

**Dagbladet**

# Metoderapport Data-SKUP 2019



# KRABBEFISKETS OFRE

Gunnar Thorenfeldt, Siri Gedde-Dahl, Leif Stang,  
Ola Strømman og Øistein Norum Monsen

# INNHold

<b>1. Krabbefiskets ofre - oppsummert.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Slik startet saken .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Organisering av arbeidet.....</b>	<b>2</b>
3.1 Bakgrunn om snøkrabbefisket .....	2
<b>4. Arbeidet med saken – metoder vi har brukt .....</b>	<b>3</b>
4.1 Problemstillingen tar form .....	3
4.2 Jakten på dokumentasjon .....	4
4.2.1 Innsyn på bred front.....	4
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 .....	6
4.3 Systematisering av informasjon .....	7
4.4 Følge båtene .....	8
4.4.1 Elektronisk sporingssystem for båter (AIS) .....	8
4.4.2 Ulykker til havs .....	9
4.4.3 Oppsett av eget analyseverktøy.....	10
4.4.4 Bruk og nytte av datasettene .....	12
4.4.5 Liket i Smutthullet .....	12
4.4.6 Bruk av skipsoversikter .....	14
4.5 Leting etter ofre .....	14
4.5.1 Jakt på mannskapslister.....	14
4.5.2 Digitale søk .....	14
4.5.3 Kontakt med fagforeninger – og sjøfolk.....	16
4.6 Jakten på bakmennene .....	16
4.7 Ny hypotese: Mange har visst – ingen gjorde noe .....	17
4.7.1 Norske hjelpere .....	17
<b>5. Spesielle erfaringer .....</b>	<b>17</b>
5.1 Frykttkultur – vanskeligheter med å få kilder til å stå fram .....	17
5.2 Sikkerhet .....	17
5.3 Språkproblemer .....	18
5.4 Utilgjengelige aktører .....	18
5.5 Latvisk propagandakrig .....	18
<b>6. Konsekvenser.....</b>	<b>19</b>

**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, 2. september 2019

## 1. Krabbefiskets ofre - oppsummert

Datasettene vi brukte:

- **AIS-data:** Automatic Identification System, system for lokalisering av fartøy til sjøs.
- **Ulykkesdata:** datasett fra Sjøfartsdirektoratet og Hovedredningssentralene (SØR/NORD) med kortfattet beskrivelse og posisjoner.
- **Mannskapsdata:** mannskapslister fra båtene, fra politiet, UDI, ambassadene, samt CV fra arbeidsformidlere på nett.
- **Omsetningsdata:** mengde, tidspunkt og leveringssted for snøkrabbe.
- **Metadata på medier:** exif-data fra foto/video levert av kilder.

Bruken av disse datasettene bidro blant annet til å avsløre følgende:

- **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. Eksperter 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. Flere 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 konglomeratet 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 båtens 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.
- **Skatteparadis og bekvemmelighetsflagg:** Selskaper og båter involvert følger et klassisk mønster med å tåkelegge eierskap og ansvar. Eierskap er til dels skjult i skatteparadis 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 snøkrabbeverksamheten 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.

## 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.

Tidlig 2018 hentet vi inn AIS-data fra Kystverket over de til da mest interessante båtene. Datasettene ble utvidet i tidsrom og utvalg av båter i hele perioden.

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.

### 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. (...) 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 var også bakteppet for «Senator»-saken i Høyesterett hvor det ble avsagt dom i februar 2018. Latviske «Senator» ble tatt for det norske myndigheter mener er tjuvfiske i Svalbardsonen i januar

2017. Ulovlig fiske ble bestridt av «Senator»-eieren, latviske North Star. Høyesterett avsa dom hvor de sier Norge har full rett til å straffe EU-fartøy som fisker i vernesonen ved Svalbard.

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 var å finne all (skriftlig/digital) informasjon som kunne dokumentere kritikkverdige forhold og kartlegge aktørene involvert. I dette arbeidet var datastøttet journalistikk, med bruk og analyse av store datasett, avgjørende. Innsyn i større datasett, søk i en rekke nasjonale og internasjonale databaser, sosiale medier og egne analyseverktøy har stått sentralt.

Et annet hovedløp har dreid seg om å få tak i muntlige kilder.

Vi vil i dette kapitlet redegjøre for de ulike metodene vi har benyttet, med en hovedvekt på effekten vi fikk av god dataanalyse.

