

00YR00124

SKUP 1999 – 19

Prosjekt: Redningsaksjonen – RCCL-saken

Medarbeider: Alexander Øystå

Publikasjon: VG

Publisert: Juni – november 1999

Medium: Avis

Tema: Næringsliv

«Rednings- aksjonen»

- RCCL-saken

Alexander Øystå

Prosjekt: «Redningsaksjonen» – RCCL-saken
Medarbeider: Alexander Øystå
Publikasjon: VG
Publisert: Publisert i VG 20., 21., 22., og 23. juni, samt 3. august og 22. november, 1999
Medium: Avis
Tema: Politikk/økonomi

Verdens Gang
 Postboks 1185 Sentrum
 0107 Oslo
 Tel: 22000000

3. januar 1999 bragte New York Times en svært omfattende reportasje "SOVEREIGN ISLANDS: A special report; Gaps in Sea Laws Shield Pollution by Cruise Lines". Jeg leste saken på www.nyt.com etter at den ble plukket opp av internasjonale nyhetsbyråer og norske medier.

Artikkelen bragte en fascinerende forhistorie til bøteleggingen av det norsk-kontrollerte cruiserederiet Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL) i forbindelse med en ulovlig forurensing fra cruiseskipet "Sovereign of the Seas" 25 oktober 1994. Etter en lang og (for rederiet) tornefull etterforskning, inngikk de forlik med amerikansk påtalemakt i juni 1998. Boten var historiens største for passasjerskip: vel 70 millioner kroner.

1.1. Hva startet arbeidet?

Den dyptpløyende reportasjen viste til anonyme kilder som hevdet at de norske eierne av RCCL hadde koblet inn den norske regjeringen som "advokathjelp". Følgende to setninger i artikkelen var "triggeren" for at jeg begynte med saken: "An influential norwegian family owns a large share of Royal Caribbean and its members helped enlist the Norwegian government, people involved said. On March 12, 1997, a delegation from the Norwegian Embassy delivered a diplomatic note to the State Departement seeking jurisdiction because the Sovereign of the Seas flies a Norweigan flag".

Jeg ønsket først og fremst å komme til bunns i denne svært oppsiktsvekkende påstanden, men hadde flere motiver for å starte med saken:

- 1) RCCL var stort og oppfattet som "norsk": Et norsk-kontrollert milliardsselskap, verdens nest største cruiserederi, med et nettooverskudd på vel to milliarder kroner i 1998. Flere skip var norskflaggede.
- 2) RCCL markedsførte seg selv – og med betydelig suksess - som et miljørederi, og hadde endog sjøsatt en egen miljøvernkampanje ("A clean world is a happy world. It would be unthinkable to cruise the most gorgeous waters on earth without doing our part to keep them pristine and beautiful. That's why we began a program we call "Save the Waves" – utdrag fra RCCLs webside)
- 3) Ettersom "Sovereign of the Seas" var norskflagget, hadde Norge, v/

sjøfartsinspektøren i Oslo (hjemstedshavn) og Oslo-politiet/statsadvokaten i Oslo juridiksjon. Dette ville nødvendigvis bety offentlige dokumenter. Det samme for den politiske delen av saken ("The Norwegian Government"): Her ville det kunne finnes dokumenter.

4) To uker etter artium i 1984 reiste jeg til Los Angeles og mønstret på det Bahamas-flaggede og delvis norskeide cruiseskipet "Sagafjord" hvor jeg jobbet som utilityman via tre verdensdeler i åtte måneder. En av oppgavene: Å lempe 100-150 plastsekker med søppel rett på havet - hver kveld/natt. Jeg visste hva cruiserederiene mente med "Save the Waves".

2.0 PROBLEMSTILLINGEN

Den sentrale problemstillingen var: Fikk RCCL – som gjennom forliket seks måneder tidligere og gjennom dokumentasjonen i New York Times var avslørt som miljøkriminelle – hjelp fra norske myndigheter forut for etterforskningen/straffesaken mot dem?

