



Nigeria-båtene



METODERAPPORT TIL SKUP-PRISEN 2014

KRISTOFFER EGEBERG



Nigeria-båtene

*Den nigerianske opprørslederen kidnappet nordmenn
og kapret norsk plattform ...*

... Så inviterte Norge ham til å kjøpe krigsskip

www.db.no/tag/nigeria-batene

Journalist: Kristoffer Egeberg
Prosjektnavn: Nigeria-båtene
Redaksjon: Dagbladet, nyhetsavdelingen
Boks 1184 Sentrum 0107 Oslo
Telefon: 24 00 10 00

Kontaktpersoner:
Kristoffer Egeberg, journalist: E-post: keg@dagbladet.no / TLF: 93207502
Arve Bartnes, tidl. nyhetsleder: E-post: aba@dagbladet.no / TLF 91164223
Espen Sandli, nyhetsleder (konst): E-post: esa@dagbladet.no / TLF: 91703808
Boks 1184 Sentrum
0107 Oslo
Telefon: 24 00 10 00



Dette er den tidligere norske missiltorpedobåten KNM «Terne» på tokt langs Bonny River i Nigeria. Den har nytt navn, nye kanoner, og den beryktede nigerianske krigsherren Tompolo som ny eier. Foto: Privat

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse.....	3
Sammendrag	4
Fullstendig liste over samlet publisering	5
Redegjørelse for arbeidet	7
a) Hvordan det hele startet: Inspirert av SKUP	7
b) Den sentrale problemstillingen	8
c) Hva var kjent fra før?.....	8
d) Metode:.....	9
d.01) Hvem kjøpte båtene? Kartleggingen av CAS Global	10
Wayback Machine	11
Google Maps og Street View	12
Nytt nettsted, samme lest.....	13
Selskap- og rollesøk i britiske registre	14
Flere søk på svunne sider	15
Personsøk og LinkedIn	16
Resultatet av kartleggingen av CAS Global	17
d02) Hvor ble det av båtene? AIS- tracking som metode	17
Den første samtalen	18
IMO og Equasis.....	19
MMSI og AIS.....	20
Å sette nåla på kartet.....	20
Å finne mønsteret	21
d03) Hva brukes båtene til nå? – Jakten på bildebevis.....	23
Bildesøk og fargen blå som metode	24
d04) Det store puslespillet: Flere båter på avveie.....	26
Helt på jordet	26
Fra 33 til Titran.....	28
d05) Å etterprøve sannheten med fakta.....	29
Flagg eller fakta: AIS viser vei.....	30
Den amerikanske generalen.....	32
d06) Den rykende pistol: Besøket som endret alt	36
Visainvitasjonene til ambassaden.....	37
Jakten på besøksloggen	38
Spesielle erfaringer	43
Myndighetenes motstand.....	43
Ressurser	43
Risiko	43
Konsekvenser	44
Endringer i lovverket	44
Endringer i Forsvaret.....	44
Andre granskninger	45
Kontrollhøringer i Stortinget.....	45
Konsekvenser i Nigeria.....	45
Vedlegg	46

Sammendrag

Gjennom en artikkelserie har Dagbladet avslørt hvordan minst ti store norske marinefartøy har havnet hos paramilitære selskaper i Vest-Afrika.

Ved bruk av ulike og utradisjonelle metoder for å spore opp skip, avdekke lyssky forbindelser, og rekonstruere hemmelige basebesøk og tapte dokumenter, har jeg avslørt hvordan Forsvaret har drevet fordekt storhandel med private sikkerhetsaktører.

Serien har på flere måter vært en granskning av det stolte norske selvbildet, og forestillingen av Norge som en fredsgarantist med et av verdens strengeste eksportregelverk.

Norske marinefartøy er solgt til en av Vest-Afrikas mest beryktede krigsherrer og det sittende regimet i Nigeria, noe som i dag truer stabiliteten i Afrikas mest folkerike land. Blant andre kjøpere fant jeg Afrikas største private våpenhandler og en amerikansk eksgeneral som trengte skip til borgerkrigen i Libya.

Det var akkurat dette eksportregelverket og eksportkontrollen i Utenriksdepartementet skulle være verdens fremste garantist mot.

Avsløringene har blant annet ført til en vesentlig innstramning av lovverket med endring av eksportkontrollforskriften. Nå kan ikke lenger militært utstyr selges eller eksporteres som sivilt.

Serien har også ført til store omorganiseringer i Forsvarets logistikkorganisasjon, der salgsansvaret inntil videre er hevet til forsvarssjefen personlig. Alle auksjoner og salg av overskuddsutstyr i Forsvaret er stanset i påvente av nye regler.

Det er gjennomført – og pågår fremdeles både interne og eksterne granskninger, gjennomganger og revisjon hos Forsvaret, Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet og Toll- og avgiftsdirektoratet som følge av avsløringene.

Alle salg tilbake til 2002 skal granskes på nytt.

Stortingets kontroll og konstitusjonskomite har vedtatt kontrollhøringer i saken, som omfatter to sittende og fire tidligere statsråder, tre forsvarssjefer, toll- og avgiftsdirektøren, og en rekke embedsmenn, tjenestemenn og private aktører som har vært involvert i salgene.

I Nigeria har avsløringene skapt storm og påvirker i økende grad den pågående presidentvalgekampen. Frykten er stor for at fartøyene Norge har solgt vil bli brukt som maktmidler mot rivaliserende fraksjoner i landet.



I Nigeria skaper avsløringene sterke reaksjoner og uro foran presidentvalget. Faksimile: Dagbladet 2. januar 2015.

Fullstendig liste over samlet publisering

Interaktiv lenkeliste: www.db.no/a/36601828/

14/06/14 PAPIR: Beryktet eks-pirat bruker norske krigsskip
14/06/14 NETT: [Norske krigsskip havnet i Nigeria](#)
14/06/14 PLUSS: [Beryktet eks-pirat bruker norske krigsskip](#)
14/06/14 VIDEO: [Slik havnet krigsskipene i Nigeria](#)
15/06/14 NETT: [Reagerer på at norske krigsskip havnet hos nigeriansk krigsherre](#)
16/06/14 PAPIR: "Vet ikke hvilken side båtene havner på
16/06/14 NETT: [Smeller det igjen, er det ikke godt å si hvilken side disse båtene havner på](#)
17/06/14 PAPIR: - Britene har ansvaret
17/06/14 NETT: [Støre legger ansvaret på britiske myndigheter](#)
19/06/14 PAPIR: "Stans skipet!
19/06/14 NETT: [Ber britene holde tilbake KNM «Horten»](#)
20/06/14 PAPIR: Absolutt krav ble brutt
20/06/14 NETT: [Forsvaret hevder skipene har britiske flagg. Men de ble aldri registrert](#)
02/07/14 PAPIR: Nå er også KNM «Horten» flaggløs
02/07/14 NETT: [Nå seiler også KNM «Horten» uten flagg og registrering](#)
14/07/14 PAPIR: Solgte norsk kystvaktsskip til våpeneksportør
14/07/14 NETT: [Solgte kystvaktsskip til omstridt sørafrikansk våpeneksportør](#)
14/07/14 VIDEO: [Enda et norsk krigsskip solgt til paramilitære](#)
15/07/14 NETT: [Støre mener Norge har et av verdens strengeste eksportregelverk](#)
16/07/14 PAPIR: "Brende må rydde opp
16/07/14 NETT: [- Nå må Børge Brende på banen](#)
21/07/14 PAPIR: "Milevis utenfor Stortingets intensjon
21/07/14 NETT: [Kontrollkomiteen vil granske Forsvarets båtsalg](#)
20/08/14 PAPIR: Han kjøpte norsk krigsskip
20/08/14 NETT: [Han fikk kjøpe norsk krigsskip til borgerkrigen i Libya](#)
20/08/14 NETT: [Nekter for å ha kjent til Libya-kontrakt](#)
22/08/14 NETT: [Forsvaret innleder full ekstern gransking etter krigsskip-avsløringene](#)
23/08/14 PAPIR: Full gransking etter krigsskipsavsløringene
02/09/14 PAPIR: Slo alarm om krigsskipssalg
02/09/14 NETT: [Tollvesenet slo alarm om Forsvarets krigsskipssalg](#)
02/09/14 NETT: [Også Tollvesenet skal granske Forsvarets båtsalg](#)
12/09/14 NETT: [Regjeringen strammer inn regelverket etter Dagbladets avsløringer](#)
29/09/14 PAPIR: Spørøst forsvunnet
29/09/14 NETT: [Millionkontrakter og dokumenter er spørøst forsvunnet](#)
01/10/14 PAPIR: Den nigerianske opprørslederen kidnappet nordmenn og kapret norsk plattform ... Så inviterte Norge ham til å kjøpe krigsskip
01/10/14 NETT: [Inviterte krigsherrens menn til Norge for å kjøpe krigsskip](#)
02/10/14 PAPIR: Forsvarsministeren etter Dagbladets avsløringer: Veldig alvorlig
02/10/14 NETT: [Forsvarsministeren: - Det som kommer fram er veldig alvorlig](#)
03/10/14 PAPIR: - Må svare for «Nigeria-båtene»
03/10/14 NETT: [Brende og Søreide må svare for «Nigeria-båtene»](#)
06/10/14 NETT: Avslørt av teknologien
06/10/14 NETT: [Avslørt av sin egen teknologi](#)
09/10/14 PAPIR: Granskningen blir utvidet
09/10/14 NETT: [Utvider granskningen av Forsvarets båtsalg](#)
05/11/14 PAPIR: Innrømmer mangelfulle rutiner

05/11/14 NETT: [Søreide innrømmer kritikkverdige forhold](#)
 11/11/14 PAPIR: Ikke fornøyd med Søreides båtsvar
 11/11/14 NETT: [Ikke fornøyd med Søreides båtsvar](#)
 12/11/14 PAPIR: Mystiske gjester var «representanter for fremmede makter»
 12/11/14 NETT: [Mystiske gjester var «representanter for fremmede makter»](#)
 15/11/14 PAPIR: Nå blir det full høring
 15/11/14 NETT: [Det blir full høring om Forsvarets båtsalg](#)
 15/11/14 NETT: [Forsvarsministeren ønsker kontrollhøring velkommen](#)
 17/11/14 NETT: [BBC-dokumentar knytter norske krigsskip til sikkerhetskrise i Nigeria](#)
 18/11/14 PAPIR: Norske krigsskip i BBC-dokumentar
 18/11/14 NETT: [Kidnappet 14 journalister og truer presidenten med krig](#)
 02/12/14 PAPIR: Mystiske gjester var utsendt av Nigerias mektigste
 02/12/14 PAPIR: - Ukjent for Søreide
 02/12/14 NETT: [Gjestelista i strid med ministerens forklaring](#)
 12/12/14 PAPIR: Nytt norsk krigsskip på plass i Nigeria
 12/12/14 NETT: [Nytt norsk krigsskip har havnet i Nigeria](#)
 13/12/14 PAPIR: Fikk hakeslepp
 13/12/14 NETT: [- Jeg fikk et alvorlig hakeslepp](#)
 15/12/14 PAPIR: Mediestorm om båtsalget i Nigeria
 15/12/14 NETT: [Forsvarets båtsalg skaper mediestorm i Nigeria](#)

NB! Publiseringer etter årsskiftet 2015:

02/01/15 PAPIR - Trussel mot nasjonens sikkerhet
 02/01/15 NETT [Sterke reaksjoner i Nigeria etter Dagbladets båtavløringer](#)
 05/01/15 NETT [Forsvarsministeren varsler ny granskning etter Dagbladets båtavløringer](#)
 06/01/15 NETT [Kontrollkomiteen utsetter krigsskipshøringen](#)
 06/01/15 NETT [Stortinget ber forsvarsministeren droppe hemmeligholdet](#)
 07/01/15 PAPIR Totalslaktet
 07/01/15 NETT [Forsvaret solgte marinefartøy til privat våpenhandler - forsvarsministeren får ikke vite salgssummen](#)
 07/01/15 NETT [Her er de mystiske Nigeria-kontraktene](#)
 07/01/15 NETT [Forsvarets båtsalg totalslaktet i hemmelig rapport](#)
 08/01/15 PAPIR Taus om mystiske kontrakter
 08/01/15 NETT [Bodø-firma tier om mystiske kontrakter](#)
 09/01/15 NETT [Forsvarsministeren snur - offentliggjør skandalerapport](#)
 10/01/15 PAPIR Offentliggjør skandalerapport

Alle artiklene ligger vedlagt i denne rapporten fra side 46.



Redegjørelse for arbeidet

a) Hvordan det hele startet: Inspirert av SKUP

Innledningsvis vil jeg påpeke at SKUP-konferansen i 2014 trolig har hatt en avgjørende rolle med hensyn til dette prosjektet. Notatet som startet det hele ble funnet og bestilt 20. mars 2014 gjennom Offentlig elektronisk postjournal (oep.no), og utlevert mens jeg var på ferie. Derfor ble notatet liggende. Like etter hjemkomst deltok jeg på SKUP, og ble veldig inspirert – blant annet etter to fantastiske foredrag med nettsøkespesialisten Paul Myers fra BBC. Jeg var sulten, og det kriblet i fingrene etter å bruke kreative nettmetoder i jakten på kildene. Notatet til statsråden ble tilfeldigvis den første anledningen til dette.

Dokumentet var et notat med en orientering til forsvarsminister Ine Eriksen Søreide om salget av marinefartøyet KNM «Horten». Det fremgikk at salgsprosessen hadde pågått siden 2008, og at den endelig var gjennomført. Det jeg umiddelbart bet meg merke i, var følgende to avsnitt:

“Fartøyet ble i januar 2011 formelt solgt til det norskeide firmaet Clear Ocean, men kontrakten ble så kansellert som følge av at Utenriksdepartementet mottok opplysninger i saken som tilsa at fartøyet skulle nyttes til sikkerhetstjenester utenfor Somalias kyst. Eksporttillatelse på fartøyet til nevnte firma ble derfor ikke gitt.

I oktober 2012 ble fartøyet solgt til det engelske firmaet CAS-Global, og endelig betaling for fartøyet ble gjennomført i september 2013. Etter denne dato overtok kjøper alt ansvar for fartøyet. Den 26. februar 2014 forlot fartøyet Horten havn”

Selv kunne jeg bare vagt huske at det hadde vært skrevet noe om det kansellerte salget. Det engelske firmaet CAS-Global hadde jeg aldri hørt om, og jeg stusset over at det i orienteringen ikke stod et ord om hva de skulle bruke fartøyet til, ettersom dette temaet var så sentralt at det stanset det første salget.

Det jeg hadde forhåndskunnskaper om, var at KNM «Horten» har hatt mange roller i Sjøforsvaret, blant annet som kongeskip for Kong Olav, skoleskip for kronprins Haakon Magnus, osv. Det ville derfor uansett være spennende å formidle hva det skulle brukes til nå.

Jeg følte at jeg måtte finne ut mer.

FD FORSVARSDEPARTEMENTET	
Notat	
Til:	Statsråden
Fra:	FD III via departementsråden
Kopi:	Statssekretæren Politisk rådgiver Departementsråd Forsvarssjefen Assisterende departementsråd FD II Kommunikasjonsenheten Lederstøtte
Dato:	5. mars 2014
Ref:	2014/00703-1-/FD III 5/GPN/465
U.off., jf. offl. § 14	
ORIENTERINGSSAK - SALG AV KNM HORTEN	
Avhendingsordre for fartøy KNM Horten ble utstedt 1. februar 2008. Estimert skrapverdi på fartøyet var om lag 5 mill. NOK, og det ble vurdert at innjenningsgrunnlaget ville bli betydelig økt dersom fartøyet ble omklassifisert og registrert sivilt. Fartøyet ble derfor i desember 2009 overført fra Haakonsværn til Horten industripark hvor dette arbeidet startet.	
Fartøyet ble i januar 2011 formelt solgt til det norskeide firma Clear Ocean, men kontrakten ble så kansellert som følge av at Utenriksdepartementet mottok opplysninger i saken som tilsa at fartøyet skulle nyttes til sikkerhetstjenester utenfor Somalias kyst. Eksporttillatelse på fartøyet til nevnte firma ble derfor ikke gitt.	
I oktober 2012 ble fartøyet solgt til det engelske firma Cas-Global, og endelig betaling for fartøyet ble gjennomført i september 2013. Etter denne dato overtok kjøper alt ansvar for fartøyet. Den 26. februar 2014 forlot fartøyet Horten havn.	

b) Den sentrale problemstillingen

Problemstillingene i dette graveprosjektet har endret seg fortløpende underveis, etter hvert som spaden har støtt på stadig nye kister fylt av uventede tvister og momenter. Men den overordnede og mest sentrale problemstillingen er likevel forblitt noen lunde den samme:

- Hvem har Forsvaret solgt marinefartøy til, hvordan gikk det til, hva brukes de til i dag? Er lover og regler brutt, og hva syns offentligheten om det?

c) Hva var kjent fra før?

