

skup 2010:
gørn skaalmo, trond sundnes
dagens næringsliv



ocas-saken: under radaren

- to saker om lobbyvirksomhet,
subsidieryttere,
myndighetsmisbruk,
konsulentavtaler og drittpakker i
et monopol-spill om 150 millioner
kroner

Journalister:
Gørn Skaalmo,
Trond Sundnes

Dagens Næringsliv
Postboks 1182 Sentrum
0107 Oslo
Telefon 22001000

Publisert:
3.10. - 27.11. 2009



1. Når og hvordan kom arbeidet i gang, hva var ideen som startet det hele?.....	3
2. Hva var den sentrale problemstilling ved starten av prosjektet?.....	3
Sak 1: Radaroperatørene	3
Sak 2: Subsidiepilottene	4
3. Hva er genuint nytt i saken?	4
a) Behovet for merking av luftfartshindre	4
b) Ocas' lobbyvirksomhet for å få skreddersydd nye regler, og deretter monopol på merking av luftfartshindre.	5
c) Forsvarets finansiering av Ocas-gründernes radarforskning og utnytting av offentlige støtteordninger.....	5
4. Organiseringen av arbeidet, metodebruk, kildebruk, problem underveis mv.	6
SAK 1: RADAROPERATØRENE	6
4.1 METODE: Behovet for merking.....	6
4.1.1. Oversikt over ulykker	7
4.1.2. Oversikt over luftfartshindre som måtte merkes:	9
4.1.3 Sammenstilling av merkepliktige hindre og historiske ulykker:.....	9
4.2 METODE: Lobbying og påvirkning av offentlig myndighet.....	10
4.2.1. Påvirkning av forskriftsarbeidet	10
4.2.1.1 Rapporten fra Det norske Veritas	10
4.2.1.2 Påvirkning av høringsrunden	12
4.2.1.3 Luftfartstilsynets rolle i lobbyarbeidet	13
4.3. METODE: Påvirkning av Luftfartstilsynet og konkurrenten Proturas godkjenning ...	13
4.3.1 Arkivsøk i flere etater.....	13
4.3.2 Stridens kjerne: Ocas vs Protura	14
4.3.3 Varselmeldingene fra utenlandske myndigheter	15
4.3.4. OCAS-rapporten – en dripppakke?	15
4.4. ANDRE FUNN	17
SAK 2: SUBSIDIEPILOTENE.....	18
4.5. METODE: Tilgang til Forsvarets arkiver	18
4.5.1 Legge press på Forsvaret.....	18
4.5.2 Press utenfra	19
4.5.3 Dokumenter fra Forsvaret – et nytt gjennombrudd	19
4.6. METODE: Skaffe oversikt over pengestrømmen	20
4.6.1 Registrere alle kontrakter	20
4.6.2 METODE: Spore pengestrømmen - regnskapsanalyse	21
4.6.3 METODE: Kartlegge prosjektene	22
4.6.4 METODE: Sammenblanding av penger.....	24
4.6.5 Støtte fra andre offentlige organer	26
4.7. ETTERSPILL: Den hemmelige ”konsulenten”	26
4.7.1 METODE: Militære forbindelser	27
4.7.2. Sporing av ”konsulenthonorarer”	28
4.7.3 Normalt – eller korrupsjon?	29
4.8 Kilder og kildekritikk	29
5. Spesielle erfaringer.....	30
5.1. Bruk av materiale fra ulike kilder	30
5.2. MANGE KOKKER, MYE SØL – en mulighet for journalister	31
5.3. MANGLENDE INNSYN	31
5.3. INFORMASJONSHÆREN	32
5.4. Forholdet til personer i en vanskelig livssituasjon	33
5.5. Forholdet til DN's hovedaksjonær	33

1. Når og hvordan kom arbeidet i gang, hva var ideen som startet det hele?

Saken startet med et tips om urent spill i markedet for teknologi for merking av luftfartshindre. Et selskap med teknologi for å merke luftspenn hadde benyttet seg av tvilsomme metoder for å bli kvitt en brysom konkurrent. Tipset gikk ut på at selskapet Ocas ved hjelp av kontakter og forbindelser hadde stått bak en ”drittpakke” mot konkurrenten Protura, som førte til at Luftfartstilsynet trakk tilbake godkjenningen for selskapets teknologi. Både myndighetsorganer og sentrale personer skulle ha deltatt i dette. Dette førte til at Ocas fikk monopol på denne teknologien. Snart ville det komme nye regler som påla kraftselskaper og linjeeiere å ta i kjøpe slik teknologi for mange milliarder kroner.

Vi hadde aldri hørt om selskapene eller kravene om merking av luftfartshindre, og ble nysgjerrige. Hva var dette for slags regler? Og hvordan ble kampen om milliardmarkedet utkjempet? Var det urent spill eller korrupsjon inne i bildet?

2. Hva var den sentrale problemstilling ved starten av prosjektet?

Sak 1: Radaroperatørene

Krigen om milliardmarkedet var vårt utgangspunkt. Hvis det stemte at Ocas hadde kjørt sin konkurrent i grøfta med urent spill, ville det være en bra sak. Hvis sentrale personer i forvaltningen og Forsvaret hadde latt seg bruke til å sikre en aktør monopol, enda bedre. Og hvorfor var Luftfartstilsynet så opptatt av å skjerme monopolisten?



Etter svært kort tid skjønnte vi at saken hadde andre og enda større dimensjoner: Luftfartstilsynet arbeidet med en ny forskrift som ville pålegge kraftselskaper å bruke mellom 10 og 15 milliarder kroner på lyd- og lysmerking av kraftspenn. Regningen ville garantert ende opp hos kraftforbrukerne.

Hvilken nytte ville forskriften egentlig ha? Hvor mange ulykker hadde det vært i kraftspenn de siste årene? Hvem ville tjene på den?

Vi fant også at Luftfartsmyndighetene hadde vært sentrale støttespillere for monopolisten Ocas i mange år, og både støttet utviklingen av teknologien med penger, ressurser og faglig

hjelp. Samtidig var de samme myndighetene godkjenningsorgan, med økonomisk interesse i form av royalties.

Var dette et lovlig samrøre? Og hvilken rolle spilte Forsvaret, der gründerne hadde jobbet, i denne prosessen?

Sak 2: Subsidiepilotene

Etter publisering av første sak, fikk vi tips om at saken hadde et mye større økonomisk omfang, og tilgang til dokumenter som reiste nye problemstillinger: Samtidig som Ocas-gründerne hadde utviklet radaren for sivil luftfart, hadde de gjennom andre selskaper fått over 100 millioner i støtte til å utvikle et radarprosjekt for Forsvaret, som aldri ble noe av. Hvor hadde det blitt av pengene? Var det den samme teknologien de hadde tatt med seg til et privat selskap? Og hadde de egentlig fått betalt for den samme ”forskningen” to ganger?



3. Hva er genuint nytt i saken?

Vi begynte med et tips om en markedskrig mellom to ukjente selskaper, og endte opp med en sak som handlet om enorm pengesløsning og misbruk av offentlige støtteordninger.

Sakene våre dokumenterer at det er mulig å surfe mellom ulike offentlige pengebinger, uten at det er noen kontroll eller kommunikasjon mellom de ulike organene som deler ut offentlige midler.

Mangelen på transparens og graden av hemmelighet i de offentlige pengebingene gjør det nesten umulig for offentligheten å føre noen kontroll med hvordan disse midlene brukes.

Våre funn deler seg i tre kategorier:

a) Behovet for merking av luftfartshindre

- Luftfartstilsynet ville innføre merkekrav for norske luftfartshindre til en prislapp på 5-15 mrd. kr, uten at det var gjennomført en kost-nytte analyse. Tilsynet visste med andre ord ikke om merkekravet faktisk ville gi noen sikkerhetsgevinst.
- DN's analyse viste at bare én av 30 ulykker kunne vært hindret av det nye merkekravet. Mens Luftfartstilsynet ville merke de lange og høye kraftspennene, skjer ulykkene i de lave og korte spennene.

Utfall: Luftfartstilsynet har trukket sitt eget høringsforslag om merking av luftfartshindre. Vil gjennomgå hele forskriften på nytt

b) Ocas' lobbyvirksomhet for å få skreddersydd nye regler, og deretter monopol på merking av luftfartshindre.

