

KRABBEFISKETS OFRE

Dagbladet har i en serie artikler avdekket omfattende sosial dumping og mulig menneskehandel på latviske, litauiske og russiske båter som kom til Norge for å fiske snøkrabbe. Mange nordmenn har tjent gode penger på virksomheten, basert på slavekontrakter i strid med EUs minstekrav.

INNHold

1. Krabbeffiskets ofre - oppsummert.....	1
2. Slik startet saken	1
3. Organisering av arbeidet.....	2
3.1 Bakgrunn om snøkrabbeffisket	2
4. Arbeidet med saken – metoder vi har brukt	3
4.1 Problemstillingen tar form	3
4.2 Jakten på dokumentasjon	3
4.2.1 Innsyn på bred front.....	3
4.2.2 Jakten på arbeidskontraktene.	5
4.2.2.1 Innsyn hos Kripos	5
4.2.2.2 Kontraktene om bord	6
4.2.3 Kartlegging av dødsulykker	6
4.2.4 Et åpent vitne	7
4.3 Systematisering	8
4.3.1 Tidslinjer, nettverkskart og lister.....	8
4.3.2 Søk etter båter	9
4.3.2.1 Elektronisk sporingssystem for båter (AIS).....	9
4.3.2.2 Oppsett av eget analyseverktøy.....	10
4.3.2.3 Bruk og nytte av AIS-data	11
4.3.2.4 Bruk av skipsoversikter.....	12
4.4 Leting etter ofre	13
4.4.1 Jakt på mannskapslistene	13
4.4.2 Digitale søk	13
4.4.3 Kontakt med fagforeninger – og sjøfolk.....	14
4.5 Jakten på bakmennene	15
4.6 Ny hypotese: Mange har visst – ingen gjorde noe	16
4.6.1 Norske hjelpere	16
5. Spesielle erfaringer	17
5.1 Frykttkultur – vanskeligheter med å få kilder til å stå fram	17
5.2 Sikkerhet	17
5.3 Språkproblemer	17
5.4 Utilgjengelige aktører	18
5.5 Latvisk propagandakrig	18
6. Konsekvenser.....	18

Journalister: Gunnar Thorenfeldt, Siri Gedde-Dahl, Leif Stang, Ola Strømman

Foto og video: Hans Arne Vedlog, Tømm W. Christiansen, Øistein Norum Monsen

Research i Litauen: Audra Girijote

Research i Latvia: Janis Zvers

Journalist Rønnaug Jarlsbo har bistått med omfattende tekstmessig bearbeiding av den første artikkelen.

Oslo, 13. januar 2019

1. Krabbefiskets ofre - oppsummert

Dagbladet har i en serie artikler avdekket:

- **Mistenkelige dødsfall:** Seks dødsfall, til dels under omstridte omstendigheter, fant sted på latviske, litauiske og russiske båter som kom til Norge og norsk del av Barentshavet for å fiske snøkrabbe. Påfallende dødsfall førte til sterk uro i Kystvakten, som varslet oppover i eget system og til andre myndigheter.
- **Mulig menneskehandel:** Omfattende sosial dumping og mulig menneskehandel foregikk om bord på disse snøkrabbebåtene. Ekspertene kaller det vi har avdekket for menneskehandel.
- **Uverdige forhold:** Rundt 40 ukrainske sjøfolk beskriver i samtaler med Dagbladet, og i skrevne beretninger de har levert sin fagforening, til dels umenneskelige forhold om bord på båtene: 16 timers arbeidsdager, dårlig sikkerhet/farlige løsninger om bord, at de slapp opp for mat og måtte spise agn, at flere hadde betalt store summer for å få jobb og tilfeller av tilbakeholdt lønnsutbetaling. En fortalte om drapstrusler.
- **Indonesiere er paria:** Mange av snøkrabbeskipene har hatt innslag av indonesiske sjøfolk. Disse er spesielt dårlig behandlet, og kunnes holdes om bord inntil 15 måneder. Rundt 50 slavekontrakter viste 18 timers arbeidsdager syv dager i uka på en lønn fra 300 til 600 dollar og en karting sigaretter i måneden.
- **Ingen tar ansvar:** Historien om ukraineren som forsvant over bord fra båten «Kalmar» utenfor Kanariøyene, avdekket et konglomerat av selskaper bak båtene - med ukjente eiere, og som nektet å ta ansvar.
- **Brohode i Norge:** Aktørene bak snøkrabbefangsten er tett sammenvevd med latviske/russiske/amerikanske aktører som har investert store penger i Båtsfjord. De framsto som lokalt tiljublete samfunnsbyggere, men har baserte sin virksomhet blant annet på båtenes slavekontrakter.
- **Norske hjelpere:** Norske aktører/selskaper har vært hjelpere for de tvilsomme snøkrabbeaktørene, og tjent gode penger på virksomheten. Også et kommunalt selskap har tjent gode penger. Båtsfjords ordfører har gått i bresjen i en politisk kamp for å bedre forholdene for disse krabbeaktørene.
- **Skatteparadiser og bekvemmelighetsflagg:** Selskaper og båter involvert følger et klassisk mønster med å tåkelegge eierskap og ansvar. Eierskap er til dels skjult i skatteparadiser og enkeltskip driver flagghopping i versting-registre, svartelistet av FN.
- **Droppet razzia:** Norske myndigheter kjente til alvorlige og ulovlige forhold knyttet til den latviske/litauiske/russiske snøkrabbevirksomheten og planla en storstilt politiaksjon i 2017. Denne ble avlyst da snøkrabbebåten «Senator» ble tatt for ulovlig fiske, angivelig fordi norske myndigheter da mente aktørene stakk fra landet.
- **Ukulturen lever fortsatt:** Noen av aktørene er fortsatt til stede i Norge. De av skipene som har reist videre til nye farvann, driver fortsatt en tvilsom virksomhet.

2. Slik startet saken

Saken startet med et tips senhøstes 2017 om at vi burde se nærmere på snøkrabbetrafikken i Båtsfjord og Barentshavet, knyttet til utenlandske skip. Det var påstander om elendige forhold for sjøfolk om bord, mistenkelige dødsulykker og at lokalsamfunnet i Båtsfjord hadde omfavnet en ny «hjørnesteinsbedrift» (krabbefabrikk) som var involvert i lyssky affærer.

Det var investert store penger i Båtsfjord uten at noen av de nyetablerte selskapene gikk med overskudd. Det var rett og slett en bekymring – både for virksomheten på båtene og for hvilke

aktører som sto bak dette, aktører som framsto i flere ulike rederier, men som syntes å være tett sammenkoblet likevel.

Både Gunnar og Siri hadde jobbet mye med sosial dumping tidligere. Gunnar har dessuten jobbet både med kilder og innsyn i Baltikum. Han kjente journalister i Latvia og Litauen som vi kunne samarbeide med, og at Gunnar snakker russisk var viktig.

3. Organisering av arbeidet

Vi begynte med bakgrunnssamtaler i desember 2017, drev kartlegginger innimellom, før vi jobbet med saken intenst en måneds tid på våren, mesteparten av juli og så videre for fullt fra midten av august til d.d. Publisering begynte 10. November 2018.

Vi gjennomførte tre reportasjereiser til Båtsfjord og andre steder i Finnmark, tre til Ukraina, én til Spania, to til Litauen og én til Latvia. Vi deltok på en fiskerikrim-konferanse i København for å snakke med kilder og tok ytterligere to reiser i Norge for å møte kilder.

Vi har samarbeidet med to journalister fra henholdsvis Litauen og Latvia, som Gunnar skaffet oss kontakt med via sitt nettverk fra tidligere arbeid i Baltikum. De to har utført viktig research og bidratt i konfrontasjoner (blant annet på russisk) og oversettelser. De har også vært viktige døråpnere lokalt.

I tillegg til Dagbladets vanlige lesere, har vi ønsket å nå et større publikum av folk som er berørt av saken. Noen av sakene våre er derfor oversatt til russisk og til engelsk. De er publisert hos The Barents Observer (som har mange russiskspråklige lesere), i tillegg til Dagbladet. Latviske medier, som har fulgt opp våre saker, har også fått bruke våre journalistiske produkter. Oversettelsene har fungert som metode for nye tips.

Vi har fortsatt materiale som vi ikke har bearbeidet og publisert, og vi har nye spor og tips som vi ønsker å gå videre med.

3.1 Bakgrunn om snøkrabbefisket

Snøkrabben er en ny ressurs i Barentshavet, som var uregulert inntil nylig. Fisket startet med et spansk skip i 2013 og pågikk i stor stil fra 2014 til 2016. Det var fritt fram, og det var i stor grad latviske, litauiske og russiske båter som kastet seg på «det nye gullet». Som talsmannen for den latviske lobbyorganisasjonen Eurocrab senere skulle si til oss: «Vi tror at krabbekjøttet i framtida kommer til å bli like mye verdt som torsken. Det er altfor store rikdommer til at vi kan la være å slåss for dem. Vi kan tjene milliarder.»

Frem til reguleringer trådte i kraft ble det landet snøkrabbe i Finnmark til en førstehåndsverdi av 900 millioner kroner.