Andre spørsmålsstillinger:

- Hva slags hjelp var det snakk om?
- Hvorfor ble det gitt hjelp?
- Hvem ytte hjelpen? (Hvem var "Norwegian Government")

3.0 INNSAMLINGSFASEN

3.1. Generelt

Innsamlingsfasen ble innledet med søk etter mer fakta om spørsmålet om norske myndigheter og om selve saken. Jeg søkte i norske og amerikanske medier og nyhetsbyråer, samt i offentlig informasjon. Jeg fant en del stoff om den rekordstore boten, og pressemeldinger, bl.a. på hjemmesiden til USAs justisdepartement. Fakta om selve selskapet viste bl.a. at det ikke var norsk, men liberiansk, med hovedkvarter i Miami. Men oppunder 30 prosent av aksjene var eid av Wilhelmsen-familien i Oslo. Årsregnskapene viste for øvrig en interessant detalj: Fordi selskapet ikke var registrert i Norge, betalte det heller ikke skatt hit, men mer interessant: Det hadde ingen regnskapspost for skatt i det hele tatt.

Pressemeldingene fra US Justice Dept. viste at den amerikanske påtalemakten var svært kategorisk i sin fordømmelse av RCCL, noe jeg fant overraskende, ettersom sakene som til da hadde vært på trykk her i Norge, var milde i formen. Bl.a. VG skrev da forliket ble inngått, at RCCL var "beskyldt" for å være miljøsvin, og omtalte den "angivelige" dumpingen av olje etc. To norske maskinister var tiltalt i saken, og hadde "flyktet" til Norge. De var imidlertid ikke utsatt for straffeforfølgning her til lands. (Se pkt 5.0).

3.2. Offentlige dokumenter/lover, forskrifter o.l

Jeg søkte samtidig etter offentlige dokumenter:

Nærings- og handelsdepartementet – ansvarlig for Sjøfartsdirektoratet og skipsfartssaker, samt næringsliv.

Utenriksdepartementet – ville være sentral i forbindelse med noten til USA og alt som evt. foregikk i USA.

Sjøfartsdirektoratet – ansvarlig for Sjøfartsinspektørene, som har etterforskningsmyndighet i saker som angår bl.a. forurensning til sjøs.

Utslipp og forurensning reguleres av den såkalte Marpol-konvensjonen, som Norge har ratifisert.

å håndheve. Jeg skaffet meg også bakgrunn via Lovdata (Sjødyktighetsloven,

4

Forurensningsloven, Straffeloven) i lover og forskrifter som innehold relevante straffebud i forurensningssaker.

Den første hindringen jeg støtte på under innsamlingen, var informasjon om hvordan Marpol ble håndhevet. Etter å ha lest mye om streng, amerikansk praksis, trodde jeg at Norge var mer lemfeldig når det gjaldt å straffeforfølge forurensing til havs. Men UD nektet kategorisk innsyn i ethvert dokument som omhandlet Marpol (med henvisning til at det gjaldt dokumenter om lovovertridelser, jf Offentlighetslovens paragraf 6.1.5. Dette ble påklaget, og endelig avslag på innsyn gitt av Kongen i statsråd 20. august 1999). Imidlertid var NHD mer åpen, og ga innsyn i enkelte saker. Sjøfartsinspektøren i Oslo v/ "arkivfører" Sjøfartsdirektoratet var også behjelpelig med et par saker. Dokumentene ga imidlertid ikke et godt bilde av sakene, bortsett fra at materialet ga massiv støtte til min hypotese om et vesentlig mildere straffenivå i Norge (hvis en kan snakke om straff i det hele tatt – se under). Jeg søkte derfor Oslo politikammer ved trafikkseksjonen om gjennomlesning av dokumentene i en avsluttet straffesak (et utslipp fra søsterskipet "Monarch of the Seas"), jf. Påtaleinstruksens paragraf 4-4. Dette ble innvilget. (Dette var før jeg fikk tilgang til rapporten om "Sovereign of the Seas, som i første omgang ble unntatt offentlighet, jf pkt 5.2.)

