

Danmarks regering, Justitsministeriet
Att.: Justitsminister Nick Hækkerup

Folketingets Retsudvalg
Att.: Udvalgets medlemmer

Oslo, 5. januar 2021

SCANDINAVIAN STAR • FORESPØRGSSEL OG UNDERSØKELSE

Støttegruppen etter Scandinavian Star er takknemlig for den åpenhet og erkjennelse som ministeren viste i samrådet med Retsudvalget torsdag 19. november 2020.

Vi sender herved noen momenter til den kommende forespørgselsdebatten og etterfølgende vedtak om mandat, retningslinjer, organisering og gjennomføring av en undersøkelse.

Vi forutsetter at det også vil komme initiativ hos anklagemyndigheten og politiet til undersøkelser, og eventuelt etterforskning.

GRANSKING OG ETTERFORSKING

Det er viktig at undersøkelsene kan gjennomføres uten å utelukke forhold som er vesentlig for å forstå Scandinavian Star-katastrofen, uavhengig av om de bidrar til oppklaring av straffbare forhold som ikke er foreldet. Vi satte derfor i særdeleshet pris på at ministeren presiserte i samrådet av at undersøkelser ikke skal avgrenses til forhold som fortsatt kan straffeforfølges.

Eierskap, operasjon, management, økonomiske verdier, transaksjoner, forsikring og utbetalinger – er vesentlig informasjon – uansett om det oppklarer brannstiftelsen eller ikke.

Vi ønsker naturligvis at brannstiftelsene skal oppklares. Men det er også viktig at danske og skandinaviske myndigheter, EU og EUs sjøsikkerhetsorgan EMSA, Paris MOU og andre MOUer globalt, IMO og hele det internasjonale maritime erhverv, forstår at rettsstaten ikke gir slipp på en slik katastrofe før det korrekte bildet av katastrofen og dens aktører er beskrevet.

Dette vil understreke at rettsstaten ivaretar jurisdiksjon også på havet.

De initiativer som nå tas i Danmark må omfatte både gransking og etterforskning.

Gransking skal frembringe korrekt informasjon om relevante forhold – herunder ansvarsforhold som eierskap og operasjon av skipet - slik at erfaringene fra Scandinavian Star kan gi et bedre beslutningsgrunnlag for sikkerhet og beredskap i fremtiden. Politiets etterforskning må søke opplysning av ansvar for straffbare forhold som ikke er foreldet.

KOORDINERING AV ETTERFORSKINGEN

Det foreligger et notat datert 10. april 1990 om koordinering av politiets etterforskning. Notatet er signert visepolitimester Arne Huuse i Oslo og ble sendt til politiet i Danmark og Sverige.

I 2010 hadde vi ikke tilgang til notatet fra 1990. Vi etterlyste da grunnlaget for delingen av etterforskningsansvaret. Den norske Riksadvokaten svarte i brev datert 5. mai 2010, og viste da til sitt brev i januar 1992 til det norske Justisdepartementet. Det som understrekes av den norske Riksadvokaten, er at «*den danske etterforskningen omfattet også skipets eier- og forsikringsforhold.*» Senere har vi funnet frem det opprinnelige notatet fra 10. april 1990.

VEDLEGG NR.: 1: NOTAT 10. april 1990: Brannkatastrofen ombord på passasjerfergen «Scandinavian Star» - Koordinering

Notatet fra 10. april 1990 bekrefter at det forelå mistanke om 2 straffbare forhold:

- Mulig brannstiftelse
- Mulig straffeansvar i forbindelse med skipets sjødyktighet, redningsarbeid o.l.

Notatet spesifiserer ikke eksplisitt at økonomi, rederiansvar, eierskap og forsikring skal etterforskes, men etterforskningen av både sjøsikkerheten og brannstiftelsen forutsetter kunnskap om hvem som var skipets aktører, og alle økonomiske forhold ved skipet.

Særlig påhvilte det den danske etterforskningen å avklare disse forholdene. Det kan naturligvis ikke plasseres ansvar for lovstridig operasjon av et skip, eller manglende beredskap, uten korrekt kunnskap om hvem som var eier og hvem som hadde ansvar for skipets operasjon.