### 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:**

- Elektroniske sporingsdata/AIS-data (Kystverket/Kystvakten/Analyseenheten i Vardø)
- Ulykker til sjøs (Hovedredningsentralene i sør og nord/Sjøfartsdirektoratet)
- 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.
- 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.
- Rettsdokumenter fra de samme landene.
- Skipsoversikter som Marine Traffic, Vessel Finder, Equasis og Lloyds List.

- Dokumenter fra havnestatskontroller, arrester og omstridte manøvre.

### **Mange søk i Einnsyn:**

- Søk på båtnavn og selskapsnavn i Einnsyn ga interessante funn. Blant annet fant vi varsler fra UD til andre lands ambassader om båter som var tatt for ulovlig fiske.
- Via Tollvesenets postliste dokumenterte vi at Båtsfjord-firmaet Lanes Supply hadde vært agent for nesten alle snøkrabbeskipene i Båtsfjord.
- 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 fylldig 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 UDs jurister hadde lagt saken i bero i en «innkurv» de ikke syns det hastet med, hjalp UDs 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. Kontraktsvilkårene 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 menneskehandel-paragrafen, 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. I vår innsynsprosess hadde vi også fått innsyn i en bekymringsmelding fra fiskerifaglig rådgiver Roger Andreassen i Kystvakten, 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"».

Se eget avsnitt under Systematisering/Følge båtene

**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 informasjon fra en del anonyme kilder aldri publisert.

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.

Vi satt på mye informasjon om utnyttning av arbeidskraft på snøkrabbefiske, men det var krevende å skape nærhet til en historie om grov utnyttelse av mennesker – uten et menneskelig ansikt. Irina Kravstjenkos modige fortelling om ektemannens arbeid på snøkrabbebåtene og hans tragiske død, ble derfor den røde tråden i vår første artikkel.

### 4.3 Systematisering av informasjon

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.

Til slutt landet vi på fire hovednettverk å se nærmere på, og ryddet bort de andre. 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.

#### **Blant rederi-nettverkene står særlig disse sentralt:**

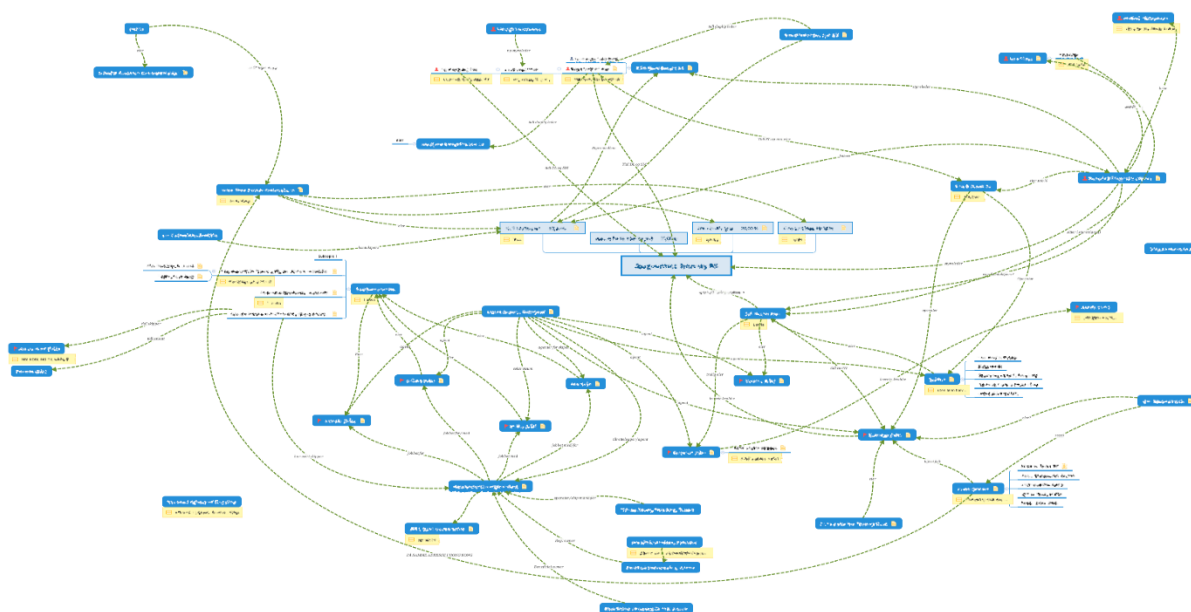
- Baltjura-serviss, Latvia, (med båtene «Kalmar», «Memele», «Dubna» og «Valka»), russiske eiere (via postboksselskap i Litauen), den latviske lobbyisten/parlamentsmedlemmet Didzis Šmits er talsperson.
- North Star, Latvia, (med båtene «Saldus», «Solaris», «Senator» og «Solveiga»), eid av latvieren Peteris Pildegiovics. Han eier også agentselskapet Sea & Coast i Båtsfjord.