- Ocas manipulerte premissene for nytt regelverk for merking av luftfartshindre ved å bestille oppdragsrapport fra Veritas som fremstilte ulykkesmønstre og behov i et gunstig lys.
- Ocas manipulerte høringsrunden ved å få andre aktører, som Forsvaret og Flysikkerhets Forum til å sende inn Ocas' høringsuttalelse som sin egen
- Ocas fikk monopol på leveransene av merkesystemene som Luftfartstilsynet ville påby. Markedet er på 5-15 mrd. kr.
- Monopolsituasjonen oppsto etter at Ocas laget en drittpakke om sin eneste konkurrent, Protura. Drittpakken førte til at Luftfartstilsynet trakk tilbake Protura sin tekniske godkjenning.
- Luftfartstilsynets beslutning bygde på en rapport fra Ocas, hvor konkurrentens system fremstilles i et feilaktig lys.
- Ved å få internasjonale flysikkerhetsorganisasjoner til å kommentere disse falske premissene, sørget Ocas for at det kom inn "bekymringsmeldinger" til Luftfartstilsynet på feil grunnlag.

Utfall: Samferdselsdepartementet har overprøvd Luftfartstilsynets tilbaketrekking av Proturas godkjenning. Grunnlaget var svakheter i saksbehandling og manglende etterprøving av påstander som fremkom i "bekymringsmeldingene", og som hadde sitt utspring i konkurrentens fremstilling.

c) Forsvarets finansiering av Ocas-gründernes radarforskning og utnyttning av offentlige støtteordninger.

- Ocas-gründerne hadde mottatt 110 millioner kroner fra Forsvaret for å utvikle bl.a. ny radarteologi. Utbetalingen skjedde til selskapene SSPR og Tyra Invest.
- 20 millioner av disse pengene ble tatt direkte ut i utbytte av de to aksjonærene
- Utviklingsprosjektet ga ingen resultater som kunne brukes
- Samtidig utviklet de samme personene en radar for sivilt bruk, til å varsle luftfartshindre. Kostnaden var en brøkdel av militærprosjektet.
- Prosjektrenskaper sendt SND viste en betydelig sammenblanding av penger – midler fra Forsvaret var i stor grad gått inn i det sivile prosjektet.
- Med støtte fra SND fikk Ocas dekket de samme kostnadene til utviklingen av radarsystemet fra to offentlige kilder – Forsvaret og SND.

- Totalt har selskapene til Mørk og Bakken fått 155 millioner kroner i statlig støtte fra Forsvaret, SND/Innovasjon Norge, Avinor, Statnett, Startfondet og Investinor
- Forsvarsministerens utsagn om at Ocas kun hadde mottatt ca 5 mill kr i støtte fra Forsvaret, var i beste fall ufullstendig og misvisende.
- Støtteavtalene med Forsvaret ble inngått utenom og delvis i strid med gjeldende anbudsregler.

Utfall: Forsvaret har iverksatt full granskning av den økonomiske støtten som Ocas har mottatt. SND vil ettergå om det er gitt støtte på feil grunnlag. Den europeiske konkurransemyndigheten ESA etterforsker om Ocas har fått ulovlig statsstøtte..

4. Organiseringen av arbeidet, metodebruk, kildebruk, problem underveis mv.

Vi valgte tidlig å gå bredt ut, og hente informasjon fra så mange kilder som mulig. Arbeidsprosessen rundt innhenting og analyse av informasjon var utfordrende, fordi det fort ble store mengder informasjon fra mange ulike kilder. Til slutt hadde vi 18 ringpermer med dokumenter. Organisering av informasjon er derfor viktig, og samordning av informasjon fra ulike kilder er nøkkelen til saken.

Beskrivelsen under er derfor organisert etter tema, og ikke nødvendigvis etter en tidslinje.

SAK 1: RADAROPERATØRENE

4.1 METODE: Behovet for merking

Luftfartstilsynet hadde alt sendt ut utkast til forskrift om merking av luftfartshindre på høring. Utkastet la opp til at alle luftspenn høyere enn 60 meter over bakken og lengre enn 1500 meter skulle merkes. Til sammen ville det omfatte ca 94 kabelspenn i Norge.

Begrunnelsen for den omfattende merkingen var følgende avsnitt – som gikk igjen i nesten all dokumentasjon vi kom over:



”Innen luftfarten har man de siste 30 år beklageligvis hatt en rekke luftfartsulykker som skyldes kollisjon mellom luftfartøy og ulike konstruksjoner over bakkenivå. Innen sivil luftfart er det i perioden fra 1979 frem til nå registrert 16 ulykker, hvorav 12 ulykker har krevd ett eller flere menneskeliv. Til sammen har 29 mennesker mistet livet i sivile luftfartsulykker i denne perioden. Videre kommer et antall ulykker i

Forsvaret, med tap av menneskeliv og materiell. I tillegg antas det å være en del mørketall. Enten fordi hendelsen ikke har blitt rapportert, eller fordi pilotene ikke har vært oppmerksom på nestenulykkene.”

Denne var etablert nærmest som en sannhet. Kilden for dette utsagnet fant vi: En rapport om merking av luftfartshindre selskapet Ocas hadde bestilt fra Det norske Veritas. Se eget punkt om denne rapporten: 4.2.1.1.

Kilder vi snakket med mente imidlertid at det knapt hadde skjedd ulykker av den typen siste ti år, fordi GPS og annen rimelig teknologi har skapt bedre flysikkerhet. Norsk Luftambulanse var ett av helikopterselskapene som benytter GPS for å beskytte seg mot luftfartshindringer (se avsnitt 4.1.2).

Vi fant ingen systematisk gjennomgang av ulykker og hvilken nytte bedre merking av luftfartshindre ville hatt i dokumentene.

Etter å ha lest igjennom dokumentene satt vi igjen med en grunnleggende problemstilling: Hvilken effekt vil dette merkingskravet faktisk ha?

Vi bestemte oss derfor for å lage vår egen analyse, ut i fra følgende hypotese:

”Det må være en klar sammenheng mellom hva som skal merkes og de ulykkene som har skjedd historisk.”

Vi så at den enkleste måte å få verifisert hypotesen på var å bruke en statistisk metode. Ved å analysere ulykkene siste 30 år og sammenholde resultatet med de luftfartshindringer som ville bli pålagt ny merking, ville vi kunne få en indikasjon på om milliardene til merking var vel anvendte penger.

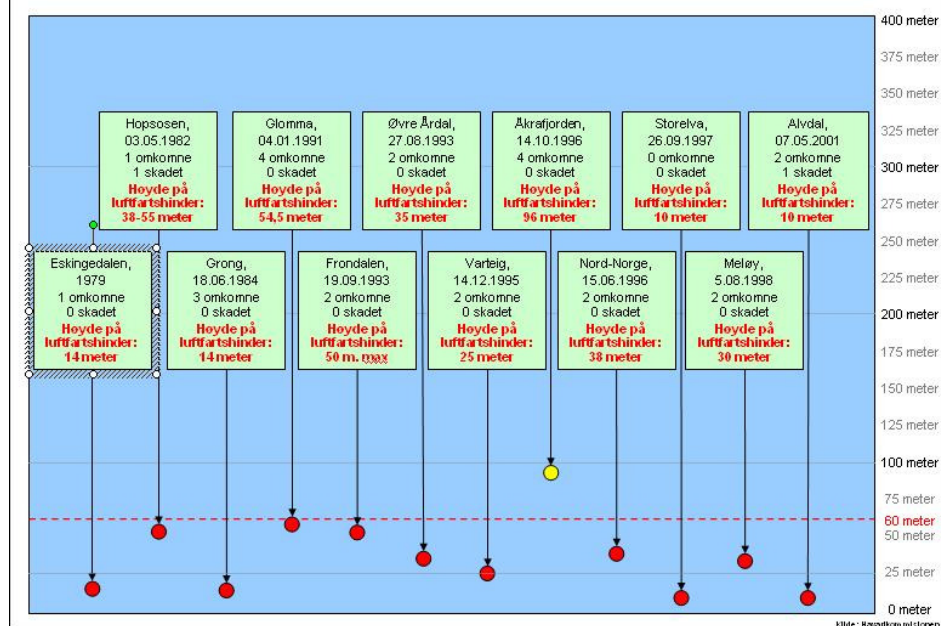
4.1.1. Oversikt over ulykker

Rapporten fra Veritas ga oss en brukbar liste over ulykker som hadde skjedd i møte med kabelspenn eller andre luftfartshinder. Der fikk vi ideen om å gå inn i selve rapportene fra hver enkelt ulykke, da noen av disse var listet som kilder for Veritas-rapporten.

