

# Kommunens karibiske lasteskip

Fra badeparadis til skatteparadis i Indre Oslofjord

Maria T. Pettrém

Publisert: Juni 2021



# Aftenposten

Metoderapport

Skup 2021

## Innhold

|  |    |
|--|----|
| Innledning                                 | 1  |
| Slik kom arbeidet i gang                   | 2  |
| Organisering av arbeidet                   | 3  |
| Arbeidet med saken                         | 3  |
| Problemstillingen tar form                 | 4  |
| Jakten på dokumentasjon                    | 5  |
| Jakten på arbeidskontraktene               | 7  |
| Avviste innsynskrav                        | 7  |
| Kontrakten mellom Veidekke og Oslo kommune | 8  |
| Inspeksjon på MS Vestbris                  | 9  |
| Innrømmelsen fra Oslo kommune              | 11 |
| Innsyn i KPMG-rapporten                    | 13 |
| Jobben i Regjeringskvartalet               | 13 |
| Konsekvenser                               | 14 |

## Innsendere

Maria T. Pettrem - 92658878 - mara.t.pettrem@aftenposten.no

Fredrik Hager-Thoresen - 95199877 - fredrik.hager-thoresen@aftenposten.no

## Takk til:

Hanne Mellingsæter, Hanne Waaler Lier, Vegard Venli, Gunnar Thorenfeldt, Hans O. Torgersen og Henning Carr Ekroll.

## Publisert:

Fra juni 2021. Arbeidet fortsetter inn i 2022.

## Kontaktperson:

Maria T. Pettrém - 92658878 - maria.t.pettrem@aftenposten.no

## Redaksjon:

Aftenposten  
Postboks 1178 Sentrum  
0107 Oslo

## Saker:

1. **Det siste året har dette skipet jobbet på Langøyene for Oslo kommune. Deler av mannskapet skal tjene ned mot 90 kroner i timen (23. juni 2021):**  
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/Ga4346/sjoemannsforbundet-et-klassisk-eksempel-paa-sosial-dumping>
2. **Oslo kommune innrømmer at arbeiderne på eget Langøyene-skip ikke lønnes godt nok (25. juni 2021)**  
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/EpdJxo/oslo-kommune-innrømmer-at-arbeiderne-paa-eget-langoyene-skip-ikke-loenne>
3. **De fraktet sand til Oslos nye badeperle. Enkelte jobbet 122 dager uten fri, ifølge rapport (8. september 2021)**  
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/Jx6JM7/de-fraktet-sand-til-oslos-nye-badeperle-enkelte-jobbet-122-dager-uten>

4. **De fraktet stein fra det nye Regjeringskvartalet. Enkelte skal ha tjent cirka 90 kroner i timen (20. november 2021).**  
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/1VQoQL/de-fraktet-stein-fra-det-nye-regjerin-gskvartalet-enkelte-skal-ha-tjen>
5. **Oslo kommune har konkludert: De som fraktet sand til byens badeperle, har fått 570.000 for lite i lønn (11. desember 2021).**  
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/qWeb0L/oslo-kommune-har-konkludert-de-som-fraktet-sand-til-byens-badeperle>

## Innledning

Langøyene i Oslofjorden har vært en populær destinasjon for bading og teltturer i over 60 år. Men under overflaten skjuler det seg noe langt mindre idyllisk. I 40 år fungerte øya som Oslos søppeldyng. Enorme mengder med søppel ble sendt med lekter og dumpet i det som til å begynne med var et sund mellom de to øyer: Nordre og Søndre Langøy.

En dramatisk dag i 2013 begynte gamle synder å komme til overflaten på øya, som eies av Oslo kommune. En miljøteknisk analyse avdekket høye nivåer av forurensning og miljøgifter i bakken. Hundrevis av sommerteltene og badegjester ble evakuert og fergetrafikken innstilt i påvente av nye prøver. Det skulle vise seg at situasjonen ikke var like alvorlig som først antatt, og badegjestene var snart tilbake på øya. Men på sikt måtte noe gjøres.

I april 2020 gikk startskuddet. Siden da har Oslo kommune, under ledelse av Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY), jobbet med å sikre det gamle avfallsdeponiet på øya. En sentral del av dette arbeidet har bestått i å dekket de forurensede massene med et tykt lag av rene jord- og sandmasser, både på land og i sjøen. Disse massene er blitt fraktet til Langøyene med skip.

Gjennom omfattende research, en lang rekke innsynsbegjæringer, innsamling og analyser av trafikkdata fra Marine Traffic og research-samtaler, kunne Aftenposten avsløre at mannskapet på skipet som har fraktet ren jord og sand til badeperlen for kommunen, har jobbet under arbeidsforhold som strider direkte mot kommunens egne krav og regler:

- **Lave lønninger:** Mannskapet lønnes etter en internasjonal tariffavtale. Matrosene skal ha tjent ca. 90 kroner i timen og 26.000 kroner i måneden før skatt. Sammenlignbare tariffen for norske skip tilsier at en matros skal tjene ca. 44.000 kroner i måneden før skatt.
- **Lite fri:** De ansatte jobbet lange perioder uten fridager. To ansatte på skipet jobbet hver dag uten én hel fridag i fjor høst - 122 arbeidsdager på rad. Arbeidsuken var normalt på 60 timer, i enkelte periode 70 timer eller mer.
- **Korte og midlertidige kontrakter:** Alle de fem arbeiderne hadde kontrakter på seks måneder.

Alt dette til tross for at Oslo kommune stiller strenge krav om norske lønn- og arbeidsvilkår og begrenset bruk av midlertidige kontrakter i sine prosjekter. Dette er nedfelt i Osломodellen, som det rødgrønne byrådet vedtok i 2017.

Sosial dumping har vært et stort samfunnsproblem i mange år, og man kan argumentere for at offentlig sektor har et spesielt ansvar for å gå foran med et godt eksempel og sørge for ryddige arbeids- og lønnsforhold når de kjøper inn tjenester fra private aktører.

Sjømannsforbundets dom over våre funn var knusende. De kalte det et «et klassisk eksempel på sosial dumping».