Gjennomlesningen ble gjennomført med en politiinspektør til stede. Jeg fikk 30 minutter og fikk ikke lov til å ta "stenografiske notater" – et forhold vedkommende politiinspektør til stadighet understreket, ved å komme med utfall av typen: "HALLO?! Ikke direkte avskrift, sa jeg jo." og "HEI! Nå så jeg at du skrev noe rett av der!". Seansen ga meg likevel tilstrekkelig dokumentasjon: "Monarch of the Seas, slapp ut 2.000-4.000 liter oljeholdig vann utenfor Barbados 27. mars 1996. Utslipet var vesentlig større enn det fra Sovereign.

Saken ble etterforsket i Norge fordi utslippet skjedde i internasjonalt farvann. Etter først å ha gått inn for en foretaksbot på 150.000 kroner og åpnet for straffemessig forfølgning av de ansvarlige, innstilte Sjøfartsinspektøren til slutt - etter å ha fått en rekke "klager" fra RCCLs advokater (bl.a var maskinisten på vakt "uerfaren"), ny "straff": Boten burde settes til 40.000 kroner, og all videre straffeforfølgning burde bli innstilt. Oslo politidistrikt fulgte – som i et overveldende flertall i sakene (ettersom det er Sjøfartsinspektøren som har etterforskningskompetansen i sakene) – innstillingen. 40.000 kroner er prisen for en ukes cruise for en familie på fire.

4.0 KRONOLOGI

Samtidig begynte de bestilte dokumentene å komme inn. Jeg hadde konsentrert meg om RCCL og Sovereign of the Seas-saken, og dokumentene ga et foreløpig bilde av hendelsene:

1. 25. oktober 1994: "Sovereign of the Seas" blir tatt i utslipp av oljeholdig spillvann (slop) i Puerto Rico. Etterforskning, ledet av USAs justisdepartement og med FBI og US Coast Guard, settes i gang.
2. 11. desember 1996: To norske maskinoffiserer og RCCL tiltalt i San Juan (dokumentfalsk, falsk forklaring, sammensvergelse, forurensning m.v)
3. 25. februar 1997: Skipsreder Arne Wilhelmsen – storaksjonær i RCCL og NIS-manager for RCCLs norskflaggede flåte – skriver til statsråd Grete Knudsen for å be om hjelp. Brevet innledes slik: "Jeg tillater meg å henvende meg til Dem personlig i en sak av største viktighet for en rekke av våre norske sjøfolk". Wilhelmsen vil at saken skal overføres til Norge for etterforskning og eventuell pådømming der, og viser til at hvis dette ikke skjer, vil en rekke norske sjøfolk si opp.
4. 26. februar 1997: Anders Wilhelmsen ber om at det settes i gang etterforskning i Norge (Sjøfartsinspektøren i Oslo).

5. Februar 1997: Sjøfartsinspektøren i Oslo iverksetter etterforskning mot "Sovereign of the Seas", får overført beviser fra USA og foretar avhør av mannskapet.
6. 12. mars 1997: Norge leverer note til US State Department men krav/ønske om at saken overføres Norge.
7. 21. mars 1997: USA svarer på Norges note: Saken er "ekstremt alvorlig" for USA, kan ikke overføres Norge.
8. 9. mai 1997: Brev fra Anders Wilhelmsen til Grete Knudsen: "Saken har nådd et nytt og kritisk stadie i USA". Ber om forsterket bistand.
9. 16. mai 1997: Generalkonsulen i Houston skriver til domstolen og erklærer at han vil følge rettsforhandlingene.
10. 23. mai 1997: Grete Knudsen skriver et personlig brev til USAs samferdselsminister Rodney E. Slater, hvor hun ber om at saken overføres Norge.
11. Oktober 1997: Norges ambassadør Tom Vraalsen har møte med to av RCCLs fremste advokater, for å planlegge en "felles strategi" fremover (for å få saken overført Norge). Blir enige om at Norge skal levere et skarpt PM til US State Dept.
12. 21. oktober 1997: Rodney E. Slater svarer på Knudsens brev: Saken er "ekstremt alvorlig" for USA, kan ikke overføres til Norge.
13. Norge overleverer et PM til US State Dept., hvor det i skarpe ordelag bes om at saken overføres til Norge. (Språkbruken var så krass at dokumentet opprinnelig ble unntatt offentlighet fordi det "kunne skade forholdet" til USA. Dette vedtaket omgjort etter klage)
14. 29. mai 1998: RCCL legger kortene på bordet: Inngår forlik, må betale 70 mill. kroner i bot.
15. 11. august 1998: Sjøfartsinspektøren i Oslo innstiller på at saken blir henlagt.
16. 9. september 1998: Oslo politikammer henlegger saken.