Disse fant vi databasen til Havarikommisjonen for sivil luftfart. Alle rapportene ble lastet ned i PDF og sentrale data for hver ulykke (høyde over bakken, årsak, antall omkomne/skader) ble trukket ut og lagt inn i excel.

Her er ulykkene sortert etter høyde over bakken (den røde linjen er høyden som utløser krav om merking ifølge utkastet til forskrift):

Luftfartsulykker etter kollisjon med konstruksjoner over bakkenivå (1979-2009)



Datakilde: <http://www.aibn.no/luftfart/rapporter>

Vi fant ut at det ikke hadde skjedd en eneste dødsulykke i møte med luftfartshindre siden 2001.

Ulykkene som hadde skjedd mellom 1979 til 2001, skjedde nesten utelukkende i møte med lave og korte spenn som ikke ville bli merket uansett.

Uavhengig av det, var det ofte andre faktorer som var avgjørende for ulykkene: Ett fly fløy inn i en telefonledning under hasardiøs flyging for å imponere kjæresten, en annen skulle fly ned i en fjord og vinke til kona, og et helikopter traff en kabel mens piloten slapp instrumentene for å hjelpe passasjerer å ta bilder. Lignende ulykker hadde skjedd i en gammel løypestreng til en seter og i en kabel som henger bare 12 meter over vannet.

Rapportene er relativt detaljerte:

- 1.1.3 På gården var det tre personer tilstede. Kona var ute og stelte plenen på tunet. Hun ble skremt av overflygingen. Hennes sønn og hans venn (forlovet med en av jentene om bord i flyet) holdt på å rydde inne i fjøset. Flyet passerte så lavt over gården at fjøstaket ristet. De sprang derfor ut for å se hva som foregikk og kunne sammen med kona på gården observere den videre flygingen.
- 1.1.4 De så at fartøysjefen svingte bratt til høyre og overføy gården på nytt sydfra. Også denne gang i svært lav høyde. Turen fortsatte nordover med ny skarp venstre sving og tilbake for en tredje overflyging. De tre vitnene på gården mener at flyet ved passeringene var nede i takhøyde. Man var bekymret for at flyets hjul skulle treffe en pipe.
- 1.1.5 Etter den tredje passeringen svingte flyet rundt igjen i en siste venstre sving og kom tilbake sydfra. Denne gang ikke direkte over gården, men over elven like øst for bygningene. På dette tidspunkt sto solen forholdsvis lavt over horisonten i nordvest slik at fartøysjefen hadde sterkt motlys. På høyde med gården går det både en telefonledning og en trefaset lavspent kabel (230 V) over Glomma. Dette er

telefonforbindelsen og strømforsyningen til gården (se Bilag 5.1.2). Flyet ble nå fløyet så lavt at det i følge vitnene gikk under telefonledningen for det traff de 3 strømførende elektriske kablene. Den sydligste kabelen ble skadet, de to andre røk i sammenstøt. Kablenes høyde over Glomma ved treffpunktene anslås til ca. 10 m.

Et søk i de amerikanske flymyndighetenes database på nett (<http://www.nts.gov/nts/query.asp>) ga et lignende resultat, uten at vi valgte å gå i dybden på de amerikanske tallene.

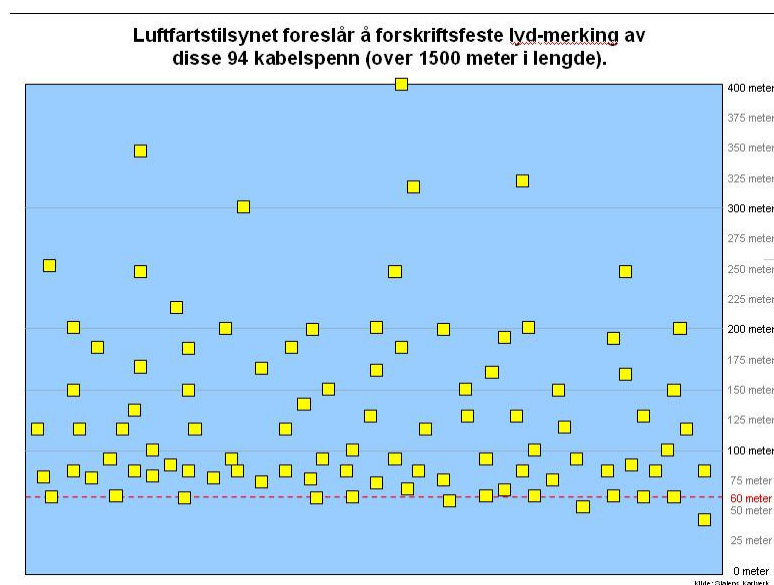
Samlet ga dette et bilde av at årsakene til sammenstøt med luftspenn er svært ulike, og ofte et uttrykk for at flyet før eller senere vil treffe ett eller annet i sin ferd mot bakken. Eksempel på amerikansk havarirapport her:

<http://www.nts.gov/nts/GenPDF.asp?id=ATL07FA069&rpt=fa>

4.1.2. Oversikt over luftfartshindre som måtte merkes:

Luftfartstilsynet kunne ikke hjelpe oss med en oversikt over hvilke luftfartshindre som ville bli pålagt merket. Det kunne derimot Statens Kartverk. Til vår overraskelse viste det seg at kartverket satt på en fullstendig liste over samtlige norske luftfartshindre. Kjell Ringen i Statens Kartverk brukte bare noen timer på å sende over en komplett liste over alle spenn over 1500 meter som ville bli omfattet av merkekravet. Vi tok også ned en liste fra nettet med alle norske luftfartshindre. Vi brukte Excel til å systematisere og trekke ut alle hindrene som Luftfartstilsynet mente skulle merkes.

Her er en oversikt over luftspennene, sorter etter høyde over bakken:



Datakilde: Statens kartverk

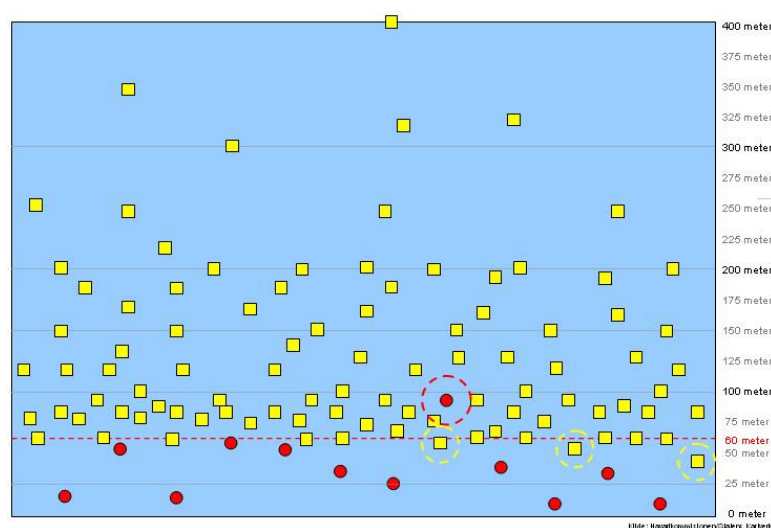
4.1.3 Sammenstilling av merkepliktige hindre og historiske ulykker:

Deretter sammenkjørte vi ulykkene og oversikten over de hindrene som skulle merkes i et regneark, og laget en felles grafisk fremstilling.

Det var en aha-opplevelse. Ulykkene skjedde jevnt over i en svært lav høyde, mens spennene som skulle merkes lå langt høyere. Bare 1 av ulykkene siste 30 år hadde skjedd i et spenn som med sikkerhet ville være omfattet av det nye merkekravet.

Arbeidsdokument: Sortering av merkepliktige luftfartshindringer (gul prikk) og ulykker med luftfartshindring siste 30 år (rød prikk) etter høyde.

Problemstilling: Hvor mange av ulykkene siste 30 år ville blitt forhindret av det nye merkekravet (innsirklet i rødt)?



Det fremsto mer og mer som om Ocas hadde fremmet en svært vellykket kampanje for et merkingskrav som ville ha svært begrenset effekt.

Vår undersøkelse viste etter vår mening at effekten neppe kunne stå i stil med investeringer til 5-15 milliarder kroner.

Dersom man kunne nå igjennom med noe sånt kunne det kanskje være hold i det opprinnelige tipset om at Ocas hadde kjørt sin eneste konkurrent i senk?