I denne rapporten vil jeg gjøre rede for metodene som er brukt for å avdekke hvilket skip Oslo kommune brukte i Langøyene-prosjektet og hva slags forhold mannskapet arbeidet under. Det var en lang og til dels kreativ prosess preget av mye motstand da hverken byggherre eller entreprenør i prosjektet ønsket å dele informasjon om arbeidsavtaler og lønnsnivå på skipet med oss. Tradisjonelt innsynsarbeid ga oss med andre ord ikke de svarene vi var på jakt etter, og vi måtte derfor kartlegge arbeidsforhold og arbeidsmengde ved hjelp av nye metoder. Det skulle også vise seg at det pågikk en intern prosess i kommunen som var strengt hemmelig, men som vi kunne avsløre til tross for at samtlige dokumenter fremdeles var unntatt offentlighet.

Selv om saken har et lokalt utgangspunkt, berører den en problemstilling knyttet til regulering av lønn for utenlandske skip som refererer vel så mye til nasjonale og internasjonale forhold. Det jobbes for tiden med et nasjonalt lovutkast som vil sikre norske vilkår i norsk farvann.

En sentral konsekvens i kjølvann av våre avsløringer er at Oslo kommune har konkludert med at mannskapet på Langøyene-skipet fikk for lite betalt. Fire arbeidere vil samlet sett få etterbetalt ca. 570.000 kroner i lønn.

## **Slik kom arbeidet i gang**

I mars 2021 skrev jeg en sak om Oslo kommunes opprydding på Langøyene. Saken beskrev hva arbeidet gikk ut på, hva det kostet og når det skulle stå ferdig. Dagen etter saken ble publisert, tikket det inn et tips på e-post.

Tipseren ba oss kikke nærmere på hva slags fartøy Oslo kommune bruker for å frakte masser i Langøyene-prosjektet. Den observante tipseren hadde det siste året nesten daglig observert et frakteskip med karibisk flagg operere nesten uavbrutt i indre Oslofjord med Langøyene som endestopp.

Tipser nevnte også navnet på et konkret skip som jeg i denne rapporten velger å kalle Skip X, da dette underveis i prosessen viste seg å være feil skip. Skip X var ifølge tipseren registrert i Karibia. Med [NRKs](#) saker om lønnsforholdene på Hurtigruten friskt i minne, mistenkte tipser at det var verdt å undersøke arbeidsforholdene på dette lasteskipet.

Jeg hadde på dette tidspunktet ingen erfaring med å undersøke påstander om sosial dumping, lønnsreguleringer til sjøs, utflagging av skip eller tariffbestemmelser for norske og utenlandske skip. Men som Oslo-journalist kjente jeg derimot godt til Oslo kommunes kontraktskrav, anskaffelsesforskrift og ikke minst Oslomodellen, som har som mål «å sette Oslo kommune i front i kampen for et seriøst og anstendig arbeidsliv».

Kunne det virkelig stemme at Oslo kommune hadde hyret et skip med utenlandske lønn- og arbeidsvilkår i et av sine egne prosjekter? Jobbet for tiden underbetalte utenlandske sjøfolk med å frakte sand til en av byens mest populære og idylliske badeperler?

### **Dette var spørsmålene jeg ønsket å komme til bunns i:**

- Hvilket skip har jobbet på Langøyene?
- Hva slags arbeidsforhold jobber mannskapet under?
- Hva slags tariffavtale følger skipet?
- Hvem eier skipet, og hvilken flaggstat tilhører det?
- Hvem har hyret skipet?
- Hva slags avtaler har Oslo kommune med skipet?
- Dersom hypotesen om at et slikt utenlandsregistrert skip med utenlandske lønnsforhold er hyret i Langøyene-prosjektet stemmer, er kommunen kjent med forholdene?

Dermed startet jakten på et frakteskip med karibisk flagg i indre Oslofjord. Denne jakten skulle vise seg å være mer utfordrende enn ventet.

## **Organisering av arbeidet**

Jeg begynte med bakgrunnssamtaler, research og innsynsbejæringer i mars og april 2021 og drev disse månedene kartlegginger innimellom mens jeg hovedsakelig jobbet med andre saker og prosjekter.

I april koblet også kollega og webutvikler Fredrik Hagen-Thoresen seg på saken og begynte å gjøre research på skipstrafikk ved hjelp av ulike databaser: Marine Traffic, Kystdatahuset, Maritim Optima og myShipTracking. Han landet til slutt på å bruke Kystdatahuset i størst grad, en tjeneste fra Kystverket

I juni, da alle svar lå på bordet, ble arbeidet trappet opp og det ble jobbet intenst med saken i en ukes tid, før vi publiserte første sak 23. juni. Siden har det kommet flere oppfølgingssaker gjennom høsten, senest i desember 2021. Saken er ikke endelig konkludert, og det er derfor grunn til å tro at det kan komme flere saker i 2022.

Både Gunnar Thorenfeldt, som tidligere har jobbet mye med lignende problemstillinger i Dagbladet med sakene om Krabbefiskets ofre, og Vegard Venli, som er ekspert på innsynsarbeid og offentlighetsloven, har bidratt med gode innspill og tips til kilder underveis i prosessen.

## **Arbeidet med saken**

I arbeidet med denne saken har vi benyttet en rekke ulike metoder. Et hovedløp har gått ut på å kartlegge skipstrafikk flere måneder tilbake i tid for å kunne identifisere hvilket skip som var involvert og hvor hyppig skipet har vært på Langøyene det siste året.

Metodene våre har gjort det mulig å indikere når skipet har vært i arbeid på Langøyene fordelt på ulike hverdager og helg, antall timer pr. dag, som igjen har gitt oss innsikt i skipets arbeidsbelastning. Såvidt vi har brakt på det rene, er dette første gang denne metoden

brukes for å avdekke arbeidsforhold og arbeidsmengde hos aktører som jobber for offentlige virksomheter i Norge.