Som det fremgår av notatet til statsråden som startet det hele (punkt a), ble KNM Horten først solgt til det norskeide selskapet Clear Ocean som skulle drive fiskerioppsyn på vegne av Somalia. Salget ble senere kansellert av utenriksdepartementet (UD). Både salget og den påfølgende kanselleringen fikk bred medieomtale i januar 2011. Det skal ha vært selskapets egne uttalelser til mediene om at det nødvendigvis måtte bevæpnes til et slikt oppdrag som fikk UD til å gripe inn. Daværende utenriksminister Jonas Gahr Støre måtte selv på banen, og uttalte følgende i en pressemelding fra UD datert 21. januar 2011.

“Forutsetningene er endret. Norge kan ikke eksportere materiell eller tjenester til militær bruk i konfliktområder.”

Dette har senere vært et sentralt moment i Dagbladets arbeid med saken.

I mars 2012 kunne Bergens Tidene avsløre at Forsvaret skulle selge seks demilitariserte missiltorpedobåter til det britiske sikkerhetsselskapet CAS Global, noe verken Forsvaret eller UD ville bekrefte. BT skrev at kjøperne hadde oppgitt at de ville bruke båtene til sikkerhetsoppdrag langs den afrikanske kysten. Dagen etter gikk Clear Ocean-talsmann Svein Johnsen ut i samme avis med sin reaksjon på at de ikke fikk kjøpe KNM «Horten», mens et annet sikkerhetsselskap fikk kjøpe de seks andre båtene. UD's pressetalsmann avviste i samme artikkel at et salg til britiske CAS-Global var avgjort, og mente påstanden om forskjellsbehandling var urimelig.

I november 2012 skrev Aftenposten at både KNM «Horten» og de seks MTB-ene var solgt til to engelske rederier.

“Hvem kjøperen er, eller hva de to engelske rederiene skal bruke skipene til vil ikke Forsvaret si noe om, men ny hjemmehavn blir Southampton”, stod det i saken.

Etter det jeg har klart å finne ut, er dette det siste relevante som skrives om disse salgene før Dagbladet publiserte den første artikkelen i denne serien lørdag 14. juni 2014.

Den faktiske skjebnen til de til sammen ti omtalte marinefartøyene i vårt sakskompleks, prosessene bak salgene, og de løpende konsekvensene av dette, er således helt nytt.

d) Metode:

Det er brukt mange ulike metoder i dette prosjektet, som hver og en kan virke små, men som i kombinasjon har vokst seg store. Flere er brukt på ulike stadier i arbeidet, mens andre har blitt brukt gjennomgående. I et forsøk på gi en ordnet fremstilling, har jeg delt de viktigste metodene opp etter en viss kronologi. Det som er viktig å påpeke er at dette er et sakskompleks som har vært under voldsom utvikling etter at den første saken ble publisert 14. juni 2014. Arbeidet startet allerede i mars. Det graves fortsatt, med stadig nye metoder. Undertegnede har gått i vanlig nyhetsturnus med morgen-, kvelds- og helgevakter i denne perioden. Men jeg har fått mye rom til å prioritere denne saken, der både ledelse og kolleger har utvist stor fleksibilitet og støtte for å gjennomføre prosjektet.

Notatet som startet det hele: Orienteringen til statsråden

20. mars 2014, under en ferietur i Sør-Korea, gikk jeg rutinemessig gjennom postlistene til Forsvarsdepartementet (FD) via Offentlig elektronisk postjournal (www.oep.no).

Jeg jakter da spesielt etter nye saker, noe som enkelt identifiseres gjennom dokumentnummeret, der eksempelvis 2014/00703-1 i arkivkodemalen til FD viser at saken er fra 2014, saksnummeret er 00703 og '-1' viser at dokumentet er det første i saken. Systemet er lignende i underliggende etater som Forsvarsstaben (FST), Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) osv. På denne måten kan man skaffe seg innsikt i viktige saker på et tidlig tidspunkt.

Ved å dykke langt nok ned i underliggende etaters journaler – som ofte bare tilbys ukentlig på PDF – vil man på samme måte kunne fange opp saker lenge før de havner på departementets bord. Det skulle i etterkant vise seg at akkurat denne saken i svært liten grad hadde funnet veien til journalene.

Sakstittel, dokumenttittel, avsender og mottager kan gi viktige indikasjoner på om dokumenter kan være av interesse for en journalist. Her vil erfaring og rutine ofte spille en rolle. For eksempel er saks- eller dokumenttitler som starter med ulne formuleringer som 'vedrørende', 'angående' eller 'i forbindelse med' ofte knyttet til saker der man er blitt avkrevd en eller annen form for forklaring eller redegjørelse. Alarmord som 'bekymring' eller 'advarsel' er selvsagte agn, mens 'orientering' indikerer at man her kan få en oppsummering av et sakskompleks eller en pågående prosess verd å holde øye med. Er statsråden satt som avsender eller mottager, indikerer det et høyt nivå, osv.

I journalene vil det som regel også fremgå om dokumentet er vurdert unntatt offentlighet. Igjen tilsier erfaring at alt for mange dokumenter anføres unntatt offentlighet i journalene, uten at dette hindrer utlevering ved helt vanlig dokumentbestilling. Samtidig indikerer påføringen at saksbehandler i utgangspunktet mener dokumentet ikke er for pressens øyne. Altså er det trolig nettopp det.

Det var i dette mylderet, og utfra overstående kriterier, jeg fant dokumentet som startet det hele. Sammen med tre andre dokumenter ble følgende dokument bestilt:

Saksnr: 2014/00703 Dokumentnr: 1

Sak: Salg av KNM Horten

Dokument: ORIENTERINGSSAK - SALG AV KNM HORTEN

Dokumentet var sendt til statsråden og anført som unntatt offentligheten jf. offentlighetslovas §14 som omhandler ”Dokument utarbeidet for eiga saksførebuing (organinterne dokument)”.

Det ble likevel utlevert uten videre 24. mars 2014.

Dokumentet var som, nevnt i punkt a, en orientering til Forsvarsminister Ine Eriksen Søreide om salget av marinefartøyet KNM «Horten». Skipet var solgt for 46,4 millioner kroner, men prosessen hadde kostet 22 millioner å gjennomføre. Det jeg umiddelbart bet meg merke i, var avsnittet som omtalte hvordan utenriksdepartementet grep inn og stanset salget til det norske firmaet Clear Ocean, og den mangelfulle beskrivelsen av den nye kjøperen, CAS Global (gjengitt i punkt a).

* Et stort norsk marinefartøy var solgt for 46,4 millioner kroner til et sivilt selskap jeg ikke visste noe om. Det var uansett en nyhet. Men jeg ville vite mer først.

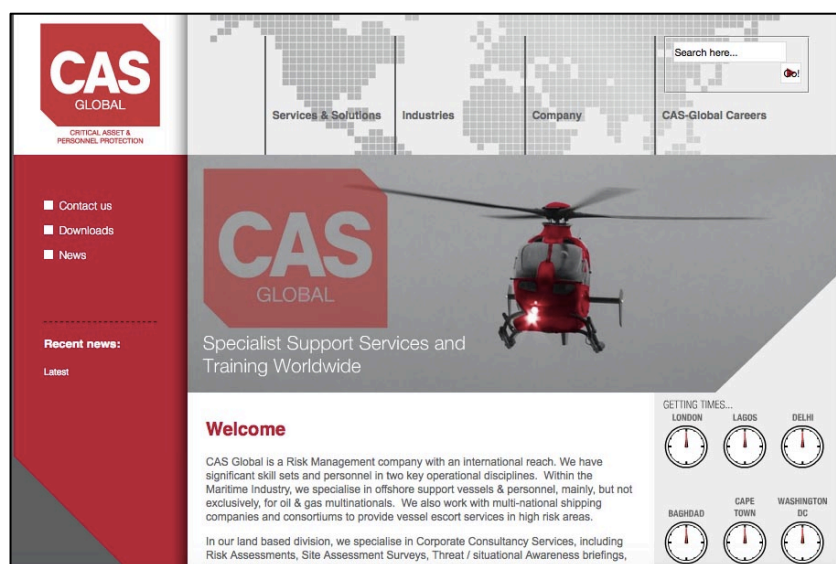
d.01) Hvem kjøpte båtene? Kartleggingen av CAS Global

Med utgangspunkt i notatet som startet det hele, ville jeg finne ut mer om det ukjente selskapet CAS Global, som ifølge notatet var kjøperen av KNM «Horten». Google-søk avdekket påfallende lite om dette selskapet. Det eneste konkrete var selskapets hjemmeside, og de to nevnte artiklene i Bergens Tidende fra mars 2012 (punkt c), som antydte at CAS Global også var kjøperen av seks demilitariserte missiltorpedobåter Forsvaret hadde solgt.

Jeg opplevde det som pussig at et britisk selskap – angivelig et sikkerhetsselskap – som kan ha kjøpt så mange som sju marinefartøy av Forsvaret, ikke har avgitt flere spor på nett. En gjennomgang av selskapets nettsider, www.cas-global.com, forsterket dette inntrykket. Jeg har ofte opplevd at metodisk og analytisk gjennomgang av slike hjemmesider kan gi viktige indikasjoner på hva slags selskap eller virksomhet man egentlig har med å gjøre.

CAS Global presenterer seg på følgende måte:

”CAS Global is a Risk Management company with an international reach. We have significant skill sets and personnel in two key operational disciplines. Within the Maritime Industry, we specialise in offshore support vessels & personnel, mainly, but not exclusively, for oil & gas multinationals. We also work with multi-national shipping companies and consortiums to provide vessel escort services in high risk areas ...”



CAS-global sine hjemmesider er ikke oppdatert siden 2009.

Hjemmesidene ga inntrykk av at dette var et stort internasjonalt selskap med flere underbruk og kontorer over hele verden, og med store multinasjonale selskaper som sine kunder. Sidene hadde ved første øyeblikk et profesjonelt preg, med bilder som forsterket inntrykket av at man her hadde med et stort og etablert selskap å gjøre. Beskrivelsene av hva de faktisk leverte av tjenester var derimot vage og lite konkrete. Tekstene var fulle av hva jeg velger å kalle tomme fraser og floskler – såkalte ”Business Principals Statement” som:

”It is our long-term policy to conduct business and invest in a manner that considers both the economic, social & environmental needs of communities in which we work.”

Så man nærmer seg på elementene, var det blant annet klokke som ikke virket, men som var ment å vise tiden i aktuelle områder som bla. London, Lagos, Dehli, Baghdad, Mogadishu, Bogota osv. I rubrikken ’Latest news’ var det intet nytt. Sidene var heller ikke blitt oppdatert siden opprettelsen i 2009.

Den mest åpenbare, og for meg største indikasjonen på at selskapet ikke var like profesjonelt som det ønskes å fremstå som, var at det ikke fantes et eneste navn eller bilde på personene bak. Det var ingen oversikt over ledelsen, styret, eller noe organisasjonskart. Kontaktsidene inneholdt kun kontoradresser, tre telefonnumre, et faksnummer og en felles mailadresse. Ingen av disse var i bruk eller ble besvart. Sidene viste også at det fantes et underselskap med navn CAS Nautico i Nigeria, noe jeg straks kommer tilbake til.

* Grundig gjennomgang av hjemmesidene ga meg mistanke om at CAS Global ikke var helt det de ga seg ut for å være, og at personene bak ikke ønsket oppmerksomhet. Likevel ga sidene flere spor å søke videre på.

Wayback Machine

En indikasjon på at selskapet hadde brokete assosiasjoner dukket opp i deres egen liste over samarbeidspartnere. Her nevnes Secopex, som kanskje for de fleste er et ukjent navn. Et enkelt Google-søk avdekket at Secopex var et leiesoldatselskap med fransk opprinnelse, dannet av en av Frankrikes mest kjente leiesoldater Pierre Marziali. Secopex var blant de første som tilbød væpnede skipsvakter mot pirater i Somalia i 2008. I mai 2011 ble Marziali skutt og drept i Benghazi i Libya. Han skal da ha vært i forhandlinger om å gå inn på opposisjonens side i den pågående borgerkrigen mot Muammar Gaddafi.

Et problem var at Secopex forsvant eller gikk under jorda etter Marzialis død. Googletreffene ga ingen hjemmesider, eller andre treff som bekreftet det angivelige partnerskapet med CAS Global. Mangelen på informasjon som bekreftet at CAS Global var et virkelig selskap – og de mange tegnene som kunne indikere at det *ikke* var det – betød at jeg ikke uten videre kunne stole på at forbindelsen til franske leiesoldater stemte.

Dette løste jeg ved hjelp av nettstedet 'Internet Archive: Wayback Machine' (<http://web.archive.org>), som etter min mening er et fantastisk – men alt for lite brukt verktøy for journalister.

Dette arkivet hevder å ha lagret over 435 milliarder nettsteder over tid – og muliggjør derfor søk i gamle nettsider, slik de fremsto på et gitt tidspunkt. Dermed kan man finne nettsider, blogger, og publiserte dokumenter som for lengst er fjernet eller forandret.

I dette tilfellet ville jeg finne Secopex sine gamle hjemmesider på nettadressen secopex.com, som i dag ser ut til å tilhøre et erotisk massasjeinstitutt i den japanske byen Nagaoka. Wayback Machine hadde flere titalls versjoner av det franske selskapets hjemmesider lagret – helt tilbake til opprettelsen i 2003.

I versjonen lagret 26. juli 2010 dukket CAS Global opp på lista over selskapets partnere. Oversatt fra fransk forklares det at CAS Global er spesialister på levering av skip til sikkerhetsoppdrag, eskorte og patruljer. På selve forsiden meldes det at Secopex har signert en samarbeidsavtale om sjøsikkerhet med CAS Global.

Oppføringen fantes ikke på versjonen lagret 20. juni samme år. På denne måten kunne Wayback Machine også brukes til å rekonstruere når omtrent det franske leiesoldatselskapet inkluderte kjøperen av de norske marinefartøyene i sitt partnernetverk.

Secopex-sidene avslørte også navnet på en kontaktperson i CAS Global, en Robin Harris, director OEM & Systems. Altså flere spor å søke på. Mer om det senere.



Secopex sine hjemmesider, slik de så ut 26.juli 2010.

* Bruken av Wayback Machine ga meg dermed både en bekreftet kopling til leiesoldater, en tidfesting av denne, og et navn på en angivelig representant for CAS Global.

Google Maps og Street View

CAS Globals hjemmeside hadde som nevnt ingen navn, men oppga en kontoradresse i Surrey utenfor London. Jeg opplever at kontorer og adresser kan være like avslørende som navn når en driver research og analyse som dette. Jeg var spent på hva adressen kunne fortelle meg om selskapet. Til dette brukte jeg først Google Maps, som for meg er et uvurderlig journalistisk verktøy. Karttjenesten lar deg søke og 'se' adresser, områder osv. både fra luften, ved hjelp av satellittbilder, og fra bakken, ved hjelp av Google Street View.

Søket på kontoradressen "Apps Court, Hurst Road, Walton on Thames, Surrey KT12 2EG, United Kingdom" tok meg til et slags markedsjorde eller campingplass med flere campingvogner og bobiler, et mulig lagerbygg, og en 'dirtbane'. Street View viste innkjørselen med to postkasser og skilt som fortalte at dette var en campingplass med ATV-

bane for utdrikningslag, fiskeplass, og hundekurs. Et vanlig googlesøk på adressen ga flere nettreff knyttet til loppemarkeder, bruktbiltreff, bueskyting og hundeshow. Den eneste større bygningen i det avsidesliggende området var et vannverk.



Google Maps og Google Street View (innfelt) ga et inntrykk av «hovedkontoret» til CAS-Global.

* Bruken av Google Maps-verktøyene styrket på denne måten kontrasten mellom virkeligheten og den fremstillingen CAS Global hadde av seg selv som et stort internasjonalt selskap med oppdrag og mannskaper verden over.

Nytt nettsted, samme lest

Jeg nevnte CAS Nautico, oppgitt som CAS Globals kontor i Nigeria. Et søk på dette ga flere treff, da spesielt til CAS Africa (www.cas-africa.com) som ifølge eget nettsted ble opprettet i 2011 som "risk and security management specialists in Africa" under CAS Global. Nettstedet var bygget over samme lest som CAS Globals: Fullt av tomme fraser, ikke oppdatert siden 2011, og helt fri for navn eller annen informasjon som sa noe om hvem som sto bak. Men tjenestene de oppgir å kunne levere er nær sagt grenseløse – fra risikostyring innen romfartsindustrien til livvakt trening. Det oppgitte telefonnummeret var ikke i bruk, og kontaktmail ble ikke besvart.

Et annet treff kom hos sikkerhetsselskapet Vileworth Security Service i Nigeria, som oppgir følgende:

"Cas Nautico West Africa is a company experienced and vast in maritime security. CAS Nautico is a specialist maritime operating company registered in Nigeria. The company has delivered maritime risk management services to some of the worlds largest Oil and Engineering companies."

Sikkerhetsselskapet, som fremhever sine væpnede tjenester, oppgir å kunne levere vakt- og sikringsbåter og skip i samarbeid med CAS Nautico.

Søket på CAS Nautico avdekket også linkedIn-profilen til Paul Terry, som oppgir å ha vært CEO i CAS Nautico frem til februar 2013, med CAS Africa i parentes. Dette kan korrespondere med en kontaktmail oppgitt på CAS Africas hjemmeside, som er pt@cas-global.com. Altså enda en person å søke på. Mer om det senere.