4.2 METODE: Lobbying og påvirkning av offentlig myndighet

Som nevnt hadde luftfartsmyndighetene vært sentrale støttespillere for Ocas i mange år, og både støttet utviklingen av teknologien med penger, ressurser og faglig hjelp. Samtidig var de samme myndighetene godkjenningsorgan, med økonomisk interesse i form av royalties. Når Luftfartstilsynet ville foreslå en ny type merking av luftfartshindre, var det etter eget utsagn ”for å tilpasse seg ny teknologi”. Ettersom det bare finnes en godkjent teknologi, snakket vi altså om en ”Lex Ocas”.

Vi tar her for oss de mest sentrale påvirkningsmetodene vi avdekket:

4.2.1. Påvirkning av forskriftsarbeidet

4.2.1.1 Rapporten fra Det norske Veritas

Et viktig dokument i lobbykampanjen var en rapport fra Det norske Veritas. Vi identifiserte denne som å være en svært viktig premissleverandør til forskriften (se 4.1.).

Veritas-rapporten var et bestillingsverk i forbindelse med den nye forskriften om merking av luftfartshindre. Dette fremgår direkte i introduksjonen til rapporten.

Rapporten var bestilt av Ocas for å evaluere den eksisterende merkingen av luftfartshindre – såkalte merkeballer/blåser. Selve utgangspunktet var altså ikke å dokumentere sitt eget systems styrker, men dokumentere svakheter med det eksisterende systemet.

Rapporten ga uttrykk for å være ”uavhengig”, samtidig som den var bestilt, betalt og organisert av den parten som hadde mest å tjene på et nytt regime. Konklusjonen i rapporten var selvsagt at merkeballer var utilstrekkelig som sikkerhetssystem.

Rapporten bygde på dokumentasjon fra 40 ulike kilder, samtlige listet opp i en kildeliste. Vi fant rapporten så lite pålitelig, at vi bestemte oss for selv å sjekke samtlige kilder, for å gjøre en kildekritisk vurdering.

Vi gikk gjennom referanse etter referanse for å sjekke kildehenvisningene.

Det vi fant var blant annet:

Veritas skrev at ”wire strikes” var den mest alvorlige sikkerhetsrisikoen for lavtflyvende luftfartøy. Kilden var et amerikansk helikoptertidsskrift fra 1984.

Vårt funn: Artikkelen var en markedsføringsartikkel skrevet av kommunikasjonsdirektøren i et firma som solgte et produkt som skulle hindre ulykker ved ”wire strikes”.

Veritas skrev at 16 ulykker har krevd 29 menneskeliv i Norge siden 1980.

Vårt funn: Vi gjennomgikk som nevnet samtlige rapporter fra Havarikommisjonen.

Rapportene viste at samtlige ulykker med ett unntak skjedde i spenn som ikke var omfattet av merkekravet. Et stort antall av ulykkene skjedde som følge av uvettig flyging, brudd på sikkerhetsrutiner og dumdristige stunts i svært lav høyde (utfyllende eksempler er trykket i en tidslinje i selve saken, se pdf-kopi).

Veritas baserte seg på blant annet ulykkesdata fra en rapport fra US Army.

Vårt funn: Rapporten var fra 1970, og inkluderte et stort antall helikopterulykker fra Vietnam-krigen. Tallene var kunstig høye. Rapporten fastslår likevel at et stort antall ulykker skyldes brudd på sikkerhetsrutiner, og det beste virkemiddel er bedre opplæring av piloter. Dette er utelatt fra Veritas-rapporten.

Veritas bygget bl.a. på en rapport fra Forsvaret: ”Overview of collisions with wire crossings” fra Forsvaret. Ifølge rapporten var det ”grunn til å tro at mange nesten-ulykker ikke var rapportert”. Dette var merket i kildelisten som et ”internt dokument, fremskaffet gjennom personlig kommunikasjon”.

Vårt funn: Henvendelser fra Forsvaret viste at Forsvaret ikke hadde noen offisiell rapport om dette. Dokumentet lot seg ikke fremskaffe

Veritas’ metode bygget på testflyving med et utvalg av ressurspersoner fra sivil luftfart og Forsvaret.

Vårt funn:

- a. En av de sivile representantene hadde trukket seg fra arbeidet med rapporten, da han ikke var komfortabel med arbeidet. Dette sto ikke i rapporten. Representanten fryktet at rapporten ville være så negativ til slik merking at man sluttet å sette opp merkeballer, noe pilotene trengte sårt for å se ledningene.

- b. De militære testpersonene var plukket ut av Ocas-gründernes hyttenabo i Hemsedal, oberst Stig Nilsson
- c. Opplegget var designet, og flyruten planlagt av Ocas, og piloten var Ocas-gründer Rolf Bakken.

Vi stilte spørsmål ved integriteten i en undersøkelse som var gjennomført i så stor grad på oppdragsgivers premisser

Dette ga grunnlag for å stille spørsmålstegn ved om Veritas ble brukt i en lobbykampanje for å fremme en forskrift som egentlig ikke var behov for.

4.2.1.2 Påvirkning av høringsrunden

Vi tok oss tid til å lese så godt som samtlige høringssvar som hadde kommet inn i forbindelse med forskriften.

Svarene delte seg i to leire:

- Fly- og helikopter-miljøene var positive
- Kraftindustrien var negative

Etter å ha lest igjennom høringsforslagene satt vi igjen med en klar følelse av at Ocas også her aktivt hadde påvirket prosessen.

Flere av høringsforslagene var påfallende like Ocas' egen høringsuttalelse.

Siden Ocas hadde blitt kvitt Protura som konkurrent var uttalelsene skreddersydd for å skaffe Ocas monopol som leverandør av lovpålagte sikringssystemer.

Både NHO og Luftforsvaret brukte Ocas sine argumenter. Men lengst av alle gikk Flysikkerhetsforum. Forumet hadde sendt inn en ren kopi av Ocas sin høringsuttalelse – som argumenterte sterkt for flest mulig varslingsanlegg – og dermed økt salg for Ocas.

Hva i alle dager var Flysikkerhetsforum? Hjemmesidene til Luftfartstilsynet ga oss svaret:

”Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre” etablert under ledelse av Geir Hamre, seksjonssjef Operativ helikopter i Luftfartstilsynet.”

Fra dokumentene vi hadde lest visste vi at Geir Hamre hadde vært sentral i saksbehandlingen av både Ocas- og Protura-saken.

Det var derfor overraskende at han i sin rolle som leder av et sikkerhetsutvalg lot Ocas utforme høringssvaret og gjorde seg til talsmann for ensidige argumenter for en aktør tilsynet har godkjenningmyndighet overfor.

Vi sendte en innsynsbegjæring og ba om innsyn i alle dokumenter knyttet til innsendelsen av høringsuttalelsen fra Flysikkerhetsforum.

Det første vi fant var at Luftfartstilsynet hadde invitert Ocas til å være med i helikoptersikkerhetsutvalget, selv om selskapet ikke er en operatør.

Dokumentene vi senere fikk overlevert viste at det var Ocas-gründer Rolf Bakken som hadde tatt initiativet til å sende inn høringsuttalelsen på vegne av helikopterselskapene.

Epost fra Ocas-gründer Rolf Bakken:

”Som lovt på seminaret, har jeg utarbeidet et forslag til kommentarer til høringsutkast BSL E2-2 på vegne av FSF. Som du også ser er det blitt et relativt omfattende dokument.”

Eneste forskjell på høringsuttalelsene fra Ocas og Flysikkerhetsforum var den første setningen i dokumentet, der avsenderens navn var endret fra Ocas til Flysikkerhetsforum.

Vi undret oss litt over at alle helikopterselskapene uten videre var komfortable med å sende inn dette høringsinnspillet. Etter et besøk på forumets møte på Gardermoen forsto vi det ganske mye bedre: Dersom Ocas skal installere nær hundre lyd- og lysvarslingsanlegg på vanskelig tilgjengelige steder, vil selskapet ha behov for helikoptre til monteringen. Jo flere anlegg – jo flere oppdrag på helikopterselskapene i forumet.

4.2.1.3 Luftfartstilsynets rolle i lobbyarbeidet

Et av arbeidsmålene våre var å finne ut av om det var noen form for irregulært samrøre mellom Luftfartstilsynet og Ocas. Måten Luftfartstilsynet så ut til å favorisere Ocas i alle sammenhenger gjorde at vi tenkte mye på hva som kunne være årsaken.