Da fisket ble regulert, ble utenlandske båter kastet ut. Det skjedde i 2015 fra norsk farvann og i 2016 fra russisk farvann i Barentshavet. Men EU-fortsatte å utstede kvoter og bestrider at snøkrabben er en nasjonal ressurs.

Det er bakteppet for «Senator»-saken i Høyesterett som pågår i skrivende stund. Latviske «Senator» ble tatt for det norske myndigheter mener er tjuvfiske i Svalbardsonen i januar 2017. Ulovlig fiske bestrides av «Senator»-eieren, latviske North Star.

Striden om fiskerettighetene er for så vidt vår sak uvedkommende. Den er likevel trukket inn av politikere/krabbelobbyister i Latvia, som hevder Dagbladet er betalt av norske myndigheter for å sverte de utenlandske snøkrabberederiene. Det kommer vi tilbake til under avsnittet «Spesielle erfaringer».

4. Arbeidet med saken – metoder vi har brukt

Vi har under arbeidet med denne saken benyttet en rekke ulike metoder. Et hovedløp går på å finne all skriftlig informasjon som kan dokumentere kritikkverdige forhold og å kartlegge aktørene involvert. Et annet hovedløp har dreid seg om å få tak i muntlige kilder. Søk i en rekke nasjonale og internasjonale databaser, sosiale medier og egne analyseverktøy har stått sentralt.

Vi vil i dette kapittelet redegjøre for de ulike metodene vi har benyttet.

4.1 Problemstillingen tar form

Under innledende samtaler med våre tipsere fikk vi se (men ikke kopiere/avfotografere) en arbeidskontrakt som fikk oss til å reagere: 500 dollar i måneden og arbeidsdager på 18 timer.

Utstyrt med båt- og selskapsnavn fra våre informanter fant vi umiddelbart en del spor ved enkle googlesøk: streiker og konflikter knyttet til snøkrabbebåtene i Finnmark, omtale av enkelte dødsulykker og sitater om bekymring fra den norske Kystvakten. Vi ble ytterligere trigget av mange treff på utenlandske nettsteder på de samme båtene – medie- og bloggoppslag preget av streiker, konflikter, manglende lønnsutbetaling og arrest etter havnestatskontroll.

Journalist Gunnar Thorenfeldt, som behersker russisk (og kyrillisk alfabet), fant også interessante spor på russiske nettsteder, der sjøfolk som hadde jobbet på snøkrabbeskipene kalte Båtsfjord «a pirate village». Det var treff både i engelske tekster på russiske nettsteder og treff i tekster med kyrilliske bokstaver. Russiske og ukrainske fagforeninger var åpenbart kritiske til virksomheten i Båtsfjord.

Skip har unike numre (IMO-numre), og ved hjelp av dem kan man spore navne- og eierhistorikk. De første forsøkene på å spore skipenes historie, via skipsoversikter som Marine Traffic, Vesselfinder og Lloyds List, brakte oss blant annet til Sør-Korea og konsernet Sajo Oyang/Sajo Industries som tidligere eier av båter som nå fisket snøkrabbe i norske farvann. Google-søk viste at dette konsernet har en historikk med ulovlig fiske, dramatiske forlis og skandaler med grov utnyttning av arbeidskraft.

Nettsøk på de historiske skipsnavnene vi fant i navne- og eierhistorikken (omtalt senere) viste også at noen av båtene som havnet i Båtsfjord, hadde en historikk med ulovlig krabbefiske i Russland under tidligere eiere, før de ble flagget inn til EU og fikk snøkrabbekvoter i Barentshavet.

Ut fra dette formulerte vi følgende problemstilling/hypotese:

Russiske og sørkoreanske aktører, som kan ha koblinger til organisert, internasjonal kriminalitet, har «inntatt» Båtsfjord og Barentshavet for å fiske snøkrabbe. I lasten har de menneskehandel og sosial dumping – og en bitter ressursstrid med norske myndigheter om det lønnsomme fisket. På sidelinjen står en håndfull båtsfjordinger som tjener store penger på utlendingene.

4.2 Jakten på dokumentasjon

Vi har hele tiden brukt mye tid på å kartlegge aktørene. Hvilke båter, rederier, nettverk og personer lette vi etter? Hva hadde hvem gjort når? Hvem sto bak og trakk i trådene?

4.2.1 Innsyn på bred front

Kreativt innsyn (hva kan tenkes å stå i dokumenter som kan dokumentere saken?) er i seg selv en viktig metode. Først av alt måtte vi kartlegge hvilke båter vi snakket om og når de var i Norge. Og så måtte vi vite mer om båtene: Hvem eide dem? Hvilken flaggstat hadde de?

Vi hadde noen båtnavn som sto under navngitte firmaer på noen nettsider. Og så hadde vi en ide fra starten om at vi måtte få tak i elektroniske sporingsdata på båtene, så vi kunne følge båtens bevegelser.

Men det var ikke slik at vi på forhånd satt med en komplett liste over det vi skulle ha innsyn i. Innsynsarbeidet pågikk hele veien, dels ved at det dukket opp nye spørsmål der svaret kunne ligge i dokumenter.

Det viste seg å være mange innganger til å kartlegge båtene og rederiene i all den fiskeri- og sjøfartstatistikk som finnes i Norge. Vi innhentet informasjon fra en rekke offentlige etater, fra selskapsregistre i inn- og utland, samt skipsoversikter. (Se også kildeliste til slutt i rapporten)

Vi fikk blant annet innsyn i:

- Oversikt over alle båter som hadde landet snøkrabbe i Båtsfjord og andre finnmarkshavner (med dato, antall tonn og type fangst) (Fiskeridirektoratet)
- Oversikt over båter med EU-lisens for snøkrabbe i Barentshavet. (Fiskeridirektoratet/EU)
- Oversikt over russiske båter som var aktive i snøkrabbefisket.
- Elektroniske sporingsdata, såkalte AIS-data, fra alle båter (Kystvakten/Analyseenheten)
- Arbeidskontrakter for indonesiske sjøfolk (ambassade/UD - se eget kapittel)
- Dokumenter fra alle kontroller som Kystvakten og Sjøfartsdirektoratet hadde gjennomført på snøkrabbebåtene (basert på de båtnavn vi etter hvert hadde, innsyn hos kontrolletat).
- Regnskaper og historikk på aktuelle selskaper (Bizweb, Brønnøysundregsitrene)
- Rollelister og historikk på aktuelle personer (Bizweb, Brønnøysundregsitrene)
- Eiendomsdata på personer og selskaper. (Infotorg)
- Dommer, forelegg og rettsdata knyttet til ulovlig snøkrabbefiske, straffesaker og lønnskonflikter knyttet til snøkrabbebåtene (måtte identifiseres og så be om innsyn ved aktuelle domstol)
- Fangststatistikker og priser fra Råfisklaget som forteller hvilke enorme verdier som blir håndtert.
- Oversikt over omlastinger i åpent farvann (noe fangst fraktes direkte fra fangstfeltene og til utlandet, dermed registreres den ikke i Norge) (Kystvakten)

Innsyn i utlandet:

- **Selskapsregistrene i Latvia, Litauen, Russland, Nederland, USA og Spania.** Til dels ligger de åpent på nett, til dels er det betalingstjenester og noen gir info bare på IP-adresser som tilhører det aktuelle landet. I Latvia og Litauen hentet våre kolleger ut bedriftsinfo som regnskaper og aksjonærinfo, så langt det var tilgjengelig. (se vedlegg om nyttige adresser)
- **Rettsdokumenter fra de samme landene.** Til dels fra åpne baser, til dels etter innsynskrav fra våre kolleger i Latvia og Litauen. Også utenlandske fagforeninger skaffet oss kopier.
- **Skipsoversikter** som Marine Traffic, Vessel Finder, Equasis og Lloyds List. Her kan man finne båtens historikk mhp blant annet eierskap, navn, flagg og havnestatskontroller. Dels åpent, dels betaling (sa avsnitt om søk etter båter)
- **Dokumenter fra havnestatskontroller, arrester og omstridte manøvre.** Finnes blant annet på nettidene til FNs sjøfartsorganisasjon (Paris MOU). Også frivillige organisasjoner, som arbeider mot ulovlig fiske og menneskehandel, satt på rapporter og oversikter, der det fantes informasjon om «våre» skip.

Mange søk i Einnsyn:

- **Søk på båtnavn og selskapsnavn** i Einnsyn ga også interessante funn som sa noe om hva som foregikk. Blant annet fant vi varsler fra UD til andre lands ambassader med varsler om båter som var tatt for ulovlig fiske.
- **Via Tollvesenets postliste** dokumenterte vi ved søk på båt- og selskapsnavn at Båtsfjord-firmaet Lanes Supply hadde vært agent for nesten alle snøkrabbeskipene i Båtsfjord. (og av selskapets regnskap framgikk det at de hadde hatt eventyrlig omsetningsvekst av virksomheten)
- Videre fant vi **korrespondansen fra krabbefabrikken** Seagourmet/Båtsfjord kommune med bønn til ulike fiskeriministre om å åpne opp snøkrabbefisket for utenlandske skip igjen.