Et annet hovedløp har handlet om å få tak i informasjon om arbeidsforholdene på skipet, altså lønnsnivå, kontrakter og arbeidstid, for å kunne dokumentere eventuelle kritikkverdige forhold. Innsynsbegjæringer og researchsamtaler har stått sentralt i dette arbeidet.

Jeg vil i dette kapittelet redegjøre for de ulike metodene som er brukt i denne saken.

## **Problemstillingen tar form**

I det innledende tipset fikk vi altså navngitt et skip: Skip X. Vi fikk også et IMO-nummer. Alle skip har slike egne numre, og ved hjelp av disse kan man blant annet spore navne- og eierhistorikk. Det første jeg ville finne ut var derfor: Hva slags skip er Skip X? Hvem eier skipet? Hvilken flaggstat har skipet?

Utstyrt med skipsnavn og IMO-nummer fant jeg umiddelbart en del informasjon ved hjelp av enkle Google-søk. Treff på skipet i skipsoversikten Marine Traffic kunne blant annet bekrefte at skipet befant seg i Oslofjorden. Det kunne også fortelle oss at skipet har norske eiere, men at det er registrert på den karibiske øystaten Saint Kitts og Nevis.

Saint Kitts og Nevis er en av flere stater som tilbyr såkalte bekvemmelighetsflagg. Det betyr i praksis at de norske eierne har flagget ut skipet til et skatteparadis – en kjent og omdiskutert praksis som ofte har som formål å kunne holde et lavt lønnsnivå og betale lave skatter og avgifter. Ved å flagge ut norske skip på denne måten, kan norske eiere lønne mannskapene sine etter internasjonale tariffavtaler fremfor de som gjelder for norskregistrerte skip.

Praksisen er omdiskutert, men vanlig og ikke ulovlig. I høst gikk regjeringen, ved fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran (Ap) ut mot praksisen og lovet å jobbe for å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann. Dette arbeidet pågår nå.

Både Oslomodellen, anskaffelsesforskriften og Påseplikten forplikter Oslo kommune, som en stor offentlig innkjøper, å sørge for at leverandører og underleverandører ikke lønner sine ansatte dårligere enn landsomfattende tariffavtaler eller gjeldende allmenngjøringsforskrifter på området. Påseplikten forplikter kommunen som oppdragsgiver å nettopp sørge for dette i alle ledd i kjeden av underleverandører for å unngå sosial dumping.

Tidlig i prosessen tok jeg også en telefon til Sjømannsforbundet, som etter et raskt søk fant Skip X i sin database. Angelica Gjestrum, inspektør og koordinator for den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF), var til stor hjelp. Hun ga svært nyttig bakgrunnsinformasjon om både skipet og om bekvemmelighetsflagg som praksis.

Sjømannsforbundet har en rekke ganger uttalt seg sterkt kritisk til bruken av bekvemmelighetsflagg og gjennomfører jevnlig uanmeldte inspeksjoner i samarbeid med ITF på skip i norsk farvann for å undersøke lønn- og arbeidsvilkår. Skip X var blant skipene de



hadde inspisert de siste par årene. Gjestrum kunne derfor fortelle meg at sist de gjennomførte en inspeksjon på Skip X for et par år siden, jobbet det fire filippinske arbeidere på skipet som tjente ca. 12.000 kroner i måneden.

### **Basert på informasjonen vi nå hadde satt vi igjen følgende hypoteser:**

- Et norskeid skip, flagget ut til et skatteparadis, er hyret for å frakte sand til Oslos badeperle Langøyene
- Skipets overordnede oppdragsgiver er Oslo kommune
- Mannskapet er trolig utenlandsk og kan tjene ned mot 12.000 i måneden.
- Det samsvarer ikke med «norske lønns- og arbeidsvilkår» som Oslo kommune er forpliktet til å sørge for i egne anskaffelser.
- Stemmer hypotesen står vi trolig overfor et brudd på kontrakten kommunen har med prosjektets hovedentreprenør, på byrådets egen politikk og Oslomodellen, på anskaffelsesforskriften og på påseplikten.

### **Jakten på dokumentasjon**

Det aller første vi måtte dokumentere var hvorvidt tipser hadde rett. Kunne vi koble lasteskipet Skip X til Langøyene?

Det er Eiendom- og byfornyelsesetaten (EBY) i Oslo kommune som er byggherre for oppryddingen på Langøyene. Jeg ba derfor om innsyn i alle dokumenter som omhandler oppdrag Skip X hadde gjort for byggherre EBY, også der skipet var blitt benyttet som underleverandør. Samtidig ba jeg om innsyn i alle arbeidskontrakter og lønns slipper knyttet til skipet.

Parallelt jobbet Fredrik med å undersøke Skip Xs trafikk til sjøs de siste månedene for å se om vi kunne spore opp aktivitet på Langøyene ved hjelp av trafikkdata. Det viste seg å være mange innganger til å kartlegge skipets trafikk.

De fleste tilbydere av sjøtrafikkdata kan levere posisjonslogg og historikk for skip. Men de internasjonale tjenestene er kostbare abonnementsordninger. Vi fant ut at Kystdatabasen fra Kystverket har en portal for nedlasting av større datasett, hvor det er mulig å laste ned sjøtrafikkdata innenfor Norges maritime grenser noen år tilbake i tid. Ved hjelp av denne tjenesten kunne vi spore fartøyets aktivitet og havneanløp.

Vi hentet derfor ut en logg over skipets rute fra oppstarten av Langøyene-prosjektet i april 2020 og frem til dags dato. I denne prosessen fikk Fredrik generert en rapport som viste oss nøyaktig aktivitet rundt øya måned for måned. Disse rapportene ville gi oss svarene vi trengte.