På en konferanse i Stavanger – den såkalte Sola-konferansen – der hele norsk luftfartsbransje samles, fikk vi et innblikk i det som kan være noe av årsaken:

Luftfartstilsynet er et offentlig tilsyn, men bare 25% av inntektene kommer fra Staten. Resten må tilsynet skaffe selv i form av avgifter og betalte tjenester. Store deler av inntektene kommer fra registreringsavgifter på luftfartøy og inntekter i forbindelse med tilsynsoppgaver. Dette er penger luftfartøyseierne betaler til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet er derfor under press fra ”kundene” for å levere noe tilbake.

Forskriften om luftfartshindringer ville øke sikkerheten, og skyve hele kostnaden over på kraftbransjen, og i fremtiden lå tilsvarende regler klare for vindmølleparker og lignende.

4.3. METODE: Påvirkning av Luftfartstilsynet og konkurrenten Proturas godkjenning

Saken hadde startet med konflikten mellom Ocas og konkurrenten Protura. Vi ønsket å sjekke om Ocas påvirket Luftfartstilsynet i forbindelse med at Protura ble fratatt sin godkjenning

4.3.1 Arkivsøk i flere etater

Gjennom kildesamtaler og nettsøk identifiserte vi en rekke statlige etater som Ocas på ulikt vis hadde samarbeidet med og jobbet mot. Vi bestemte oss for å gjøre omfattende dokumentforskning.

Etatene var blant annet Luftfartstilsynet, Avinor, Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet og Forsvaret.

Gjennom elektronisk postjournal identifiserte vi alle dokumentserier som involverte Ocas og Protura, og ba om innsyn i samtlige dokumenter.

Også hos Post og Teletilsynet ba vi om innsyn i samtlige dokumenter som om handlet Ocas og/eller Protura knyttet til radarfrekvenser og bruk av radiofrekvenser. Det ble skrekkelig mye dokumentasjon. Den systematiske jobben vi gjorde da vi mottok dokumentene ble uvurderlig.

Alle dokumenter ble printet ut og satt i ringperm – en perm for hver etat.

Dokumentene ble sortert etter saksnummer, og saksnummer som manglet ble identifisert i permen med blanke ark.

Alle dokumenter ble ”journalført” i et eget excel-ark. Denne ble laget som en tidslinje.

Samtidig som dokumentene strømmet inn kom det også avslag. Vi sørget for å klage på alle avslag samme dag som avslagene kom – for på den måten å sende et klart signal om at vi ikke kom til å gi oss. Vi satt til slutt igjen med innsyn i ansalgsvi 95 prosent av alle dokumentene. Etter klagerundene var svært lite unntatt – med unntak av noen dokumenter med såkalte bedriftshemmeligheter.

Vi fant at Luftfartstilsynet helt fra 1999 hadde vært aktiv deltaker i utviklingen av systemet til Ocas. Luftfartstilsynet hadde utpekt enkeltpersoner som både satt i arbeidsgrupper og som bisto i utviklingsarbeidet. Fra tvillingorganet Avinor ble det gitt penger og faglig støtte (dette fra Luftfartsverket, før Luftfartstilsynet og Avinor skilte lag).

4.3.2 Stridens kjerne: Ocas vs Protura

Dokumentene viste at også Protura syntes å ha blitt godt mottatt i starten i 2007. Selskapet fikk teknisk godkjenning og tillatelse til å sette systemet i prøvedrift.

Hellet snudde da Ocas hyret inn tidligere assisterende luftfartsdirektør, advokat Sigmund Sandall, for å klage på konkurrentens godkjenning.

På vegne av Ocas skrev Sandall brev til sin gamle arbeidsgiver, med krav om utlevering av all dokumentasjon om Proturas system.

Sandall var i en delikat dobbeltrolle, da dokumentene viste at han samtidig var juridisk rådgiver for Luftfartstilsynet i enkelte saker (dette forholdet ble avsluttet av Luftfartstilsynet som følge av denne saken).

Vi finleste dokumenter og fant en rekke henvisninger til møter og eposter som ikke var journalført. Vi krevde innsyn, og fikk på den måten innblikk i dokumenter som ikke var mulig å finne på noen annen måte, blant annet møtereferater og presentasjonsmateriale.

Disse viste at Ocas hadde hatt møter med Luftfartstilsynet om Proturas godkjenning, uten at Protura visste det. Dette var merkelig saksbehandling

Plutselig, høsten 2008, kom det en rekke advarsler mot Protura-systemet til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet sendte straks ut varsel om tilbaketrekking av den tekniske godkjenningen til Protura.

Av vedtaket om tilbaketrekking av godkjenningen gikk dette frem:

Det hadde kommet bekymringsmeldinger fra Avinor, fra britiske og tyske luftfartsmyndigheter og nok en bekymringsmelding fra Eurocontrol – et felleseuropeisk luftfartsorgan.

Vi måtte finne ut hva som hadde fått en rekke luftfartsorganer i Europa til å advare mot Protura, et tremanns firma i Asker med virksomhet kun i Norge?

4.3.3 Varselmeldingene fra utenlandske myndigheter

Vi fikk bekymringsmeldingene ut ved ordinære innsynsbegjæringer.

Vi stanset særlig opp ved meldingen fra EUs luftfartsorgan Eurocontrol, som ble innledet slik: *"It has been brought to our attention that..."* selskapet Protura hadde fått teknisk godkjenning for et såkalt transpondersystem

Eurocontrol (**European Organisation for the Safety of Air Navigation**) er EU-landenes luftsikkerhetsorgan.

Hvordan hadde Eurocontrol fått høre om dette? Og hva bygde Eurocontrol sin bekymring på? Også den britiske og tyske advarselen syntes å bygge på at noen hadde tatt kontakt med dem. Vi tok en ringerunde til alle som hadde sendt sine advarsler til Luftfartstilsynet. Deres reaksjoner var overraskende.

"Jo det ringte noen fra selskapet Ocas..."

"Det ringte noen fra Norge og ba om en uttalelse"

"Det ringte noe fra Norge og sendte oss en rapport"

Det viste seg at alle luftfartsorganisasjonene som hadde kontaktet Luftfartstilsynet, selv hadde blitt kontaktet av Ocas. Alle hadde blitt bedt om å uttale seg på bakgrunn av et spesifikt scenario.

Scenarioet fremgikk i en rapport Ocas hadde laget selv – om Protura-systemet. Scenarioet var slik at det var all mulig grunn til å advare mot bruken av Protura-systemet.

Hva sto det egentlig i den rapporten?

4.3.4. OCAS-rapporten – en drittpakke?

Det var åpenbart at OCAS` rapport om konkurrenten inneholdt informasjon om Protura-systemet som fikk varselklokkene til å gå hos flysikkerhetsekspertene. Også Luftfartstilsynet hadde fått sin kopi av rapporten, og vi ba om innsyn. Deretter begynte vi å etterprøve hovedkonklusjonen – nemlig at utplassering av Protura-systemet ville føre til en kraftig signalforurensning av viktige radiofrekvenser i luftrommet.

Rapporten var på over 50 sider, og det var ingen tvil om at Ocas hadde lagt store ressurser i rapporten om konkurrentens system.

Konklusjonen baserte seg på to vesentlige faktorer:

4.3.4.1 Prøveflyving av Proturas anlegg

Ocas hadde på eget initiativ foretatt flere prøveflyvinger av Proturas anlegg i Frierfjorden. Dette hadde skjedd uten Proturas medvirkning.

På prøveflyvningen ble det målt signaler og gjort tekniske prøver. Disse var plassert i et kart som viste plassering av sendere og signalstyrke.

Proturas dataanlegg loggfører alle flyvinger over systemene. Vi ba Roger Hansen om tilgang til flydataene fra denne prøveflyvingen. Når vi koblet prøveflyvingen med de tallene og flymønsteret som var tegnet inn i rapporten, passet ikke informasjonen.

Blant annet viste målingene feil plassering av Proturas radiosender.

Enten hadde Ocas basert rapporten på en flyving i et annet område enn oppgitt – eller så stemte ikke tallene. Uansett var funnet problematisk for gyldigheten til tallene.

Kartet som viste signalscenarier forplantet seg senere i presentasjoner og brev fra Luftfartstilsynet.

4.3.4.2 En rekke scenarioer som viste kritisk signalforurensing ved utplassering av Protura-systemet.

Ocas hadde satt opp noen scenarioer som viste at gitt et visst antall fly i luften på samme tid i samme område ville Protura-systemet i teorien kunne føre til signalforurensing.

OCAS tatt utgangspunkt i at 600 Protura-systemer utplassert i Sør-Norge alene. Samtidig hadde Ocas tatt utgangspunkt at et stort antall fly fløy i samme område på samme tid, og at alle sendte ut såkalte interrogeringssignaler.

