så presist - eller kryptisk kan det også gjøres...

Mike Axdal sitter på ei side av lokalet, med sine to advokater til venstre for seg. På den andre sida, med vitneboksen i mellom, sitter representanten for Skuld med sine to advokater til høyre for seg. Det vil vise seg at Skuld har minst en annen advokat sittende på tilhørerbenken. Når alt roer seg, setter dommeren i gang.

Han begynner med å si at denne saken skal dreie seg om faktiske forhold og ikke om følelser. Spørsmålet som skal avklares er om kravet mot Skuld er reist for seint av Axdal eller ikke. Det skal altså dreie seg om foreldelse.



Saksøker: Mike Axdal, advokat Bård Amundsen og advokat Leif Tore Lian

følger for saksomkostningsspørsmålet dersom dommen, mot formodning, skulle komme til å bli negativ for Axdal.

Advokaten til Mike Axdal får ordet først. Han vil holde seg til faktiske forhold. Det som skal vurderes er ikke eierskapet til Scandinavian Star, men Axdals kunnskap om dette. Han poengterte at de hadde tenkt å føre støttegruppens advokat, advokat Komnæs som vitne, men frafalt dette da han også var ført opp som vitne for Skuld. Derfor syntes han det var merkelig at Skuld nå ville la være å bruke dette vitnet. Skuld hadde dessuten så seint som ei uke før forhandlingene skulle starte brakt inn nye momenter i argumentasjonen om foreldelse. Store mengder med utredninger fra amerikanske advokatkontorer hadde gjort det vanskelig å forberede seg grundig. Han mente dette måtte få

SALGET AV SCANDINAVIAN STAR ALDRI DOKUMENTERT

Advokaten syntes Skuld skulle holde seg til sine egne spilleregler. For sin egen del hadde han som advokat for Axdal lagt vekt på at det viktige spørsmålet om å få avklart hvem som eide båten, helt fra begynnelsen kom skeivt ut ved at advokatene bak eierne fikk et feilaktig og ukritisk bilde om de faktiske forholdene lagt til grunn.

Salget av båten som skulle blitt foretatt før brannen, er aldri blitt skikkelig dokumentert, sa han. «Opplysningene er forvirrende og selvmotsigende». På enkelte av papirene som omtaler den angivelige salgsprosessen hadde f.eks. en og samme person underskrevet både for Sea Escape og det såkalte KS

Scandinavian Star som i ettertid er framstilt som eiere av båten. Det er ikke klarlagt, sa han, om DFDS fortsatt var eiere ved overdragelsestidspunktet. Skipet ble i alle fall forsøkt overdratt til det såkalte KS Scandinavian Star 9. april, men dette hadde blitt avvist. Opplysninger fra skipsregistret i Bahamas viser at det i løpet av sommeren 1990 ble foretatt endringer i datoene for transaksjonen. Det lyktes eiergrupperingene bak Sea Escape urettmessig å få godkjenning for at de dermed skulle ha overdratt skipet i god tid før brannen.

AKTIV DOMMER

Dommeren, som under hele forhandlingene var aktiv med egne kommentarer og spørsmål, grep på dette tidspunktet inn med bemerkninger om at noe slikt ville vært helt umulig ved eiendomregistrering f.eks. i Oslo. Advokatene til Axdal mente eiergrupperingene bak skipet lyktes med å føre opinionen bak lyset. Om det var slik at Sea Escape ikke lenger var eiere av båten sommeren 1990 hvordan kunne de da ha tilbakedatert et salg? Det går da ikke an å selge noe man ikke har. Likevel, denne manøveren med tilbakedatering la grunnlaget for den feilaktige oppfatninga av eierskap til skipet som i ettertid er blitt stående.

I 2003 opplyste utenriksdepartementet til Bahamas i et notat til den danske ambassaden i Canada at KS Scandinavian Star ikke hørte med til dem som skulle ha eid båten før brannen. Først da ble Mike Axdal klar over at mistanken om at eierforholdet hadde blitt forsøkt skjult, var mer enn bare mistanke. Det ble nå en realitet. Han ville derfor reise sak mot Skuld for å få klarlagt de erstatningmessige følgene av de nye opplysningene om eierforholdet. Skuld hadde ført opinionen bak lyset. Etter at saken gjentatte ganger hadde blitt avvist i Danmark, hadde Axdal til slutt fått medhold i det norske Justisdepartementet om at spørsmålet kunne avgjøres i norsk rett. Axdal fikk også støtte til fri rettshjelp.