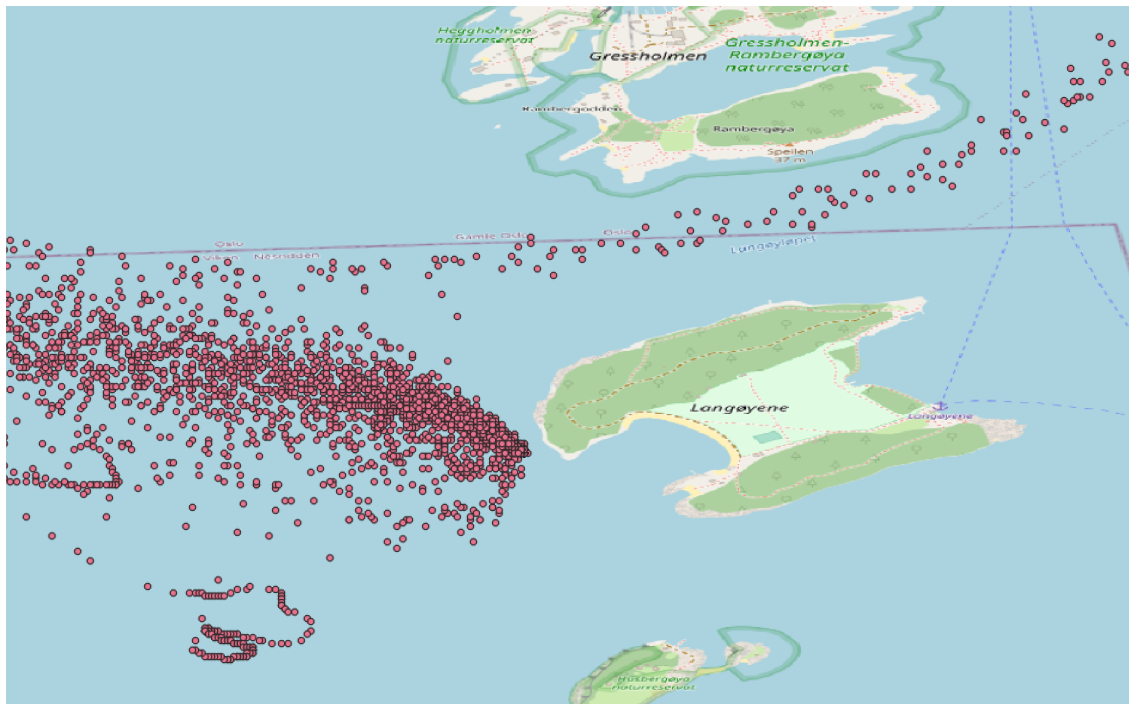
Og ganske riktig: Skip X hadde operert mye i indre Oslofjord i denne perioden, også forbi Langøyene. Men så vidt vi kunne se, hadde skipet ingen anløp direkte til Langøyene i perioden arbeidet hadde pågått. Det hadde derimot mange turer forbi Langøyene og inn til Sjursøya på fastlandet.

Dermed begynte vi å lure på om tipser kunne ha sett feil. Kunne tipser ha trodd at skipet la til ved Langøyene, da det egentlig bare passerte og la til kai ved land bak Langøyene? Var vi på helt feil spor? Var saken død?

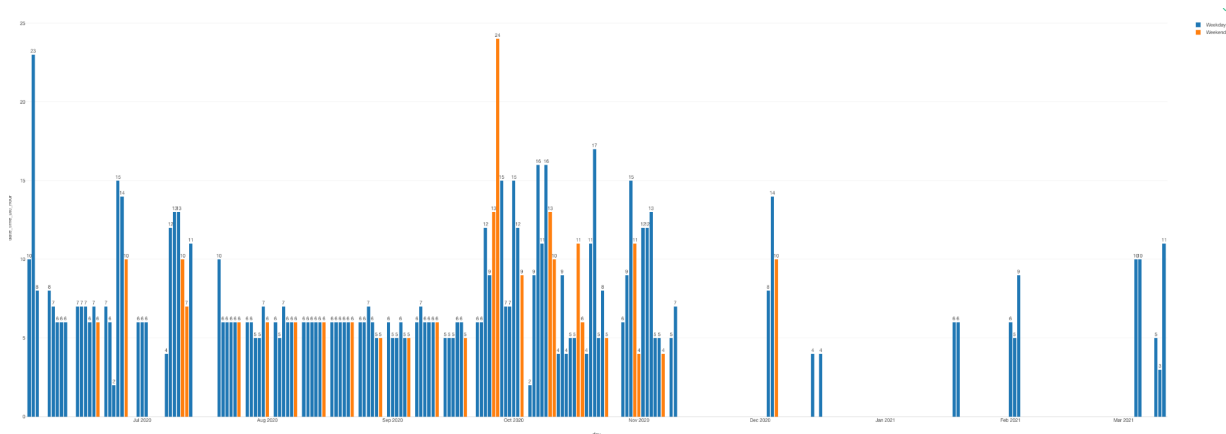
Men vi slapp ikke helt taket. Skipsdataene Fredrik hadde hentet ut ledet oss nemlig inn på et nytt og interessant spor. Et utsnitt av *all skipstrafikk* i farvannet rundt Langøyene viste oss at et annet skip hadde vært mye i området det siste året. Skipet het MS Vestbris og var i likhet med Skip X et blått lasteskip med posisjon i indre Oslofjord.

Ved hjelp av tidskoder og GPS-koordinater i skipsloggen kunne vi gjenskape de eksakte rutene. Vi lagde en enkel kartløsning hvor vi animerte Vestbris' rute over tid, så vi kunne emulere skipets bevegelser i indre Oslofjord og se dens nøyaktige posisjon.

Kartet nedenfor viste oss at Vestbris hadde vært mye i aktivitet ved en brygge på Langøyenes vestre halvdel det siste året.



I tillegg gjorde vi analyser av posisjonsdata rundt Langøyene, for å få se hvor lenge, og hvilke ukedager det hadde oppholdt seg der. De oransje stolpene viste aktivitet i helgene (se grafikk på neste side)..