I tillegg er krabbefabrikken i Båtsfjord viktig - Seagourmet, 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.*

## 4.4 Følge båtene

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.

Tidlig i arbeidet skjønnte vi at innsyn i navngitte båters bevegelser ville være nyttig. Vi visste dette var benyttet av journalister tidligere, som kollega Kristoffer Egeberg på “Nigeria-båtene”. Kartlegge ulykker til havs var også sentralt når det var snakk om mannskapenes dårlige arbeidsforhold og farlig fiske.

Vi har hatt tett kontakt med Kystverkets og Fiskeridirektoratets felles analyseenhet i Vardø. 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 og innhentet ny informasjon. 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. Begge har også hjulpet oss å tolke og forstå, blant annet AIS-data.

### 4.4.1 Elektronisk sporingssystem for båter (AIS)

Automatisk identifikaasjonssystem 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.

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. Tidligere har Dagbladet kjøpt denne type informasjon av et kommersielt foretak. Vi mente dette måtte være offentlig informasjon. Og ved et ordinært innsynskrav til Kystverket fikk nå - uten problemer - ut alle posisjoner for fartøy vi regnet som interessante, i den tidsperioden vi ønsket.

Første innsynsbejring ble gjort i januar/februar 2018, med videre oppdatering av datasett i hele perioden vi jobbet med saken.

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. Vi fikk også fotografert de båtene som lå i Klaipeda i Litauen da vi var der.

#### **4.4.2 Ulykker til havs**

Vi visste om flere dødsulykker 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 i Røde Kors Hjelpekorps 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 krysskoblet 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 for å vise 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.

### 4.4.3 Oppsett av eget analyseverktøy

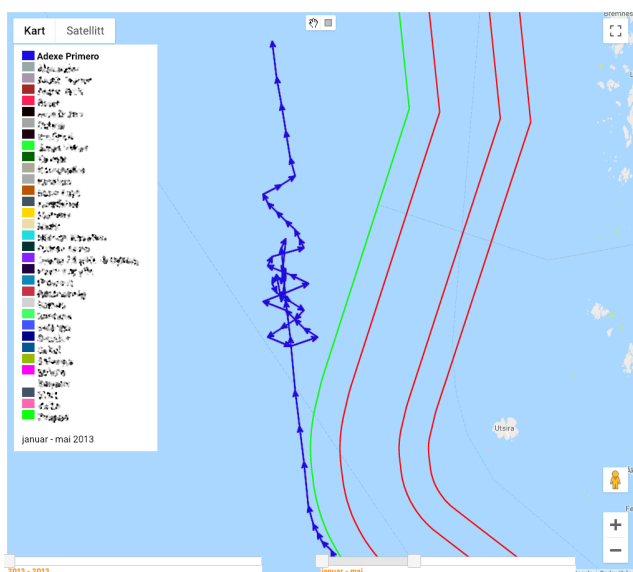
Totalt 33 fartøy og over 42 millioner unike posisjoner i perioden januar 2013 til høsten 2018 ble resultatet av AIS-innsynet. Mengden rådata i filene var så stor, at de måtte åpnes med særlige programmer. Vi måtte også forenkle kartene over båtenes bevegelser, slik at vi enkelt kunne lese dem av og sammenligne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

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

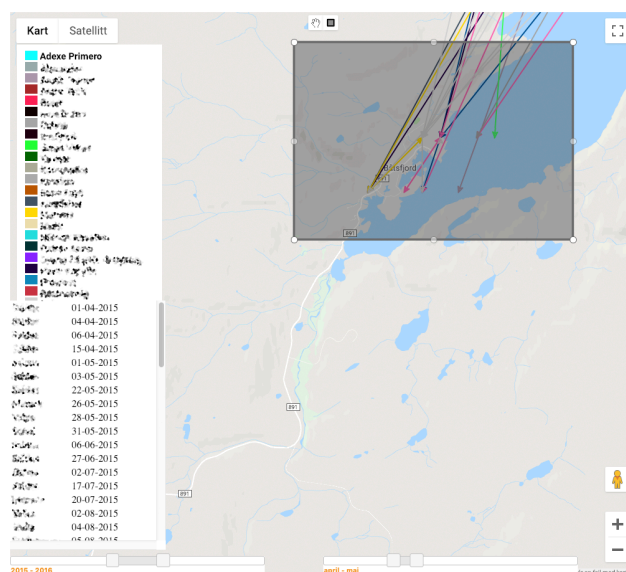
Programmet Google Fusion Tables (<https://fusiontables.google.com/>) var til stor nytte. Det ble brukt som database på grunn av sine enkle http-spøringer og sorteringer. Brukergrensesnittet som topplag på Fusion Tables er ren html laget etter det behov vi hadde. Visningskartet kunne så sorteres på tid,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

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.