Disse temaene ble likevel aldri etterforsket, og er heller ikke opplyst ved gransking.

Norsk etterforskning av brannstiftelsen er heller ikke korrekt gjennomført, verken i 1990 – 91, eller i 2014 – 2017. Da etterforskningen ble gjenåpnet i Norge i 2014 – 2017 ble det begrunnet i erkjennelse av mangler i tidligere etterforskning i både Norge og Danmark.

På tross av denne erkjennelsen som begrunnet ny etterforskning, opplyser politiet i sin påtegning 17. februar 2017, hvor henleggelsen opprettholdes, at den gjenåpnede etterforskningen har unnlatt å utrede det operasjonelle ansvaret og rederiansvaret.

Nesten 4 år etter at politiet i Oslo selv avdekket at disse forholdene aldri var etterforsket i Danmark, anser man i 2017 at disse forhold var «*dekket av den danske saken og rettsprosessen som gikk mot rederiet og Kaptein Larsen i Danmark*».

VEDLEGG NR.: 2: Brev datert 5. mai 2010 fra Riksadvokaten til Jan Harsem

Den ukorrekte informasjonen som frem til november 2020 fremkommer i Danmark, er altså anvendt som begrunnelse i Norge for å avslutte etterforskningen på mangelfullt grunnlag.

KOORDINERING VS ANSVARDELING

Støttegruppen omtaler dette inngående, fordi den manglende etterforskingen av økonomi, forsikring, eierskap og operasjon, ikke bare skal belastes Danmark, men også Norge.

Notatet av 10. april 1990 om koordinering var aldri noen mellomstatlig avtale om deling av ansvaret, med formål å sette grenser for effektiv etterforsking og gransking av katastrofen.

Norske og danske myndigheter – både politiske myndigheter og anklagemyndigheter – har i flere tiår feilaktig anvendt politiets opprinnelige og gode intensjon om koordinering, til en ukorrekt hjemmel for å unnlate å etterforske og granske forhold som åpenbart skulle vært opplyst både i den norske og danske etterforskingen, og den felles skandinaviske granskingen.

Støttegruppens håp og tro var i 2014 at politiets gjenåpning av etterforskingen endelig skulle realisere opprinnelig intensjon om en samlet og koordinert etterforsking. Da Stortinget oppnevnte en parlamentarisk kommisjon i 2015 hadde vi det samme håpet for kommisjonen.

Det var med stor skuffelse vi konstaterte at både politiet og kommisjonen la til grunn at politiets opprinnelige intensjon om effektiv koordinering, kunne anvendes som grunnlag for å unnlate å etterforske og granske vesentlige forhold som eierskap, operasjon og økonomi.

Den 31. mars 2016 var tidligere justitsminister Søren Pind i åpent samråd med Retsudvalget i Folketinget. Der uttrykte ministeren den samme villfarelse: - at det finnes en avtale som setter grenser for hva henholdsvis Norge og Danmark skal – og ikke skal – etterforske og granske.

I sin innledning i samrådet i 2016 viste også utvalgsmedlem Søren Søndergaard til at det skulle foreligge en avtale mellom regjeringene i Norge, Sverige og Danmark som setter grenser for hva det enkelte land kan etterforske og granske. Søndergaard stilte følgende spørsmål:

- *Det, der interesser mig, det er at få fuldstændig klarhed over: Eksisterer der stadigvæk den aftale, at de tre lande har de tre ansvarsområder inden for de forskellige felter, eller hvornår er den aftale i givet fald blevet opsagt?*

Justitsministeren Pind svarte at han hadde innhentet opplysninger fra Rigsadvokaten som grunnlag sin besvarelse av samrådsspørsmålet, og sa:

- *Det blev i den forbindelse aftalt mellem de norske, svenske og danske myndigheder at opdele efterforskningen i sagen.*

Til det konkrete spørsmålet fra Søren Søndergaard svarte justitsminister Søren Pind følgende:

- *Altså, som jeg forstår det, så er aftalen ikke umiddelbart opsagt.*

VEDLEGG NR.: 3: Folketingets TV fra samråd i Retsudvalget 31. mars 2016
<https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20151/reu/td.1306358.aspx?from=31-03-2016&to=31-03-2016&selectedMeetingType=&committee=&as=1#player>

Denne misforståelsen må avsluttes.