Dataene kunne fortelle oss at skipet hadde operert ved Langøyene nesten kontinuerlig siden juni 2020 og at det fremdeles stadig var innom øya. Og dermed gikk det opp for oss:

**Vi hadde rett og slett vært på sporet av feil skip. Ville det svekke hypotesene? Var det fortsatt grunn til å tro at det forelå noe kritikkverdig ved arbeidsforholdene ved skipet, og dets eventuelle tilknytning til Oslo kommune?**

Et raskt søk på Marine Traffic kunne bekrefte at det ikke var noen grunn til å legge saken død. Også dette skipet var norskeid, men flagget ut til en karibisk øystat, denne gangen St. Vincent.

Jeg tok også en rask telefon til Gjestrum i Sjømannsforbundet for å høre hva hun tenkte. Hun kunne bekrefte at vi med stor sannsynlighet sto overfor samme problemstilling med MS Vestbris og at det var grunn til å tro at lønns- og arbeidsvilkårene ved skipet ville være omtrent de samme som på Skip X. Hun sendte meg også de generelle internasjonale tariffene som gjelder for utenlandskregistrerte skip i norsk farvann, som hun mente det var sannsynlig at skipet fulgte.

Dermed begynte jeg en ny innsynsrunde, der jeg ba om innsyn i alle dokumenter og all informasjon som omhandler oppdrag skipet MS Vestbris har gjort for EBY. Jeg ba også om å få tilsendt alle arbeidskontrakter og lønns slipper knyttet til skipet.

Samtidig ba jeg også om innsyn i kontrakten mellom EBY og prosjektets hovedentreprenør Veidekke for å undersøke nøyaktig hvilke krav som var blitt stilt til arbeidsforholdene hos prosjektets underleverandører.

## Jakten på arbeidskontraktene

### Avviste innsynskrav

Nå visste vi altså hvilket skip det var snakk om. Neste steg var derfor å finne ut hva slags arbeidsforhold det var på skipet. Hva slags forhold jobber de under? Hva tjener de? Hva slags kontrakter har de? Og hva slags avtale har skipet med Oslo kommune?

I begynnelsen av mai fikk jeg det inn et svar på innsynsbegjæringene mine fra EBY. De kunne bekrefte at MS Vestbris var tilknyttet Langøyene-prosjektet som en underleverandør, engasjert av Langøyene-prosjektets hovedentreprenør Veidekke Entreprenør AS.

Videre presiserte etaten at de ikke var kontraktspart til skipet og at de følgelig heller ikke var i besittelse av noen dokumenter, arbeidskontrakter og lønns slipper knyttet til skipets oppdrag på Langøyene. Etaten visste heller ingenting om i hvilket omfang skipet var engasjert i prosjektet, skrev de.

«Det gis på denne bakgrunn hverken helt eller delvis avslag, da det ikke foreligger dokumentasjon å utgi innsyn i», avsluttet etaten.

Heller ikke kontrakten mellom Veidekke og EBY fikk vi innsyn i. Innsynskravet ble avslått med henvisning til hjemmel i Offentleglova § 13.1, som handler om taushetsplikt.

Jeg rådførte meg derfor med kollega Vegard Venli og formulerte umiddelbart en klage der jeg presiserte at Offentleglova § 13 i seg selv ikke er en egen taushetspliktbestemmelse. Den slår kun fast at «opplysninger som er underlagde teieplikt i lov eller i medhald av lov, er unnatekne frå innsyn.». Jeg minnet derfor etaten om at taushetsplikten må følge av en annen hjemmel.

### **Kontrakten mellom Veidekke og Oslo kommune**

Klagen vår ble sendt 12. mai. Den 20. mai fikk jeg det inn et midlertidig svar fra etaten om at de trengte mer tid på å svare ut henvendelsen, men at de jobbet med å svare ut vår klage så raskt som mulig. 8. juni var klagen ferdig behandlet.

«Etaten har gjort en ny vurdering av saken og etaten har konkludert med at det kan gis delvis innsyn i dokumentet.», lød konklusjonen.

Deler av informasjonen ble fremdeles ansett som forretningshemmeligheter og var derfor sladdet med henvisning til Forvaltingsloven § 13 og Offl. § 13. Klagen min hadde altså delvis nådd frem og vedlagt lå en sladdet utgave av kontrakten mellom Veidekke og Oslo kommune. I kontraktens kapittel om lønn og arbeidsvilkår, ble det stilt følgende krav:

«Totalentreprenør og underentreprenør plikter å ha lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av til enhver tid gjeldende arbeidsmiljølovgivning, allmenngjøringsforskrifter eller landsdekkende tariffavtale for den aktuelle bransje».

Denne formuleringen skulle senere vise seg å bli en helt sentral del av sakskomplekset.

Videre i kontrakten ble det presisert at dersom arbeidet ikke dekkes av allmenngjøringsforskrifter eller landsdekkende tariffavtaler, skal det brukes lokale tariffavtaler innenfor samme arbeidsområde. Lønns- og arbeidsvilkårene skal ikke være dårligere enn disse.

Hvis mannskapet på MS Vestbris ikke ble lønnet etter norske lønns- og arbeidsvilkår, ville det altså kunne være et brudd på kontrakten mellom Oslo kommune og totalentreprenør Veidekke.

### **Inspeksjon på MS Vestbris**

Siden EBY hadde avvist at de satt på informasjon om arbeidsvilkår måtte jeg forsøke å finne informasjonen på annet vis. Jeg gikk derfor bredt ut.

Jeg gjorde blant annet research på skipets eierskapsstruktur slik at jeg kunne gjøre et forsøk på å ta direkte kontakt med rederiet og forhøre meg om mannskapets lønnsbetingelser. Denne eierskapsstrukturen skulle vise seg å være et lappeteppes av selskaper.

Et selskap sto oppført som rederi. Et annet sto oppført som «commercial management» og et tredje, Lighthouse Ship Management, sto oppført som skipets manager. Jeg gjorde derfor research på de tre selskapene, og fant en nyhetsartikkel der rederiets økonomi var tema. I saken sto det at Lighthouse Ship Management står for den tekniske og maritime driften, inkludert bemanning.

Jeg sendte derfor en e-post direkte til Lighthouse Ship Management, der jeg skrev at jeg jobbet med en sak om oppgraderingen av Langøyene og om det var mulig å få tilsendt informasjon eller kopier av arbeidskontrakter og lønnsbetingelser på skipet. Det avslo de og viste til strenge regelverk knyttet til lagring og deling av personopplysninger.