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.



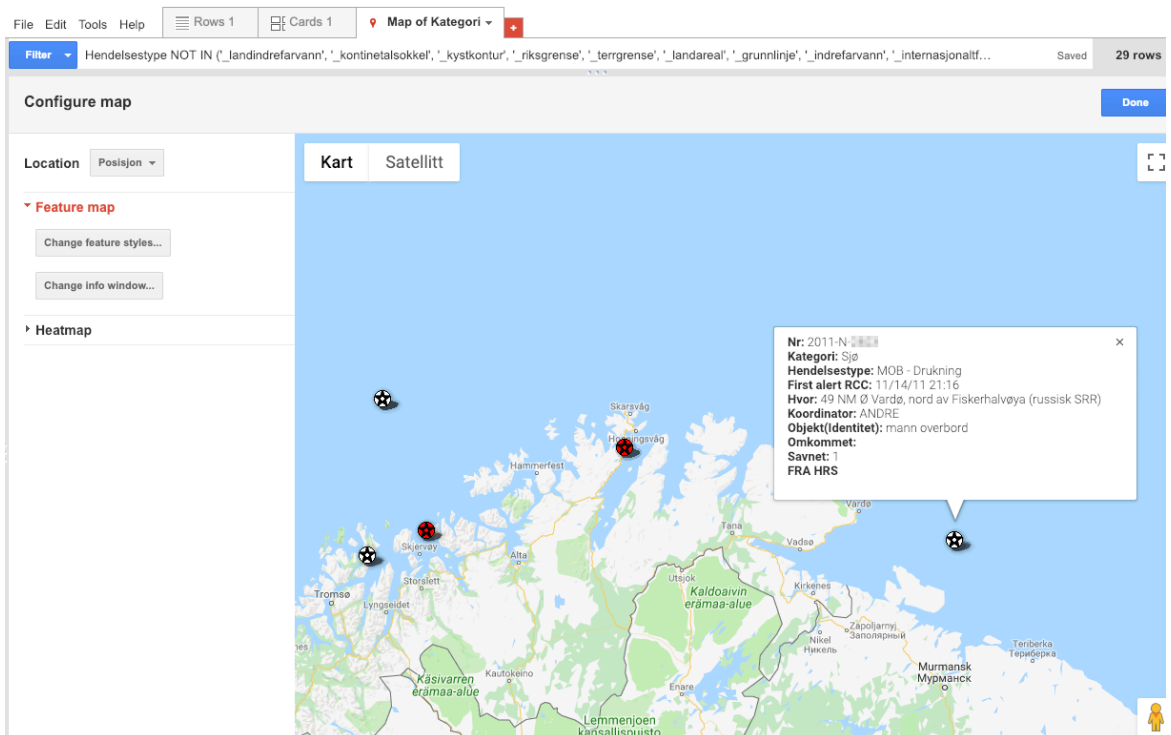
Her vises et søk etter fartøy i området rundt Båtsfjord på en angitt dato. Båtnavn er sladdet.

Fusion Tables ble også brukt videre i arbeidet når vi også plottet de enkelte ulykkene.

Sammenstilt ga de to datasettene med ulykker og posisjoner et levende bilde på hva som skjedde, når det skjedde, hvor det skjedde og hvordan hendelsene ble håndtert av skipet og eventuell assistanse som kom til.