HAR SKULD BIDRATT TIL Å VILLEDE OPINIONEN?

Advokaten til Skuld fikk så ordet. I sitt innlegg gikk hun langt i å glemme dommerens formaninger om ikke å bli følelsesladd, men holde seg nøkternt tik fakta. Hun appellerte til fornuft og følelser, der Axdals advokat holdt seg til historisk framstilling uten å propagandere. Skulds advokat gjorde et irrelevant nummer av at erstatningsoppgjøret etter brannen var svært godt. Spørsmålet som retten skal ta stilling til dreier seg jo ikke om erstatningene var for små eller om oppgjøret hadde gått feil for seg i forhold til lovverket. Saken er om Skuld bevisst har bidratt til å villedde opinionen om faktiske eierforhold til katastrofebåten.



Tre av Skulds advokater

Skulds advokat mente Axdal ikke hadde noen direkte krav å reise mot dem. Skuld dekker nemlig bare sikretes ansvar overfor skadelidte, men ikke skadelidte direkte. Axdal hadde som andre skadelidte bare blitt møtt med velvilje av Skuld fordi selskapet på denne måten overholdt forpliktelser overfor medlemmene sine.

Skuld har et erstatningsansvar overfor skadevolder, som er den selskapet forsikrer. Etter sine inngåtte avtaler, har derimot Skuld ingen direkte forpliktelser overfor skadelidte. Dersom Axdal ville ha reist et krav mot f.eks. Sea Escape, ville Skuld, som advokaten ordla seg, «kunne trått inn i deres sko» siden dette selskapet gikk konkurs i 1991. Da måtte Axdal ha reist et krav for lenge siden.

Men kravet ville måtte ha blitt avvist, sa hun og gjenga «hvilke innsigelser Sea Escape ville hatt om Axdal hadde reist sak mot dem». Retten sikrete, altså skadevolder, altså Sea Escape har i avtalen med Skuld, utløper nemlig etter tre år. Etter denne perioden har ingen lenger noe å hente om regelverket for slik forsikring skal følges.

Skadelidte kan altså aldri bli sikrete. Axdal omfattes ikke av lovene til Skuld. Dette fordi han ikke var passasjer på båten, men hadde tatt et arbeidsoppdrag med malerarbeid om bord. Han er verken medlem eller medforsikret, bare skadelidt. Avtalen som gjorde at Axdal fikk erstatning sammen med resten av de

skadelidte etter brannen på *Scandinavian Star*, er bygd på tilbudet de fikk i juni 1990. Denne avtalen har ingenting å gjøre med Skulds generelle regelverk som kommer fram i lovene for P & I- forsikring.

Det er ikke lett å følge med i begrepsverdenen advokaten til Skuld leder tilhørerne inn i. Hun gjør da også et nummer av at slik forsikring er vanskelig å forstå for uinnvidde. Dommeren sier han sov mest i timene da sjørett var tema under studietida. Han signaliserer vel med dette en skepsis mot de lærde sjørettsekspertene til Skuld.

Skuld brukte også klassisk sirkelargumentasjon i sitt tilsvarende. Advokaten deres viste til den Skandinaviske granskingskommisjonen for å vise at deres versjon av faktiske eierforhold er riktige. Men Schei-kommisjonen poengterte jo i innstillinga si at de bare tok utgangspunkt i eierforholdet slik de ble framstilt av grupperingene bak båten, de foretok aldri ei sjølstendig vurdering av eierforholdet.

Advokaten til Skuld gjorde også et nummer av at Axdal egentlig ikke skulle ha hatt erstatning som passasjer siden han utførte arbeid på båten. Da klokka begynte å dra seg over tre, mente dommeren at han som statsansatt med sommertid. Ville avslutte for dagen.