Flaggstaten Bahamas hadde ansvar for å utrede Scandinavian Star. De skandinaviske landene overtok Bahamas' granskingskompetanse da det skandinaviske granskingsutvalget, ledet av den norske høyesterettsdommer Tore Schei ble etablert. Bahamas søkte deltagelse i utvalget, og oppnevnte professor Knut Kaasen fra Norge.

VEDLEGG NR.: 4: NOU 1991: 1A, side 12

<https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou199119910001000dddpdfs.pdf>

Eierskap, rederiansvar, økonomi og forsikring ble ikke undersøkt av det skandinaviske granskingsutvalget. Dette bekrefter utvalget i rapporten, kap. 5 om rederiet og overdragelsen.

VEDLEGG NR.: 4: NOU 1991: 1A, kap. 5: «Rederiet – overdragelsen» fra side 81

<https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou199119910001000dddpdfs.pdf>

Heller ikke sjøforklaringen opplyste hvordan skipets eierskap og operasjon var organisert.

TILTAK VED KOMMENDE UNDERSØKELSE

De kommende undersøkelsene må besvare flere konkrete spørsmål, bl.a.:

1. Hvem var eier av Scandinavian Star natt til 7 april 1990?

Instanser som forutsettes å ha kunnskap om dette:

- Flaggstaten Bahamas
- Assuranceforeningen Skuld
- Forsikringsselskapet Codan (tidligere Fjerde Sjø)
- Klassifiseringselskapet Lloyd's Register
- Finansieringsbanken SE Banken

2. Hvem ansvarlig for skipets operasjon fra 1 april 1990 til natt til 7 april 1990?

Instanser som forutsettes å ha kunnskap om dette:

- Flaggstaten Bahamas
- Assuranceforeningen Skuld
- Forsikringsselskapet Codan (tidligere Fjerde Sjø)
- Klassifiseringselskapet Lloyd's Register
- Paris MOU
- Skipskontrollen i havnestatene Danmark og Norge
- Finansieringsbanken SE Banken

3. Hvordan var Scandinavian Star finansiert?

SE Banken i London var engasjert i finansieringen av Scandinavian Star, og hadde naturligvis også sikkerhet for sitt engasjement. SE Banken har derfor korrekt informasjon om hvilken organisasjon og hvilke aktører som var deres kontakter i forbindelse med finansieringen av Scandinavian Star.

4. Kaskoforsikring og forsikringsoppgjør?

Fjerde Sjø, senere Codan, hadde kaskoforsikringen av Scandinavian Star. Granskingen i Norge i 2016 – 2017 opplyser at Fjerde Sjø reduserte utbetalingen til 14 mill USD - 10 mill USD lavere enn det skipet var forsikret for. Begrunnelsen var skader som Fjerde Sjø mente kunne vært unngått, altså operasjonelle forhold. Når politiet i 2014 – 2017 ikke har undersøkt hvem som var skipets reder, så er heller ikke forsikringsoppgjøret etterforsket, selv om det var begrunnelsen for gjenåpning av etterforskningen. Danske undersøkelser må opplyse hvem som hadde ansvar for de operasjonelle forholdene som medførte redusert forsikringsutbetaling. Det må avklares hvordan ansvaret for 10 mill USD i redusert forsikringsutbetaling ble fordelt på hvilke aktører.

VEDLEGG NR.: 5: Stortingets kommisjon for Scandinavian Star, pkt. 10.1.3, side 88
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2016-2017/dok18-201617.pdf>

5. Hvem var oppdragsgiver for skipets sertifisering av Lloyd's Register?

Lloyd's Register sertifiserte Scandinavian Star og foretok også flaggstaten Bahamas' kontroll av konvensjonsforpliktelser etter delegasjon. Tidligere hadde Bureau Veritas foretatt kontroll ved delegert myndighet fra flaggstaten. Lloyd's Register vet dermed naturligvis hvilken rederiorganisasjon som var deres kunde.