Nr	Hendelsestype	Kategori	First alert RCC	Posisjon	Hvor	Koordinator	Objekt(Identitet)
2011-N-1104	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 21:16	59.20°N 19.20°E	49 NM Ø Vardø, nord av Fiskerhalvøya (russisk SRR)	ANDRE	mann overbord
2011-N-1105	MEDEVAC	Sjø	11/14/11 0:03	57.31°N 19.56°E	25NM W av Vardø	JRCC BODØ	Mannskapsmedlem med fallskader
2011-N-1106	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 15:15	57.47°N 19.24°E	Skarsvåg (Skarsvåg)	Salten LRS	Omkommet person funnet i fj
2011-N-1107	Assistanse fartøy	Sjø	11/14/11 12:19	57.13°N 19.36°E	Utenfor Skarsvåg	JRCC BODØ	Sjark som går i ring
2011-N-1108	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 22:09	57.21°N 19.03°E	Skarsvåg	Troms LRS	Savnet (omkommet person)
2011-S-1109	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 13:20	57.57°N 19.40°E	Vardø	JRCC STAVANGER	FRA HRS
2011-S-1110	Udefinert - SJØ	Sjø	11/14/11 16:43	57.06°N 19.46°E	Nordre Skarsvåg	JRCC STAVANGER	FRA HRS og person i overlevningsdrakt
2011-S-1111	Kantring - Slagside	Sjø	11/14/11 15:12	57.52°N 19.33°E	Hugin	JRCC STAVANGER	JARVI, LINDØ
2011-S-1112	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 14:37	57.33°N 19.02°E	Utenfor Skarsvåg	ANDRE	FRA HRS
2011-S-1113	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 14:00	57.54°N 19.20°W	Atlantishavet NV av Azorene	ANDRE	FRA HRS
2012-N-1114	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 16:52	57.05°N 19.28°E	Utenfor Vardø	Midtre Hålogaland LRS	Savnet fisker
2012-N-1115	MEDEVAC	Sjø	11/14/11 13:43	57.04°N 19.32°E	SØ av Hugin	JRCC BODØ	Hjertestans
2012-N-1116	MEDEVAC	Sjø	11/14/11 6:23	57.40°N 19.50°E	Skarsvåg	JRCC BODØ	Mann med brukket pekefinger
2012-N-1117	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 14:39	57.46°N 19.12°E	Hugin	JRCC BODØ	mann over bord
2012-N-1118	MEDEVAC	Sjø	11/14/11 0:10	57.43°N 19.21°E	Hugin	JRCC BODØ	Fallskade ombord LRS
2012-S-1119	Lekkasje	Sjø	11/14/11 23:01	57.02°N 19.52°E	Sør Av Sør (Kalfjord utenfor Vardø)	JRCC STAVANGER	SEBASTIAN LINDØ
2012-S-1120	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 12:55	57.31°N 19.41°W	Guinea - Sierra Leone	ANDRE	FRA HRS
2012-S-1121	MOB - Drukning	Sjø	11/14/11 23:57	57.57°N 19.27°E	Vest av Vardø	JRCC STAVANGER	Mann, 55 år
2013-N-1122	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 18:13	57.57°N 19.46°E	Endringen (Skarsvåg (Skarsvåg))	JRCC BODØ	Sjark (overlevningsdrakt)
2013-N-1123	Savnet fiskebåt	Sjø	11/14/11 19:30	57.59°N 19.13°E	Hugin, Skarsvåg	JRCC BODØ	Savnet sjark 38 år
2013-S-1124	MEDEVAC	Sjø	11/14/11 8:43	57.56°N 19.29°E	Skarsvåg	JRCC STAVANGER	Mannskap med (overlevningsdrakt)
2013-S-1125	Grunnstøting	Sjø	11/14/11 13:11:07	57.04°N 19.51°E	Hugin	JRCC STAVANGER	Skarsvåg (Kalfjord)

Datagrunnlaget fra Hovedredningsentralene i Sør- og Nord-Norge.



Datagrunnlaget vises med få tastetrykk på et kart.

#### 4.4.4 Bruk og nytte av datasettene

Ønsket om en oversikt over båtenes bevegelser og ulykker til havs betalte seg på mange måter. Vi kunne stadig gå tilbake til analyseverktøyet for å få svar på spørsmål.

I flere tilfeller fikk vi svar på spørsmål vi ikke hadde sett skulle komme:

- **Båtens historie:** Den enkelte båt kunne følges fra time til time gjennom flere år.
- **Trafikkmønster:** Reisetid fra og til fiskefelt, rutiner for transport inn til og ut fra havner, båters tid til havs og teine-plassering i Smutthullet ga godt innblikk i fisket.
- **Verifisering av påstander:** Aktørers påstander om fartøys posisjoner 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.
- **Kvalitetssikring av anonyme kilder:** Da vi mottok mobilfotos og videomateriale fra sjøfolk som hadde jobbet om bord på ulike skip, kunne vi sjekke om materialet virkelig var fra den båten sjømannen hevdet det var fra. Det gjorde vi ved å sammenligne geodata i bildematerialet med AIS-lokasjonen til den aktuelle båten på det aktuelle tidspunktet. Dette var særlig viktig for oss fordi vi benyttet utsagn og dokumentasjon fra anonyme kilder.
- **Motbeviste «fake news»:** Det kom påstander fra høytstående folk i Latvia om at dokumentasjonen vi hadde lagt fram var «fake» (se kapittel om latvisk propagandakrig.). Vi kunne da vise til metadataene fra bilder og videoer sammenholdt med skipenes AIS-posisjon, som bekreftet et autentisk materiale.
- **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. Eksempelvis tok det tre og en halv time fra «Memele»-sjømannen gikk over bord til Hovedredningssentralen fikk melding.
- **Villedet om redningssøk:** Kapteinen på «Kalmar» uttalte at de lette etter Dimitrij Kravtsjenko i tre dager etter at han var falt over bord. Men skipets AIS-data viste at «Kalmar» dro fra området allerede halvannet døgn etter at Dimitrij forsvant.
- **Erstatningsmannskap:** En del kontrakter viser en mønstringsdato til gitte fartøy. Med historiske data kunne vi se om mannskapsbyttet kunne være gjort til kai eller til havs. Vi fikk på denne måten blant annet sannsynliggjort at kontrakter var ekte, til tross for påstander fra rederier om at de var falske.
- **Hvem var liket i Smutthullet?** Da båten «Remøy» fikk et lik i trålen hadde vi allerede AIS- og ulykkesdata nok til å finne ut hvem det kunne være. Mer om dette under.

#### 4.4.5 Liket i Smutthullet

4. april 2018 kom meldingen fra NTB:

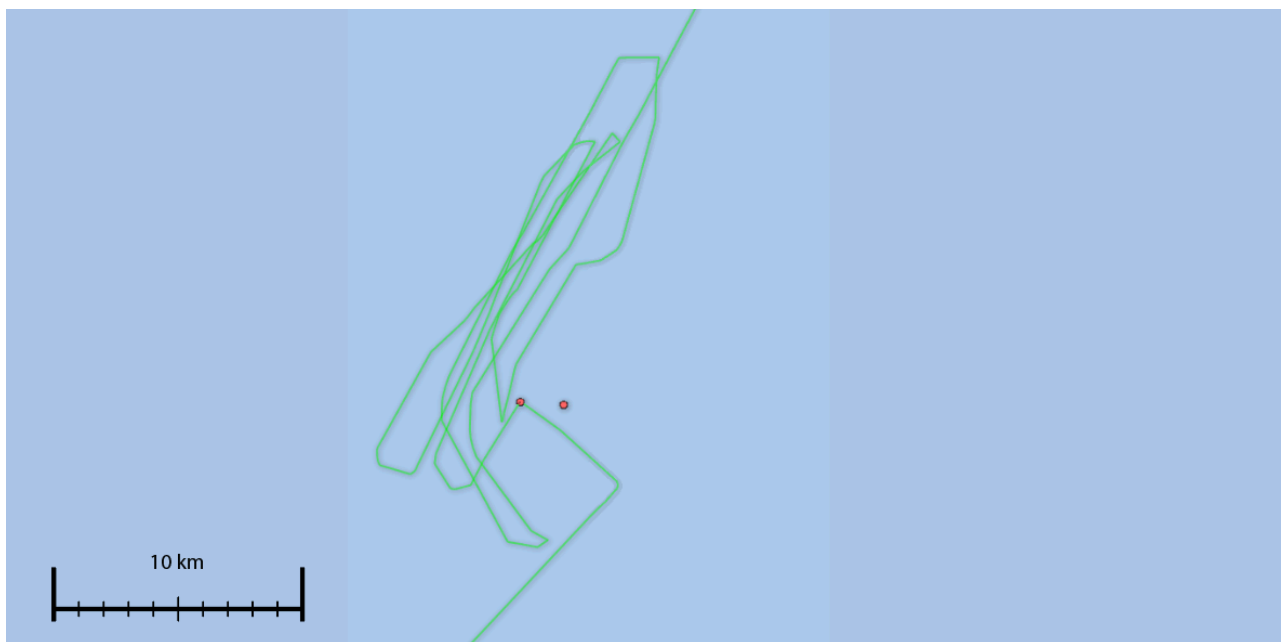
***Fartøy fikk lik i trålen:** Et norsk fartøy har fått et lik i trålen i internasjonalt farvann i Smutthullet i Barentshavet. – Liket blir fraktet til fastlandet for identifisering, melder Troms politidistrikt.*

Meldingen vakte vår interesse fordi nettopp dødsulykker i og ved Smutthullet de senere årene, var noe vi hadde brukt tid på å kartlegge og lokalisere. Likfunnet kunne være en av «våre» fiskere. Vi hadde god kontroll på ulykkene og visste om to snøkrabbefiskere som var savnet i Smutthullet.