DAG NUMMER TO



Dag nummer to for rettsforhandlingene fortsatte med at Mike Axdals advokat, advokat Leif Tore Lian igjen fikk ordet først. Han tok opp tråden med begrepsforvirring rundt forsikringssystemet til sjøs. Uansett på hvilken måte den ble inngått, så forelå det en avtale om å forsikre *Scandinavian Star*, påsto han. Eieren hadde dekning gjennom en forsikringsavtale med Skuld. Skuld har i vanlig språkbruk erkjent dette ansvaret ved å betale ut erstatning til skadelidte. «Skuld leker ikke blåkors», som advokaten uttrykte det. Hensikten er å tjene penger. Et forsikringselskap betaler ikke et øre om det ikke foreligger gyldig forsikring.

Mike Axdal har aldri vært medlem hos Skuld. Javel. Men siden han har fått utbetaling, må han ha hatt en forsikringsavtale. Det betyr at den som sammen med medlemmet får erstatning må omfattes av avtalen. Skuld lager riktignok sine egne regler, men bestemmelsene er meningsløse om ikke den som får utbetalt penger får det fordi han dekkes av en avtale.

Skadelidte må skaffe bevis før han kan reise sak. Subjektive spekulasjoner og antakelser er ikke nok. Hvis han reiser sak for tidlig, begynner foreldelsesfristen å løpe. Om saken avvises, får han ikke flere sjanser.

Det danske advokatfirmaet Reumert & Partners la grunnlaget for oppfatninga om at *Scandinavian Star* var danskeid. Ingen sikre indikasjoner forelå om at andre enn danske eiere var inne i bildet. Da Axdal godtok erstatningstilbudet fra Skuld var han fortsatt sterkt medtatt både psykisk og fysisk. Kompensasjon fra Skuld var kjærkomment økonomisk tilskudd. For Skuld betydde derimot utbetaling etter skandinaviske regler penger spart.

SKULD VILLE UNNGÅ RETTSSAK I USA

For dem var det viktig å unngå rettssak i USA. På dette tidspunktet trodde Axdal tilbudet fra Skuld var det beste man kunne oppnå. Han var ennå ikke overbevist om eierforholdet, men uttalte seg mer skråsikkert offentlig for å skape blest og interesse rundt saken. Først da den danske ambassaden i Ottawa krevde opplysninger fra skipsregistret i Bahamas og fikk det, ble det klart for Mike at skandinavisk opinion var blitt ført på villspor i spørsmålet om eierskap. Han kunne nå gå til sak mot Skuld. Året var 2003.

Mike Axdal ble nå ført som vitne. I dette avhøret kom det fram at domstolene aldri har tatt realitetene i saken opp til seriøs behandling. Spørsmålet om foreldelse må ta utgangspunkt i opplysninger som blir gitt om faktiske forhold. Skuld har i alle år prøvd å hindre graving i saken. Axdal har aldri sett et papir der Skuld har skrevet under på noe som helst i forhold til KS *Scandinavian Star*, det angivelige

eierselskapet til båten. Det å akseptere tilbudet fra Skuld er ikke det samme som å godta at alt er i orden. De som syntes tilbudet ikke var godt nok ble frarådet å gå til sak mot Sea Escape fordi dette kunne ødelegge oppgjøret for andre skadelidte.

Det å være misfornøyd hindrer ikke at man altså godtar et tilbud. Axdal mente det var viktig å få reist sak mot Skuld. Selskapet hadde aldri korrigerert sine feilaktige opplysninger om eierforhold. Helt fra starten av, ble det spredd villedende informasjon.

Sjøforklaringa i København i 1990 godtok uriktige påstander som ble lagt fram av Skuld og deres advokater. Først i 2003 kom korrekte opplysninger fram på en overbevisende måte, selv om det tidligere var mange indisier i retning amerikanske selskaper som reelle eiere. Utskrift fra skipsregistret på Bahamas hadde feilaktig vist at *Scandinavian Star* allerede 5. april ble «eid» av KS Scandinavian Star. Dette var ei fiktiv tilbakedatering.

Axdal mente det velrenommerte rederiet DFDS i stor grad styrte sjøforklaringa. Skuld hadde interesser av å hindre søkelys både mot DFDS og amerikanske redere. Axdal stilte spørsmål om hvorfor det tidligere ikke hadde kommet fram at DFDS hadde hatt eierforhold til båten. Hvorfor er vi blitt holdt for narr? Slik han så det, hadde advokater, kontrollert av DFDS, instruert Bahamas til å endre innholdet i skipsregistret. De ville dekke over alle spor etter sine eierinteresser.