Jeg sendte også en innsynsbegjæring til Veidekke, som hadde hyret skipet, der jeg etter tips fra kollega Vegard Venli viste til Miljøinformasjonsloven. Miljøinformasjonsloven er en lite brukt, men nyttig innsynsmetode som kan brukes i saker som omhandler miljøinformasjon. Veidekke er som privat aktør ikke underlagt offentlighetsloven. Miljøinformasjonsloven åpner likevel for at man kan be om opplysninger fra en privat virksomhet dersom det har betydning for miljøet.

Oppryddingen på Langøyene handlet i stor grad om å frakte forurenset og giftig masse vekk fra badeøya. Skipet vi ønsket informasjon om, var direkte involvert i håndteringen av disse massene. Derfor sendte jeg en innsynsbegjæring til Veidekke der jeg viste til denne loven og ba om dokumentasjon tilknyttet oppdrag utført på Langøyene for Oslo kommune. Jeg ba spesifikt om relevante dokumenter og arbeidskontrakter knyttet til frakt av masser til øya. Veidekke avslo innsynskravet ved å vise til at de ikke kunne se at miljøinformasjonsloven hjemler grunnlag for utlevering av ansattes arbeidsavtaler og viste til byggherre EBY.

Jeg diskuterte med min reportasjeleder om hvorvidt jeg skulle forsøke å få snakket direkte med mannskapet, men konkluderte med å avvente et slikt forsøk. Vurderingene som lå til grunn var sammensatt. Vi resonerte oss frem til at det kunne virke overrumplende på arbeiderne, som trolig føler lojalitet overfor sin arbeidsgiver. Skipet opererer også mellom havner som var fysisk utilgjengelige for offentligheten etter ISPS-regelverket, som handler om sikring av havneanlegg, og vi konkluderte derfor med at det ville være vanskelig å få tilgang. I tillegg ville det trolig eksistere en språkbarriere, og vi kjente på forhånd ikke til

mannskapets nasjonalitet. På toppen av det hele kom koronasituasjonen som kunne gjøre en eventuell ombordstigning utfordrende.

Det var likevel noe vi kunne gjøre, nemlig å kaste loss selv. Jeg brukte båt og dro ved flere anledninger ut til Langøyene for å observere hvordan skipet ble brukt i arbeidet for kommunen på stedet. Det gjorde at jeg med selvsyn kunne konstatere at skipet hadde en sentral rolle i prosjektet.

Men det var ikke mulig å komme helt opp til skipet, og støy, støv og sikkerhetsavstand på grunn av arbeid med tunge anleggsmaskiner, gjorde det ikke mulig å komme i en posisjon der det var mulig å kommunisere med mannskapet på en formålstjenlig måte.

I denne fasen var jeg igjen i kontakt Gjestrum i Sjømannsforbundet fordi jeg ønsket å se nærmere på norske sammenlignbare tariffavtaler for å se hvor stort lønnsgapet potensielt kunne være. Gjestrum sendte meg de norske tariffavtalene. Samtidig fortalte hun at Sjømannsforbundet kom til å gjennomføre en rutinemessig inspeksjon på MS Vestbris neste gang det la til ved kai i indre Oslofjord. Denne inspeksjonen skulle vise seg å bli avgjørende for saken.

Da jeg ble gjort kjent med den planlagte inspeksjonen drøftet jeg med reportasjeleder hvorvidt den eventuelt kunne brukes av oss som dokumentasjon på arbeidsforholdene på skipet. Sjømannsforbundet som en fagforening, med en sterk og uttalt holdning knyttet til bruken av bekvemmelighetsflagg, utgjør tross alt en aktør i sakskomplekset.

Det ble likevel vurdert at funnene fra en slik rutinemessig inspeksjon var den mest hensiktsmessige måten for oss å få tilgang til informasjon og dokumentasjon fra primærkildene, da vi selv ikke hadde fysisk tilgang hverken til skipet eller arbeidsavtalene. Jeg hadde heller ikke navn på mannskapet.

Sjømannsforbundets inspeksjon ble gjennomført i begynnelsen av juni. Dette var hovedfunnene:

- Mannskapet består av fem personer. Fire av fem lønnes etter internasjonal tariff. Én person, kapteinen på skipet, lønnes etter norsk tariff.
- Den laveste stillingen på skipet er matrosen, som tjener ca. 3000 dollar i måneden. Det utgjør ca. 26.000 kroner før skatt. Til sammenligning tilsier kystrederienes norske tariff at en matros skal tjene ca. 44.000 kroner i måneden, før skatt. Rederiet har også en bonusordning som kommer i tillegg.
- Lønnen til en matros utgjør ca. 100 dollar dagen. Ifølge Sjømannsforbundet viste kontraktene at mannskapet har ca. ti timers dager. Det betyr at en matros tjener ca. 10 dollar timen, ca. 90 norske kroner.

Dermed satt jeg på dokumentasjonen jeg trengte for å kunne skrive ut en sak, der flere av hypotesene mine ble bekreftet. Funnene fra inspeksjonen la grunnlaget for vår første publiserte avsløring om arbeidsforholdene på Langøyene-skipet senere i juni. Først måtte jeg konfrontere Oslo kommune og prosjektets entreprenør.

## **Innrømmelsen fra Oslo kommune**

Nå som vi visste at MS Vestbris fulgte en internasjonal tariffavtale med et lavere lønnsnivå en avtalene for norskregistrerte skip, var det på tide å konfrontere Oslo kommune. Jeg tok derfor kontakt med kommunikasjonsavdelingen i EBY, fortalte hva jeg jobbet med og ba om et intervju med noen hos dem tilknyttet Langøyene-prosjektet.