Antallet utplasserte systemer var altså svært høyt i forhold til det som var planlagt. Luftfartstilsynets forskrift estimerte at mindre enn 100 anlegg ville bli pålagt merking i hele Norge. Mange av dem i grisgrendte strøk. Vi kunne derfor med bakgrunn i forskriften slå fast at antallet systemer virket oppblåst.

Også scenarioet for flytrafikk var høyere enn faktiske tall fra offisiell trafikkstatistikk.

Når de upresise tallene fra prøveflyvingen ble koblet med Ocas' oppblåste scenario for antallet utplasserte systemer, var effekten dramatisk.

Det viste seg altså at både Avinor, Deutsche Flugsicherung, Det britiske luftfartstilsynet og Eurocontrol slo alarm basert på disse forutsetningene fra Ocas' egenproduserte rapport. Avinor bekreftet også at etaten ikke hadde gjort noen egen analyse av tallene, men baserte seg på Ocas' beregninger.

Etter massivt press fra advokat (og tidligere ass. Luftfartstilsynet-direktør) Sandall, for å ta fra Protura godkjenningen, trakk Luftfartstilsynet tillatelsen tilbake.

Dokumentasjonen viste klart hvordan Ocas hadde arbeidet i kulissene for å så tvil om Proturas system – og ikke minst hvor enkelt Avinor og Luftfartstilsynet hadde bitt på kroken.

”Hvis noen har trukket tilbake en tillatelse på grunn av vår melding, er det et tynt grunnlag. Eurocontrol har aldri sagt at det vil være uakseptabelt å sette Protura-systemet i drift”, sa en talsmann for Eurocontrol.

4.4. ANDRE FUNN

4.4.1 Gratis frekvenser fra Forsvaret

Et funn vi gjorde i arbeidet med saken, var et Ocas opererte sine radarer på frekvenser eid av Forsvaret. Radiofrekvenser er et gode som er strengt offentlig regulert med konsesjoner, som selges i auksjoner i markedet.

Det frekvensbåndet Ocas opererte sin radar på, var så stort at ifølge kyndige kilder, kunne Telenor operere hele mobiltelefonnettet på det.

For å sette verdien på frekvensbåndet inn i en viss sammenheng betalte NextGenTel sju millioner kroner for et frekvensbånd for mobilt bredbånd i 2006.



Vi ville finne ut hva Ocas betalte Forsvaret for sin frekvensavtale.

Forsvaret fant imidlertid ikke et eneste dokument i saken. Etter flere dager med feking med ulike informasjonsfolk i Forsvaret, fikk vi klarhet i at det fantes to dokumenter i Forsvarsdepartementets arkiver knyttet til Ocas. Den ene var frekvensavtalen, som fastslo at Ocas fikk bruke frekvensområdet, som trolig var verdt mange millioner kroner, gratis. Dette problematiserte vi i vår oppfølgnings sak, mandag 5.oktober

4.4.2 Forsvarets arkivproblemer

Vi jobbet samtidig med å finne ut hvilken økonomisk og annen støtte Ocas hadde fått fra Forsvaret i utviklingen av Ocas-systemet. Våre opplysninger tydet på at det var betydelig.

Forsvaret v/ Luftforsvaret svarte at ” Det er vanskelig for oss å ha totaloversikt over alle relevante interne saksdokumenter i en sak som har foregått over ti år. For å hjelpe deg videre i saken er jeg derfor avhengig av konkrete forespørsler med saksnummer/referanse.”

Problemet vårt var at vi ikke hadde anelse om hvilke dokumenter som fantes. Vi ba derfor om en journal som kunne vise oss disse dokumentene, slik at vi kunne be om innsyn.

Heller ikke det kunne Luftforsvaret fremskaffe:

”Grunnet de arkivproblemene som du tidligere har blitt gjort kjent med kan Luftforsvaret ikke fremskaffe intern dokumentasjon angjeldende beslutningen om å gi støtte på kr 100.000, annet enn at vi kan bekrefte at så ble gjort. De øvrige dokumentene leder frem til kontrakten som du allerede har.”

Det måtte finnes mer – men vi ante ikke hvordan vi skulle finne det.

Vi begynte derfor å sende klager på alt fra saksbehandling til avslag. Vi sendte også raskt videre en klage på hver etat til Sivilombudsmannen. Vi håper at dette ville få ting til å skje. Det gjorde det dessverre ikke. Dokumentasjon fra Forsvaret var fraværende.

SAK 2: SUBSIDIEPILOTENE

4.5. METODE: Tilgang til Forsvarets arkiver

Tanken på å skulle fortsatte å grave i radarer og gamle luftfartsulykker sto ikke særlig høyt i kurs etter at artikkelen ”Radaroperatørene” var publisert.



Likevel var det en viktig bit i puslespillet som manglet: Vi hadde så langt bare fått tilgang til en liten håndfull dokumenter om forholdet mellom Ocas og Forsvaret. Vi hadde en teori om at det var tettere bånd her enn vi hadde fått til å dokumentere – noen få millioner kroner i støtte og en gratis frekvensavtale. Forsvaret hevdet det ikke fantes mer. Vi visste at det måtte finnes flere dokumenter. Men hvordan skulle vi få fatt i dem?

Mens vi jobbet med dette ringte det en ny kilde i saken. Han mente Ocas-gründer Morten Mørk hadde fått store beløp i støtte fra en forsvarsenhet ved navn Noble. Støtten var ikke til Ocas, men til andre selskaper eid av Mørk og kompanjongen Rolf Bakken, kalt Tyra Invest og SSPR.

Beløpet var ifølge kilden 25 millioner kroner.

Dette var enormt mye mer enn vi hadde funnet så langt, og hvis Forsvaret hadde delt ut så store beløp uten at det fantes dokumentasjon, var det oppsiktsvekkende. Det var nok til at interessen våknet.

4.5.1 Legge press på Forsvaret

Vi hadde ventet på dokumenter fra Forsvaret i snart to måneder. Første arbeidsdag etter at dokumentaren sto på trykk stilte vi opp i vakta hos Forsvarsdepartementet og informerte om at vi kom til å bli sittende til vi fikk et intervju ”med en ansvarlig” for dokumentkaoset. Vi ventet – og ventet. Etter en time ble vi ble invitert opp på kontoret til informasjonssjef Kåre Helland Olsen. Han bedyret at alle dokumentene i saken var spurløst borte. Samtidig stilte ingen involverte til intervju.

Vi fortsatte å purre hver eneste dag, og ba Forsvaret leter etter dokumenter som omhandlet Tyra Invest, SSPR og Ocas. Vi sendte klage til departement og Sivilombudsmannen. Vi sørget også for å gi dokumentkaoset tydelig omtale i avisen. Om ikke Forsvaret ville finne dokumentene skulle vi i alle fall gjør denne manglende innsatsen så ubehagelig som overhode mulig.

4.5.2 Press utenfra

Samtidig kom det uventet hjelp. Vi fikk en mail fra Høyres stortingsgruppe, som nå ville stille spørsmål til forsvarsministeren i spørretimen om forholdet mellom Ocas og Forsvaret. Presset hjalp.

16. oktober svarte Forsvarsminister Anne Grete Strøm-Erichsen på spørsmålet fra Høyre. Svaret var svært detaljert:

Kontakten mellom Forsvaret og OCAS AS

Når det gjelder kontakten med OCAS AS er det hensiktsmessig først å gi en kort oversikt over selskapsstrukturen. OCAS AS ble stiftet 7. mars 2000 som et aksjeselskap. En av aksjonærene i OCAS AS er Tyra Invest AS. Sistnevnte selskap er eiet blant annet av tre tidligere forsvarsansatte. En av disse er styreleder i OCAS AS og administrerende direktør i Tyra Invest AS. Selskapet Tyra Invest AS utøvet også eierskap i Synthetic Signal Processing Radar (SSPR) AS. SSPR AS fusjonerte med OCAS II i 2005, og OCAS II og OCAS fusjonerte i 2008.

(...)

Forsvarstaben opplyser at Luftforsvaret til sammen har bidratt med støtte til en verdi av 5 815 000 kroner til utviklingen av OCAS-systemet.

Hele svaret her: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=44341>

Det interessante med dette var at Forsvarsministeren trakk så klare sammenhenger mellom Ocas, Tyra Invest og SSPR i forbindelse med Ocas-systemet. Dette stemte jo med våre kildeopplysninger. Men vår kilde hadde sagt 25 millioner kroner, og vi hadde god grunn til å tro at kilden visste hva han snakket om.