* Søk på CAS Nautico og analysen av cas-africa.com befestet skepsisen til CAS-selskapene. Samtidig tegnet det seg en mulig kopling til Nigeria, og nok en kopling til den paramilitære bransjen. Jeg hadde også et nytt navn å søke på.

Selskap- og rollesøk i britiske registre

Mistanken om at CAS Global kunne være et stråselkap vokste raskt. Men stråselkap for hva? Og for meg virket det rart at Forsvaret og Utenriksdepartementet hadde solgt marinefartøy til et selskap som i beste fall fremsto som lyssky, og som selv knyttet seg til leiesoldater og paramilitær virksomhet i Afrika. Visste Forsvaret og UD noe jeg ikke visste? Eller hadde de aldri sjekket?

Jeg ville finne ut mer om CAS og personene bak, med utgangspunkt i det jeg måtte finne av selskapsinformasjon.

Storbritannia har sin versjon av Brønnøysundregistrene i 'Companies House' (<https://www.gov.uk/government/organisations/companies-house>), der grunninformasjon om selskaper registrert i Storbritannia er gjort tilgjengelig på nett.

Enkel informasjon som styresammensetning, osv. ligger åpent, mens årsberetninger og historiske opplysninger kan kjøpes svært billig. For mitt vedkommende, kostet historikk og innberetninger under 100 kroner.

Gratisnettstedet www.companycheck.co.uk, som jeg fant ved hjelp av Google, ga i tillegg gode grafiske rollesammenstillinger over personer og selskaper som ga rask oversikt.

De fleste personene har ikke vært omtalt ved navn på trykk. Derfor lar jeg disse forbli navnløse i denne rapporten.

Søkene og opplysningene ga meg en interessant oversikt over selskapet CAS Global og CAS Africa, der jeg begrenser meg til å nevne noen hovedpunkter:

* CAS Globals innberetning de siste årene viser en lav omsetning, og faste verdier i selskapet på under 300 000 kroner. Ingenting ved denne, eller kapitalflyten, tilsier at de har kjøpt, eier, eller har solgt båter for over 70 millioner kroner, som var prisen for de norske marinefartøyene.

* CAS Africa er et sovende selskap uten regnskapsmessige bevegelser eller verdier, med bare 100 britiske pund i aksjekapital og verdi.

* En britisk mann på 65 år fra Surrey fremstår som hovedeier av selskapene CAS Global og CAS Africa. Han og hans ektefelle på 54 år har vekslet mellom å være administrerende direktør og styreleder i selskapene.

* 65-åringen har siden 2010 vært direktør eller styreleder i over 20 selskaper. De fleste selskapsregistrert samme sted med kontoradresse på det samme marknadsjodet i Surrey.

* Et annet ektepar på 54 år fra Middlesex (like ved) som driver regnskapskontor, er aksjonærer og har vært sentrale i opprettelsen av selskapene. Det er ved dette kontoret de fleste selskapene er selskapsregistrert.

* 54-åringen som driver regnskapskontoret har vært direktør eller styreleder i over 40 selskaper, blant annet i flere av 65-åringens selskaper.

* CAS Africa het opprinnelig Nautico Logistics, mens CAS Global har hatt navnene RCI (Nigeria), RCI (Group) og Critical Asset Security. De har vært aktive siden henholdsvis 2008 og 2009.

* Robin Harris, som de franske leiesoldatene oppga som kontaktperson i CAS Global, er aksjonær i selskapet.

* Det er også en Fabian Ajogwu, profilert advokat i Nigeria. Han skal ifølge nettsøk ha vært den nigerianske regjeringens sakfører i flere rettsaker knyttet til forsvars- og luftfartssektoren, og er nylig utnevnt til medlem av president Goodluck Jonathans spesialutvalg som skal reorganisere politiet i Nigeria.

Flere søk på svunne sider

De hyppige navneskiftene på CAS Global gjorde meg nysgjerrig. Kanskje hadde de egne hjemmesider? Søk på det tidligere selskapsnavnet RCI ga flere interessante treff. Ved ny bruk av Wayback Machine kunne jeg gjenskape hjemmesidene CAS Global hadde da de het RCI. Sidene forsvant fra internett i april 2009, men er lagret i 'Internet Archive'-prosjektet. RCI fremstilte seg som et rendyrket paramilitært selskap med kontorer i England, USA, Nigeria og Kuwait. Slik presenterte de seg:

“International borders, and the restrictions they impose, are becoming antiquated lines drawn on a map. Supersonic aircraft make a mockery of time zones. Atomic submarines freely roam ocean depths. Intercontinental missiles, endowed with pinpoint accuracy, lurk in underground silos. Backyard scientists can concoct chemical and biological weapons with little fear of discovery. Fanatics motivated by religious fervor and perceived ancient wrongs are a constant threat to stability. International crime syndicates treat the world as their oyster. Paid assassins and suicide bombers seeking martyrdom stalk their targets irrespective of borders or codes of conduct. Military and police forces worldwide are stretched to their limits in meeting their constitutional obligations. Finally, corporate organizations and companies around the world fall victim to crime syndicates and terrorist activities. It is under these circumstances that Risk Consultants International, Ltd. (RCI) confidently and discreetly offers their services within the framework of international laws.”



RCI-sidene gjenfunnet med Wayback Machine.

De brukte store og svulstige formuleringer. Men som i dag, oppga ikke selskapet en eneste kontaktperson, navn, eller referanser. Treffene ved søk ga ingen indikasjon på at de har vært noen synlig aktør i sikkerhetsmarkedet.

* Historiske søk på RCI styrket inntrykket av at CAS Global hyppig endrer identitet i en forholdsvis lyssky bransje. Der de før markedsførte seg som et rendyrket paramilitært selskap,

er de nå langt mer ulne og 'sivile' i sin fremtoning, selv om lite tyder på at de er, eller har vært, en seriøs eller synlig aktør. Mistanken om at det er et stråselkap eller en front for noe annet, øker. Det samme gjorde min undring over at dette var et selskap norske myndigheter hadde drevet handel med.

Personsøk og LinkedIn

Jeg måtte finne ut mer om personene bak. Hvem var de? Forretningmenn, leiesoldater, svindlere, eller alle tre? Jeg har tidligere hatt god nytte av søk i sosiale medier. Denne gangen var det forretningsnettverket LinkedIn som ga best uttelling.

Jeg valgte å opprette en fiktiv LinkedIn-profil. Slik sikret jeg egen anonymitet. Jeg brukte dette sosiale nettverket til å søke på personene tilknyttet selskapene CAS Global, CAS Africa og RCI.

Søkene avdekket et knippe navn. Kartleggingen av disse har vært viktig for å forstå selskapet som på papiret fikk kjøpe marinefartøy fra Norge.

* Den 65-årige hovedeieren, profilerer seg som direktør for CAS Global og konsultantselskapet International Creative Technology (<http://www.ict-online.com/>). Dette selskapets websider er bygget på samme lest som CAS Globals og CAS Africa, og inneholder flere av de samme illustrasjonsbildene, tomme fraser, og har ingen kontaktpersoner eller navn. Det fremstilles som et globalt konsulent- og entreprenørfirma innen energi, infrastruktur, olje, fiskeri, flyplassdrift, landbruk, farmasi osv. Kontoradressen er på det samme jordet som de andre selskapene.

* 65-åringens to sønner i 30-årene har begge LinkedIn-profiler knyttet til CAS Global. Den ene har jobbet som kontorassistent et år, den andre oppgir å være eier.

* 54-åringen som driver regnskapsbyrået og er aksjonær og tidligere styreleder i selskapene, oppgir ingen tilknytning på sin profil.

* Aksjonæren Robin Harris, som det franske leiesoldatselskapet oppga som CAS Globals kontaktperson, har ført seg opp som en tidligere salgsdirektør på utkikk etter jobb. Han oppgir å fortsatt være "Director OEM & Systems" ved CAS Global, med bakgrunn fra salg, markedsføring og rekruttering.

* En annen regnskapsfører og forretningsutvikler oppgir på sin profil å ha vært kommersiell direktør i RCI og senere driftsdirektør i samme selskap. Han holder til i Storbritannia, men snakker Afrikaans, noe som indikerer en sørafrikansk tilknytning.

* Paul Terry, mannen som dukket opp ved søk på CAS Nautico, oppgir å ha vært konsulent og sjef for operasjonsstøtte i CAS Global før han ble direktør for CAS Africa i Nigeria. Han sluttet i februar 2013 og er nå i ledelsen i det kjente paramilitære selskapet Salama Fikira. Terry er den eneste med omfattende militær bakgrunn, men samtidig den med mest åpen profil. Salama Fikira er blant Afrikas profilerte sikkerhetselskaper, som i motsetning til CAS Global, CAS Africa og de andre selskapene 65-åringen fra Surrey står bak, åpent står frem med kontaktpersoner og profiler på ledelsen.

* En sørafrikansk sjøkaptein oppgir at han ved to anledninger i 2008 og 2009 jobbet for RCI i Nigeria, blant annet med havneovervåking og liasonvirksomhet.

* En anonym britisk profil med politibakgrunn hevder å ha jobbet som prosjektleder for CAS Nautico i fire måneder i 2011.

Resultatet av kartleggingen av CAS Global

Analysen av CAS Global, basert på nettsidene, sporene de ga meg, og kartleggingen av personene bak, ga følgende inntrykk av selskapet Forsvaret har solgt marinefartøy til:

* CAS Global og CAS Africa har samme opphav, med angivelig tilhold i både England og Nigeria. De har byttet navn flere ganger.

* Selskapene fremstiller seg selv som store og internasjonale innen risikostyring og sikkerhet. De har tidligere profilert seg som et rendyrkede paramilitære selskaper.

* De assosieres med kjente leiesoldater og sikkerhetselskaper i Afrika

* Nettsøk gir ingen treff eller referanser som viser at selskapet har eller har hatt oppdrag. Svært få hevder å ha jobbet for dem.

* Årsberetningene viser ingen omsetning eller verdier i CAS Africa og lav omsetning og få verdier i CAS Global. Disse gjenspeiler ikke fartøyhandel for over 70 millioner kroner.

* De oppgir ingen kontaktpersoner, og besvarer ikke henvendelser.

* Hjemmesidene er fulle av tomme fraser, og er ikke oppdatert på mange år. Funksjoner virker ikke, og vitner om forfall og manglende oppfølging.

* Selskapene eies og drives av en 65 år gammel brite og hans kone, som også er knyttet til et 20-talls andre selskaper innen alt fra eiendomsforvaltning og camping, til bil- og verktøyutleie.

* Den oppgitte kontoradressen ligger på et jorde, som også er eller har vært kontoradressen til de andre selskapene i ekteparets sfære.

* Flere opplysninger peker mot en kopling til Nigeria.

* Kartleggingen og analysen av CAS Global var viktig. Jeg var nå overbevist om at dette ikke var et selskap Norge burde ha solgt krigsskip til, og følte meg sikker på at jeg satt på en sak.

d02) Hvor ble det av båtene? AIS- tracking som metode

Analysen av CAS Global ga ingen svar på hvor det var blitt av de sju marinefartøyene de kjøpte av Forsvaret. Selskapet fremsto som et rent stråselskap eller en front for ukjente aktører. Det virket svært rart at Forsvaret hadde handlet med et selskap som selv knyttet seg til paramilitær virksomhet i Afrika, når de bare noen måneder i forveien ble nektet å selge til det norske selskapet Clear Ocean av frykt for at det fantes en paramilitær kopling.

Uavhengig av dette, var hjemmesidene og mangelen på referanser så lite tillitsvekkende at normale folk neppe ville handlet bruktbil med CAS Global – og i alle fall ikke skip til en verdi av over 70 millioner kroner. Så hvor var skipene blitt av?

Den første samtalen

Jeg sendte innsynsbegjæring på epost til forsvaret@mil.no til Forsvaret 3. april med følgende tekst:

Undertegnede ønsker alle dokumenter knyttet til avhending og salg av marinefartøyene:

KNM «Horten» (Støttefartøy)

KNM «Geir» (MTB Super Hawk klassen)

KNM «Tjeld» (MTB Super Hawk klassen)

KNM «Jo» (MTB Super Hawk klassen)

KNM «Stegg» (MTB Super Hawk klassen)

KNM «Falk» (MTB Super Hawk klassen)

mvh. Kristoffer Egeberg, Dagbladet.

10. april fikk jeg et pussig svar fra en offiser i Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) om å ta kontakt med offiseren som hadde ansvaret for salgene – også han i FLO.

Jeg ringte, og ville føle meg frem, uten å avsløre at jeg var i gang med omfattende research. Jeg sa jeg først og fremst var nysgjerrig på hvem som hadde kjøpt KNM «Horten», fordi skipet hadde bakgrunn som vikarierende kongeskip for kong Olav, osv.

Den ansvarlige i FLO ville først ikke bekrefte at CAS Global var kjøperen, og sa dette ikke var offentlige opplysninger. Men da jeg viste til at navnet fremkom i orienteringen jeg hadde fått fra postlisten, var det greit. Jeg noterte følgende utsagn:

- KNM Horten gikk til CAS-global. Seilte rett etter jul. Da hadde den ligget til kai siden desember 2009, så det var godt å bli kvitt henne. Hun ble hentet av selskapet, med kurs til England. Hvor vet jeg ikke. Det har vi forsåvidt ikke noe med. Vi vet ikke hvor ny eier har registrert henne.

Jeg spurte hvorfor den ble liggende så lenge?

- Årsaken til at det tok tid var at banken til CAS Global var restriktiv. De kom selv for å inspisere båten først. Men nå er alle pengene på konto.

Han bekreftet at MTB-ene ble solgt til samme selskap. Jeg noterte:

- Tre hauker (MTB-typen) ble hentet i slutten av 2012 (seilte for egen maskin), og tre ble hentet av et fartøy våren 2013. Vet ikke hva skjebnen til disse er.

Om selskapet hadde han følgende å si:

- CAS-Global er et engelsk selskap som jobber world wide innen oljevirksomhet.

Besøkte dere selskapskontorene i England?

- Nei, de var her og skrev kontrakt.

Offiseren henviste så til informasjonsavdelingen i FLO om jeg ønsket flere opplysninger.

Disse utsagnene skulle bli svært viktige senere. Men der og da ga de ingen svar på hvor båtene var blitt av. Samtidig ga de uttrykk for at salgsteamet visste oppsiktsvekkende lite om hvem de handlet med, og hva de skulle bruke båtene til. Det syntes jeg var veldig rart, ettersom eksportkontrollloven og eksportkontrollforskriften, slik jeg tolket den, nettopp forutsatte at såkalt sluttbruk og sluttbruker ikke brøt med bestemmelsene, slik Jonas Gahr Støre mente det norske selskapet Clear Ocean kunne finne på å gjøre med sitt fiskerioppsyn utenfor Somalia.

* Den første kontakten med Forsvaret ga meg tre mulige teorier. Enten visste de ikke hvem de hadde solgt marinefartøy til, eller så var de blitt lurt. Eller så løy de til meg. Uansett, nærmet vi oss en sak.

IMO og Equasis

Jeg kontaktet Det Norske Veritas, som jeg oppfatter som eksperter innen skipsfart og fartøyklassifisering, for å få råd om hvordan jeg skulle kunne spore opp de sju fartøyene.

Kontaktpersonen der kunne fortelle at alle sivile skip har et såkalt IMO-nummer som kan spores gjennom den europeiske skipsdatabasen Equasis (www.equasis.org).

Et IMO-nummer er en del av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) sitt identifikasjonssystem for skip. Det består av syv tall som er unikt for skipet. Nummeret følger skipet gjennom hele dets livstid, også ved ombygging og bytte av navn, rederi eller flaggstat. Samme IMO-nummer kan ikke utstedes til to forskjellige skip. Systemet er ment å hindre uklare eierforhold, fartøysvindel og styrke sikkerheten til havs ved at eiere holdes ansvarlige for sine skip og følger gjeldende krav.

Etter gjentatte purringer på innsyn hos FLO, fikk jeg omsider opplyst IMO-nummeret til KNM «Horten»: 8746806.

Det skulle vise seg at ingen av de andre fartøyene Forsvaret har solgt på det sivile markedet har IMO-registrering.

Militære fartøy er unntatt fra dette regelverket, og blir ikke tildelt noe IMO-nummer. I arbeidet med å selge de ti fartøyene omfattet i vår artikkelserie, hadde Forsvaret bare gjennomført sivil registrering av KNM «Horten» før salg. De ni andre fartøyene ble aldri omregistrert eller innført i IMO-registeret før salg, og kunne således «forsvinne» sporløst ut av landet med uklart eierskap uten IMO-nummer eller annen sivil registrering – stikk i strid med intensjonene bak regelverket.

Jeg leste meg opp på IMO-reglene, og så at det fantes et smutthull som kunne ha gjort mange av de solgte marinefartøyene attraktive på det paramilitære markedet. I grove trekk, med noen unntak, kreves det at alle passasjerskip over 100 tonn, eller godsskip over 300 tonn, må meldes inn i registeret. Her blir skip som ikke er passasjerskip kategorisert som godsskip. Av de sju fartøyene jeg nå søkte etter – pluss de tre som kom til senere i artikkelserien – var det bare KNM «Horten» som oversteg 300 tonn.