4.2.2 Jakten på arbeidskontraktene.

Vi fikk et tips om at det var oversendt graverende arbeidskontrakter til den norske ambassaden i Jakarta i forbindelse med søknad om visum for indonesiske sjøfolk som skulle gå om bord i snøkrabbeskip i Båtsfjord. Ansatte ved ambassaden reagerte så sterkt på de dårlige vilkårene i kontraktene og at norske firmaer var involvert på arbeidsgiversiden at arbeidskontraktene ble oversendt Kripos, fikk vi høre.

Fikk vi tak i disse kontraktene ville vi svart på hvitt kunne dokumentere de arbeidsforhold som indonesierne ble tilbudt. Vi ønsket også å få bekreftet kontakten med Kripos, og hvordan Kripos fulgte opp saken.

Vi ba om innsyn i arbeidskontraktene, om nødvendig sladdet for navnet på sjøfolkene. Men vi ba om at navnet på arbeidsgiver, rederi og bemanningsselskap var intakt. Først fikk vi et avslag fra ambassaden med henvisning til at visumsøknader har generelt unntak fra offentlighetsloven. Før vi innledet noen formell klage tok vi en runde med ambassaden i Jakarta der vi i en skriftlig redegjørelse forsøkte å skape forståelse for den samfunnsmessige betydningen av innsynet.

Samtidig leverte vi en fyldig juridisk argumentasjon for at det var fullt mulig å gi merinnsyn dersom de mente at de *kunne* gi avslag. Vi ba dessuten bare om innsyn i «et utvalg» av kontraktene, dersom det var arbeidskrevende å finne fram alle.

Etter at UD's jurister hadde lagt saken i bero i en «innkurv» de ikke syns det hastet med, hjalp UD's kommunikasjonssjef oss med å få avgjort saken – og vi fikk innsyn, men bare i en håndfull av kontraktene. De var anonymisert for arbeidstaker/visumsøker, men ellers med all informasjon intakt. Vi fikk også innsyn i maildialogen ambassaden hadde med Kripos. Ambassaden påpeker i sin mail til Kripos at to norske firmaer opptrer som arbeidsgivere, begge registrert i Båtsfjord, nemlig Sea & Coast og Lanes Supply, og at de begge bruker samme kontraktsmal.

4.2.2.1 Innsyn hos Kripos

Det fantes mange flere kontrakter, som vi ikke hadde sett. Vi var interessert i flest mulig fordi det var flere rekrutterings- og arbeidsgiverselskaper som dukket opp på de forskjellige kontraktene – til tross for at ordlyden i kontraktene var den samme. Kontraktvilkårene hadde nøyaktig de samme skrivefeilene. Det var nokså åpenbart at samme aktør sto bak, selv om forskjellige selskaper hadde undertegnet.

Avslagsgrunnen på resten av kontraktene var at det var for arbeidskrevende å framskaffe dem. Men nå hadde vi fått en prinsippavgjørelse på at innsyn kunne gis, og vi visste at mange av kontraktene var oversendt Kripos. Dermed ba vi om innsyn hos Kripos i alle kontraktene som var oversendt dem – og det fikk vi.

Kontraktene – med 18 timers arbeidsdager, syv dager i uken, og en lønn fra ca 4000 norske kroner og en kartong røyk i måneden – stemte godt overens med de beretninger vi allerede hadde hentet

inn fra indonesierne sjømannskolleger fra Ukraina. Ukrainerne hadde fortalt oss at indonesierne «ble behandlet som slaver» om bord på skipene.

Slavekontraktene ble inngangen på en av de første avslørende sakene – dokumentaren fra Båtsfjordsamfunnet.

- Dagbladets opplysninger indikerer at det kan foreligge en overtredelse av menneskehandelparagrafen, uttaler statsadvokat Rudolf Christoffersen, en av Norges fremste eksperter på menneskehandel, i denne saken.

4.2.2.2 Kontraktene om bord

Både den norske ambassaden i Jakarta og Kripos har håndtert kontraktene som ekte dokumenter. Avgjørende for oss da vi gikk forholdsvis hardt med vinklingen på «slavekontrakter», var også at vi også satt på kontrakter som var avfotografert om bord på snøkrabbebåter under kontroller i Norge. Kontraktene var ikke identiske, men betingelsene i disse kontraktene, som vi omtalte noe senere, var på samme lave nivå. En kontrakt hadde faktisk en månedslønn nede i 2.600 kroner måneden.

Etter vår reportasje fra Båtsfjord meldte det seg også lokale vitner som hadde tatt seg av en blakk, sulten og syk indonesisk sjømann som bare ble satt av skipet for å komme seg hjem for egen maskin. Dette var også viktig dokumentasjon.

4.2.3 Kartlegging av dødsulykker

Sprede medieoppslag fra Nord-Norge viste til dødsulykker om bord på krabbebåtene. Blant annet uttalte fiskerifaglig rådgiver Roger Andreassen i Kystvakten seg om sin bekymring om utviklingen. I vår omfattende innsynsprosess hadde vi også fått innsyn i en bekymringsmelding fra Andreassen, sendt til sin avdelingsleder, med kopi til Politiet, Kripos og Nærings- og fiskeridepartementet 20. februar 2015.

«Det er de siste 20 månedene registrert fire hendelser hvor mennesker er blitt truet, eller hvor tap av menneskeliv er konsekvens», skrev han i brevet. Han viste til fire dødsulykker (tre av dem på snøkrabbeskip) og en livredd kaptein fra det spanske skipet «Adexe Pimero», som ble «reddet» av Kystvakten. Andreassen skrev videre at “det var en markant økning i saker hvor mennesker er blitt truet på livet og i verste fall "tatt av dage"».

Vi visste om flere dødsulykker som skjedde etter at varselet var sendt, og ville lage en fullstendig oversikt over dødsulykkene på snøkrabbeskipene. Så langt som mulig ville vi også kartlegge forløpet. Vår redaksjonelle utvikler Ola, som er aktiv redningsmann i Røde Kors på fritiden, hadde god innsikt i hvor nødmeldinger av ulike slag var å finne. Han tok ansvaret for innsyn i offentlige logger, meldinger og statistikker på dette området. Vi forsøkte å få innsyn også i lydlogger, men redningsetatene fant ingen på de aktuelle ulykkene. I tillegg ba vi om innsyn i sjøforklaringer i flaggstater.

Vi fant i alt seks dødsulykker på snøkrabbeskip.

Kilder i kartleggingen var:

Sjøfartsdirektoratet: Alle ulykker i norske farvann statistikkføres av Sjøfartsdirektoratet med vekt på hendelsesforløp og konsekvenser. Flere av dødsulykkene som er kartlagt av oss, er likevel ikke med i denne statistikken fordi de har skjedd utenfor norsk territorialfarvann (12 nautiske mil fra land).

Samtidig var det flere ulykker vi ikke hadde oversikt over før vi krysskoblede dataene fra direktoratet med andre datasett.

Hovedredningssentralene: Redningssentralene i Stavanger og Bodø er såkalte «Joint Rescue Coordination Centre». De tar imot nødmeldinger og koordinerer redningsaksjoner, også utenfor

norske farvann. Nødmeldingen fra «Kalmar» da Dimtrij Kravstjenko forsvant over bord ble sendt fra Kanariøyene og tatt imot i Stavanger, som igjen varslet spanske myndigheter.

Innsyn i oppsummerte redningsoperasjoner har vært nyttig for å kunne sammenstille data for nødmeldinger og forløp.

Google Fusion Tables-kart ble brukt på kart som viste ulykker med posisjon og historie, som igjen var grunnlag for å spørre om videre innsyn med SAR-nummer, et unikt nummer for hver rednings-/leteaksjon.

Sjøforklaringer og rettsdokumenter: Vi har hentet ut sjøforklaringer fra flaggstaten (som er ansvarlig for sjøforklaring), der det har vært mulig. Eksempelvis har vi en sjøforklaring fra Norge og en fra Litauen, mens Spania har nektet plent å gi innsyn etter dødsulykken utenfor Utsira. Vi har også fått innsyn i noen rettsdokumenter, med til dels motstridende innhold fra sjøforklaringer (ennå ikke omtalt).

Kontakt med pårørende/etterlatte/vitner: Bare i ett tilfelle har vi oppnådd kontakt med pårørende som er villig til å stå frem (Irina Kravstjenko), selv om vi har kontaktet flere. Vi har også snakket med sjømannskolleger av flere avdøde. De har gitt beretninger anonymt, som støtter den mistenksomhet Kystvakten gir uttrykk for. Men det har vært vanskelig å verifisere anonyme vitners påstander. Derfor er de ikke tatt med i artiklene.

I saken vi har skrevet om seks dødsulykker, kapteinen som fryktet for sitt liv (som vi reiste til i Spania og intervjuet) og om varselet fra Kystvakten – var det viktig for oss å finne ut hva de varslede instanser i Norge hadde foretatt seg i saken.

Utover et etterretningsarbeid i politiet, hadde ingen norsk myndighet foretatt seg noe for å følge opp dødsulykker utenfor 12 nautiske mil. Flere trakk fram at dette var flaggstatens ansvar. Men ingen hadde funnet grunn til å ta kontakt med flaggstaten for å forsikre seg at det ble avholdt forsvarlig sjøforklaring eller eventuelt iverksatt etterforskning.