Dette måtte bety at Forsvaret hadde en eller annen form for dokumentasjon om Tyra og SSPR, og at disse selskapene ble sett i sammenheng med Ocas.

Hva hadde Forsvaret funnet, og hvordan kunne vi få innsyn i det?

4.5.3 Dokumenter fra Forsvaret – et nytt gjennombrudd

21. oktober ble vi invitert over til Forsvarsdepartementet, som hadde fremskaffet fem ringpermer med dokumenter.

På grunn av den spesielle situasjonen fikk vi lov til å bla i permene uten at det var gjort noen offentlighetsvurdering. Deretter kunne vi be om kopi av det vi ønsket, og da ville Forsvaret gjøre vurderingen.

I permene lå kontrakt etter kontrakt mellom Noble og Ocas-selskapene, den største på 45 millioner kroner. Ni ganger så mye som Forsvarsministeren hadde informert Stortinget om. Og det var flere.

Vi skjønnte at vi bare hadde skrapet overflaten i Ocas-saken.

Nå måtte vi finne ut hva som egentlig hadde vært forholdet mellom Forsvaret og Ocas/Tyra-sfæren – og hva samarbeidet hadde resultert i.

NOTIS: postet

Kjeller, 2. desember 2003

NOK 24 998 855,- eks. mva.

[Redacted]
[Redacted]

Pung Kontorsjef

[Redacted]

Major
Pensikleder ODR/A

Møterefertat		Registertid	
		2004-06-22	
Emne			
REFERANSEGRUPPEMØTE			
Møtedagspunkt		Møtested	
17.06.2004		Tryndheim	
Prosjekt		Referent	
ACTD B1/B2		[REDACTED]	
Møteleders navn			
[REDACTED] FFI			
[REDACTED] FFI			
[REDACTED] NOBLE			
[REDACTED] LVBn			
[REDACTED] ELVUKS			
[REDACTED] ELVUKS			
[REDACTED]			
[REDACTED]			
[REDACTED] SSPR			
[REDACTED] SSPR			
[REDACTED] SSPR			

Postadresse:
SSPR AS
Postboks 434 Økern
0531 Oslo

Besøksadresse:
Broekkveien 80
0582 Oslo

Telefon: 22 07 10 00
Telefaks: 22 07 10 09
E-post: post@tyra.no

Organisasjonsnummer:
NO 984 069 367 MVA

4.6.1 Registrere alle kontrakter

	C	D	E	F	G	H	I
	TIL	Innhold	Kontraktstadium	Prosjektnavn	Betalt kroner	Forsvarsnavn	
33	NOBLE	FO gir Noble tillatelse til å postere direkte kontrakter inngått rundt høsten 2001 og rundt årsskiftet 2001/2002 begrenset oppad til 16,65 mill kroner.				Rolf Magne Stein	
34	SSPR	Registreringsprotokoll underskrives mellom FO og SSPR. Gjelder x stk ACTD til utprøvsforemål		2013106	ACTD	44 450 306,00 Harald Woldseth	
35	NOBLE	"22.247.687 NOK forbrukt så langt. I tillegg kommer 24.384.440 forbrukt mot ACTD. Her er det nylig inngått kontrakt mellom FLO/LUFT og TYRA på 45,5 mill." heter det i en intern epost i Noble		2013106	ACTD		
36	Tyra invest	Avtale mellom Tyra Invest og Noble "Kontrakt ACTD B3". Ref dok 29.03.2005	DOK MANDLER	Ukjent	ACTD B3	13 500 048,00	
37	Tyra invest	Avtale mellom Tyra Invest og Noble "Kontrakt ACTD B3". Ref dok 03.06.2003.	DOK MANDLER	Ukjent	ACTD B3	Trolig samme avtale som over.	
38	SSPR	NOBLE innser åpenbart at de har utbetalt alt for mye penger. Krever nå penger tilbake - penger som var forskuttet.		2013106			
39	NOBLE	Ledelse av prosjektet overføres fra FLO/LUFT til NOBLE.					
40	SND	Utbetalingsanmodning 1,2 mill.				1 202 858,00	
41	FLO/LUFT	NOBLE anmoder om lempinger i kontrakten. Vedgår at det ikke ble søkt om lempninger i forhold til BAF. Ber nå om lempinger i forhold til kvalitetssikring og skriftlige endringsordrer.		2013106		Tom Johansen	
42	SSPR	SSPR har ikke tilbakeført nok penger NOBLE ber om at restbeløp tilbakebetales.		2013106		Tom Joahnsen	
43	Tyra invest	Inngivelse av artale Odin II og III.		Kontrakt 0203	Odin II og III	14 125 000,00 Tom Johansen	
44	Past og tele+ Luftforsvaret m fl	Saker som bruk av flyveans til testområde av OCAS-systemet					
45	Post og tele+ Luftforsvaret m fl	Søknad om bruk av 7003311 (3,3 mill) fra Stensett (Luftforsvaret)		AE 2003-01		6 644 000,00	

Etter en dags tastejobb satt vi med noen ganske overraskende tall. I første sak hadde vi funnet dokumentasjon for Ocas-støtte på rundt 3 millioner kroner.

Koblet med de nye dokumentene viste det seg at Ocas, SSPR, Tyra Invest og Ocas II til sammen hadde mottatt sammen over 100 millioner kroner fra Forsvaret.

Dette var jo betydelig mer enn de 5,8 millionene Forsvarsministeren hadde informert Stortinget om. Hvordan kunne det ha seg at Forsvaret hadde så dårlig kontroll? Og hva visste ministeren?

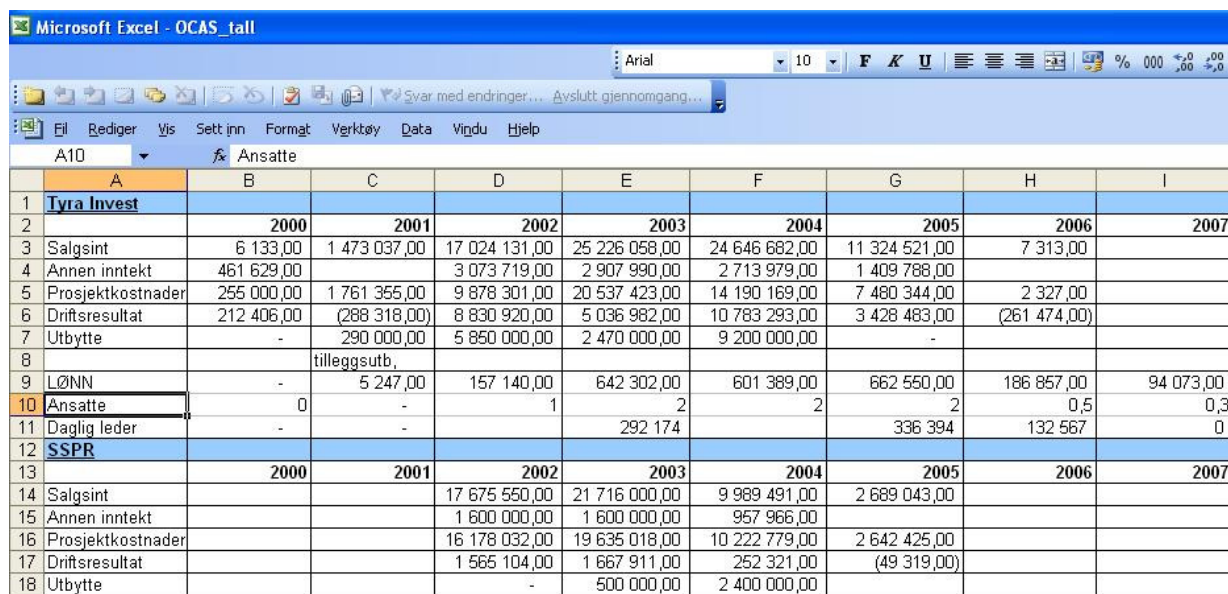
I tillegg så vi blant annet at:

- Avtalene så ut til å ha blitt inngått i strid med de daværende anskaffelsesreglene
- En person, Noble-sjef Tom Johansen, hadde inngått mange av avtalene alene
- Store utbetalinger hadde funnet sted før avtalene faktisk var inngått

4.6.2 METODE: Spore pengestrømmen - regnskapsanalyse

For å se hvor alle disse pengene hadde blitt av, måtte vi skaffe oss detaljert oversikt over pengestrømmene i selskapene til Morten Mørk og Rolf Bakken.