5.0 ANALYSEFASEN

Saken utviklet seg langs to linjer:

1. Den politiske/forvaltningsmessige: Grete Knudsen, byråkratiet i NHD og UD, samt flere av de norske utenriksstasjonene i USA spilte "på lag" med RCCL for å få overført den straffemessige forfølgningen av saken til Norge
2. Den strafferettslige forfølgningen i Norge: Sjøfartsinspektøren i Oslo satte i gang etterforskning etter ønske fra Anders Wilhelmsen, dagen etter at Grete Knudsen ble kontaktet.

Etter Marpol og norsk lovgivning skal et rederi som settes under etterforskning (for forensing) straks underette flaggstaten. Dette ble aldri gjort av RCCL/Anders Wilhelmsen & Co i 1994. Først da det ble klart at amerikanerne ikke kom til å gi seg, ble Norge kontaktet – for å få hjelp. Det faktum at det er straffbart å ikke varsle flaggstaten, ble ikke fulgt opp av Sjøfartsinspektøren i Oslo. Han innstilte på å henlegge saken i sin helhet, fordi han ikke kunne "bevise" at noe lovbrudd hadde funnet sted. Dette til tross for at RCCL hadde innrømmet en rekke svært alvorlige lovbrudd i forliket tre måneder tidligere. Norsk påtalemyndighet gikk heller ikke videre med saken mot de to norske sjøfolkene – som var etterlyst via Interpol.

5.1. Muntlige kilder

Nå kunne jeg begynne arbeidet med muntlige kilder. Jeg hadde belegg for at RCCL ville tjene millioner av kroner og unngå tap av goodwill (og dermed penger, i det miljøbevisste amerikanske markedet) på å få overført saken til Norge – hvor straffenivået var nærmest komisk sammenlignet med det amerikanske, og hvor selve prosessen, påtalemaktens pågåenhet og ikke minst offentligheten var av en helt annen og karakter.

Ved min første henvendelse til Næringsdepartementet møtte jeg et problem jeg ikke hadde forutsett: Ekspedisjonssjef Leif Asbjørn Nygaard opplyste at bistanden som var gitt til RCCL (han "husket ikke detaljene" og "hadde ikke tid til å finne dokumentene") var helt ordinær. Dette var et minimum av hva norske selskaper og nordmenn som ble utsatt for straffeforfølgning i utlandet hadde krav på.

5.2. Mer dokumentasjon

Jeg skjønnte at dokumentasjonen min fortsatt var for dårlig, og sendte inn bestillinger på NHDs elektroniske postjournal, samt genrelle bestillinger på "RCCL-saken". Sistnevnte fremgangsmåte er ikke etter Offentlighetslovens bokstav, idet den skal følge et analogt dokumentbegrep (man må identifisere hvert enkelt dokument). NHD – som for øvrig har tradisjon for å tilstrebe offentlighet – var imidlertid imøtekommenheten selv, og skaffet en lang rekke dokumenter (Om enn ikke alle – se under).

Det jeg måtte finne ut, var: Hvordan var egentlig praksis for Norge å yte bistand når norskflaggede fartøyer kom under straffeforfølgning utenlands? Altså: Fikk RCCL spesialbehandling?

Etter å ha gjennomgått bunkevis av dokumenter, fant jeg til slutt det jeg jaktet på: I et brev fra UD til ambassaden i Canberra ble det understreket at norske besetningsmedlemmer på et fiskefartøy som var tatt for ulovlig fiske i Sørishavet skulle bistand "kun ytes innenfor de vanlige rammer for konsulær assistanse til nordmenn i utlandet". Dette medfører som kjent ikke noter til vedrørende lands utenriksdepartement eller strategimøter med de tiltaltes advokater. Forskjellen mellom de to sakene var for øvrig at fiskebåtredet var norsk, mens RCCL var liberiansk.