Nye undersøkelser i regi av danske myndigheter må konsultere Lloyd's Register for innsyn i eierstruktur og organisasjonen som opererte Scandinavian Star.

Dette er ingen uttømmende oversikt, men identifiserer flere instanser som allerede i 1990 – 92 skulle vært konsultert av politiets etterforskning og det skandinaviske granskingsutvalget.

Disse skulle også vært konsultert ved gjenåpnet etterforskning i Norge i 2014 – 2017 og av det norske Stortingets granskingskommisjon ved ny gransking i 2016 – 2017.

Disse skulle også vært konsultert av danske myndigheter dersom avslag på Støttegruppens anmodninger om ny etterforskning og gransking i 1996, 2002 og 2010, var korrekt begrunnet.

-

Det er et genuint ønske blant overlevende og etterlatte i Norge, Danmark, og flere andre land, at denne katastrofen må finne sin oppklaring og korrekte beskrivelse så langt det lar seg gjøre.

Vi erkjenner de mange årene som har gått. Tapet og katastrofens ødeleggende kraft er på mange måter allerede bokført i livets regnskap.

Støttegruppen ønsker å støtte de prosessene som nå finner sted i Danmark, fremfor å dvele ved tapte muligheter i forgangne år. Vi forstår at ingen instans – verken norske, danske eller andre staters myndigheter – kan gi svar utover hva det finnes et forsvarlig grunnlag for å gi.

Denne erkjennelsen forutsetter at myndighetene har gjort det som er mulig for å opplyse ansvar, hendelser og de reelle aktørene. Denne forutsetningen er ennå ikke imøtekommet.

Vi takker Retsudvalget og justitsminister Nick Hækkerup for åpenhet og vilje til å søke korrekt informasjon om Scandinavian Star.

KONKLUSJON

1. Det foreligger ingen avtale som forplikter Danmark til å avgrense hvilke temaer som kan undersøkes ved ny gransking og ny etterforskning.
2. Undersøkelsene må søke opplysning om forhold uavhengig av om de kan være strafferettslig foreldet, som f.eks.:
 - Hvem var eier
 - Hvem opererte skipet
 - Hvordan var den landbaserte driftsorganisasjonen organisert?
 - Hvordan var skipet finansiert?
3. Hvordan har skandinaviske myndigheters anerkjennelse av partenes forklaringer om eierskap og operasjon, uten egne undersøkelser, påvirket ofrenes rettslige stilling overfor f.eks Skuld og Lloyd's Register?
4. Støttegruppens anmodninger i 1996, 2002 og 2010 om gjenopptagelse er avslått med den ukorrekt begrunnelse at tidligere undersøkelser har vært omfattende.
5. Nye undersøkelser i Danmark må søke oppklaring av brannstiftelsen.
6. Manglende oppklaring av eierskap, operasjon, forsikring og økonomiske forhold betyr ikke påstand om at brannstiftelsen nødvendigvis har sin forklaring i disse forholdene.

Politiet hadde i 1990 en rekke prosjekter som var skilt ut for etterforskning. Politiet avdekket i 2014 manglende notoritet for disse prosjektene, som nå må etterforskes.
7. Dersom danske myndigheter vurderer at nye undersøkelser bør finne sted i et samarbeid mellom Norge, Sverige og Danmark, så er Støttegruppen positiv til dette. Problemet med den flerstatlige tilnærmingen i 1990 var ikke at flere stater var involvert, men at opprinnelig intensjon og avtale om koordinering ikke ble fulgt.

Støttegruppen vil gjerne, som berørt part, opprettholde dialog med danske myndigheter i tiden fremover, både ved tilrettelegging og gjennomføring av undersøkelser.