I første omgang fikk jeg et skriftlig svar – med en vag innrømmelse. Gjennom de siste månedene hadde jeg bedt om innsyn i en rekke dokumenter knyttet til Langøyene-prosjektet gjennom einnsyn. Før de svarte på spørsmål til saken min ønsket EBY å informere meg om at et av disse dokumentene, som jeg hadde fått avslag på, var en rapport fra revisjonsselskapet KPMG. I en e-post kunne kommunikasjonssjefen i EBY nå meddele at Oslo kommune hadde hatt en «rutinemessig revisjon av arbeidet på Langøyene». Rapporten var under arbeid, ikke ferdig konkludert og mye av informasjonen var unntatt offentlighet.

Hva kunne dette bety? Var Oslo kommune selv kjent med arbeidsforholdene på skipet?

Et par dager senere kom bekreftelsen, i form av et e-postsvar. EBY kunne nå bekrefte at KPMG før jul i 2020 hadde gjennomført en inspeksjon på Langøyene som MS Vestbris var en del av. Målet var å kontrollere lønns- og arbeidsforhold hos arbeiderne ute på øya. Denne inspeksjonen var en del av kommunens interne kontrollrutiner. I forbindelse med dette hadde det blitt avdekket avvik knyttet til lønns- og arbeidsvilkår, som nå ble fulgt opp i en revisjon. Oslo kommune hadde altså selv visst om arbeidsforholdene på MS Vestbris siden før jul 2020. I mars 2021 mottok de KPMGs rapport.

Vi ønsket derfor å undersøke skipets aktivitet fra Oslo kommune først ble gjort kjent med forholdene, og frem til juni. Fredrik hentet derfor ut skipsdata fra Kystverket for denne perioden. Trafikkdataene viste at Vestbris hadde vært på Langøyene nesten månedlig fra juni 2020 og frem til i juni 2021. Det hadde altså fortsatt å jobbe på Langøyene etter at avvikene ble oppdaget. Faktisk var det nesten daglig innom Langøyene fremdeles. Dette forsvarte EBY med at revisjonen ikke var konkludert, og at det dermed var vanskelig å kreve endringer.

Vi bestemte oss derfor for å sikre oss ytterligere dokumentasjon på skipets pågående arbeid på øya. Kollega og dronefotograf Hans O. Torgersen ble derfor sendt ut med båt for å fotografere skipet. Han sikret oss gode bilder og grundig dokumentasjon.



Gjennom dialogen med både kommunen og Veidekke ble det også tydelig at de to partene var svært uenige om tariffspørsmålet og at de pågikk en juridisk kontradiksjon om hvorvidt den aktuelle internasjonale tariffavtalen, som var undertegnet av norske parter, kunne regnes som en avtale med «norske vilkår», eller ikke.

Den aktuelle tariffavtalen gjelder for skip i internasjonalt farvann, og er inngått mellom Kystrederiene og Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjøoffiserforbund.

Veidekke mener denne avtalen kan regnes som en avtale med «norske vilkår», og har fått støtte av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen Kystrederiene, som skipet er medlem av.



Det er Oslo kommune uenig i, og mener mannskapet burde vært lønnet i tråd med tariffavtalene som gjelder for norskregistrerte skip. De får støtte av Sjømannsforbundet. Jurister har også vært involvert på begge sider og de støtter hver sin part. Denne uenigheten valgte jeg å vise tydelig frem i saken.

23. juni publiserte vi den første saken.

## Innsyn i KPMG-rapporten

I tiden etter første publisering tok jeg jevnlig kontakt med EBY for å høre når KPMGs rapport ville bli klar og tilgjengeliggjort. Jeg visste at denne rapporten ville kunne gi oss mer detaljert informasjon om arbeidsforholdene på skipet.

I september fikk jeg rapporten fra inspeksjonen. Lønnsnivået var sladdet, men det kom tydelig frem i rapporten at lønnsnivået var et potensielt brudd på kontrakten med kommunen. I tillegg ble det vist til flere mulige brudd på kontrakten enn det vi allerede var kjent med:

- **Arbeidsavtaler:** Alle de fem arbeiderne hadde kontrakter på seks måneder. Kontrakten mellom Veidekke og Oslo kommune spesifiserer at bruken av midlertidige ansettelser bør begrenses.
- **Arbeidstid:** Mannskapet jobbet lange perioder uten fridager. To ansatte jobbet hver dag uten én hel fridag i fjor høst - 122 arbeidsdager på rad. Arbeidsuken var normalt på 60 timer, i enkelte periode 70 timer eller mer.

Nå hadde jeg også fått innsyn i korrespondanse mellom Veidekke og Oslo kommune. Jeg hadde blant annet fått tilsendt et brev datert 29. juni, altså noen dager etter publiseringen av vår sak, der Veidekke anklages for flere brudd på kontrakten. Kommunen skrev at de ser «svært alvorlig» på forholdene.

I en e-post kunne etatsdirektør Eskil Bråten utdype: «Vi har bedt om at det skal skje en etterbetaling til de ansatte som har arbeidet på MS Vestbris i de periodene båten har hatt oppdrag til Langøyene».

Den nye innsikten resulterte i at vi publiserte saken «De fraktet sand til Oslos nye badeperle. Enkelte jobbet 122 dager uten fri, ifølge rapport.» den 8. september. Det skulle imidlertid vise seg at Oslo kommune ikke var den eneste store offentlige innkjøperen som hadde brukt MS Vestbris i et av sine prosjekter det siste året.

## Jobben i Regjeringskvartalet

Jeg har det siste året jevnlig dekket byggingen av nytt Regjeringskvartal i Oslo sentrum. I forbindelse med en bakgrunnsprat med en kilde i prosjektet i november 2021, som egentlig handlet om de enorme mengdene stein og masse som er sprengt ut og fraktet vekk fra kvartalet, slo det meg: Hvordan er disse massene fraktet? Kan de være fraktet med skip?

Jeg sendte derfor en e-post til Statsbygg der jeg etterspurte navn på skipet som har fraktet stein og masser for Regjeringskvartalet-prosjektet. Jeg fikk et raskt svar fra kommunikasjonsdirektøren. Skipet de hadde brukt var MS Vestbris. Jeg sendte samtidig en e-post til Statsbygg der jeg ba om innsyn i all korrespondanse mellom dem og Oslo kommune om Vestbris. Det fikk jeg.