Derfor var bare KNM «Horten» - nå med navnet «Horten» - oppført i Equasis-basen med CAS Global som eier. Også skipseiere får sitt eget IMO-nummer, der CAS Global har 5762601. «Horten» var det eneste skipet registrert på selskapet. Det fantes ingen spor etter de seks MTB-ene.

* Arbeidet med IMO og Equasis ga meg viktig informasjon om hvordan det kunne være et stort gråmarked for militære patruljeskip for paramilitære, som utnyttet smutthull i IMO-regelverket.

MMSI og AIS

Equasis kan gi oversikt over hvor skip er registrert, men ikke hvor de er. Til det, må det andre søk til.

Jeg merket meg at alle de aktuelle fartøyene Forsvaret hadde solgt, var utstyrt med moderne sivilt radar- og radioutstyr før salg. Dette var noe Forsvaret selv hadde stått for da de måtte fjerne det militære utstyret.

Dette ga meg en annen metode å spore opp skipene, som jeg har vært borti tidligere i forbindelse med dekningen av større redningsaksjoner til sjøs. Jeg skal forklare:

Det nye radar- og sambandsutstyret økte sjansene for at båtene også hadde fått nye MMSI-koder og kallesignal, men fremfor alt – at de kunne være utstyrt med moderne AIS.

MMSI er forkortelsen for Maritime Mobile Service Identity, og er en tallkode på ni siffer som identifiserer fartøyets radiosender.

Koden tildeles med radiokallesignalet til fartøyet, og tillater direkte automatisk oppkall over maritim VHF radio og over maritime kanaler i kortbølgebåndene som betjenes av kystradiostasjonene.

AIS – eller ”Automatisk Identifikasjons System” - er en radiotransponder for skip som sender ut og utveksler informasjon om MMSI-identitet, posisjon, fart, kurs, evt. IMO osv. Signalene sendes over VHF-båndet, og er ment som et antikollisjonssystem for skipstrafikken. Men AIS brukes også av maritime trafikksentraler for å holde oversikt over skipstrafikken, og plukkes opp av satellitter over store havområder der signalene ikke rekker til land.

Gjennom regelverket til Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen er stadig flere skip påkrevd AIS, der det ifølge Wikipedia var utstyrt på 250 000 båter i 2012, men ventet å øke til over en million fartøy innen få år.

For å registrere MMSI og AIS må man oppgi en rekke grunnopplysninger om fartøyet som navn, mål, vekt, flaggregistrering osv. Mye av denne informasjonen er offentlig, ettersom det er opplysninger som AIS-transponderen er ment å kringkaste, og som regnes som vesentlig når man sender ut nødmeldinger.

* MMSI og AIS ga meg et alternativt søkeverktøy i jakten på de ni fartøyene som ikke hadde noe IMO-nummer. Og i jakten på KNM «Horten».

Å sette nåla på kartet

I første omgang søkte jeg etter KNM «Horten» og de seks MTB-ene som ble solgt til CAS Global. Jeg ville vite hvor de var, i mylderet av båter på de sju verdenshav.

Som sagt, har jeg benyttet meg litt av AIS i journalistikken tidligere, og kjente derfor til grunnprinsippene. Allerede i 2006 utviklet Dagbladet.no et eget kystkart (www.db.no/kystkartet) hvor en kunne følge skipstrafikken på kartet i sanntid, utfra AIS. Typisk bruk var hvis det pågikk en leteaksjon for eksempel utenfor Fedje, kunne man sentrere kartet i det geografiske området, og se hvilke skip som deltok i søket.

Nå ville jeg søke 'i motsatt ende', der jeg ikke hadde noen geografi, men visste litt om skipene jeg ville finne.

Jeg benyttet meg av nettstedet www.marinetraffic.com, som er en stor og delvis brukergenerert skipsdatabase som kombinerer informasjonen som tilbys gjennom MMSI, AIS, IMO og publikum selv (typiske skipsspottere).

Databasen tilbyr søk på Navn, MSSI, IMO-nummer, eller kallesignal på radio. I tillegg kan man søke på havner, eller i tekstene tilknyttet bilder brukere har lastet opp. Eller du kan gå direkte inn i kartet og plukke ut skip i et aktuelt område i sanntid.

Ved å søke på IMO-nummeret til «Horten» fikk jeg straks opp skipet, med et fire minutter gammelt AIS-treff i havnebyen Ramsgate på østkysten av England. Profilen som dukket opp ga meg skipets MMSI-nummer, kallesignal, oppgitt flaggregistrering, klassifisering og noen grunddata som byggeår, tonnasje, lengde og bredde. Slik jeg forstår det, baseres disse opplysningene på hva som ble oppgitt i MMSI-registreringen.

Like lett var det ikke med MTB-ene, ettersom jeg verken hadde IMO-nummer eller MMSI-kode å søke på. Det mest logiske var å se om også disse lå i Ramsgate ved å søke på havna, og med det få en liste over alle skip registrert i dette området. Dette ga ingen treff som stemte overens med båtene jeg søkte etter.

* Men jeg hadde funnet den første båten. Metoden virket.

Å finne mønsteret

Ettersom CAS Global ikke hadde skiftet navn på «Horten», var det en mulighet for at de heller ikke hadde skiftet navn på MTB-ene. Disse het «Tjeld», «Terne», «Geir», «Jo», «Falk» og «Stegg».

Grunddataen som ligger i MMSI-registreringen ble avgjørende for å skille mellom de mange treffene på fartøy med like navn. Jeg skal forklare:

Ved å søke på 'Tjeld', fant jeg den originale registreringen på båten da den var eid av Sjøforsvaret. Registreringen var ved en inkurie 'aktiv' – altså ikke avregistrert. Derfor var den lett å søke opp, selv om siste ping fra skipets AIS-transponder kom fra Haakonsværn 27. oktober 2009 klokka 08.21. Det var også lastet opp et profilbilde som viste den militære KNM «Tjeld» slik den så ut da den var i aktiv tjeneste for Forsvaret. Altså var det rimelig å anta at dette var profilen på KNM «Tjeld» før den ble solgt. Registreringsinformasjonen viste at skipets mål var 36X6 meter.

Det fantes to andre «Tjeld» ved søk i databasen. Den ene var registrert som norsk fiskebåt på 9X4 meter med en aktiv AIS-transponder som viste at den lå utenfor Stavanger. Den andre båten som het «Tjeld» var et britisk lystfartøy på 36X6 meter som ifølge AIS-transponderen lå til havn i Lagos i Nigeria. Metermålene på Forsvarets «Tjeld» stemte med båten som nå lå i Lagos.

Tilsvarende søk på de andre navnene ga også treff i Lagos. En britiskregistrert «Terne» og «Stegg» sendte AIS-signaler fra samme område i den nigerianske havna.

Denne «Terne» hadde også oppgitte mål på 36X6 meter, mens «Stegg» hadde ingen oppgitte mål. Men jeg la merke til at MMSI-koden og kallesignalet var likt med en annen «Stegg» i databasen. Denne var Luxemburgregistrert, med siste AIS-registrering 23. januar 2013 i Horten. Alle MTB-ene lå til kai ved Karljohansvern i Horten før de ble hentet av sine kjøpere. Altså var de to registreringene samme båt som hadde skiftet flagg.

Da jeg noterte ned de ulike MMSI-kodene og kallesignalene, la jeg merke til et mønster som bandt de tre båtene sammen – og muliggjorde nye søk etter de tre siste. MMSI-kodene og kallesignalene så ut til å være i serie:

«Stegg» MMSI: 235096806 – Kallesignal: 2GEN4
 «Terne» MMSI: 235096808 – Kallesignal: 2GEN7
 «Tjeld» MMSI: 235096809 – Kallesignal: 2GEN8

Ved å foreta logiske søk i rekkefølgen på kallesignal og MMSI fant jeg til slutt de tre siste båtene – alle tilsynelatende britiskregistrerte og i følge AIS-signaler, sist aktiv i Lagos:

«Falk» MMSI: 235096805 – Kallesignal: 2GEN3
 «Jo» MMSI: 235096807 – Kallesignal: 2GEN5
 «Geir» MMSI: 235096804 – Kallesignal: 2GEN6

Også «Jo» var registrert med 36X6 meter.

* Jeg følte meg nå rimelig sikker på at jeg hadde funnet MTB-ene Forsvaret hadde solgt til CAS Global. De befant seg i et av verdens mest lovlose farvann, angivelig registrert som britiske lystfartøy, uten oppgitt eier.

Kunne videre søk gi meg svar på hvem som hadde den, og hva de ble brukt til?

Voyage Related Info (Last Received)	
Destination	
Last Known Port	LAGOS [NG] (2014-09-22 13:19:00)
Previous Port	HORTEN [NO] (2013-11-22 13:34:00)
Draught	-
Speed recorded (Max / Average)	6.8 / 6.8 knots
Info Received	2014-09-22 13:21 (2014-09-22 13:21)

Ved hjelp av metermålene oppgitt på Forsvarets registrering av KNM «Tjeld» (øverst), kunne jeg søke meg frem til den nye registreringen, som viste at fartøyet lå i den nigerianske havnebyen Lagos.

d03) Hva brukes båtene til nå? – Jakten på bildebevis

Jeg visste nå hvor «Horten» og de seks MTB-ene lå. Jeg planla allerede en tur til England for å oppsøke CAS Global og personene bak – og ville da ta turen innom Ramsgate og finne «Horten». Men Lagos i Nigeria er noe helt annet med hensyn til situasjonsanalyse, risikovurderinger og egen sikkerhet.

Min tanke var først å få en bekreftelse i form av bilder på at fartøyene var i Lagos. Forhåpentligvis ville disse kunne gi en pekepinn om båtene var i paramilitær tjeneste.

Jeg hadde på dette tidspunktet fått oversendt noen ytterst få dokumenter fra Forsvaret, på bakgrunn av min innsynsbejæring. Dette kommer jeg tilbake til i eget punkt. Blant de få dokumentene var en brosjyre som viste hvordan MTB-ene ble bygget om før salget. Her var både tegninger og et knippe bilder av båtene. Skrogene var nå malt i blått, mens styrehuset var bygget om og overbygninger var i hvitt. Disse bildene og tegningene skulle vise seg å bli svært viktige i det videre arbeidet.

Det første jeg gjorde var å ta i bruk Google Maps igjen. Utfra AIS-koordinatene visste jeg nøyaktig hvor båtene lå, og kunne bruke dette kartverktøyet til å få et overblikk.

Som tidligere FN-soldat med mange timer i OP-tårn, har jeg en viss bakgrunn med såkalt kjenningstjeneste. Dette er en militær disiplin som går på å kjenne igjen materiell utfra karakteristiske kjennetegn. På satellittbildet over området fant jeg fire fartøy som stemte godt overens med profilen på de ombygde MTB-ene. Men oppløsningen på bildet var dårlig. Og de kunne ikke fortelle meg noe om båtens nåværende bruk eller tilstand.



Satellittbildet i Google Maps viste fire båter der AIS-sporingen ga utslag, som kunne være båtene jeg lette etter.

Jeg tok derfor kontakt med nyhetsbyrået AFP, som jeg trodde kunne ha en fotograf eller stringer i Lagos. Det hadde de. AFP kan utføre spesialoppdrag som dette, så jeg sendte over bilder, satellittbildet, kartkoordinater sammen med fotooppdraget, men ble raskt skuffet:

“Dear Kristoffer

Here is response from our Lagos photographer; he says it is impossible to make requested photos.

To start with, photographs are not allowed at the port. Before pictures are allowed, there has to be a written permission from the Ports Authority, but that is only if they say OK to reason for the mission in the first place.

Very sorry but AFP cannot accept this assignment...

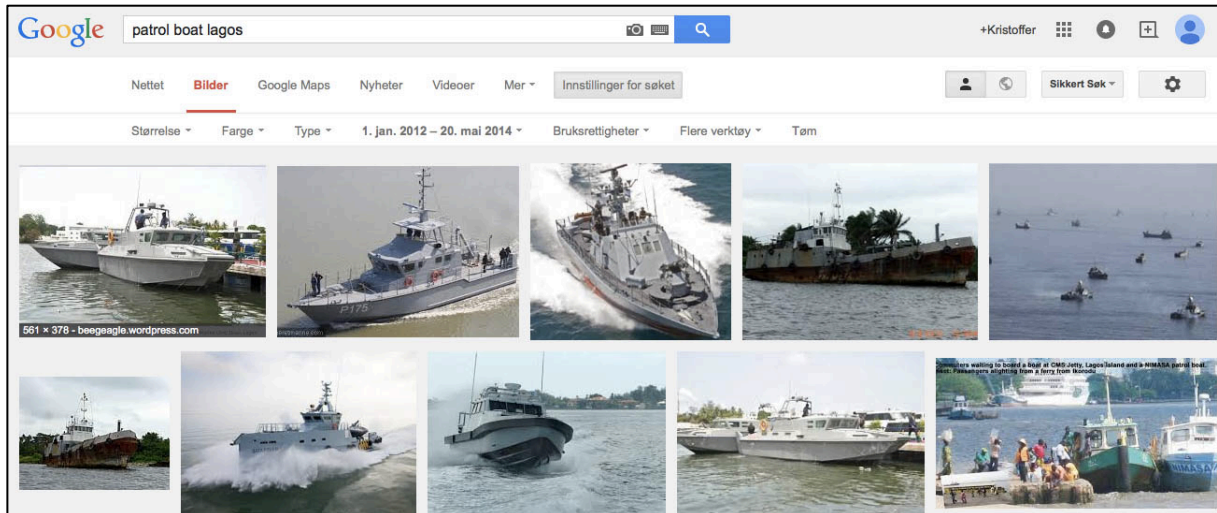
Kind regards

Susan”

Bildesøk og fargen blå som metode

Ett av hovedtemaene for SKUP-foredragene til nettsøkespesialisten Paul Myers fra BBC var kreative søk. Blant annet bildesøk. Jeg håpet dette kunne gi meg det AFP ikke kunne.

Jeg begynte med bildesøket i Google, der jeg først søkte på 'port Lagos'. Det dukket opp over 1000 bilder, men ingen som viste 'mine' båter. Jeg fortsatte med 'Patrol boat Lagos', 'Patrol Lagos', 'security vessel Lagos' osv., og bladde gjennom enorme mengder med bilder.



Eksempel på bildesøk. Merk de ulike alternativene i menyen som farger, datosøk, osv. Nederst i høyre hjørne er et av bildene som viste NIMASA-båter med blått skrog. Det satte meg på sporet.

Google-søket gir deg mulighet til å endre innstillinger for bildesøket, som tidsavgrensning, type (hvis man for eksempel vil søke spesielt på ansikter), størrelser, bruksrettigheter og spesifikke farger som dominerer bildet. Jeg forsøkte meg frem, blant annet med tidsavgrensning. Utfra den første samtalen med den ansvarlige hos FLO (punkt d02) forlot de første MTB-ene Norge i slutten av 2012. Derfor ville nødvendigvis ikke eldre bilder fra Lagos kunne vise båtene. Jeg visste også at båtene hadde blått skrog, så jeg prøvde meg frem ved å søke etter bilder fra Lagos med mye blått.

Til slutt tok jeg skjermbilder av båt bildene fra ombyggingskatalogen fra Forsvaret, og utførte såkalte 'søk med bilde', der det lastes opp og analyseres av Googles søkeverktøy, som leter etter like, eller mest mulig like treff. Slike søk kan være veldig nyttige for eksempel til å finne opprinnelsen til et konkret bilde på nett. Men jeg har opplevd flere ganger at det også kan gi meget relevante treff på lignende objekter eller situasjoner. Disse søkene ble kombinert med ord som 'nigeria', 'Lagos', 'patrol', 'boat' og kombinasjoner av disse.

Jeg bladde gjennom hundrevis av bilder, men fikk ingen treff som lignet de ombygde norske MTB-ene. Men jeg la merke til at noen andre båter gikk igjen i søkene – flere relativt små motorbåter med blått skrog og hvite overbygninger. Fargekombinasjonen var veldig lik den Forsvaret hadde gitt de norske MTB-ene før salg. Båtene som dukket opp i Google-treffene hadde bokstavene 'NIMASA' på siden.

Jeg googlet 'NIMASA', og fikk et meget interessant treff. Det er akronymet til det nigerianske kystverket Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Jeg fant hjemmesidene på www.nimasa.gov.ng, og gikk systematisk til verks for å se om nettstedet hadde bilder eller annen informasjon om sin flåte. Under fanen 'Press Centre' fant jeg et 'Photo Gallery' med noen få bildekaruseller. Jeg bladde gjennom disse, og hoppet nesten av glede. I karusellen 'PRESIDENT JONATHAN CHARGES CADET SEAFEARERS TO BE GOOD AMBASSADORS, COMMISSIONS 3 NIMASA VESSELS' dukket et bilde av tre av de norske MTB-ene opp.

Bildetekstene fortalte om dåpen av NIMASAs nyanskaffede båter NIMASA «Oglavigha», «Oweikenighan» og «Amaseikumor».