4.2.4 Et åpent vitne

Da Gunnar kom hjem fra Odessa i Ukraina etter å ha snakket med sjøfolk (omtalt i avsnittet «Jakten på ofre»), ble han kontaktet igjen av en fagforeningsinspektør. Det var en kvinne i Odessa som hadde hørt at han var interessert i sjøfolkene historie. Bare dager i forveien hadde hun fått en grusom beskjed fra kapteinen på Baltjura-serviss-båten «Kalmar». Ektemannen hennes var falt over bord. Omstendighetene omkring var uklare. Rederiet hadde intet å meddele enken, og rederiet viste seg ikke å være mannens arbeidsgiver. Arbeidsgiver var et bemanningsbyrå på Seychellene, som ikke engang hadde gyldig epostadresse. Ingen tok noe ansvar.

Irina Kravstjenko ville fortelle sin historie til Dagbladet. Historien om sin ektemann Dimitrij Kravstjenko som reiste til Båtsfjord for å forsørge familien, forelsket seg i stedet og ville flytte med familien dit. Han jobbet i snøkrabbeskipene «Valka» og «Kalmar», sistnevnte i Båtsfjord så sent som i januar 2018, før den satte kurs av gårde og etter hvert mot et krabbefiske utenfor Grønland og så mot Afrika. Men så langt kom Dimitrij aldri. Han forulykket 4. september 2018.

På dette tidspunkt hadde Gunnar Thorenfeldt allerede gått opp trappene og inn dørene for å finne bakmennene i rederiet Baltjura-serviss som eier «Kalmar». Først til to vettskremte kontordamer i Liepeja i Latvia, via en postboksadresse og en frisørsalong i Klaipeda i Litauen der morselskapet Turijanus skulle holde til. Gunnar hadde intervjuet politikeren og lobbyisten Didzis Šmits på kontoret hans i Riga. Šmits viste å være talsperson både for lobbyorganisasjonen Eurocrab, skreddersydd for snøkrabben i Barentshavet og for rederiet Baltjura-serviss.

Šmits ble i høst innvalgt i det latviske parlamentet, og er i skrivende stund aktuell som medlem av regjeringen som økonomiminister. Til tross for sin fremtredende posisjon nekter han å oppgi hvem som eier selskapet.

Vi satt på dette tidspunkt, da Irina meldte seg, på et enormt materiale. Vi visste vi hadde mange viktige historier å fortelle. Men vi visste knapt hvilken ende vi skulle begynne i, og vi visste det var krevende å skape nærhet til en historie om grov utnyttelse av mennesker – uten et menneskelig ansikt. Irina Kravtsjenkos modige fortelling om ektemannens arbeid på snøkrabbebåtene og hans tragiske død, ble derfor den røde tråden i vår første artikkel.

4.3 Systematisering

Mengden informasjon var i ferd med å ta knekken på oss. Det var lett å miste oversikten. Vi brukte derfor en rekke ulike metoder for å systematisere informasjon.

4.3.1 Tidslinjer, nettverkskart og lister

Vi laget en omfattende tidslinje (Excel) og en rekke nettverkskart (X-mind) for lettere å se sammenhenger mellom folka, fartøyene og selskapene. I tillegg ble det nødvendig med Excel-lister over kilder, båter, selskaper, personer, ulykker, fiskelisenser, krabbeleveranser osv. Vi prøvde også med «masterfiler» som kombinerte mange typer data, men de ble etter hvert så omfattende at vi måtte legge dem til side. For de samme liste-punktene ble det laget fil-mapper.

Vi har i noen grad publisert selskaps- og nettverkskart i grafikker til artiklene. Men den viktigste funksjonen med tidslinjer og nettverkskart er at vi forstår – og husker – sammenhenger som er viktige i journalistikken vår. Som bringer oss videre.

Til slutt landet vi på fire hovednettverk å se nærmere på, og ryddet bort de andre. Vi visste mye. Men i flere ender sto vi likevel og stanget mot skatteparadiser og andre jurisdiksjoner som gir sparsomt med informasjon om selskaper og eiere. Noen personer og selskaper endte til dels opp i postbokser og adresser uten mening.

Dette var rederi-nettverkene vi etter hvert konsentrerte oss om:

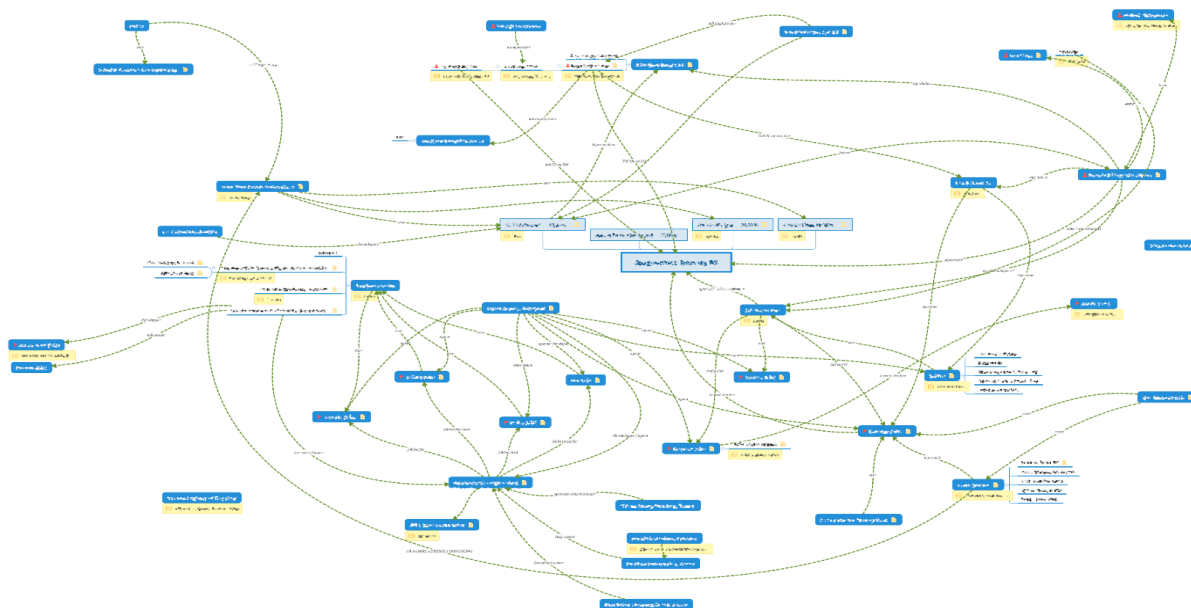
- Baltjura-serviss, Latvia, (med båtene «Kalmar», «Memele», «Dubna» og «Valka»), russiske eiere (via postboksselskap i Litauen), den latviske lobbyisten/parlamentsmedlemmet Didzis Šmits er talsperson.
- North Star, Latvia, (med båtene «Saldus», «Solaris», «Senator» og «Solveiga»), eid av latvieren Peteris Pildegiovics. Han eier også agentselskapet Sea & Coast i Båtsfjord.
- Arctic Fishing, Litauen, (med båtene «Juras Vilkas», «Karalius» og «Zalgiris»), amerikansk-russisk eier.
- De russiske rederiene Albacor Prim, Paroos og Promrybflot (diverse skip)

I tillegg står krabbefabrikken i Båtsfjord, Seagourmet, sentralt. Mottaker av krabbe fra båtene. Selskapet er norskregistrert, eid av fire utlendinger. Russisk-amerikanske Kirill Levanidov eier 40 prosent. Han samarbeider tett med fetteren, Peteris Pildegovics i North Star/Sea & Coast.

Aktørene er «koblet» sammen på en rekke måter:

- Agentselskapet Sea & Coast i Båtsfjord er agent/tilrettelegger for de fleste. Selskapet er eid/drevet av North Star-eier Pildegovics.
- European Crabbing Assosiation (Eurocrab), er en latvisk lobbyorganisasjon, opprinnelig også for båtene fra Litauen og Spania (alle EU-skipene).
- Det er et betydelig krysseierskap mellom selskaper: Eierne av krabbefabrikken Seagourmet i Båtsfjord er også medeiere i flere av de russiske rederiene. Det Hong

Kong-baserte oppkjøper- og distributørselskapet, Wise Grand International, som er kjøper av snøkrabben, er eid av tre av de fire Seagourmet-eierne.



Eksempel på nettverkskart i Xmind:

Sammenhengene i et miljø blir lettere synlige på tvers av selskaper, folk og fartøy. Kriterier for at aktører «henger sammen» er aksjeeierskap, partnerskap, eierskap til båter samt kommersielt og faglig samarbeid.

4.3.2 Søk etter båter

Kartlegging av båtene står helt sentralt i vårt prosjekt. Her har vi fulgt to hovedløp: Det ene er fysisk/elektronisk sporing – faktisk fra minutt til minutt. Det andre er sporing av eierskap og historikk i registre og oversikter.

4.3.2.1 Elektronisk sporingssystem for båter (AIS)

Automatisk identifikasjonssystem eller Automatic Identification System (AIS) er et antikollisjonshjelpemiddel for skipsfarten, slik Wikipedia definerer det. Fartøy som har utstyr for AIS om bord sender ut og mottar informasjon om fartøys identitet, posisjon, fart, kurs, osv. over frekvenser på VHF-båndet.