Det viste seg raskt at Oslo kommune og Statsbygg hadde hatt dialog om skipet. Omtrent én uke etter vår første avsløring i juni, tikket det inn en e-post hos Oslo kommune. I emnefeltet sto det «Lønns og arbeidsvilkår MS Vestbris».

«Vi er kanskje i samme båt i denne saken og skulle gjerne ha diskutert den med deg», skriver Statsbygg

Litt rask research kunne bekrefte at Statsbygg stiller samme krav i sine anskaffelser som Oslo kommune: Ansatte skal ha lønns- og arbeidsvilkår i tråd med «allmenngjorte eller landsdekkende tariffavtaler».

Bekreftelsen om at MS Vestbris var blitt brukt i Regjeringskvartalet-prosjektet og innsynet i dialogen med Oslo kommune førte til at nok en sak tok form. 20. november publiserte vi følgende sak: «De fraktet stein fra det nye Regjeringskvartalet. Enkelte skal ha tjent cirka 90 kroner i timen.» I motsetning til Oslo kommune, som selv oppdaget arbeidsforholdene på skipet og var tydelige på at de ønsket å rydde opp i forholdene, mente Statsbygg at de ikke hadde noe med valg av skip å gjøre.

Jeg ba også om innsyn i en oversikt over alle Statsbyggs prosjekter der MS Vestbris hadde vært involvert, og inkluderte også Skip X som jeg gjennom skipsdataene våre visste at opererer mye i indre Oslofjord. Statsbygg svarte at de ikke hadde en slik oversikt i slike systemer da de ikke inngår avtaler med den typen underleverandører selv. Dette kan vitne om manglende oversikt over egne underleverandører i statlige prosjekter, og her kan det tenkes at det ligger flere saker.

## Konsekvenser

I kjølvann av den første avsløringen har en rekke politikere engasjert seg i saken. Eivor Evenrud, gruppeleder i Oslo Rødt, uttalte seg kritisk til at en så sentral etat som EBY ikke tar Osломodellen på alvor og uttrykte bekymring for hva som skjer i resten av kommunen. Både Sunniva Holmås Eidsvoll i Oslo SV og gruppeleder i Høyre, Anne Haabeth Rygg, mente saken vitnet om et brudd på byrådets egen politikk.

Marit Veia i Oslo Venstre kritiserte EBY, som en stor og erfaren byggherre, for manglende kontroll nedover egen leverandørkjede. Hun mente også det var kritikkverdig at lønnsforholdene ikke ble avdekket av etaten tidligere og at skipet fikk fortsette å jobbe i prosjektet mens revisjonen pågår. Også ansvarlig byråd, Hanna E. Marcussen (MDG), lovet en full gjennomgang av hva som har skjedd og at de ansatte skulle etterbetales hvis det

hadde skjedd en feil. Etaten selv vært tydelige på at hendelsen er beklagelig og at de vil ta lærdom av det som har skjedd. Samtidig mener de hovedansvaret ligger hos Veidekke, da det var de som hyret skipet.

Som tidligere nevnt ble det sendt en e-post fra EBY til Veidekke bare dager etter vår første publisering der sistnevnte ble anklaget for flere brudd på kontrakten. Det ble også stilt krav om etterbetaling av mannskapet på skipet. Om dette var en direkte konsekvens av våre saker eller om kommunen hadde gjort dette etter egen revisjonsrapport er umulig å vite, men det fremstår som noe påfallende at EBY plutselig valgte å ta så tydelige grep etter å ha visst om forholdene i over et halvt år, siden desember 2020.

Fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran (Ap) koblet seg også på sakskomplekset nå i høst, da vi avslørte at også Statsbygg det siste året har brukt MS Vestbris i sitt Regjeringskvartalet-prosjekt. Som tidligere nevnt har regjeringen lovet å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. Skjæran likte derfor dårlig at MS Vestbris jobbet for staten. Ifølge ham vil det nye lovutkastet, som trolig legges frem før påske, gjøre det umulig å bruke skip som MS Vestbris, som er flagget ut og følger internasjonale tariff, i fremtidige statlige oppdrag.

Av andre konsekvenser kan det diskuteres hvorvidt Oslo kommune og Statsbygg hadde inngått dialog om arbeidsforholdene på skipet hvis det ikke hadde vært for våre avsløringer. Som tidligere nevnt viste innsynet i deres korrespondanse om skipet at dialogen mellom de to partene først ble opprettet etter vår sak ble publisert. Det kan derfor tenkes at lønsspørsmålene ikke hadde blitt reist hos Statsbygg hvis det ikke var for vår sak.

Statsbygg og Oslo kommune har blant annet avtalt et møte med «erfaringsoverføring» når saken er avsluttet og konkludert hos kommunen. Vi har spurt Statsbygg om det kan bli aktuelt for dem å etterbetale mannskapet, slik kommunen nå planlegger. De svarte da at «vi er av juridisk oppfatning at leverandørkjeden stopper ved kai i Oslo», og at de ikke har noe med valg av skip å gjøre.

Den største konsekvensen er likevel etterbetalingen. Oslo kommune har konkludert med at det skal ryddes opp og at mannskapet på MS Vestbris skal etterbetales det kommunen mener de hadde krav på i henhold til tariffavtalene som gjelder for norske skip. Før jul i 2021 ble det klart at mannskapet totalt skal etterbetales ca. 570.000 kroner, fordelt på fire arbeidere. Det utgjør ca. 145.000 kroner pr. person.

Oslo kommune har bedt Veidekke om ta ta regningen. Veidekke mener på sin side at konklusjonene fra kommunen er basert på en feil tolkning av kontrakten, og anser avgjørelsen mer som et politisk enn et juridisk spørsmål. Veidekke venter derfor på kommunens juridiske begrunnelse på hvorfor de mener feil tariff er brukt. Om det blir Oslo kommune eller Veidekke som til slutt tar regningen, er i skrivende stund ikke avgjort.