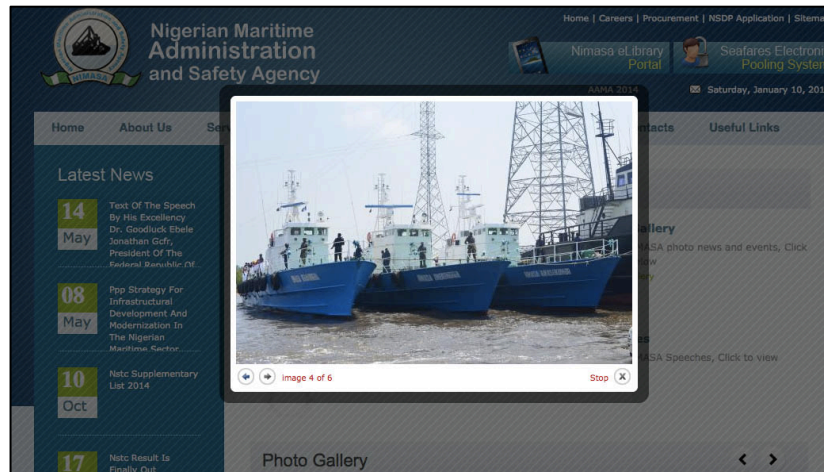
Kystverksjefen, transportministeren og viseministeren, president Goodluck Jonathans maritime rådgiver og flere andre var til stede. I anledningen var det også en seremoni for uteksaminerte kadetter. Det ene bildet viste båtene med væpnede soldater om bord, mens det andre viste kystverksjefen, transportministeren og viseministeren om bord – og at skipene nå bar nigerianske flagg.

Det fremkom ingen dato for dåpen, men ved å laste dette bildet opp i bildesøket, fikk jeg treff på samme bildet i en blogg (<https://beegeagle.wordpress.com/2013/12/21/photo-newsreel-latest-delivery-of-patrol-boats-to-the-nigerian-maritime-administration-and-safety-agency>) datert 21. desember 2013. Der gikk det frem at tre nye skip av denne typen var ventet om kort tid, med henvisning til dåpen av de tre båtene på bildet, som var i oktober 2013. Videre var det henvist til en bildeløs artikkel i den nigerianske nettavisen This Day (<http://www.thisdaylive.com/articles/nimasa-unveils-3-patrol-boats-to-fight-piracy/161270/>) som omhandlet dåpen 11. oktober 2013. Der sto det blant annet:

”The vessels were acquired through a public private partnership (PPP) arrangement for the purpose of combating piracy and sea robbery on the nation's waterways. The boats namely NIMASA Amaseikumor, NIMASA Oglakirigha and NIMASA Oweikenighan were procured by Global West Limited in line with the provisions of the contract it signed with the federal government through NIMASA three years ago.”

Et søk på 'Global West' 'NIMASA' og 'Nigeria' ledet meg til hjemmesidene til sikkerhetsselskapet 'Global West Vessel Specialist' (GWVS). Under fanen 'Our Fleet' fant jeg båtene fra Norge, presentert som *”Newly Acquired Fully Computerized 36m Bullet Proof Mother Vessel”* ...

* Gjennom bildesøk hadde jeg nå den endelige bekreftelsen på at båtene var i Nigeria, og jeg visste hvem som eide dem, hvem som disponerte dem, og at de ble brukt til væpnet piratbekjempelse i Vest-Afrika. Hvordan hadde dette gått til?



På hjemmesidene til det nigerianske kystverket NIMASA fant jeg bildebeviset jeg lette etter: Dåpen til tre av de norske MTB-ene.

d04) Det store puslespillet: Flere båter på avveie

Det hele hadde tatt en dramatisk vending, og var i ferd med å snu opp ned på saken.

Jeg ville vite alt om båtenes nye hverdag, søkte meg frem til en rekke artikler om det private partnerskapet mellom sikkerhetsselskapet GWVS og NIMSA.

Mannen bak GWVS viste seg å være en av Nigerias mest beryktede krigsherrer, høvdingensønnen Government «Tompolo» Ekpemupolo. Som kommandant i opprørsgeriljaen Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND), var Tompolo en av Nigerias mest fryktede menn frem til han fikk amnesti av myndighetene i 2009.

Under Tompolo hadde MEND-geriljaen terrorisert den internasjonale offshorevirksomheten i Nigeria, med blodige angrep, sabotasjer og storstilte kapringer og kidnappinger av utenlandske oljearbeidere. Blant annet kapringen av den norske riggen «Bulford Dolphin» og kidnappingen av to norske sjøfolk fra det norske forsyningsskipet «Northern Comrade». Så gikk han med på å legge ned våpnene, og ble belønnet med en sikkerhetskontrakt verdt over 600 millioner kroner. Nå skal den ha vokst seg til over to milliarder kroner.

Kontrakten, gitt til GWVS, var å drifte kystvaktflåten til NIMASA med egne fartøy. Og nå var spydspissene GWVS-flåten seks ombygde og moderniserte norske marinefartøy, omtalt som skuddsikre moderskip eller 'gun boats' i media.

Den lukrative sikkerhetsavtalen var like omstridt som mannen, både i og utenfor Nigeria. Beskyldningene var mange om grov korrupsjon og ulovlig samrøre mellom landets president Goodluck Jonathan, NIMASA-sjefen Patrick Ziakede Akpobolokemi, og krigsherren. Alle tre angivelig fra samme folkestamme i Delta-regionen.

* Jeg visste nå at en av Vest-Afrikas mektigste, rikeste og mest fryktede krigsherrer var innblandet i handelen med ombygde norske krigsskip. Hvordan var det mulig at en slik mann og et slikt selskap hadde fått kloa i moderniserte norske marinefartøy? Fantet det noen forbindelse til CAS Global? Hvorfor finnes det ikke mer dokumentasjon? Og var det tilfeldig at Forsvaret hadde malt dem i NIMASA-flåtens farger før de forlot Norge?

Helt på jordet

Jeg måtte purre på innsynskravet hos FLO en rekke ganger. Allerede nå merket jeg tegnene på noe som skulle bli et stort tema i saken senere – Forsvaret slet med å finne dokumentene jeg ba om. Jeg fikk omsider kontraktene som var skrevet med CAS, og en såkalt sluttbrukererklæring jeg stusset veldig over.

I erklæringen skrev CAS Global at de for det meste opererte i Vest-Afrika og hadde fått i oppdrag å drive fiskerioppsyn på vegne av De vestafrikanske staters økonomiske fellesskap (ECOWAS). De forsikret at båtene skulle eies av CAS, flaggregistreres i Storbritannia, forholde seg til britisk jurisdiksjon, og utelukkende ha europeisk mannskap.

Altså visste Forsvaret at CAS Global var et sikkerhetsselskap som hovedsakelig opererte i Vest-Afrika, og at båtene angivelig skulle dit og drive fiskerioppsyn i et av verdens mest lovløse og piratinfiserte farvann. Dette var stikk i strid med hva den ansvarlige i FLO hadde fortalt meg i den første samtalen (d2). Og det var påfallende likt hva norskeide Clear Ocean skulle bruke KNM «Horten» til da regjeringen grep inn og stanset salget. Derfor var det ubegripelig for meg at Forsvaret og eksportkontrollkontoret i Utenriksdepartementet hadde

godkjent CAS Global som kjøper etter bråket rundt Clear Ocean. Ikke minst ettersom tre av ECOWAS-landene står på FNs våpenembargo-liste.

Alt tydet i tillegg på at CAS Global hadde brutt hvert eneste punkt i sin sluttbrukererklæring.

Det var på tide å reise til England og oppsøke CAS Global. Gjennom selskapsinformasjonen jeg hadde skaffet fra Company House, hadde jeg hjemmeadresser på de sentrale bak selskapet, og gjennom AIS-sporing visste jeg hvor KNM «Horten» lå. Sammen med videojournalist Øistein Monsen oppsøkte jeg båten først, som lå godt synlig til kai i en avsperrt 'tollsoner' i havna i Ramsgate. Vi fikk ikke slippe inn på området, men vaktmannskapene på havna bekreftet at skipet hadde ligget der en stund, og gjorde seg klar til oppdrag.

Vi gjorde en feltobservasjon som skulle bli viktig senere. Under navnet på skipets hekk, sto det 'LOME'. Hovedstaden i Togo. Altså var det neppe britisk registrert.

Vi oppsøkte kontoradressen til CAS Global – den jeg hadde studert via Google Maps og Street view. Der fikk vi med selvsyn bekreftet at adressen tilhører et jorde og en campingplass som leies ut til ulike aktiviteter. I et lite administrasjonsbygg for campingplassen fikk vi bekreftet at CAS Global brukte postkassen, men ikke hadde noe kontor.

- De har ikke noe fysisk kontor. Men posten plukkes opp en gang i blant, kunne kvinnen på kontoret fortelle.

Eieren hadde hun ikke sett på flere uker. Han kunne heller ikke kontaktes fordi han var i utlandet.

Da vi litt senere banket på hjemme hos eieren, kunne leieboeren fortelle at eieren hadde vært hjemme samme formiddag, men at han måtte ha kjørt fordi bilen var borte. Bilen han beskrev, var den samme som hadde stått utenfor administrasjonsbygget på campingplassen da vi var der.

Vi oppsøkte også regnskapskontoret der alle CAS-selskapene er registrert, og som drives av det andre aksjonærekteparet. Vi fikk bekreftet at innehaveren var inne, men i et møte, og at han ikke hadde tid til å møte oss. Vi ventet ut dagen. Til slutt snek han seg ut bakveien og forsvant. Det var tydelig at ingen i selskapet ønsket å snakke med norsk presse.

* Jeg visste nå at jeg ikke kunne stole på opplysninger fra verken Forsvarets Logistikkorganisasjon eller CAS Global, og at sistnevnte bevisst gjemte seg for oss. Og det var helt tydelig at CAS Global ikke var 'jobbet world wide innen oljevirkosomhet', slik den ansvarlige i FLO hevdet. Det var nå på tide å publisere vår første avsløring.

Første sakskompleks ble publisert lørdag 14. juni 2014, med fortløpende oppfølgere og avsløringer utover sommeren, høsten og vinteren.

Fra 33 til Titran

Jeg ba Forsvaret om oversikt over alle 'store fartøy' de hadde solgt de siste fem årene, og hva de var solgt for. For å avgrense, ba jeg om båter over 30 fot med innebygget motor. Jeg fikk en liste på 33 fartøy.



Gjennom arbeidet med KNM «Horten» og de seks MTB-ene hadde jeg utviklet en god og systematisk metode for å finne skip gjennom nettsøk, bildesøk, kartsøk, og sporing av MMSI-informasjon og AIS. På denne måten luket jeg ut de båtene som ikke var kontroversielle. For eksempel:

Først på lista fra Forsvaret var havnefartøyet «Ramnes», angivelig solgt til Talo Shipping på Rarotonga for 2,2 millioner kroner i 2009. Jeg fant ingen nettreff på kjøperen Talo Shipping, men ved å søke 'Talo Shipping' og 'Rarotonga' dukket sidene til Cook Island Port Authority opp. Etersom Ramnes var et havnefartøy, tok jeg en titt. Hovedbildet på disse hjemmesidene viste havna, og en liten blå båt nede i venstre bildekant. Karakteristikken lignet båten jeg lette etter. Ved å gå inn på Marinetrffic.com fant jeg ut at Cook Island ligger så øde til i Stillehavet at den ikke har AIS-dekning. Derfor kunne jeg ikke 'se' hvilke skip som var aktive i området.

Derimot kunne jeg søke på alle Cook Island-registrerte skip i databasen. Utfra salgsprospektet så jeg at «Ramnes» var 29 meter lang, og kunne derfor, gjennom verktøyet som tilbys i søket, prøve å avgrense funnene til skip under 30 meter. Blant 127 treff fant jeg «Maungaroa 2» på 29X6 meter. Et bildesøk på 'Maungaroa 2' i Google ga meg fem bilder av den samme blå båten som jeg hadde sett på havnesidene til Cook Island. I et av



Havnefartøyet «Ramnes» i ny drakt, oppdaget på hjemmesidene til havnemyndighetene på stillehavsøya Cook Island.

bildene hang det et banner på skipet der det sto «Taio Shipping». Forsvaret hadde stavet navnet feil i sin liste. Men nært nok til at jeg var sikker på jeg hadde funnet rett båt, og at den utførte sivile oppgaver i farvannet rundt den øde stillehavsøya.

Et eksempel på det motsatte, der jeg sporet båter til paramilitære, var de to søsterskipene KNM «Vigra» og «Hessa». Ifølge Forsvaret ble disse solgt for 1,9 millioner per stykk til en portugiser i 2012. Verken kjøperen eller båtene lot seg innledningsvis spore opp.

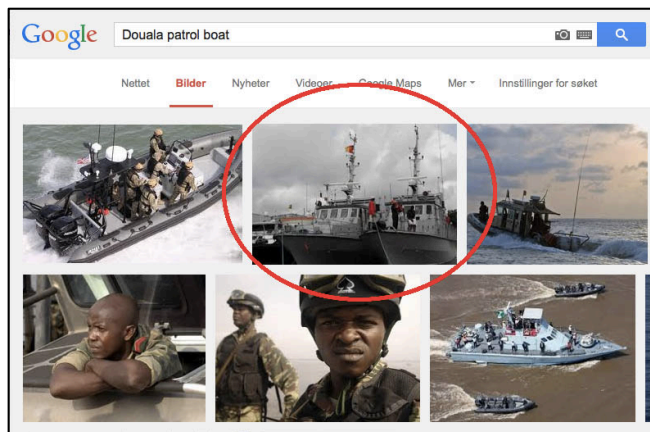
Kontraktinformasjonen fra Forsvaret hadde ingen kontaktopplysninger på den nye eieren. Jeg hadde nesten gitt opp å finne fartøyene inntil noen dager etter publiseringen av de første avsløringene. Da tok en leser kontakt med meg og sa han året før hadde støtt på noen britiske sjøfolk i Egersund med 'militære' fartøy de hadde kjøpt på auksjon i Bergen.

Han hadde tatt bilder – som viste at det var «Vigra» og «Hessa» han hadde sett. Men tipseren var blitt fortalt at de het «Mary 1» og «Mary 2».

Mary er et veldig populært båtnavn, men jeg hadde enkelte grunndata som kunne brukes til å avgrense og sammenligne nye søk med. KNM «Vigra» og «Hessa» var 24X5 meter. Blant et drøyt hundretalls «Mary»s under 25 meter fant jeg en «Mary 1» og «Mary 2» på 24X5 meter, flaggregistrert i Gibraltar, som begge befant seg i det lovløse vestafrikanske farvannet utenfor Douala i Kamerun.

Nå kunne jeg konsentrere bildesøket om 'Douala' og 'patrol boat', og traff blink på bilde nummer to.

De norske søsterskipene tilhørte nå sikkerhetselskapet 'Bush Marine Services' som blant annet utfører væpnet piratjakt i samarbeid med det kamerunske forsvaret (BIR). Selskapet markedsfører at de nå er utstyrt med norske marinefartøy:



KNM «Hessa» og «Vigra» avbildet i Douala.

” Mary I and Mary II are acquired from the Norwegian Navy, which makes it suitable for escort and maritime security. These vessels can run for up to 25 knots, have a modern galley, modern navigation technology, water maker systems, auto pilot and many more. There is a reserve section for the BIR, with good bunks, play station and acoustic sound system, for their relaxation.”

* På denne måten gikk jeg gjennom lista båt for båt. 22 av båtene hadde utfra det jeg fant ut fått ukontroversielle nye oppgaver. En båt er fremdeles et mysterium, mens ti av dem har havnet hos paramilitære i Vest-Afrika . I tillegg til KNM «Horten» og de seks MTB-ene, er dette KNM «Hessa» og «Vigra» (til Kamerun), og kystvaktskipet KV «Titran» til Nigeria.

d05) Å etterprøve sannheten med fakta

Som nevnt var det oppsiktsvekkende lite dokumentasjon å få fra Forsvaret knyttet til salg av fartøy for flere hundre millioner kroner.

Jeg ba på nytt om all dokumentasjon som måtte finnes om salget av de aktuelle fartøyene, med innledningsvis fant FLO forsvinnende lite.

Parallelt ba jeg om tilsvarende innsyn hos Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet. Til nå har UD nektet ethvert innsyn, begrunnet i eksportkontrollovens §2, der det står: *”Med de unntak som følger av bestemmelsene foran, har enhver taushetsplikt om det de får kunnskap om etter denne lov.”*

Men tross manglende dokumentasjon, fikk jeg stadig flere opplysninger og påstander fra de ulike myndighetene som ikke lot seg etterprøve. Og gang på gang, ved metodisk gjennomgang, kunne jeg avsløre at mange av påstandene og opplysningene som ble gitt, ikke stemte med virkeligheten. Jeg vil her bringe noen eksempler.

Flagg eller fakta: AIS viser vei

Forsvarets manglende dokumentasjon førte til mange uklarheter rundt salgene. Blant annet når skipene faktisk ble solgt, når de forlot landet, og hvor de ble av.