Tidlig i arbeidet skjønnte vi at innsyn i navngitte båtens bevegelser ville være nyttig. Vi visste dette var benyttet av journalister tidligere, som kollega Kristoffer Egeberg på “Nigeria-båtene”. Ola hadde hjulpet han på dette punktet, de måtte da kjøpe informasjonen av et kommersielt foretak.

Det er Kystverket som drifter AIS Norge. Det satellittbaserte systemet gir ikke bare kontinuerlig oversikt over skipstrafikken langs norskekysten, men overvåker skipstrafikken over hele verden. Vi mente dette måtte være offentlig informasjon. Ved ordinært innsynskrav til Kystverket fikk nå - uten problemer - ut alle posisjoner for fartøy vi regnet som interessante, i den tidsperioden vi ønsket.

Første innsynsbegjæring ble gjort i januar/februar 2018, med videre oppdateringer (nye båter, nye tidspunkter) av datasett i hele perioden.

I mai 2018 besøkte vi Kystverkets og Fiskeridirektoratets felles analyseenhet i Vardø for å sette oss inn i hvordan dette og andre analyseredskap de benytter, fungerer. Analyseenheten var usedvanlig hjelpsomme og positive til vårt prosjekt. De ga oss raskt og ubyråkratisk innsyn i ikke taushetsbelagte data. Flere medarbeidere ved analyseenheten bidro også vesentlig med informasjon og som sparringpartnere for oss under arbeidet med artiklene.

Også Kystvaktens offiserer har løpende bistått oss med innsyn, gitt informasjon, innhentet ny informasjon og hjulpet oss å tolke og forstå, blant annet AIS-data. Vi hadde fagfolk å ringe som umiddelbart tok poenget og svarte med en gang. Kystvakten og Analyseenheten har framstått som åpne etater, **som** tar sitt samfunnsoppdrag på største alvor.

Hensikten var i første omgang å finne ut når båtene ankom til norske farvann og hvilke havner de hadde vært i. Etter hvert ble denne informasjonen viktig også av andre årsaker – som beskrevet nedenfor.

Vi visste hvor båtene befant seg til enhver tid, også mens vi jobbet med saken. Dermed visste vi hvilke båter som lå i Båtsfjord, Kirkenes og Vardø da vi besøkte fylket. Vi fikk også fotografert de båtene som lå i Klaipeda i Litauen da vi var der.

4.3.2.2 Oppsett av eget analyseverktøy

Totalt 33 fartøy og over 42 millioner unike posisjoner i perioden januar 2013 til høsten 2018 ble resultatet av AIS-innsynet. Mengden rådata i filene var så stor, at de måtte åpnes med særlige programmer. Vi måtte også forenkle kartene over båtens bevegelser, slik at vi enkelt kunne lese dem av og sammenligne ulike båter og kart. Vi måtte har vårt eget analyseverktøy, og det var Ola som laget dette.

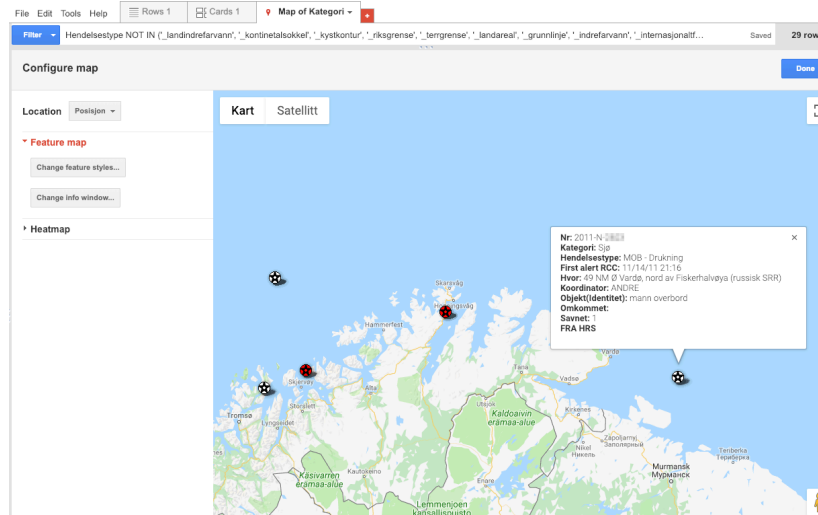
Hver enkelt rad i datasettet ble vasket med programmeringsspråket PHP så oppføringer nær hverandre i posisjon og tid ble fjernet. Slutt Tabellen inneholdt etter vaskingen nærmere 850 000 posisjoner.

Programmet Google Fusion Tables (<https://fusiontables.google.com/>) var til stor nytte. Det ble brukt som database på grunn av sine enkle http-spørringer og sorteringer. Brukergrensesnittet som topplag på Fusion Tables er ren html laget etter det behov vi hadde. Visningskartet kunne så sorteres på tid, sted og fartøy.

Vi hadde nå et eget analyseverktøy for å kunne gå inn på hver enkelt båt eller hvert enkelt anløpssted når vi ville i perioden. Google Fusion Tables ble «motor» til analyseverktøyet som ble laget, men også benyttet for å synliggjøre posisjoner fra flere datasett.

Nr	Hendelsestype	Kategori	First alert RCC	Posisjon	Hvor	Koordinator	Objekt(Identitet)
2011-N	MOB - Drukning	Sjå	09.20	49.20°N 20.20°E	49 NM Ø Vardø, nord av Fiskerhalvøya (russisk SRR)	ANDRE	mann overbord
2011-N	MEDEVAC	Sjå	03	31.95°N 56.79°E	25NM W av Hvaler	JRCC BODØ	Mannskapsmedlem med fallskader
2011-N	Savnet fiskebåt	Sjå	15:15	47.60°N 24.56°E	Østnorge (Rosenes)	Salten LRS	Omkommet person funnet i fj
2011-N	Assistanse fartøy	Sjå	12:19	13.25°N 36.51°E	Utenfor (Lofoten)	JRCC BODØ	Sjark som går i ring
2011-N	MOB - Drukning	Sjå	22:09	21.97°N 03.17°E	Brudefjorden	Troms LRS	Savnet eurløst fartøy
2011-S	MOB - Drukning	Sjå	13:20	57.28°N 40.09°E	Islands	JRCC STAWANGER	50-5401
2011-S	Udefinert - SJD	Sjå	16:43	06.76°N 46.08°E	Nordre (Lofoten)	JRCC STAWANGER	Flått og person i overlevningsdrakt
2011-S	Kantring - Slagside	Sjå	15:12	52.71°N 33.13°E	Ruge	JRCC STAWANGER	4801, 47401
2011-S	Savnet fiskebåt	Sjå	14:37	33.00°N 02.00°E	Utenfor (Lofoten)	ANDRE	5051, 511001
2011-S	Savnet fiskebåt	Sjå	14:00	54.00°N 20.00°W	Atlantehavet NV av Azorene	ANDRE	511001, 511001
2012-N	MOB - Drukning	Sjå	16:52	05.16°N 04.28°E	Utenfor (Lofoten)	Midtre Hålogaland LRS	Savnet fisker
2012-N	MEDEVAC	Sjå	13:43	04.00°N 32.00°E	SØ av (Lofoten)	JRCC BODØ	Hjerteslans
2012-N	MEDEVAC	Sjå	8:23	40.00°N 50.00°E	Islands	JRCC BODØ	Mann med brukket pekefinger
2012-N	MOB - Drukning	Sjå	14:39	46.89°N 12.92°E	Islands	JRCC BODØ	mann over bord
2012-N	MEDEVAC	Sjå	0:10	43.00°N 21.00°E	Rydstasjonen	JRCC BODØ	Fallskade ombord (Lofoten)
2012-S	Lekkasje	Sjå	23:01	02.32°N 52.75°E	Sar Av Sere (Lofoten)	JRCC STAWANGER	511001, 511001
2012-S	Savnet fiskebåt	Sjå	12:55	31.88°N 41.04°W	Guinea - Sierra Leone	ANDRE	511001, 511001
2012-S	MOB - Drukning	Sjå	23:57	57.00°N 27.00°E	Vest av (Lofoten)	JRCC STAWANGER	Mann, 511001
2013-N	Savnet fiskebåt	Sjå	18:13	57.42°N 46.36°E	Islands (Lofoten)	JRCC BODØ	Sjark (Lofoten)
2013-N	Savnet fiskebåt	Sjå	19:30	59.26°N 13.20°E	Islands (Lofoten)	JRCC BODØ	Savnet sjark (Lofoten)
2013-S	MEDEVAC	Sjå	8:43	56.80°N 29.00°E	Islands	JRCC STAWANGER	Mannskap med (Lofoten)
2013-S	Grunnstøting	Sjå	11:07	04.11°N 19.51°E	Islands	JRCC STAWANGER	511001, 511001

Etter vasking av datasettet skjedde det at data var vasket for «hardt». Hvis vi trengte et mer detaljert bilde av fartøybevegelsene kunne det være at uvaskede data for den enkelte båt og periode måtte lastes inn.



Datagrunnlaget vises med få tastetrykk på et kart.