På dette stadiet observerte jeg at en rekke av innsynssøknadene ble avslått. Dette gjaldt blant annet det tidligere omtalte og skarpe PMet, samt et svært viktig dokument: Sjøfartsinspektørens rapport om "Sovereign of the Seas"-etterforskningen. Imidlertid ble de fleste avslag omgjort etter en tidkrevende, men utbytterik klageprosess hvor jeg måtte vise til detaljerte utlegninger i juridisk faglitteratur (Frihagen I og II), Stmeld 32 om Offentlighetsloven og tidligere vurderinger av Offentlighetsloven fra Justisdepartementets lovavdeling for å få gjennomslag. Likevel: En del Marpol-saker ble – som tidligere nevnt – ble avslått av Kongen i statsråd, og i tillegg fikk jeg ikke innsyn i vitneforklaringene i sjøfartsinspektørens rapport.

6.0 KONFRONTASJONSFASEN

Tiden var kommet for "konfrontasjonene":

- Grete Knudsen (nærings- og handelsminister i 1997)
- Embedsverket i NHD/UD
- RCCL
- Sjøfartsinspektøren
- Oslo politikammer
- US Justice Dept

Intervjuene (telefon og møter) ga mye interessant kunnskap:

* Sjøfartsinspektøren innrømmet at han hadde sett gjennom fingrene med lovbrudd (jf Sjødyktighetslovens paragraf 22 ang det straffbare i å ikke melde fra om at en settes under etterforskning i fremmed stat). Han hevdet at han ville ha koblet inn Økokrim hvis han i 1997 hadde visst det han visste i dag. Men den nye kunnskapen han ble tilført, kom fra VGs undersøkelser, og lå alle i de dokumentene han når som helst hadde tilgang til.

* RCCL mente at de bare hadde sjøfolkenes ve og vel i tankene. I et av brevene fra UD ble det vist til at RCCL opplyste at de på grunn av saken mistet "en sjømann i uka" –

7
dette ble lagt som et premiss for UD's arbeid med saken. Men RCCL kunne overfor VG to år senere ikke navngi en eneste en som eventuelt hadde sluttet.

*Grete Knudsen og departementet uttalte at de "tenkte på sjøfolkene" når de så iherdig forsøkte å få saken overført til Norge.

*US Justice dept. kommenterte saken skriftlig først etter at jeg ba om hjelp fra USAs Oslo-ambassade. Påtalemessig ansvarlig gjentok de alvorlige anklagene, men ikke ville kommentere det forhold at Norge ytte bistand til RCCL. Det ble opplyst at det planlegges flere liknende saker mot RCCL i fire forskjellige delstater. En av disse er nå ferdig (Alaska), og RCCL ble nylig via forlik dømt til ytterligere 80 millioner kroner i bøter. Samlet har rederiet nå utbetalt flere hundre millioner kroner. Minst ett annet av de "skyldige" fartøyene er norskflaggede, men ingen etterforskning er igangsatt i Norge. Det er imidlertid grunn til å anta at en slik etterforskning vil bli igangsatt.

*Oslo politikammer bestemte 25. juni, to dager etter en "konfrontasjon" med VG om hjemmelen for å henlegge saken mot de to sjøfolkene, å gjenoppta etterforskningen. Den pågår fortsatt. (foretaksdelen er henlagt etter en bestemmelse om at hvis straffenivået for et lovbrudd i et annet land er høyere, og straff er ilagt, kan den henlegges. Dette er åpenbart tilfelle i denne saken).

7.0 ARBEIDSTID

Innsamlingsfasen og analysefasen ble gjennomført "på siden" av daglig nyhetsjobbing og andre interne oppdrag over en periode på fem måneder. Konfrontasjon og utskrivning ble gjennomført i løpet av en uke. Det er ikke benyttet fritid, utover en del telefonoppringninger til Washington og Miami hjemmefra pga tidsforskjellen.