For eksempel ble vi før publisering, i 'den første samtalen' med den ansvarlige i FLO (d02), opplyst følgende om MTB-ene:

”Tre hauer ble hentet i slutten av 2012 (seilte for egen maskin), og tre ble hentet av et fartøy våren 2013. Vet ikke hva skjebnen til disse er.”

Dette visste jeg at ikke kunne stemme, fordi jeg under bildesøkene fant et fotografi fra da tre av MTB-ene ble hentet i av et lasteskip i marinebyen Horten. Dette ble postet i et båtforum 24. november 2013 med følgende tekst: *”Og da går det 4 stk "sivile" MTB'er ut av landet. Overvar deler av lasting av den 4. i Horten i ettermiddag”*

Etter publiseringen av den første avsløringen, 14. juni 2014, fikk vi fra UD opplyst at alle MTB-ene hadde gått til England, og var registrert i det britiske skipsregisteret. Forsvaret bekreftet dette på følgende måte:

”På henstilling fra UD har vi innhentet følgende opplysninger: Alle seks fartøyene er registrert under Engelsk flagg, Fartøyene er registrert i klasseselskapet MCA som Pleasure Vessel, fartøyene har engelsk kalle- og radiosignal, 3 fartøy seilte fra Norge til byen Sheerness i England - under engelsk flagg, 3 fartøy ble hentet med båt i Horten og fraktet til byen Sheerness i England.”

Men da jeg tok kontakt med det britiske Maritime and Coastguard Agency (MCA) for å få verifisert opplysningene, viste det seg å være feil. CAS Global hadde aldri fullført noen registrering hos dem. Ingen av båtene de hadde kjøpt fra Norge bar engelsk flagg eller registrering.

Det Forsvaret og UD forholdt seg til som fakta i saken, viste seg å være opplysninger de hadde innhentet fra CAS Global *etter* våre avsløringer. De stolte fremdeles på dem.

Vi ble gitt tilsvarende feilopplysninger rundt salget av kystvaktskipet «Titran». Først oppga Forsvaret at det ble solgt i 2012. Deretter oppga de at det ble solgt senhøsten 2013. Men Forsvaret hadde ingen kontrakt å vise til, og ingen kunne si når fartøyet forlot landet. Forsvarsdepartementet insisterte på at salget hadde skjedd før den blåblå regjeringen overtok.

I dokumenter vi fikk innsyn i, dukket salgsmeldingen opp. Den var undertegnet 16. desember 2013. Vi fikk også tolldeklareringen datert 27. november 2013, der det stod det at «Titran» skulle skipes til England mellom uke 49 og 51. Men skjedde virkelig dette?

Opplysninger ble gitt til oss fra myndighetene som fakta uten forbehold, basert på kilder som vi for lengst hadde avslørt som usikre.

Derfor ble det opp til oss å dokumentere fakta.

Jeg hadde nå fulgt de ti fartøyenes bevegelser gjennom AIS-systemet i sanntid. Hva med å fremskaffe historiske AIS-data? Kunne vi rekonstruere båtenes bevegelse hele veien tilbake til da de forlot Norge?

Gjennom arbeidet så langt, hadde jeg systematisk kartlagt MMSI-data på alle skipene, både under nåværende og tidligere registreringer. Ved hjelp av bildet på båtforumet, hadde jeg også navnet på lastebåten som hentet de siste MTB-ene. Det ga meg nok en MMSI-kode å spore. Jeg fikk hjelp av kollega og utvikler Ola Strømman, som i 2006 laget Dagbladets båt kart, og som i mange år har vært en av redaksjonens fremste ressurser når det gjelder datastøttet journalistikk.

Ved hjelp av nettsøk, fant vi ut at selskapet ExactAIS i Canada lagrer alle skipsbevegelser ved hjelp av AIS-systemet over det meste av kloden. Posisjon, hastighet, størrelse og destinasjon er blant de data som hentes ned via satellitt eller landstasjoner for hver enkelt skip etterhvert som disse sender ut sin data.

Vi ba om posisjoner for de enkelte skip over de perioder vi anså som aktuelle og fikk sendt over 246148 posisjoner, fordelt slik per båt:

MMSI	Antall plott
235096804 (Geir)	33581
235096805 (Falk)	1351
235096806 (Stegg)	41463
235096807 (Jo)	3500
235096808 (Terne)	40130
235096809 (Tjeld)	2269
235102706 (Horten)	2413
236111929 (Mary 1)	45570
236111931 (Mary 2)	44695
253103792 (Titran*)	3148
257029200 (Titran**)	2960
636092484 (HR Constitution***)	25068

Totalt: 246148 plott

* Titran etter ny registrering ** Titran før ny registrering *** Lastebåten som hentet tre av MTB-ene i Horten.

Google maps ble tatt i bruk og tilpasset for å vise hver enkelt båt i et kart jeg kunne jobbe med. Utvikler Ola Strømman benytter seg av egenprodusert programvare laget i php, javascript og html, der det kan panoreres og zoomes så man ser detaljer av posisjoner og fartsretning.

Strømman laget også et mer finmasket filter som fjernet plottinger av mindre posisjonsendringer innenfor 90 sekunder, samt feilplottinger der båtens posisjon endret seg drastisk innenfor 90 sekunder.

Filteret ga følgende resultat (noen eksempler):

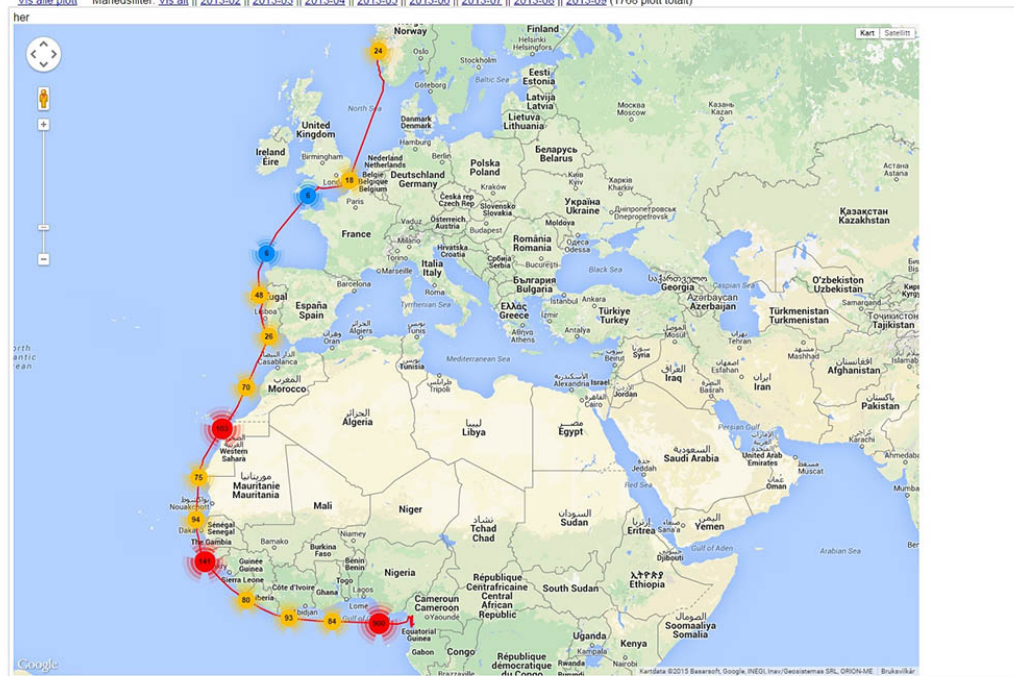
MMSI	Opprinnelig antall plott	Etter filtrering
------	--------------------------	------------------

235096804	7373	80
235096805	675	1
235096806	31746	384
236111929	32933	1768

For illustrasjonsbruk til artiklene ble kartene manuelt plottet i Illustrator.

* Jeg tror ikke AIS-sporing av en hel flåte er gjort for å avsløre salgsprosesser og bruk journalistisk. Med denne spesielle metoden kunne vi fastslå med rimelig sikkerhet at de aktuelle fartøyene Forsvaret solgte, gikk mer eller mindre rett til sine nye paramilitære eiere i Vest-Afrika. Kjøperne fremsto som rene stråselkap og mellomledd. De tre første MTB-ene ble hentet fra Horten til Sherness i England, en etter en, i februar og mars 2013. I slutten av mars ble de trolig lastet om bord i et frakteskip i Felixstowe, og dukker opp i Lagos 1. mai. Altså ble de ikke fraktet til England i slutten av 2012, slik myndighetene hevdet. De tre siste ble hentet i Horten av lasteskipet HR Constitution 25. november 2013 og fraktet rett til Lagos i Nigeria. Altså ikke våren 2013 og til England, slik myndighetene hevdet. KV Titran forlot Norge først 16. mars 2014, og ble lastet om bord i et frakteskip i Antwerpen og fraktet rett til Lagos. Altså ikke til England før jul i 2013, slik det ble anført i tolldeklarasjonen Forsvaret fylte ut. Søsterskipene «Hessa» og «Vigra» forlot Egersund 19. mars 2013, og seilte for egen maskin helt til Douala i Kamerun. 13. mars skrev den salgsansvarlige i Forsvaret til UD og hevdet de to skipene gikk under engelsk flagg og jurisdiksjon. Noe de aldri har gjort.

Veig MMSI: KNM «Geir» (235096804) || ekstra KNM «Geir» (235096804) || KNM «Falk» (235096805) || KNM «Stegg» (235096806) || ekstra KNM «Stegg» (235096806) || KNM «Jox» (235096807) || KNM «Terne» (235096808) || ekstra KNM «Terne» (235096808) || KNM «Tjella» (235096809) || KNM «Horten» (235102706) || KNM «Vigra/Mary» (236111929) || KNM «Hessa/Mary» (236111931) || KV Titran (253103792) || KV Titran (257029200) || HR Constitution (636092484) || 671496000



Bildet viser kartverktøyet vi jobbet med for å behandle all AIS-dataen for de ti fartøyene. Her kartlegges ferden til KNM «Hessa» og «Vigra» minutt for minutt i perioden mars til juni 2013.

Den amerikanske generalen

Å metodisk kryssjekke alle dokumenter etter referanser til andre dokumenter eller opplysninger i saken har hatt stor betydning i denne saken. Det ble en egen metode for meg, der jeg hele veien måtte tenke alternative steder å lete etter opplysningene jeg var ute etter.

Særlig fordi et hovedproblem var at veldig mye dokumentasjon aldri var blitt journalført eller arkivert hos Forsvaret. Salgsprosesser og kontrakter for flere titalls millioner var sporløst forsvunnet. Dette kunne vi lage egne avsløringer på, nettopp fordi dokumenter det var referert til ett sted, ikke lenger fantes, eller kontrakter som ble vist til hos FD, ikke kunne spores i arkivene til Forsvaret. Gjennom granskningen utført av PwC, på bakgrunn av Dagbladets avsløringer, har det kommet frem at store mengder dokumentasjon og e-poster har blitt slettet eller makulert av de ansvarlige for salgene.

Samtidig har Utenriksdepartementet dekket seg bak eksportkontrollloven, som gir de anledning til å legge lokk på sin rolle i saken.

Innsynsbejlinger til Forsvaret, FD og UD ble etter hvert nesten systematisk avslått, og måtte påklages gjentatte ganger. Men ved å holde presset oppe, klarte jeg til slutt å rekonstruere hendelser som var slettet i arkivene, og tvinge frem flere små skup.

Et av disse skupene lå godt gjemt i dokument 201200467-1 «Brev til statsråden», datert 20. februar 2012. Forsvarets salgssiver tok oss til borgerkrigen i Libya. Innsynshistorien er som følger:

Allerede 6. mai ba jeg Forsvarsdepartementet om innsyn og en oversikt over alle dokumenter de måtte ha knyttet til salget av de aktuelle båtene. Innsynskravet startet med KNM «Horten» og se seks MTB-ene.

22. mai fikk jeg en oversikt over 31 dokumenter departementet hadde som omhandlet KNM «Horten». Dokument 201200467-1 «Brev til statsråden» fantes ikke i denne oversikten. Det gjorde derimot dokumentene 201100669-7, 8 og 9. Bare ett av disse var blant de sju dokumentene departementet mente offentligheten hadde rett på å se, nemlig 201100669-8. Jeg kommer tilbake til det.

Dokument 201100669-7 og 9 var begge unntatt offentligheten, med dokumenttitlene «Supply Vessel KNM Horten» og «Orienteringssak - Salg av KNM Horten», begge med sakstittel «Orienteringssak Kansellering av salg av tidligere KNM Horten til Clear Ocean»
Man skulle derfor tro at dette hadde med det avbrutte salget til det norskeide selskapet Clear Ocean å gjøre?

Det ene dokumentet jeg fikk, 201100669-8, var ikke så lett å tyde. Det var et brev Forsvarsdepartementet hadde skrevet på engelsk til selskapet Lager Yacht Brokerage (LYB). Brevet var datert 12. mars 2012. Altså et drøyt år etter at UD hadde stanset salget til Clear Ocean, men om lag sju måneder før de skrev kontrakt med CAS Global.

I brevet takker departementet for interessen LYB har hatt for å kjøpe KNM «Horten». Videre skriver departementet at de av Forsvaret er blitt gjort oppmerksomme på at det ble undertegnet en kjøpekontrakt med LYB 8. juli 2011, men at LYB fikk utsatt betalingen hele tre ganger. Derfor kan ikke Forsvaret avstå fra å finne andre kjøpere til KNM «Horten».

Departementet gjør det imidlertid klart at LYB gjerne må ta kontakt igjen når de har løst sine finansielle problemer.

Jøss, tenkte jeg. Enda et selskap har fått kjøpe KNM «Horten». Hvordan kan dette ha gått helt upåaktet hen?

I adressefeltet til LYB hadde departementet listet to referanser under 'Your ref': 'LYB, February 18. 2012' og 'LYB, March 5. 2012'.

Altså fantes det flere dokumenter som departementet ikke hadde frigitt.

Ut fra teksten skulle det også finnes en kjøpskontrakt, og dokumentasjon på tre betalingsutsettelse hos Forsvaret. Men det skulle vise seg at Forsvaret ikke hadde et eneste dokument i sine arkiver som omhandlet dette salget til LYB.

Jeg utfordret departementets innsynsavslag for alle de unntatte dokumentene. (Jeg la for øvrig også merke til at et av dokumentene de nå holdt hemmelig, var det samme jeg hadde fått utlevert 24. mars, som startet det hele). Klagen var meget lang og omfattende. For lang til å gjengis her. Men grunnprinsippet med innsynsklager er å lese loven, og veilederen til loven nøye. Pressens offentlighetsutvalg (www.offentlighet.no) har flere gode veiledere for innsynsklager å ta utgangspunkt i. Men min erfaring er at klagen blir bedre av at man selv setter seg grundig inn i lovtolkningene, og bruker en journalists formuleringsevne til å angripe ethvert forsøk på å unndra offentlighetens rett på innsyn.

Om dokument 201100669-7 skrev FD: 'Dokumentet er underlagt lovbestemt taushetsplikt, jf forvaltningslovens § 13, 1. ledd nr 2 bedriftshemmeligheter av konkurransemessige årsaker'.

Mitt argument var i korte trekk at skipet er solgt, kjøper er kjent, og salgssum er offentlig. Det finnes ingen flere skip av denne klasse til salgs, og det foreligger således ingen kjente konkurransemessige forhold som skulle tilsi at loven kan brukes til å unnta offentligheten innsyn.

Om dokument 201100669-9 skrev FD: 'Dokumentet er utarbeidet for organintern saksbehandling'. En veldig misbrukt paragraf. Mitt argument starter alltid ved å sitere loven, som sier at følgende dokumenter aldri kan unntas som organinterne:

- a) dokument eller del av dokument som inneholdt den endelige avgjerda til organet i ei sak,
- b) generelle retningslinjer for saksbehandlinga til organet,
- c) føredrag til saker som er avgjorde av Kongen i statsråd, og
- d) presedenskort og liknande, men ikkje dersom kortet gjengir organinterne vurderingar.

Det tok sin tid, men 12. august, nesten to måneder etter at vi hadde publisert de første sakene, lå svaret i postkassa, sendt per brev.

Ti nye dokumenter ble frigitt, herunder 201100669-7 og 201100669-9.

Det første var et brev fra LYB skrevet direkte til forsvarsminister Espen Barth Eide datert 5. mars. Det innledes med 'Dear mister Eide', der LYB-sjefen forteller at deres klient, general Grange i Osprey Global Solutions har fløyet til Libya. Generalen har gitt melding om at kontraktsendringer med Det nasjonale overgangsrådet i Libya gjør at de nå er klare til å

gjennomføre kjøpet av KNM «Horten», men at de ikke har hørt noe fra Forsvaret etter deres siste brev, datert 18. februar.

Jeg googlet 'General Grange' og 'Ospray' og fikk nok en overraskelse. Mannen Forsvaret hadde solgt KNM «Horten» til 8. juli 2011, var ingen ringere enn general David L. Grange, tidligere øverstkommanderende for USAs spesialstyrker (SOCOM). Han har tjenestegjort i spesialstyrkene Delta Force, Special Forces og Ranger Regiment. 67-åringen kjempet som elitesoldat under Vietnamkrigen, og som sjef for Delta Force-styrken under den amerikanske invasjonen av Grenada. Før han pensjonerte seg i 1999, ledet han de amerikanske styrkene i Bosnia, Kosovo og Makedonia.