4.2.2.3 Bruk og nytte av AIS-data

Ønsket om en oversikt over båtenes bevegelser betalte seg på mange måter. Vi kunne stadig gå tilbake til analyseverktøyet for å få svar på spørsmål vi ikke ante vi skulle komme til å stille.

I flere tilfeller ble AIS-data rett og slett sentrale bevis for oss:

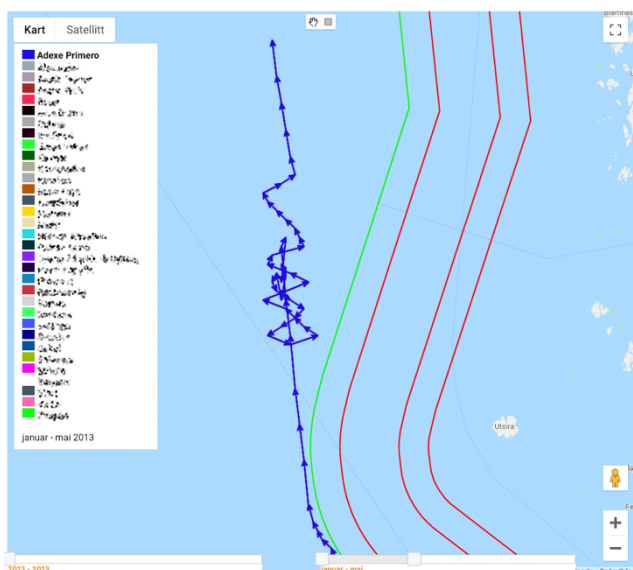
- **Villedet om søk:** Kapteinen på «Kalmar» uttalte at de lette tre dager etter Dimitrij Kravtsjenko etter at han var falt over bord. Mens skipets elektroniske sporingsdata viser at «Kalmar» dro fra området allerede halvannet døgn etter at Dimitrij forsvant.
- **Motbeviste «fake news»:** Da vi mottok mobilfotos og videomateriale fra sjøfolk som hadde jobbet om bord på ulike snøkrabbeskip, kunne vi sjekke om materialet var autentisk fra den båten sjømannen hevdet det var fra. Ved å sammenligne geodata i bildematerialet med lokasjonen til den aktuelle båten på det aktuelle tidspunktet kunne vi verifisere dette.

Denne kvalitetssikringen var særlig viktig for oss fordi vi benyttet utsagn og dokumentasjon fra kilder som var anonyme. Derrest skulle det komme påstander fra høytstående folk i Latvia om at dokumentasjonen vi hadde lagt fram var «fake». (se eget kapittel om latvisk progandakrig.)

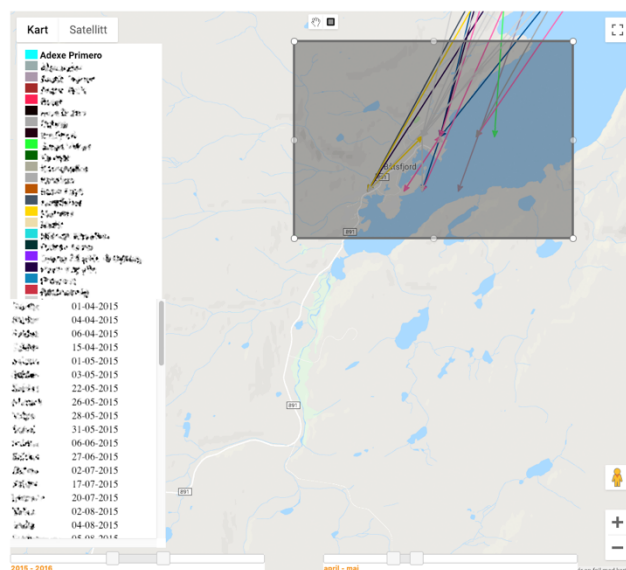
Andre svar bearbejdede AIS-data ga:

- **Båtens historie:** den enkelte båt kunne følges fra time til time gjennom flere år.
- **Erstatningsmannskap:** en del kontrakter viser en mønstringsdato til gitte fartøy. Med historiske data kunne vi se om mannskapsbyttet kunne være gjort til kai. Eventuelt kunne vi identifisere skipene som hadde tatt med mannskap ut til andre fartøy i for eksempel Smuthullet.
- **Ulykker:** etter identifisering av mann over bord-situasjoner var det læring i å se hvordan, når og hvor lenge båtene gikk i søk og sammenstille dette med tidspunkter for nødmeldinger til redningssentraler.
- **Trafikkmønster:** reisetid fra og til fiskefelt, rutiner for transport inn til og ut fra havner, båters tid til havs og teineplassering i Smuthullet ga godt innblikk i fisket.

- **Generell sporing:** aktørers påstander om fartøys posisjon i gitte tidsrom kunne bekreftes eller avkreftes. Vi kunne sjekke når hver enkelt båt satte kursen mot Barentshavet, og hvor den gikk når den ikke var i norske farvann.



Her er båten «Adexe Primero» i søk etter savnet besetningsmedlem i mars 2013 utenfor Utsira. Røde streker langs kysten viser fiskerigrensa på henholdsvis 4, 6 og 10 nautiske mil. Grønn strek er Norges territorialgrense (12 nautiske mil). Andre båtnavn er sladdet.



Her vises et søk etter fartøy i området rundt Båtsfjord på en angitt dato. Båtnavn er sladdet.

4.3.2.4 Bruk av skipsoversikter

Hvordan fant vi båtnavn? Mange kjente vi fra bakgrunnssamtaler. Det hadde vært en kontroll på den ene båten, en ulykke på den andre, en streik på den tredje osv. De latviske, de litauiske og den spanske båten, “EU-flåten”, var dessuten samlet på nettstedet til European Crab Assosiation (eurocrab.no). Organisasjonen var skedderydd for snøkrabbefisket. De russiske båtene var litt vanskeligere å få oversikt over.

Men da vi skjønnte at det forelå detaljerte, offentlige data for landing av krabbe til krabbefabrikk og fryselaagre i Norge, fikk vi komplett oversikt. I et brev sendt norske myndigheter, som vi fant via Einnsyn, sto også en oversikt over russiske krabbebåter i norske delen av Barentshavet, oppført med rederi.

På nettet finnes en rekke ulike tjenester med informasjon om skip. Equasis, Marine Traffic og Vesselfinder er blant dem vi brukte. Her finnes opplysninger om eier-, flagg-, kontrollnavnehistorikk, samt ofte sporing av skipets bevegelser de siste dager.

For å få mer fullstendig informasjon som de kommersielle selskapene sitter på, må man kjøpe data. Slike abonnementer er nokså kostbare. Blant de beste i markedet er Lloyds List, som er svinedyr å abonnere på. Vi benyttet de åpne dataene hyppig for å få oversikt, men hadde en periode også tilgang på Lloyds List for å få så fullstendige data som mulig. Her kan det være oppført både beneficial owner, commercial owner, registered owner og technical operator, men i enkelte tilfeller vi var ute for var feltene fylt ut med «Unknown Owners». Man kommer altså et godt stykke, men ikke til bunns.

Ber du om innsyn på en båt er IMO-nummere beste valg. IMO-nummer er et unikt nummer tildelt båtene av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen og følger båten hele dens levetid. IMO-numrene var også svært viktig for oss når vi sporet båtens historikk i skipsoversiktene, ettersom en båt ofte skifter både navn, eier og flagg.

MMSI (Maritime Mobile Service Identity) er et unikt nummer for identifisering, men til forskjell fra IMO-nummer kan MMSI endres. Sammenlignes best med et telefonnummer og er den identifikasjon som er mest kjent i AIS-sammenheng. Men er da *ikke et varig nummer* som følger fartøyet.

4.4 Leting etter ofre

Jakten på ofrene – altså sjøfolk som er dårlig behandlet og som kan fortelle sin historie – har stått helt sentralt. Det var veldig vanskelig å komme i kontakt med sjøfolkene, først og fremst fordi de – antar vi - var redde for sanksjoner fra arbeidsgivere de kanskje fortsatt jobbet under eller hadde sine representanter nær dem. Brorparten av mannskapene var russiske og ukrainske.

4.4.1 Jakt på mannskapslister

Vi «samlet på» mannskapslister. Noen fikk vi via norske myndigheter. Og noen fikk vi via fagbevegelsen. Vi sporet også opp østeuropeiske og indonesiske sjøfolk fra båtene via Facebook og den russiske varianten av Facebook, V-kontakt. Vi fant sjøfolk fra krabbebåtene der via søk på skipsnavn og på «Båtsfjord».

4.4.2 Digitale søk

Vi fant videre noen nyttige nettsider hvor mannskap søker jobb og hvor tidligere jobberfaring (hvilke båter de jobber på) er listet opp.

Google har indeksert det meste og for å finne sider med (båt)navnet «Kamchatka» søker man `site:crewdata.com kamchatka`

Nettstedet er på russisk og engelsk, så med søket over får man ALLE sider. Ikke bare person-sider og i tillegg er flere av sidene på russisk. Vi gikk etter de engelske sidene, engelske personsider er i dette tilfellet på formen `crewdata.com/seafarer.php?lang=eng`

`site:crewdata.com/seafarer.php?lang=eng kamchatka`

Slik gjorde vi med flere nettsider, sammen med mannskapslister hadde vi etter hvert en liste på over 300 sjømenn.