8.0 DIVERSE

Skipsreder Arne Wilhelmsen skrev – på bakgrunn av VGs dekning av saken – et leserinnlegg til VG. Brevet er vedlagt uten videre kommentarer.

9.0 AVSLUTNING

I løpet av de mange kveldene på "Sagafjord" må jeg ha lempet over bord flere tonn med søppel. Selv om jeg ikke akkurat nøt jobben, reflekterte jeg ikke noe videre over det da – jeg var kanskje en umoden 18-åring. Det var en helt naturlig, innarbeidet del av rutinene om bord, som ingen ville finne på å sette spørsmålstegn ved. Det sto endog oppført i arbeidsinstruksene, selv om den typen forsøpling også var forbudt i 1984.

Denne "kulturen" var helt ensrettet, og er vel den fortsatt: Effektivitet fremfor noe. Få mest mulig ut av arbeidsdagen, og ikke syt, og både du og rederiet går lykkelige til køys.

Men på grunn av denne erfaringen var jeg adskillige år senere litt skeptisk til RCCLs miljøprofil, og til at Norge på skattebetalernes regning skulle yte noen som helst bistand til et nesten ufattelig velstående Liberia-selskap basert i Miami. Arbeidet dokumenterte at denne bistanden virkelig var omfattende: Med den sivile "hånden" jobbet

Norge for å få overført saken hit – ut av de nitide amerikanernes grep. Med den påtalemessige "hånden" ble saken i sin helhet henlagt, og lovbrudd ble neglisjert. I Panama,

hvor et annet RCCL-skip var registrert, og som vi gjerne omtaler som "bananrepublikk", skjedde akkurat det samme i en parallell Marpol-sak. Jeg vil hevde at artiklene om RCCL har avslørt at det er grunn til å sette spørsmål ved Norges troverdighet når det gjelder å arbeide mot forurensning til sjøs. Saken dokumenterer en nesten tilsynelatende uforståelig underdanighet og passivitet fra norske myndigheter. Dette har lenge vært et

8
"inntrykk" fra sjømannsorganisasjoner og kritiske eksperter, men er ikke tidligere dokumentert.

Sannheten er kanskje at vi ikke står noe særlig tilbake for noen bananrepublikk i disse sakene.

Årsaken til den omfattende hjelpen til RCCL var – ifølge departementet – hensynet til norske sjøfolk. Selv om dette via presendens (ref forholdet med ulovlig fiske i Sørishavet) har

vist seg å ikke være riktig, holdt departementet hele tiden fast på dette som grunnlag. Det er grunn til å anta at den voldsomme offentlige støyen norske rederier har produsert gjennom hele 1990-tallet, blant annet med trusler om utflagging etc, var et sterkt underliggende premiss. RCCL "opplyste" som nevnt til UD at det sluttet "en sjømann i uka"

på grunn av denne saken, selv om dette aldri ble belagt med fakta.

I løpet av sakens gang har jeg kommet i kontakt med mange kilder med bakgrunn i cruisenæringen og skipsfart generelt. Mange av dem fryser av norske sjøfartsmyndigheters

holdning om at det norske flagget er et "flag of excellence" (ifølge Sjøfartsdirektoratets offisielle mål). En av kildene, en internasjonalt anerkjent kapasitet på havrett og forurensning, fortalte følgende historie:

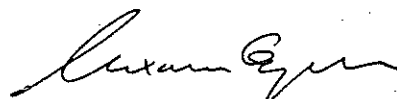
Han var akkurat ferdig med sitt avslutningsforedrag i et kurs for sjøkapteiner om Marpol, og hvorfor Marpol ble utarbeidet. Noen sekunder etter at han var ferdig, reiste en av de

norske kapteinene seg i salen og proklamerte:

"Jeg mener nå likevel at Gud laget natten svart så vi kunne dumpe slopen* vår i fred"
Seminaret ble avsluttet med stående applaus og jubelrop.

*Slop: Oljeholdig spillvann

Oslo, 18. januar 2000



Alexander Øystå