8. juli 2011, da borgerkrigen i Libya raste på sitt aller mest blodige og Muammar Gaddafi fremdeles holdt stand i Tripoli, hadde Forsvaret solgt ham krigsskipet KNM «Horten». Selv om de visste at han skulle bruke skipet på oppdrag for den libyske opprørsledelsen i Det nasjonale overgangsrådet.

Men pengene uteble, og Forsvaret mistet tålmodigheten. Det var dette brevet Forsvarsdepartementet hadde svart på, i det kryptiske brevet til LYB.

Dokument 201100669-9 bekreftet at salget var kjent på det øverste nivået i Forsvarsdepartementet. Notatet ble skrevet til statssekretær Roger Ingebrigtsen og forsvarssjef Harald Sunde, der det vises til den siste brevvekslingen med LYB:

«LYB (megleren) betalte ikke innen fristen, men har bedt om utsettelse tre ganger, henholdsvis fra 26. august til 16. september, fra 18. september til 14. oktober og fra 15. oktober til 22. november. LYB meddelte 23. november at gjeldende kontrakt heller ikke var mulig å overholde denne gang. Forsvaret meddelte derfor LYB at de ikke lenger var bundet av kontrakten»

I orienteringen skriver forsvarsdepartementet at de har vurdert saken som en materiellforvaltningssak «uten noen form for sikkerhetspolitiske forhold knyttet til den».

Det kommer også frem at KNM «Horten» også har vært solgt til et annet sikkerhetsselskap som ikke klarte å betale.

Disse to dokumentene pekte alene på minst fem korrespondanser pluss den nevnte kontrakten og et tredje salg som fremdeles ikke var å oppdrive noen dokumentasjon på hos Forsvaret.

Espen Bath Eide besvare ikke henvendelser. Det gjorde heller ikke tidligere forsvarssjef Sunde. Roger Ingebrigtsen hevdet å ikke huske noe som helst. Eksportkontrollen i UD hadde aldri blitt forelagt salget til godkjenning. Men vi kunne nå rekonstruere hendelsen.

Vi publiserte denne avsløringen 20. august 2014. Tre uker senere endret regjeringen eksportlovgivningen.



Først 16. oktober 2014 dukket dokument 201200467-1 «Brev til statsråden» opp. Dokumentet hadde aldri hadde stått i noen oversikt fra Forsvarsdepartementets journaler, og har et helt annet saksnummer. Departementet nevner det nær sagt tilfeldig, helt på tampen i et tre siders langt svarbrev på nok en lang innsynsklage fra meg:

«Forsvarsdepartementet kan opplyse at det eksisterer ytterligere et arkivert dokument som omhandler den aktuelle saken. Forsvarsdepartementets saksnummer i denne saken er 201200467 «Brev til statsråden». Dokumentet følger vedlagt.

Dokumentet viser at forsvarsminister Espen Barth Eide fikk et brev fra LYB og general Grange forelagt på sitt bord allerede 20 februar 2012. Der vises det til kjøpsavtalen de gjorde med Forsvaret i juli 2011 om å kjøpe KNM «Horten» for 7,5 millioner dollar. De forsikrer om at de fremdeles akter å kjøpe skipet.

Vedlagt lå den hemmelige avtalen mellom generalens selskap og Det nasjonale overgangsrådet i Libya, der sikkerhetsselskapet skulle bistå opprørerne med alt fra feltsykehus, krigslogistikk, mobile kommandosentraler, militær trening, etterretning og livvaktjenester.

* Jeg fikk gjennom dette arbeidet bekreftet at også den politiske toppledelsen i Forsvarsdepartementet både var orientert og involvert i salg av marinefartøy til paramilitære aktører i en pågående borgerkrig. Dette var stikk i strid med norsk lov. Og jeg hadde håndfaste bevis på at dokumenter og kontrakter var fjernet hos Forsvaret, og at også departementet forsøkte å holde opplysninger tilbake i saken. Likevel hadde jeg klart å rekonstruere ytterligere to salgsprosesser.

d06) Den rykende pistol: Besøket som endret alt

Det siste eksempelet på rekonstruksjon som metode, førte til kanskje den (til nå) største avsløringen i saken: Besøket på marinebasen Haakonsværn.

Det var på mange måter den siste brikken som falt på plass. Det var koplingen jeg hadde lett etter siden gravingen startet – forbindelsen mellom CAS Global, krigsherren Tompolo, det nigerianske kystverket NIMASA og fartøyselgerne i Forsvaret.

Forsvaret, FD og UD benektet ethvert kjennskap til noen slik kopling. Selv om det underveis i avsløringene ble stadig tydeligere at noe åpenbart skurret i håndteringen av salgene.

Bare noen dager etter publiseringen av den første avsløringen, 14 juni 2014, fikk jeg et tips om at noen, trolig afrikanere, hadde sett på de norske MTB-ene da de lå til kai og ble demilitarisert i på marinebasen Haakonsværn i Bergen. Beskrivelsen var vag. Dette kunne ha vært i 2010 eller 2011. Men neppe så sent som i 2012. I tipset lå det en konkret opplysning som gjorde at nakkehårene mine reiste seg:

Den ene i følget hadde mistet eller blitt frastjålet passet sitt, og fikk problemer med å komme inn på marinebasen. Vakta hadde måttet kontakte den amerikanske ambassaden for å få verifisert identiteten.

* Dette fanget min oppmerksomhet fordi jeg gjennom kartleggingen og analysen av krigsherren Tompolos sikkerhetsselskap Global West Vessel Specialist (GWVS) hadde merket meg at både den forrige og nåværende flåtesjefen i selskapet hadde en forbindelse til USA.

Den forrige flåtesjefen het Romeo Itima og var en profilert paramilitær aktør i Nigeria. Han ble drept i kamp med pirater i Nigerdeltaet i begynnelsen av august 2012. Da dette skjedde, ble broren Winifred Itima utnevnt til ny flåtesjef av krigsherren Tompolo. I de nigerianske avisartiklene kom det frem at Winifred bodde i USA, og således vendte tilbake til Nigeria for å ta over etter broren.

Visainvitasjonene til ambassaden

Jeg etterspurte opplysninger om det angivelige besøket på Haakonsvern hos Forsvaret flere ganger. Men de fastholdt hele veien at det ikke fantes noen dokumentasjon, opplysninger eller annet som tilsa at noe slikt besøk hadde funnet sted.

Samtidig fikk jeg tvunget ut stadig mer dokumentasjon som viste at det hadde vært tilsvarende besøk fra Nigeria i forbindelse med salget av KNM «Horten» og KV «Titran». Og at Tollvesenet så tidlig som 12. august 2012 slo alarm overfor Forsvaret og UD. De hadde fått etterretningsinformasjon fra sine britiske samarbeidspartnere som knyttet det planlagte MTB-salget til CAS Global til omstridt handel med krigsskip i Nigeria, og nettopp krigsherren Tompolos selskap GWVS og kystvaktflåten til NIMASA.

I dokumentbunken jeg satt på, fantes to invitasjoner til navngitte nigerianere i forbindelse til salget av KNM «Horten» og KV «Titran». Disse var sendt fra Forsvaret til den norske ambassaden i Abuja, for å lette visumprosessen til de inviterte. Jeg tenkte at hvis det også hadde vært et besøk på Haakonsvern i forbindelse med MTB-salget, kunne tilsvarende invitasjonsbrev til dette ligge hos ambassaden i Nigeria? I så fall kunne ikke UD skjule dette med henvisning til eksportkontrollloven.

Jeg ba UD om innsyn i alle invitasjoner salgsteamet i Forsvaret hadde sendt til ambassaden i Abuja. Dette ble avslått tvert:

«Eventuelle kopier av slike invitasjoner som skal være sendt visumseksjonen ved ambassaden for å lette prosessen med visum, vil, i likhet med resten av saksdokumentene, være underlagt taushetsplikten i Forvaltningsloven (§13) og Offentlighetsloven (§13) da de inneholder informasjon om navngitte personer».

Igjen handler det om å være svært metodisk når åpenheten utfordres av forvaltningen. Hver bokstav i loven må leses, og lovveiledere studeres. Min klage på avslaget var grundig, men kan oppsummeres slik:

«Viser også til forvaltningsloven §13 som på ingen måte fastslår noen taushetsplikt på informasjon om navngitte personer, men som derimot åpner for taushetsplikt knyttet til "noens personlige forhold". I samme paragraf utdypes dette å ikke gjelde "fødested, fødselsdato og personnummer, statsborgerforhold, sivilstand, yrke, bopel og arbeidssted, med mindre slike opplysninger røper et klientforhold eller andre forhold som må anses som personlige".

Det foreligger ingen slike personlige forhold tilknyttet de aktuelle invitasjonene og visasøknadene. Tvert om er de nettopp knyttet til yrke og arbeidssted. Videre skal alltid offentlighetens interesse veie tungt i alle innsynssaker. Salget av norske marinefartøy til paramilitære selskaper i utlandet er av særdeles stor offentlig interesse.»

Klagen førte frem, og jeg fikk utlevert invitasjonene. Ambassaden i Abuja hadde i sitt system. Men det skulle vise seg å bare være en halv seier. Ifølge UD lagres visumsøknader bare i to år før de slettes. Derfor fantes bare invitasjonene knyttet til KNM «Horten» og KV «Titran». Dette ga meg flere gode avsløringer. Men besøket jeg var mest interessert i å få rede på, inne på Sjøforsvarets orlogsbasis Haakonsværn, var også slettet i UD's visumarkiver.

* Metodisk er dette så vidt jeg vet første gangen noen har utfordret og fått innsyn i visuminvitasjoner sendt til UD og norske utenriksstasjoner.

Betydningen av dette var stor med hensyn til å bekrefte at Forsvaret av fullt klar over hvem de egentlige kjøperne av KNM «Horten» og KV «Titran» var, og at de drev en fordekt handel via stråselkaper og mellomledd. Samtidig kan en slik innsynspresedens få stor betydning i fremtidig journalistisk arbeid opp mot denne type internasjonalt samrøre.

Jakten på besøksloggen

Besøket på Haakonsværn var fremdeles et mysterium. Jeg var fast bestemt på å tvinge sannheten på bordet. Parallelt med UD-sporet, jobbet jeg med et alternativ bygget på erfaring med mange besøk i ulike militærleirer og NATO-hovedkvarter. Der må man levere fra seg legitimasjon, og utstyres med besøkskort. Og man følges rundt av en besøksoffiser. Altså måtte vel besøket være registrert i en besøkslogg på Haakonsværn?

Gjennom researchen hadde jeg samlet en rekke opplysninger som kunne brukes til å avgrense søket: Utfra når MTB-ene ble demilitarisert på Haakonsværn, når de ble solgt til CAS Global, når de ble slept fra Haakonsværn til Horten, hvem som var den ansvarlige i Forsvaret for salget osv.

23. juni tok jeg kontakt med sikkerhetssjefen på basen, som bekreftet at det fantes en slik besøkslogg hvor alle besøk ble lagret. Denne var søkbar, men han ønsket en skriftlig innsynshenvendelse å forholde seg til. Det fikk han på mail. Avslaget kom et par timer senere:

«Når det gjelder besøkslogg til Haakonsværn er den unntatt offentlighet og derfor ikke mulig å utlevere.»

NORWEGIAN ARMED FORCES
Norwegian Defence Logistics Organisation

Our date: 2013-05-03
Our reference: IDEFNON
Previous date: Previous reference: 2013 051822 02-001

To: [redacted]
City: [redacted]

Royal Norwegian Embassy
54, T.7 Danjuma Street
Asokoro
Abuja

Attention: Visa Section

RE: Letter OF INVITATION FOR MR [redacted] - REF
2013 051822 02-001

This letter is to confirm that we have invited Mr. [redacted] and Mr. [redacted] to Norway in regards to a close out on MV Horten, Vessel

Mr. [redacted] and Mr. [redacted] are both representatives of Skye Bank PLC, a financial institution in Nigeria. They would be sponsored by Global West Vessel Specialist Ltd, a company involved in the above said business transaction

We look forward to meeting you as soon as you are able to secure entry visa's to Norway..
Please do not hesitate to contact us if we can be of any assistance..

By authority
[redacted]

Mailing address	Visiting address	Telephone no / Fax no	Email address	No of email
Postboks 800 Postterminalen 2027 Ishammer NORGE	Postboks 800 Postterminalen 2027 KELLER NORGE	Military phone no / Fax no 090000 3030	postterminal@no internett www.defenset.no	0

Invitasjonsbrev sendt til representanter for Global West Vessel Specialist for å fullføre salget av KNM «Horten».

Avslaget ble ikke begrunnet i noen lovparagraf, noe jeg etterlyste umiddelbart. Først 3. juli fikk jeg nytt svar, der avslaget ble begrunnet i offl.§21. som omfatter 'Unntak av omsyn til nasjonale forsvars- og tryggingsinteresser'

På nytt hjalp et grundig og metodisk arbeid med innsynsklager. I dette tilfellet skulle prosessen ta svimlende fem måneder. Det handlet om å plukke fra hverandre argumentene for hemmelighold, og hele veien vise til grunnprinsippet om åpenhet. I første omgang benyttet jeg meg av justis- og politidepartementets veileder til offentlighetslova. Å bruke myndighetene mot dem selv er effektivt:

Jeg pekte på veilederens punkt 8.6 der det fastslås at unntaksmuligheten i §21 kraftig innskrenket i forhold til den gamle offentlighetsloven, og ikke lenger kan gjelde hele dokument, men bare eventuelt opplysninger. Så siterte jeg:

«At unntak må vere påkravd inneber at det må vere ein verkeleg fare for at innsyn kan medføre skadeverknader av eit visst omfang på tryggleiken til nasjonen eller forsvaret av landet. Fjernliggjande og små farar for skadeverknader er ikkje tilstrekkeleg.»

Jeg forklarte at jeg hadde vanskelig for å forstå at dato, tid og identitet på sivile delegasjoner som har gjestet Haakonsværn i forbindelse med visninger, avhending og salg av demilitariserte fartøy utgjorde noen som helst fare for Norges sikkerhet og forsvaret av landet.

Og det ble helt stille fra Sjøforsvaret. I flere måneder forble mine purringer ubesvart, inntil jeg ble oppringt av en saksbehandler i Sjøforsvarsstaben 2. september. Han varslet at jeg i løpet av en dag eller to ville få et nytt begrunnet avslag. Men dette kom aldri. Da jeg til slutt fikk tak i saksbehandleren en uke senere, sa han at saken var blitt oversendt Forsvarsdepartementet som klagesak.

Etter gjentatte purringer, nå til departementet, ble jeg kontaktet av en ny saksbehandler som beklaget at det hele var trukket ut i tid. Så kom det nytt avslag. Men med en halv seier. Jeg siterer fra avslaget:

«Bestemmelsen (Offl.§21) hjemler unntak fra offentlig innsyn dersom det er nødvendig som følge av nasjonal sikkerhetshensyn eller forsvar av landet. Som det vises til i klagen, vil unntaket omfatte konkrete opplysninger og ikke dokumentet i sin helhet.» (min utheving)

Så forklarte departementet at Forsvaret i tillegg så på besøksloggene sine som skjermingsverdig informasjon gradert BEGRENSET utfra sikkerhetslovens §11 fordi den inneholder informasjon som de besøkende har krav og behov for at blir skjernet. «Dette kan eksempelvis gjelde norske og utenlandske spesialstyrker, utenlandske styrker for øvrig eller andre representanter fra andre stater», skrev departementet.

Så kom innrømmelsen som skulle bli så avgjørende:

«Etter FD sin oppfatning, vil det også forekomme besøk hvor opplysningene om besøket ikke kan karakteriseres som skjermingsverdig informasjon etter sikkerhetsloven. En utfordring i så henseende er konkretisering av hvilke besøk det ønskes innsyn i. Tidsperioden for besøket De ønsker nærmere opplysninger om er angitt å være mellom mai 2011 og august 2012. Det er årlig 35 000 besøkende i HOS (Haakonsværn orlogsstasjon) (...) Det fremstår som urimelig å

kreve at HOS, ut i fra de søkekriteriene som er angitt, skiller ut opplysningene som er unntatt offentlighet fra de som ikke er det.»

Departementet ga meg derfor rett til innsyn, men avsto på grunn av arbeidsmengden. Samtidig tilbød de å fremme nye opplysninger jeg i mellomtiden måtte ha fremskaffet om besøket til Sjøforsvaret, for å se om det kunne lette søket og føre til en ny vurdering.