`site:ukrcrewing.com.ua/seaman/ kamchatka`

Vi jobbet med identifisering på sosiale medier: Et navn på en sjømann kunne gi oss delvis treff på Facebook, og han hadde åpenbart også **vært** i Norge. Nøyaktig hvor i Norge visste ingen, veiskilt fortalte om en kai.



Oppgave: Indonesier i Båtsfjord?



Løsning: Google maps-søk «statoil båtsfjord». Bruk så «street view»



Oppgave: Indonesier i Båtsfjord?



Løsning: Sett Google maps til Båtsfjord og se etter veier som går mot «Holmen». Bruk så «street view»

4.4.3 Kontakt med fagforeninger – og sjøfolk

Gunnar besøkte Odessa i alt fire ganger fra august til desember 2018. Første gangen var han der på et studieopphold (i russisk språk) i august, sammen med familien, men benyttet anledningen til å avholde et møte med representanter for de en ukrainsk representant for den internasjonale transportarbeiderføderasjonen, ITF.

Etter våre mannskapssøk kunne vi utarbeide en liste over 40 ukrainske navn knyttet til Odessa-området, som Gunnar fikk med seg. Han ga den ukrainske fagforeningen listen og ba dem om hjelp til å komme i kontakt.

Ukrainske ITF fulgte opp møtet i Odessa med å kontakte i alt 40 ukrainske sjøfolk, dels fra våre og dels fra egne lister. Rundt 20 svarte tilbake og rundt 15 av dem igjen sa seg villig til å møte Gunnar på en ny tur til Ukraina. Noen backet ut i siste liten, uten å gi beskjed. Men 10 sjøfolk møtte Gunnar, som kunne kommunisere med dem på russisk uten tolk.

Flere av dem fortalte om manglende utbetalt lønn. En del fortalte at de måtte betale beløp for å få jobben, og altså sto i gjeld til arbeidsgiver da de mønstret på. Enkelte fortalte at de slapp opp for mat og ferskvann ute på fiskefeltene, at arbeidet var beinhardt, arbeidsdagene opp i 16 timer og at det eksisterte en frykttkultur på båtene.

Deres historier ble viktige i vår dokumentasjon. Siden ingen ønsket å stå fram måtte vi bestrebe oss på å kvalitetssikre opplysninger så langt det lot seg gjøre. (Se avsnittet “Spesielle erfaringer”).

Det var etter Gunnars andre besøk i Odessa, da han snakket med mange sjøfolk, at han ble kontaktet av enket Irina Kravtsjenko som ville fortelle sin historie i Dagbladet.

Fagbevegelsen var også avgjørende for at mannskaper til slutt turte å møte oss.

De nasjonale sjømannsforbundene både i Norge, Litauen, Latvia, Ukraina og Russland har vært viktige kilder for oss. Så også Den Internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF), med sine inspektører i de samme landene. Vi var i kontakt med Norsk Sjømannsforbund allerede i februar 2018. Forbundet hadde vært involvert i en del konflikter som var oppstått omkring snøkrabbeåtene i Norge. Blant annet finansierte de en rettsak, og vant frem, på vegne av fire russere som ikke hadde fått utbetalt lønnen de hadde krav på.

Sjømannsforbundet ga oss den informasjonen de hadde og de formidlet kontakt til søsterforbund i aktuelle land.

Den norske ITF-inspektøren Angelica Gjestrum, opprinnelig latvisk og dertil russisktalende, var til stor hjelp. Hun ga både med konkret informasjon vi etterspurte, og hjalp oss å tolke og forstå blant annet russiske arbeidskontrakter.

Vi fikk en fagforeningskontakt i Indonesia, som vi ba om å hjelpe oss å komme i kontakt med noen navngitte indonesiere fra vår liste. De sa de ikke kunne hjelpe, fordi dette ikke var deres medlemmer.

De ulike nasjonale forbundene har ellers hjulpet oss med informasjon om saker som har kommet til dem, og gitt oss dokumentasjon fra disse sakene – lønnskrav, konflikter og søksmål som gjelder skipene i våre snøkrabbenettverk. Fra utenlandske fagforeninger fikk vi blant annet kopier av i alt rundt 20 signerte beretninger, skrevet av mannskaper fra snøkrabbeåtene i forbindelse med ubetalt lønn eller andre konflikter.

Vi fikk også kopi av en mail fra 2015, der en gruppe mødre og koner tryglet Den internasjonale transportføderasjonen (ITF), om hjelp på vegne av sine ektemenn og sønner om bord på «Kalmar» i Barentshavet. De fortalte om knalltøffe forhold, kontraktsbrudd og manglende utbetaling av lønnen sjøfolkene hadde krav på.

En håndfull av sjøfolk fra krabbeåtene, som bodde i et område vi mente det var for farlig å reise til, fikk vi hadde kontakt med via en advokat. Advokaten videointervjuet dem, og ga oss materialet. Sjøfolkene overleverte også mobilbilder og -videoer fra snøkrabbeåtene.

Ved hjelp av geodata på bildematerialet kunne vi, om omtalt i AIS-avsnittet, sjekke med våre elektroniske sporsingsdata (AIS) fra båtene at bildene var autentiske.

4.5 Jakten på bakmennene

For å finne ut hvem som eier selskapene har vi benyttet selskapsregistre og informasjon fra skipsoversikter. Men det er ikke helt rett fram å finne eiere. Baltjura-serviss, som eier fire-fem av de sentrale båtene, er registrert i Latvia og har morselskapet Turijanus på en postboksadresse/i en frisørsalong i Litauen. Turijanus er igjen eid av en russisk advokat i Vladivostok. Verken eiere eller

ansatte i selskapet svarer på henvendelser. En innleid lobbyist svarer i Latvia (men ikke til oss). Han nekter likevel å si hvem som egentlig eier selskapet, ut over at det dreier seg om “to russiske statsborgere”.

Selskapssøk internasjonalt har i en del tilfeller endt opp i jurisdiksjoner der eierne ikke fremgår.

Under kontrollen av Alexander i Haugesund i 2015 ble eksempelvis eier av båten oppført som *Port Link Services Inc*, på adressen «34-20 Calle 34, Panama 5, Republic of Panama» (kjent postboksadresse fra Offshore Leaks). Den danske agenten for skipet oppga at all kommunikasjon mellom ham og eierselskapet var til *Portlink Services i Vladivostok, Russland*. Men som leverandør av fiskeutstyr, kunne agenten fortelle om *Portlink Services i Busan, Korea*.

Lloyd's skipsregister oppgir Portlink Services Korea som eier av båten i perioden desember 2014 til mars 2018. Her er det altså tre selskaper ved samme navn i tre forskjellige deler av verden. Eierskapet til selskapene fremgår ikke av de offentlige dokumentene noe sted.

I noen saker har vi beskrevet eierforhold, selv om vi ikke vet hvem (alle) eierne er. Dette for å vise hvordan det hemmelighold omkring eierskap bevisst benyttes til å fraskrive seg ansvar.

Vi sitter på mer informasjon om eierskap enn vi har publisert til nå.

4.6 Ny hypotese: Mange har visst – ingen gjorde noe

Mange hadde sett. Mange hadde visst. Inkludert politiet. Men hva hadde de gjort for å stanse virksomheten? Vi stilte spørsmål om dette til Kripos og politiet i Finnmark.

Og vi fikk svar:

Politiet gjennomførte et etterretningsarbeid i kjølvannet av de oversendte kontraktene fra ambassaden. Både Kripos og Politiet i Finnmark bekrefter at de planla en storaksjon mot snøkrabbeaktørene i Båtsfjord – med mistanke om menneskehandel, skatteunndragelse og ulovlig fangst.

Hvorfor ble den aldri gjennomført? Ifølge Politiet i Finnmark fordi de regnet med å være kvitt problemet i Norge, da Kystvakten 17. januar 2017 tok «Senator» for ulovlig snøkrabbefiske i Svalbard-sonen

4.6.1 Norske hjelpere

En av våre avsløringer var knyttet til Båtsfjord-firmaet Lanes Supply, som var drevet av lokale aktører og hadde tjent gode penger som agent for snøkrabbeskipene, til slavekontraktene. Vi hadde koblet dem til alle skipene via innsyn i Tollvesenet og vi hadde gjennomgått regnskapene. Der framgikk at selskapet gikk fra negativ egenkapital til gode overskudd og trygg egenkapital ved hjelp av agenttjenester for snøkrabbeskipene. For dette selskapet var den utenlandske snøkrabbeflåten en gullgruve.

Også kommunalt eide Båtsfjord sentralfryselager har tjent gode penger på snøkrabbeverksamheten viste vår gjennomgang av årsmeldinger og regnskap.

Lokale aktører som profiterte på snøkrabbeaktiviteten – kan bidra til å forklare hvorfor tilsynelatende «ingen har sett» noe urovekkende.

Lanes Supply-eierens navnetrekk og selskapsstempel sto på mange av slavekontraktene. Hadde virkelig det norske firmaet godkjent dette? Og var de arbeidsgiver?