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Harsem, for styret

Torbjørn Kalberg, styremedlem
Kurt Evert Stenbakk, styremedlem
Grete Forslund, styremedlem

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

POST: POSTBOKS 23 • 1371 ASKER • NORGE

WEB: www.scandinavianstar.no / FACEBOOK: <https://www.facebook.com/groups/scandinavianstar>

EPOST.: jan@harsem.no (Jan) / kurt.evert@live.no (Kurt) / TLF.: +47 – 95 77 11 99 (Jan)

VEDLEGG OG HENVISNINGER

1. Notat datert 10. april 1990 om koordinering av etterforskningen, og brev fra Riksadvokaten datert --- til Støttegruppen vedr samme tema / [Vedlagt her](#)
2. Oslo politidistrikts påtegning 17 februar 2017 til endelig henleggelse / [Vedlagt her](#)
3. Video fra Retsudvalgets samråd 31. mars 2016
<https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20151/reu/td.1306358.aspx?from=31-03-2016&to=31-03-2016&selectedMeetingType=&committee=&as=1#player>
4. NOU 1991: 1A Rapport fra det skandinaviske granskingsutvalget, side 12
<https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou199119910001000dddpdfs.pdf>
5. Rapport fra Stortingets kommisjon om Scandinavian Star. Om redusert kasko, side 88
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2016-2017/dok18-201617.pdf>
6. Støttegruppens innspill datert 13. februar 2015 til politiets etterforskning i Norge
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/scan-star-politiet-130215.pdf>
7. Støttegruppens klage datert 30. august 2016 på politiets henleggelse av etterforskning
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/klage-fra-stttegruppen-p-henleggelse-29-august-2017.pdf>
8. Politiets påtegning 17. februar 2017, siste side, om operasjonelt ansvar og rederiansvar
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/ptegning-politiet-innstilling-henleggelse-siste-side-17-februar-2017.pdf>
9. Støttegruppens innspill datert 18. februar 2017 til Stortingets kommisjon
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/stttegruppen-brev-til-kommisjonen-18-februar-2017.pdf>
10. Støttegruppens kommentarer til kontroll- og konstitusjonskomiteens høring datert 13. november 2017 i forbindelse med Stortingets behandling av kommisjonens rapport
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/scan-star-kontroll-og-konstitusjon-hst-2017-37.pdf>

Stortingets videoopptak fra høring 13. november 2017 om kommisjonens rapport
<https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Horing/horing/?h=10003878>

LYSEKILS KOMMUN

548 P02



OSLO POLITIKAMMER

Bakebeholdning/innvalgtelefon

Vår dato
10.4.90
Deres dato-- referanse
VPM-008 AM/gp
-- referanseRigspolitichefen
Postboks 379
1505 KØBENHAVNSENDES PR TELEFAX
HASTER MEGETLenspolimesteren i Østeborg
Postboks 429
401 26 ØSTEBORG

KOPPI

BRANNKATASTROFE OMBORD PÅ PASSESJERFERGEN "SCANDINAVIEN STAR"
NATT TIL LØRDAG 7. APRIL 1990 - KOORDINERING AV ETTERFORSKINGENJeg viser til dagens telefonsamtale med Rikspolitichefen i
København og Lenspolimesteren i Østeborg.Katastrofebrannen ombord på "Scandinavian Star" blir nå
etterforsket av politimyndighetene i de tre berørte land,
Sverige, Danmark og Norge. Forsåvidt gjelder Norge har
Riksadvokaten besluttet at Oslo politikammer skal ha ansvaret
for etterforskningen. Identifiseringsarbeidet er tillagt ID-
gruppen ved Kriminalpolitisen i Oslo.Som nevnt i dagens telefonsamtale er det viktig at det skjer en
koordinering av den samlede etterforskningsinnsats i de tre
land, særlig hensett til det omfang etterforskningen synes å
ville få. En tenker da spesielt på den delen av
etterforskningen som knytter seg til opplysningene om en
mulig brannstiftelse ombord.For å få en mest mulig sikker håndtering av den videre
etterforskning bør hovedansvaret legges til en av de
innvolverte lands politimyndigheter. Oslo politikammer har som
tidligere nevnt sagt seg villig til å påta seg denne oppgaven.
I den forbindelse har en lagt vekt på at den største andel av
passasjerene ombord kommer fra Norge, samt at den skandinaviske
del av mannskapet også for en stor del er norske statsborgere.Det er grunn til å fremheve det meget gode samarbeid som er
etablert mellom de norske og svenske kriminalteknikere og en
håper at det vil fortsette.For ordens skyld skal opplyses at Oslo politikammer har
konferert med den norske Riksadvokat om evt. norsk overtakelse
av etterforskningsansvaret.En ber om skriftlig bekreftelse, helst pr. telefax, om at
dansk og svensk politi gir sin tilslutning til forslaget om at
hovedansvaret for den videre etterforskning tillegges Norge og
derved Oslo politikammer. Samtidig håper vi på bistand fra
Danmark og Sverige der hvor det er nødvendig.Postadr:0000
Postboks 8101 Dep
00331 Oslo 1Kontoradresse
Grenlandstret 44Telefon
(02) 80 80 80Telefax
(02) [redacted]Teleprinter
7(427)/18800Bankgiro
0820 05.70419Postgros
5 21 42 00