Axdal ga i vitneforklaringa si uttrykk for at fortjenesten Skuld hadde på at erstatningsoppgjøret ikke ble ført etter amerikanske regler, var enorm. Det raske oppgjøret var nødvendig for å hindre langt større utlegg om reelle eierforhold skulle blitt lagt til grunn for erstatningene. Fortjenesten til Skuld kunne dreie seg om et beløp på flere milliarder kroner, sa Axdal i retten.

SKULDS SLUTTINLEGG

Advokaten til Skuld gjentok i sluttinnlegget sitt at Sea Escape var registrert som eiere da båten ble påtatt 7. april 1990. Det er ikke uvanlig at både nye og gamle eiere føres opp i poliser som Skuld utarbeider, påsto hun. (Vel, vel, spørsmålet er i alle fall et annet. Mener Skuld at Sea Escape og andre amerikanske selskaper var ute av bildet seinere på sommeren? Eller var disse grupperingene eiere også helt fram til båten ble hogd opp i 2004?)

Skulds advokat gjentok hovedpoenget sitt om de kompliserte reglene for foreldelse. Med et sukk måtte hun konstatere at motparten, advokatene til Axdal, ikke så ut til å være mottakelige for innføring i elementær forsikringsjus. Hun måtte derfor bruke tid på å gå gjennom grunnlaget på nytt. Usikre personer er ikke avtaleparter, sa hun. Forsikringsavtaler gjelder bare mellom slike parter. Sjørettsforsikring er å sikre ansvar. Voldgiftsavtalen fra 19. juni 1990 regulerte erstatninga til de skadelidte etter brannen på *Scandinavian Star*.

Avtalen betydde ingenting i forhold til Skulds regelverk. Hun henviste til Forsikringsavtaleloven der det klargjøres at selskaper som Skuld overtar kundens erstatningsrettslige innsigelser dersom noen Skuld har avtale med skulle gå konkurs. Dette skjedde med Sea Escape. Assurandøren har samme innsigelser mot skadelidtes krav som skadevolder. Foreldelsesperioden bestemmes uansett av sikretes ansvar. Ut fra ethvert tenkelig utgangspunkt mente hun krav fra Axdal nå er foreldet.

Axdal hadde alle muligheter til å reise sak innafor foreldelsesperioden mente hun. Det er kunnskap om skaden som avgjør når tidspunktet for foreldelse setter inn. Til dette går det an å si at det heller må dreie seg om kjennskap til hvem som forvoldte skaden. Det forsikringssystemet som Skuld arbeider etter, er skapt for å skjule eierskapsinteresser i skipsfarten.

INNSYN I EIERPROTOKOLLER OG POLISEAVTALER?

Skuld betaler uansett, og hvorfor er det da noen grunn til å kreve innsyn i eierprotokoller og poliseavtaler? Saken er at sikkerheten for passasjerer og mannskap ikke blir ivaretatt om eiere holdes skjult. For det første bidrar systemet til at beløp som er store nok til å virke avskrekkende mot uansvarlig drift av skip ikke blir utbetalt. I tilfelle *Scandinavian Star* sparte de lyssky spekulantene milliarder av kroner. Deres identitet holdes skjult og de fortsetter sin uanstendige næringsvirksomhet. De virkelige eierne bak kriminell spekulasjon i skipsfarten er ikke trukket til ansvar og dømt av domstolene. I stedet er det reist tiltale og avsagt dom mot personer som ikke var i nærheten av de styrerommene der planene ble lagt.

Advokaten til Skuld mente det var vanskelig å bevise hva som skjedde for femten år siden. Hun mente bestemmelser i sjøloven om korte frister for foreldelse var bra. Oppgjør etter ulykker kan skje raskt, fordi det utføres av profesjonelle. Men passasjerene og de som arbeider til sjøs er ikke profesjonelle. Det kan da umulig være slik at deres interesser ikke skal være deres eget ansvar?

Det tar tid å trenge gjennom det utilgjengelige nettverket skipsfartsindustrien bygger rundt seg. Det er ikke behov for særlige bestemmelser i sjøretten som advokaten til Skuld ga uttrykk for i sin prosedyre. Tvert i mot, de særlige sjørettsreglene gjør det mulig å dekke til kyniske handlinger som setter andres liv og helse på spill.

Oslo, 21.mai 05
Torbjørn Kalberg