Ved hjelp av sanntids AIS-data kunne vi fastslå, før det ble alminnelig kjent, at det var båten «Remøy» som fikk liket i trålen. Det var den ene norske båten som hadde kort tid i forveien satt kurs fra Smutthullet mot land.

Et raskt, nytt innsyn hos Analyseenheden i Vardø, i siste døgn AIS-data for båten ga oss trafikkmønsteret og sannsynlig funnsted. Dette ble sammenstilt med våre tidligere innhentede AIS-data fra de to dødsulykkene på båtene «Karalius» fra Litauen og «Memele» fra Latvia i henholdsvis 2014 og 2016.

Avstanden fra likfunnet 4. april 2018 til «Memele»s posisjon ved ulykken i 2016 til viste seg å være bare 1,7 km. «Karalius» ulykke var mer enn 40 km unna. Dette sannsynliggjorde at det kunne være den russiske, da 30 år gamle sjømannen som forsvant i havet litt etter klokken 15 den 21. april 2016 som «Remøy» hadde funnet.



*Lik i Smutthullet i eget analyseverktøy: venstre punkt er funnsted av ukjent lik, høyre punkt angir hvor Kirill Filippov falt over bord fra «Memele». Avstand mellom punktene: ca 1,7 km. De grønne linjene er båtens trafikkmønster som bekrefter aktivt fiske inntil den avbryter arbeidet og steamer sørover mot land*

Det siste kameratene på «Memele» så av ham var det orange oljehyret da han forsvant ned i havet 10-20 meter fra båten, viklet inn i teinetauet. Ifølge den latviske sjøforklaringen – som vi hadde innhentet og omtalt tidligere – var det stille vær da ulykken skjedde. Sjøforklaringen fastslår også at utmattelse etter mange og lange vakter kan ha medvirket til ulykken.

Rettsmedisinere vi kontaktet kunne fortelle at ved lave temperaturer og med solid oljehyre kunne et lik bevares nokså intakt i havet over så lang tid som tre år. Våre antagelser om hvem liket kunne være ble tidlig meddelt politiet. Under obduksjonen, som vi fikk delta på, ble fingeravtrykk tatt fra en hånd bevart av hansken til fiskeren. Vi fikk også mulighet til å ta bilder av klærne sjømannen hadde på seg. På oljehyra var det skrevet et navn – «Kirill» med kyrilliske bokstaver.

Vi reiste til Odessa i Ukraina og klarte ved hjelp av mannskapslister å spore opp personer som hadde jobbet på «Memele» da sjømannen forsvant. De kunne bekrefte at klærne vi hadde tatt bilde av tilhørte den savnede sjømannen. Og at krabbefiskeren het «Kirill». De kjente også igjen en rekke andre klesplagg, som hanskene og knivbelte.

Vi intervjuet også sjømannen som hadde tatt over jobben til Kirill, som selv hadde mistet hånda da han jobbet om bord «Memele». Heller ikke han fikk noen erstatning etter ulykken.

Senere bekreftet politiet Dagbladets antakelse: Det var Kirill Filippov fra «Memele» som hadde blitt funnet i Smutthullet. De bekreftet også at Dagbladets informasjon var avgjørende for å politiet slik at de kunne identifisere liket.

- Dagbladet var med på å sette oss på sporet med teorien om at det var sjømannen fra «Memele», sa Ståle Luther, seksjonsleder for etterforskning i Troms politidistrikt.

#### **4.4.6 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 skeddersydd 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 fryselagre 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-, kontroll- navnehistorikk, 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. 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.

### **4.5 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 som hadde sine representanter nær dem. Brorparten av mannskapene var russiske og ukrainske.