01-004 30 000 Lebo D-efsk

- 2 -

I følge opplysninger i pressen skal det finne sted sjøforklaringer i København sø- og handelsrett onsdag 11. april d.å. En tillater seg i den anledning å be Rikspolitichefen i København om en omgående bekreftelse på dette, samt å viderefremme ønske fra Oslo politikammer om å få anledning til å være tilstede under opptak av sjøforklaringene

Når det gjelder forhold knyttet til skipets sjødyktighet, redningsarbeidet o.l. og mulig straffeansvar i den forbindelse, forutsetter en at disse forhold vil bli fulgt opp og ivaretatt av danske politimyndigheter.



Arne Huuse
visepolitimester

Kopi: Justisdepartementet
Riksadvokaten
Førstestatsadvokat i Eidsivating
Kriminalpolitisenstralen
Rikspolisstyrelsen, Stockholm



RIKSADVOKATEN

Jan Harsem
Postboks 23
1371 ASKER

REF.: VÅR REF.: DATO:
AMO0150083 4302/07-63 R 01-968 5. mai 2010

SCANDINAVIAN STAR – ANMODNING OM INNSYN I AVTALE M.M.

Det vises til Deres e-post av 12. april d.å. hvor De ber om informasjon om avtale inngått om fordeling av etterforsningsansvaret mellom påtalemyndighetene i Danmark, Sverige og Norge.

En finner det hensiktsmessig å referere følgende fra riksadvokatens brev i januar 1992 til Justisdepartementet om fordelingen av etterforsningsansvaret:

”Allerede lørdag 7. april 1990 besluttet riksadvokaten at Oslo politikammer – fra norsk side – skulle forestå den nødvendige politietterforsking i forbindelse med brannen om bord på ”Scandinavian Star”. Identifiseringsgruppen ved Kriminalpolitisen og svensk politi foretok i samarbeid med Oslo politikammer de nærmere åstedsundersøkelser m.m. I samråd med riksadvokaten foreslo politimesteren i Oslo 10. april 1990 i telefax til rikspolitichefen i København og länspolismestaren i Göteborg at hovedansvaret for den videre etterforsking ble lagt til norske myndigheter, med unntak av forhold knyttet til skipets sjødyktighet, redningsarbeid etc. som danske myndigheter skulle ta seg av. Dette ble akseptert fra svensk og dansk side. Etter at identifiseringsarbeidet var avsluttet ble den norske etterforskningsinnsats konsentrert om brannårsak og finne en mulig brannstifter.”

Ovenstående er en kortfattet fremstilling, jf. bruken av ”etc.”, og den danske etterforskingen omfattet også skipets eier- og forsikringsforhold.

Straffesaksdokumenter arkiveres i det politidistrikt som har utført etterforskingen. Kopi av den aktuelle telefax er ikke i behold her ved Riksadvokatembetet.

I e-post av 19. april d.å. ber De om å få tilsendt kopi av riksadvokatens beslutning av mai 2002 om ikke å gjenoppta etterforskingen. En vedlegger gjenpart av den aktuelle påtegning, datert 2. mai 2002, i anonymisert form ved at enkelte personnavn er slettet.


Tor-Aksel Busch


Harald Strand
førstestatsadvokat

Vedlegg

HST015

Postadresse:
Postboks 8002 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Stortorget 2
0155 OSLO

Telefon:
22 47 78 50

Telefax:
22 33 31 12