Det hadde jeg. Og som nevnt hadde jeg også funnet invitasjonsbrev til andre besøk fra Nigeria, knyttet til salgene av de andre båtene. Jeg kunne derfor allerede nå fastslå at Forsvaret hadde invitert krigsherren Tompolos representanter til Norge for å kjøpe krigsskip. I avsløringen som Dagbladet publiserte 1. oktober, kunne vi utfra kildene vi hadde skrive følgende om besøket på Haakonsværn:

«Dagbladet har fått bekreftet fra flere sentrale kilder at en eller flere representanter for «en afrikansk kjøper» gjestet Sjøforsvarets hovedbase Haakonsværn i Bergen for å se på de seks missiltorpedobåtene KNM «Terne», «Geir», «Jo», «Stegg», «Tjeld» og «Falk». Besøket skjedde før båtene ble tauet til Horten for å bygges om sommeren 2012. Da var kjøpekontrakt undertegnet av det britiske selskapet CAS Global. Prislapp: 27,6 millioner kroner. Forsvarets logistikkorganisasjon har i dag ingen dokumenter som bekrefter besøket. Offiseren som hadde ansvaret vil ikke snakke med Dagbladet. Sjøforsvaret vil ikke oppgi hvem de slapp inn på Norges største marinebase. De mener det er en statshemmelighet.»

Denne saken skulle bli viktig. For nå våknet Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite for alvor, og krevde skriftlige redegjørelser fra både forsvars- og utenriksministeren.

Samtidig ga ikke jeg opp forsøket på å få innsyn i besøksloggene. I løpet av arbeidet hadde jeg fått tak i besøksoffiseren på Haakonsværn som bekreftet at han hadde hatt et besøk som passet til mine beskrivelser. Han bekreftet at besøket måtte være protokollført. Hans navn ville derfor også være i loggen. Han bekreftet at den salgsansvarlige var med – altså måtte de to offiserene være loggført sammen. Og han bekreftet at det var utlendinger med, men at han ikke visste hvem, hvor de kom fra eller når besøket var. Han husket heller ikke noe om et forsvunnet pass.

Men jeg satset på min magesfølelse, og oppga begge brødrene Romeo og Winifred Itima som mulige navn i protokollen, sendte ny begjæring, og krysset fingrene.

Sjøforsvaret fikk treff. Og avsto umiddelbart innsyn.

«Sjøforsvaret har vurdert at innsynsbegjæringen slik den nå foreligger er tilstrekkelig konkretisert til at den muliggjør en behandling av saken (...) Vurderingen som er foretatt innebærer at informasjonen som etterspørres er av en slik karakter at den i noen grad kan medføre skadefølger for Norges forhold til fremmede makter dersom den blir kjent for uvedkommende jf sikkerhetsloven § 11 første ledd litra d.»

Altså hadde Sjøforsvaret funnet besøket på loggen, men var av oppfatning at kjøperne representerte fremmede makter. Dette var en svært interessant utvikling. Jeg skrev en ny og lang klage, og viste til at Forsvarsdepartementet hadde gitt meg rett i at sivile besøk ikke kunne unntas. Klagen havnet hos Forsvarsdepartementet, som nå ga Forsvaret rett. Jeg ba om en forklaring, og fikk den i klartekst:

«Forsvarsdepartementet (FD) er fremdeles av den oppfatning at sivile besøk ikke uten videre kan karakteriseres som skjermingsverdig informasjon. FD har imidlertid fått opplyst at de funn Sjøforsvaret har gjort ut i fra de søkekriteriene som er oppgitt, kan knyttes til Norges forhold til fremmede makter. De besøkende skal enten representerer fremmede makter eller ha så nær relasjon til fremmede makter at offentliggjøring vil kunne medføre skade for forholdet med disse maktene. FD har i den anledning mottatt en redegjørelse for relasjonen de besøkende har til fremmede makter, og hvordan offentliggjøring kan skade Norges forhold til de fremmede maktene.»

Samtidig - i sin redegjørelse til Stortinget - skrev forsvarsminister Søreide følgende om besøket på Haakonsværn:

«Det ble på et seinere tidspunkt gjennomført visning av fartøyene for representanter for Cas Global, inkludert nigerianske statsborgere. Det var på den tiden offentlig kjent at Cas Global også hadde kontorer utenfor Storbritannia, blant annet i Nigeria»

Jeg ante nå at jeg hadde brekkstangen som kunne tvinge besøksloggen opp i lyset.

12. november publiserte Dagbladet saken 'Mystiske gjester var «representanter for fremmede makter»' om hvordan departementet og ministeren hadde helt avvikende forklaringer på besøket.

Det fikk Søreide til å skrive et nytt brev til Stortinget dagen etter, der hun avviste påstanden fra sitt eget embetsverk:

«I tillegg til å besvare komiteens spørsmål, ønsker jeg å knytte noen kommentarer til Dagbladets artikkel 12. november 2014 hvor også noen av komiteens medlemmer er sitert. Det gis inntrykk av at Forsvarsdepartementet opplyser om at de nigerianske statsborgerne som ble vist fartøyer på Haakonsværn representerte fremmede makter, eller hadde så nær relasjon til fremmede makter at en offentliggjøring vil kunne medføre skade for forholdet med disse maktene. Dette er ikke korrekt.»

Jeg kunne nå klippe ut begge redegjørelsene fra statsråden, og kreve besøksloggen frigitt med hennes egen begrunnelse: De representerte slett ikke fremmede makter. Slik formulerte jeg innsynskravet:

«Som det fremgår av statsrådens brev, har Forsvarsdepartementet utarbeidet en oversikt for besøk av nigerianske statsborgere til Haakonsværn i forbindelse med visninger av fartøy for salg.

Denne listen skal være oversendt Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite, og kan således ikke betraktes som intern.

Det fremgår samtidig i statsrådens brev at oversikten ikke kan knyttes til tidligere avslag begrunnet med Norges forhold til fremmede makter.

Vi ber derfor snarest, og uten ugrunnet opphold, innsyn i denne oversikten.»

Metoden virket. Ved å sette statsrådens argumentasjon opp mot eget departement fikk jeg besøkslista opp i lyset. 20. november klokken 08.49 tikket e-posten inn fra departementet med den siste brikken i puslespillet jeg hadde strevd med siden jeg fikk utlevert 'dokumentet som startet det hele' 24. mars.

«Forsvarsdepartementet viser til innsynsbegjæring av 14.11.2014 i dokument vedr oversikt for besøk av nigeriansk statsborgere til Haakonsværn. Innsyn er ok, og dokumentet følger vedlagt.»

I et Word-dokument stod det følgende:

«BESØK VED HAAKONSVERN IFB SALG AV FARTØYER

4. mai 2012: Visning MTB'er

Til stede: Representant fra FLO, Horten skipsreparasjoner og Cas Global:

XX (FLOs representant, min anonymisering), YY (Horten Skipsreparasjoners representant, min anonymisering), Patrick Ziakede Akpobolokemi, Leke Olubenga Oyewole, Romeo Itima, Dismas Adoon Alu»

Jeg trodde knapt mine egne øyne.

I åtte måneder hadde forsvarsledelsen avvist ethvert kjennskap til hvordan skipene havnet i den private kystvaktflåten til krigsherren Government «Tompolo» Ekpemupolos paramilitære selskap Global West Vessel Specialist (GWVS), som utfører piratjakt og skatteinnkreving for det nigerianske kystverket NIMASA.

Og forsvarsminister Ine Eriksen Søreide hadde gjentatte ganger hevdet overfor Stortinget at gjestene på Haakonsværn var representanter for den britiske kjøperen CAS Global, og beskyldte Dagbladet for feil fremstilling.

Men besøksprotokollen på Haakonsværn løy ikke. Navnene var godt kjent:

Leke Olubenga Oyewole, den nigerianske presidenten Goodluck Jonathans spesialrådgiver for maritime spørsmål

Patrick Ziakede Akpobolokemi, sjef for det nigerianske kystverket NIMASA

Romeo Itima, krigsherren Tompolos flåtesjef. Mannen som hadde mistet sitt amerikanske pass, og som ble drept av pirater tre måneder senere.

Det ironiske i denne innsynsprosessen var kanskje at Forsvaret hadde rett. De var representanter for fremmede makter. Det skremmende er at både Forsvaret og Forsvarsdepartementet vurderte forholdet til dem som viktigere en forholdet til Stortinget og den norske offentligheten.

2. desember publiserte vi denne avsløringen.

12. desember kunne vi avsløre at også KNM «Horten» hadde ankommet Nigeria. Vi fulgte den med AIS. Den var nå flaggregistrert på Togo. Eid av krigsherren Tompolo, som nå forbereder valgkamp i Nigeria.



* Metodisk er dette så vidt jeg vet første gang noen har utfordret og fått innsyn i besøkslogger ved militære anlegg i Norge. Innsynsprosessen har fastslått at Forsvaret ikke lenger kan unnta hele besøkslogger, men bare unntaksvis opplysninger. Videre kan ikke sivile besøk uten videre unntas fra offentligheten. Ved hjelp av denne metoden klarte jeg til slutt å rekonstruere besøket som knytter krigsherren Tompolo, nigerianske myndigheter, Forsvaret og CAS Global sammen i det jeg vil kalle en sammensvergelse som ikke tåler dagens lys.

Spesielle erfaringer

Myndighetenes motstand

Det har vært krevende å erfare det jeg opplever som offentlige myndigheters systematiske trenering, motarbeiding og hemmelighold i saken. En kan sette spørsmålstegn ved om hæren av informasjonsrådgivere som i dag danner forsvarsverket mellom media og de ulike departementene jobber for åpenhet og tjener det norske demokratiet, eller først og fremst er satt der til å beskytte eget

byråkrati og egen ledelse. Alle spørsmål kreves sendt på e-post. Det gis ingen frie intervjuer. I åtte måneder har vi forsøkt å få en intervju direkte med forsvarsministeren – ikke sitater sendt på e-post via en informasjonsrådgiver. Det er blitt nektet.

Samtidig skrev forsvarsministeren en kronikk der hun beskylder Dagbladet for å tabloidisere saken, og journalisten for å drikke for mye tran.

En slik tilnærming til en sak der ti norske marinefartøy er solgt til paramilitære grupperinger i Vest-Afrika, hvor eksterne granskere har avdekket en rekke sannsynlige lovbrudd i en salgsavdeling helt ute av kontroll, og som Stortinget har åpnet full kontrollsak mot, er for meg ubegripelig.



Ressurser

Som nevnt innledningsvis var SKUP-konferansen 2014 en inspirasjon som medvirket i denne saken. I tillegg var jeg så heldig å få delta på den første avviklingen av Data-SKUP i høst, som ga ytterligere faglig påfyll jeg kunne utnytte metodisk og systematisk i det videre arbeidet med saken. Det å kunne trekke vekslers på dyktige kolleger har vært viktig. Samtidig gir det både selvtillit og inspirasjon å se at én journalist uten store budsjetter eller ekstraordinære ressurser kan få til en avsløring av dette omfanget ved hjelp av internett, journalistisk erfaring og pågangsmot.

Risiko

Burde vi reist til Nigeria? Dette var selvfølgelig en problemstilling som ble diskutert. Men det var ikke på noe tidspunkt aktuelt for redaksjonsledelsen fordi risikoen ble vurdert som åpenbar. Det var her snakk om avsløringer rundt en svært omstridt millionhandel som involverte en av Nigerias farligste og mektigste krigsherrer i allianse med lokale og nasjonale myndigheter. Dessuten har vårt hovedfokus vært Forsvaret og norske myndigheters rolle i saken.

Konsekvenser

Endringer i lovverket

Avsløringene har ført til at regjeringen, med umiddelbar virkning, strammet inn eksportlovgivningen ved endring av Forskrift om eksport av forsvarsmateriell, flerbruksvarer, teknologi og tjenester fredag 12. september 2014.

Endringen (uthevet) er gjort i forskriftens § 4. *Lisensplikt etter varelistene:*

“Eksport av varer og teknologi oppført på liste I og liste II som utgjør vedlegg til denne forskrift, krever lisens fra Utenriksdepartementet. **Lisensplikten knyttet til liste I gjelder også for materiell som har vært særlig konstruert eller modifisert for militært formål, uavhengig av nåværende tilstand.**”

I praksis betyr det at alt materiell Forsvaret har benyttet til militære formål uansett krever lisens fra Utenriksdepartementet, uavhengig om det er såkalt demilitarisert og/eller gjort ”sivilt” før salg. Prinsippet kalles nå «En gang militært, alltid militært».

Innstrammingen er ment å tette smutthullet Forsvaret utnyttet ved å selv avgjøre hvorvidt salgene var omfattet av den såkalte ”fang alt”-paragrafen i forskriftens §7, som blant annet omfatter enhver vare, teknologi og tjeneste til militær bruk til områder hvor det er krig, krig truer eller til land hvor det er borgerkrig eller som direkte kan tjene til å utvikle en stats militære evne på en måte som ikke er forenlig med vesentlige norske sikkerhets- og forsvarsinteresser.

Utenriksminister Børge Brende begrunner selv forskriftsendringen med Dagbladets avsløringer, der regelverket har åpnet for en for stor grad av skjønn hos Forsvaret som eksportør med hensyn til å vurdere om en vare er lisenspliktig eller ikke.

Endringer i Forsvaret

Som følge av avsløringene er det gjennomført ekstern og intern granskning av Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) som hadde ansvaret for salgene. Forsvarssjefens internrevisjon gjennomgår fremdeles saken, og forsvarsminister Ine Eriksen Søreide har nå beordret en ny ekstern granskning.

Det er av granskere fra PwC allerede avdekket flere mulige brudd på tolloven, eksportkontrollloven, eksportkontrollforskriften, anbudslovgivningen og en rekke andre forskrifter og reglement.

Granskerne har konkludert med en avdeling helt ute av kontroll, der det er begått en rekke grove brudd og avdekket svakheter når det gjelder ledelse, saksbehandling, dokumentering og journalføring. Funn som i stor grad bekrefter avsløringene Dagbladet har hatt.

FLO har gjennomført omorganiseringer og i oktober 2014 løftet seksjonen som har vært ansvarlig for salg og avhending ut av FLO Forsyning og opp til FLO stab for bedre kontroll. Seksjonen ledes nå av en statsautorisert revisor. Men beslutningsansvaret for alt salg av forsvarsutstyr er inntil videre lagt til Forsvarssjefen personlig. Alle auksjoner og salg av overskuddsutstyr i Forsvaret er stanset i påvente av nye regler. Alle salg tilbake til 2002 skal granskes på nytt.

Andre granskninger

Det er gjennomført interne granskninger også i Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet og Toll- og avgiftsdirektoratet som følge av avsløringene. Eventuelle funn fra disse er ikke offentliggjort.

Kontrollhøringer i Stortinget

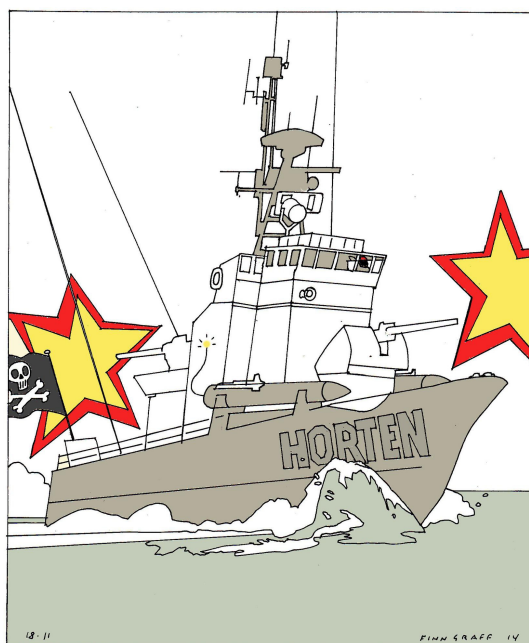
Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite har vedtatt kontrollhøringer i saken, som omfatter to sittende og fire tidligere statsråder, tre forsvarssjefer, toll- og avgiftsdirektøren, og en rekke embedsmenn, tjenestemenn og private aktører som har vært involvert i salgene. Høringen er utsatt til ny ekstern granskning av Forsvaret er gjennomført.

Konsekvenser i Nigeria

Nigerianske medier plukket opp saken først i desember, da Dagbladet meldte at også KNM «Horten» hadde ankommet Lagos. Nyheten skapte umiddelbar mediestorm, der flere parlamentsmedlemmer, jurister, meningsbærere og organisasjoner krever granskning av forholdet mellom krigsherren Government Ekpemupolo, kystverket NIMASA, den nigerianske marinen, og hvordan han skal ha skaffet seg fartøyene fra Norge.

Avsløringene påvirker nå i økende grad den svært spente og pågående presidentvalgkampen i landet. Frykten er stor for at fartøyene Norge har solgt vil bli brukt som maktmidler mot rivaliserende fraksjoner i landet. Krigsherren Tompolo har selv kastet seg inn i valgkampen med full tyngde på president Goodluck Jonathans side. Dette skaper nå stor uro, spesielt i Nigerdeltaet, der Tompolo han har sin maktbase.

(elektronisk signert)
Kristoffer Egeberg
Oslo, 19 januar, 2015



Vedlegg

Alle de publiserte sakene, både på nett og papir, er vedlagt i kronologisk rekkefølge på de påfølgende sidene.

Nettsakene – og to tilknyttede videoer - kan også åpnes i nettleser enten ved å trykke på lenketeksten til hver sak i oversikten på side 5 og 6, eller ved å gå inn på den nettbaserte lenkesamlingen på nettsiden www.db.no/a/36601828/

Det er også laget en egen samleforside for Nigeria-båtene på: www.db.no/tag/nigeria-batene

Kontaktpersonene kan bistå om det ønskes ytterligere informasjon eller vedlegg knyttet til rapporten.