#### **4.5.1 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».

#### **4.5.2 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»

### 4.5.3 Kontakt med fagforeninger – og sjøfolk

Gunnar besøkte Odessa i alt fire ganger fra august til desember 2018. Etter våre mannskapssøk kunne hadde vi en liste 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 (den internasjonale transportarbeiderføderasjonen) kontaktet 40 sjøfolk, dels fra våre og dels fra egne lister. Rundt 20 svarte og rundt 15 av dem igjen sa seg villig til å møte Gunnar. Noen bucket ut i siste liten, uten å gi beskjed. Men 10 sjøfolk møtte Gunnar, som kunne kommunisere med dem på russisk. Fagbevegelsen var avgjørende for at mannskaper til slutt turte å møte oss.

Flere 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 fryktkultur 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.

De nasjonale sjømannsforbundene både i Norge, Litauen, Latvia, Ukraina og Russland har vært viktige kilder og hjelpere for oss. Så også Den Internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF), med sine inspektører i de samme landene. Norsk Sjømannsforbund hadde vært involvert i en del konflikter som var oppstått omkring snøkrabbebåtene i Norge, og bisto oss med den informasjonen de hadde.

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 snøkrabbebåtene 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 krabbebåtene, 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 snøkrabbebåtene.

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

### 4.6 Jakten på bakkemennene

For å finne ut hvem som eier selskapene har vi benyttet selskapsregistre og informasjon fra skipsoversikter. 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.

#### **4.7 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.

De svarte:

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

##### **4.7.1 Norske hjelpere**

En av våre avsløringer var knyttet til Båtsfjord-firmaet Lanes Supply, som var drevet av lokale aktører og var agent for nesten alle snøkrabbeskipene. For dette selskapet var den utenlandske snøkrabbeflåten en gullgruve. Også kommunalt eide Båtsfjord sentralfryselager har tjent gode penger på snøkrabbevirksomheten viste vår gjennomgang av årsmeldinger og regnskap.

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 befatning med arbeidskontraktene. Begge hevdet seg «lurt». Det indonesiske rekrutteringsbyrået PT Top Ocean i Jakarta hevdet på sin side kontraktene var ekte og at de har fått dem av en agent i Sør-Korea.

## **5. Spesielle erfaringer**

### **5.1 Fryktkultur – 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.

### **5.2 Sikkerhet**

Da vi jobbet i Odessa i Ukraina så var det en bølge vold og trusler mot journalister. I mai ble den canadiske journalisten Michael Colborne banket opp i Kiev da han dekket en pride-marsj i Ukrainias hovedstad.

Det har vært flere tilfeller i Odessa hvor journalister har blitt grisebanket og knivstukket, slik at de har blitt sengeliggende i over lengre tid. Også syreangrep har blitt brukt mot journalister.

Også arbeid mot aktører, som kan være organiserte kriminelle, i Litauen, Latvia og Russland gjorde at vi gjorde spesielle vurderinger og satte i verk noen særlige tiltak:

- Ingen reiste alene. Minst en fotograf og en journalist.
- Aldri bruke skjulte metoder overfor personer som kan være organiserte kriminelle, møte personer på offentlige steder, innhente lokal kunnskap.
- Trusler mot kilder: vi kan gi råd om anmeldelse og bistå hvis folk blir truet, men bare i noen grad. Det er like viktig å være klar på hva vi ikke kan bistå med. Vi kan IKKE garantere noens sikkerhet. Vi må være ærlige om dette overfor våre kilder, og vi må hegne strengt om kilder som vil være anonyme.
- Vi tok forholdsregler mhp datasikkerhet for vårt eget materiale, hvordan kan vi ikke gå i detalj på.

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

Vi benyttet – med stort utbytte - 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.

Da litauiske Audra Girijote, som behersker russisk på høyt nivå, jobbet hos i Oslo en ukes tid like før vi publiserte, 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.

### 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 nettstedet 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 Batljura-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.

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 (noe altså AIS-data motbeviser).

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 aldri 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. Utover i 2019 har Sjøfartsdirektoratet ført et mer aktivt tilsyn med lønns- og arbeidsforhold.

Røe Isaksen inviterte Sjøfartsdirektoratet til et møte i januar for å drøfte forholdene som var avdekket i reportasjeserien, og diskutere hva de kan lære av saken. Det er i 2019 også avholdt et bilateralt møte mellom Norge og EU-kommisjonen der denne saken var tema. Norge skal ha orientert EUs transportdepartementet, DG Move, om sakene fra Dagbladet og diskutert hvordan EU følger opp at medlemslandene overholder sine forpliktelser og kontrollerer av at lovverket følges.

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen lovet i januar også å be EU-kommisjonen om å klarlegge hva EU gjør for å sikre at flaggstatene reagerer når landets rederier bryter internasjonal lov og konvensjon – som i dette tilfellet.