Både eierne i Lanes Supply og aktørene bak det norskregistrerte agentselskapet Sea & Coast nektet enhver befatning med arbeidskontraktene. Begge hevdet seg «lurt». Lanes hevdet de hadde sett kontrakten én gang da en representant for latviske Baltjura-serviss prøvde å få dem til å signere.

Det indonesiske rekrutteringsbyrået PT Top Ocean i Jakarta hevder kontraktene var ekte og at de har fått dem av en agent i Sør-Korea, som de ikke «husker» navnet på. Et av de andre firmaene som dukker opp i kontraktene er Hong Kong-firmaet Promrybcom, med avdeling i Sør-Korea, og med flere koblinger til Peteris Pildegovics og Kirill Levanidovs virksomhet i Båtsfjord.

Norske aktører var innved i nettverket.

5. Spesielle erfaringer

5.1 Frykttkultur – vanskeligheter med å få kilder til å stå fram

Absolutt ingen av sjøfolkene svarte oss tilbake via sosiale medier. Ingen av sjøfolkene vi til slutt møtte turte å stå fram offentlig. Flere sa de var redde.

Det stilte krav til at vi sjekket alle opplysninger vi kunne.

Flere ting bygget opp under det de sa: Sjøfolkene kunne dokumentere sitt arbeid på båtene ved å vise fram sjømannspass med stempel fra båtene, samt arbeidskontrakter. Dels hørte vi samme historier fra flere kilder uavhengig av hverandre. Dels sjekket vi som nevnt geolokasjon av bildemateriale. Dertil ga fagforeningene supplerende og sammenfallende informasjon. Og sist, men ikke minst – vi hadde til slutt hele 40 beretninger.

5.2 Sikkerhet

Sikkerhetsvurderinger har stått sentralt under prosjektet:

- Sikkerhet for våre anonyme kilder.
- Sikkerhet for våre kolleger i Latvia og Litauen som vi samarbeidet med.
- Sikkerhet for oss selv på reise.
- Datasikkerhet - både for å sikre kildevernet og for å sikre vår omfattende research fra å forsvinne.

Vi har tatt forholdsregler på alle disse områdene, men kan ikke være detaljert på hva vi har gjort. Vi har vurdert faren for at noe skulle tilstøte noen som størst blant våre anonyme kilder (dersom ikke vi ivaretar kildevernet godt nok) og for våre utenlandske kolleger, som kan være utsatt for et helt annet press enn vi er i Norge.

5.3 Språkproblemer

Det var en krevende øvelse å gjøre søk på russiske/ukrainske navn og selskaper. Ikke bare bør man fortrinnsvis søke med kyrilliske bokstaver, russiske navn skrives ofte i ulike versjoner og med/uten forkortelser.

Vi benyttet Google Translate til å oversette for å kunne søke mot russiske mål, og lese resultatet, men var ofte likevel avhengig av å forstå ting mer presist når vi fant noe.

Mange av personene, firmaene og fartøyene opererte med minst tre forskjellige navn: russisk/latvisk, engelsk og norsk.

Google Translate er uunnværlig i en slik sammenheng. Eksemplene er mange:

Båten **Karalius**: The King, Kongen

Firmaet **Paroos**: Sail, Seilet, (LLC) Parus, (ООО) Папус

Firmaet Wise Grand International Limited:

WEIS GRAND INTERNATIONAL LIMITED

ВАЙС ГРАНД ИНТЕРНЕЙШНЛ ЛИМИТЕД

Russiske etternavn inneholder kjønn: Ankipov / Ankipova. Etternavn, mellomnavn og fornavn kommer om hverandre, noe som vanskeliggjør søk:

«Peredriy Sergey Andreevich» eller «Sergey Andreevich Peredriy»?

«Передрий Сергей Андреевич» eller «Сергей Андреевич Передрий»?

...og Sergey kan godt skrives Sergei.

Da litauiske Audra Girijote, som behersker russisk på høyt nivå, jobbet hos i Oslo en ukes tid like før vi publiserte den første saken, bisto hun mye med både å søke på russiske nettsider for å identifisere eiere og bakmenn, og med å oversette. Vi satt på tusenvis av sider med rettsdokumenter, statements fra mannskaper og andre dokumenter både på russisk og litauisk. Audra skumleste, plukket ut det viktigste og oversatte det.

5.4 Utilgjengelige aktører

Med unntak av Kirill Levanidov og Peteris Pildegovics, har alle representantene for rederiene nektet å svare Dagbladet etter at vi begynte å publisere artikler. Det er alltid et problem når en part nekter å snakke. Vi har brukt tid på å kunne dokumentere gjentatte henvendelser i forsøket på å få kommentarer, oversendelse av alle påstander og rimelig tid til å svare.

Flere nettsted med selskapsinformasjon om krabbebåtene er tatt ned etter at vi begynte å skrive om saken.

5.5 Latvisk propagandakrig

Den første saken, om Dimitrijs dødsfall på «Kalmar» og det latviske rederiet Baltjura-serviss totale ansvarsfraskrivelse, ble en stor sak i Latvia, mest delt på latvisk facebook da den ble publisert. Lokale journalister laget egne varianter av saken og vår video ble publisert på latvisk TV.

Lobbyisten, politiker og talsmannen for krabbeorganisasjonen Eurocrab og rederiet Baltjura-serviss, Didzis Šmits, sluttet umiddelbart å svare oss på spørsmål etter den første artikkelen. Derimot innledet han en propagandakrig mot oss i Latvia. Saken var tema i et timelangt debattprogram i latvisk TV. Der var riktignok flere kritiske til Baltjura-serviss, som knapt betaler skatt til Latvia. Men Šmits og North Star-eier Peteris Pildegovics kunne der - uten å bli motsagt - hevde at Dagbladets reportasjer var «fake news». De hevdet at bilde- og videomaterialet fra båtene var fabrikkert (jfr vår beskrivelse over).

En sentral anklage som Šmits, Pildegovics og Seagourmet-eier Kirill Levanidov har brukt overfor både Dagbladets journalister og vår latviske kollega, er at vi skal være betalt av norske myndigheter for å svarte de utenlandske krabbeaktørene, angivelig for å påvirke Høyesterett i «Senator»-saken.

Vi bekostet full oversettelse av TV-debatten, skrev et tilsvarende (oversatt til latvisk) til TV-stasjonen som vi ville ha publisert på nettsidene, og tilbød et TV-intervju med Dagbladets politiske redaktør. TV-stasjonen har ikke engang besvart henvendelsen.

6. Konsekvenser

I kjølvannet av våre artikler har en rekke politikere engasjert seg i saken.

Storingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes (SV), Arild Grande (A) og Cecilie Myrseth (A) har reist spørsmål (interpellasjonsdebatt) i Stortinget og spørsmål til Nærings- og fiskeridepartementet om utstrakt sosial dumping og mistenkelig aktivitet på utenlandskflaggede skip som opererer i norsk fiskerisone og i norske havner.

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen har svart med å si at arbeids- og leveforholdene om bord på fiskefartøylene som Dagbladet har beskrevet i sin reportasjeserie ikke er slik Norge ville ha akseptert

på norske skip, og at det heller ikke er slik det skal være om bord på utenlandske skip som er i norske farvann.

Dagbladets artikler viste at Sjøfartsdirektoratet, som er ansvarlig for havnestatskontroller (Port State Control) av skip, i liten grad undersøker – og følger opp - mannskapets arbeids- og leveforhold på skipene. Kontrollene de er pålagt å utføre, dreier seg mest om sikkerhet og skipets tekniske tilstand.

Som direkte følge av vår serie, ble Norsk Sjømannsforbund i desember 2018 innkalt til møte med næringsministeren med spørsmål om hva som kunne gjøres. Røe Isaksen fikk det klare råd å instruere Sjøfartsdirektoratet om å gjøre nettopp det – prioritere arbeids- og leveforhold på sine kontroller om bord.

I det årlige tildelingsbrevet (oppdragsbrevet) til Sjøfartsdirektoratet som er datert 8. januar 2019, heter det at

«direktoratet skal føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på norske fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. Direktoratet skal arbeide for at skip i Norge er trygge, seriøse og forsvarlige arbeidsplasser, og at arbeids- og leveforholdene til sjøfolkene er gode.»

Dette er første gang Sjøfartsdirektoratet blir beordret å prioritere dette, og det er en direkte følge av Dagbladets artikler.

Røe Isaksen inviterte Sjøfartsdirektoratet til et møte 21. januar for å drøfte forholdene som er avdekket i reportasjeserien, og for å se nærmere på hva de kan lære av saken.

I uke tre i 2019 vil det bli avholdt et bilateralt møte mellom Norge og EU-kommisjonen der denne saken vil være et tema. Norge vil orientere EUs transportdepartementet, DG Move, om sakene fra Dagbladet og diskutere hvordan EU følger opp at medlemslandene overholder sine forpliktelser og sørger for kontroll av at lovverket følges.

Flere har i Dagbladets serie pekt på at flaggstaten har et ansvar for å følge opp ulykker og kontrollere at båtene de har gitt sitt flagg følger lov- og regelverk. Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen sier at han, i et egnet møte i løpet av vårsesjonen, vil be EU-kommisjonen om å klarlegge hva EU gjør i forhold til egne medlemsland når det gjelder ansvaret som flaggstatene har.