Bare slik kunne vi kryssjekke pengestrømmene med kontraktsbeløpene fra Forsvaret. Dette var viktig fordi vi nå kunne få et bilde av hvor og hvordan pengene var forbrukt.



The screenshot shows a Microsoft Excel spreadsheet titled "OCAS_tall". The spreadsheet is divided into two main sections. The first section, starting at row 1, lists "Tyra Invest" and provides financial data from 2000 to 2007. The second section, starting at row 13, lists "SSPR" and provides financial data from 2000 to 2007. The data includes sales (Salgsint), other income (Annen inntekt), project costs (Prosjektkostnader), driftsresultat, and profit (Utbytte). The spreadsheet also includes a menu bar with options like "Fil", "Rediger", "Vis", "Sett inn", "Format", "Verktøy", "Data", "Vindu", and "Hjelp".

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	Tyra Invest								
2		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
3	Salgsint	6 133,00	1 473 037,00	17 024 131,00	25 226 058,00	24 646 682,00	11 324 521,00	7 313,00	
4	Annen inntekt	461 629,00		3 073 719,00	2 907 990,00	2 713 979,00	1 409 788,00		
5	Prosjektkostnader	255 000,00	1 761 355,00	9 878 301,00	20 537 423,00	14 190 169,00	7 480 344,00	2 327,00	
6	Driftsresultat	212 406,00	(288 318,00)	8 830 920,00	5 036 982,00	10 783 293,00	3 428 483,00	(261 474,00)	
7	Utbytte	-	290 000,00	5 850 000,00	2 470 000,00	9 200 000,00	-		
8			tilleggsutb.						
9	LØNN	-	5 247,00	157 140,00	642 302,00	601 389,00	662 550,00	186 857,00	94 073,00
10	Ansatte	0	-	1	2	2	2	0,5	0,3
11	Daglig leder	-	-		292 174		336 394	132 567	0
12	SSPR								
13		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
14	Salgsint			17 675 550,00	21 716 000,00	9 989 491,00	2 689 043,00		
15	Annen inntekt			1 600 000,00	1 600 000,00	957 966,00			
16	Prosjektkostnader			16 178 032,00	19 635 018,00	10 222 779,00	2 642 425,00		
17	Driftsresultat			1 565 104,00	1 667 911,00	252 321,00	(49 319,00)		
18	Utbytte			-	500 000,00	2 400 000,00			

Sammenstillingen ga oss blant annet følgende funn:

- Så godt som alle inntektene i SSPR og Tyra Invest fra 2000 til 2006 kom fra Forsvarets kontrakter.
- **I samme periode hadde Mørk og Bakken tatt ut 20 millioner kroner i utbytte fra disse selskapene** (altså var disse ikke benyttet til utvikling av teknologi).

- Det var forbrukt 60 millioner kroner i de militære radarprosjektene, før disse ble terminert uten resultat på grunn av pengemangel.

Dette sto i sterk kontrast til en tilsvarende analyse av Ocas' regnskaper:

- Ifølge regnskapene hadde Ocas brukt mindre enn 15 millioner kroner på utvikle Ocas-radaren frem til den ble godkjent av Luftfartstilsynet.
- En hovedandel av Ocas' inntekter var enten direkte støtte fra SND eller kapitalinnskudd fra investorer, bl.a. det statlig garanterte START-fondet.

Forskjellen mellom pengeforbruket og grad av suksess var en klar indikasjon på at det kunne være sammenblanding av private interesser og Forsvarets interesser.

4.6.3 METODE: Kartlegge prosjektene

I vår opprinnelige research i august ba vi om innsyn i "alle" dokumenter i en rekke etater vedrørende Ocas.

Avinor, tidligere Luftfartsverket, var en av disse etatene. Avinor hadde i en tidlig fase vært ansvarlig for å følge opp de statlige støtteordningene gjennom SND rundt Ocas-prosjektet. Derfor hadde Avinor også arkivert en rekke gamle prosjektrenskaper og prosjektrapporter for Ocas. Nå tok vi frem Avinor-permen, som vi så langt ikke hadde brukt mye tid på.

Ved å sammenholde korrespondanse mellom Ocas og Avinor om Ocas-prosjektet med korrespondanse mellom SSPR og Forsvaret om de militære prosjektene, fikk vi et unikt bilde av hvordan de to prosjektene fulgte hverandre i tid og utvikling.

4.6.3.1 Sammenligne teknologien - Ocas og SSPR

Den umiddelbare parallellen mellom Forsvarsprosjektene og Ocas-prosjektet var at begge dreide seg om radar-teknologi. Når vi tittet mer på prosjektene fant vi at dette ikke var den eneste.

For det første var alle prosjektene knyttet til en og samme laveffekts radar, kalt Abacus, og utviklet av Sintef. Det var altså samme "hardware".

Forskjellen mellom radarsystemene lå altså hovedsaklig i programvaren.

Forsvarsprosjektene: Målet med disse var å utvikle en laveffekts radar som kunne avdekke bevegelser i luften og på bakken. Totalt hadde Tyra Invest og SSPR fått drøyt 60 millioner kroner for å utvikle disse systemene for Forsvaret.

Ocas-systemet: Laveffekts-radar som skulle detektere flybevegelser i bestemte luftrom.

Vi fant overhode ingen referanser til Ocas-systemet i dokumentene vi hadde fått ut fra Forsvaret. Og det var ingen referanse til ACDT-prosjektet i dokumentasjonen vi hadde rundt Ocas.

Det eneste fellestrekket vi fant var at selskapet Kitron og Sintef var sentrale i utviklingen av begge prosjektene.

Overfor omverden fremsto dette å være to helt adskilte prosjekter og to helt ulike teknologier.

Vi fant etter hvert et bilde på Forsvarets hjemmeside som fikk oss interesserte.

Likheten mellom ACTD-radaren og Ocas-radaren var slående. Utenpå var de identiske. En annen meget interessant opplysning fikk vi i samtale med Ocas-sjef Morten Mørk: Det var de samme menneskene som jobbet med alle prosjektene. Dette tydet på at de var svært like også teknologisk. Det var vanskelig for oss å konkludere rundt dette, men funnet sporet oss inn på konkrete hypoteser:



"Ble pengene Forsvaret bevilget til Tyra Invest og SSPR i realiteten brukt til å finansiere utviklingen av Ocas-systemet?"

"Ble Forsvarets radarprosjekt forsinket fordi Ocas-gründerne prioriterte sitt eget sivile radarprosjekt som kunne gi større personlig gevinst?"

4.6.3.2 Sammenligne fremdriften i prosjektene - Ocas og SSPR

Sammenstilling av korrespondanse fra de to kildene, gjorde at vi kunne rekonstruere en tidslinje for prosjektene.

Igen fikk vi bruk for kronologien/tidsplanen som var laget i Excel. Vi begynte i detalj å gjennomgå de mange forsinkelsesmeldingene fra Forsvarsprosjektet. Disse meldingene holdt vi opp mot fremdriften i Ocas-prosjektet som særlig kunne dokumenteres gjennom Ocas' korrespondanse med Avinor og Luftfartstilsynet.

- Det viste seg at i samme perioder som Forsvarsprosjektet var kraftig forsinket var Ocas-prosjektet i rute.
- Når SSPR utsatte tester av Forsvarets radaranlegg, gjennomførte Ocas tester med sitt sivile anlegg i samme tidsperiode.
- Samtidig som leveransene av de første testradarene fra SSPR til Forsvaret var forsinket, var leveransene av de første test-radarene fra Ocas til Statnett i rute.
- Og på toppen av det hele: De samme personene som stilte opp på møter med Forsvaret på vegne av Tyra Invest og SSPR deltok i saksbehandlingen for Ocas overfor Luftfartstilsynet.
- Samtidig som Ocas jobbet med omfattende dokumentasjon til Luftfartstilsynet for den sivile radaren, forsikret Morten Mørk Forsvaret om at alle ressurser nå ble brukt på det militære prosjektet

I lys av at forswarets prosjekt hadde klare teknologiske paralleller til det prosjektet Ocas hadde utviklet for å hindre luftfartsulykker, mente vi dette underbygget mistanken om at det foregikk sammenblanding av penger mellom prosjektene.

4.6.4 METODE: Sammenblanding av penger

Det fremsto nå svært ulogisk at Ocas-systemet kunne være utviklet for 15 millioner kroner - når vi nå visste at det mislykkede Forsvarsprosjektet hadde kostet over 60 millioner kroner.

Men vi hadde ingen bekreftelse på hypotesen om at Forsvarets penger var brukt til å utvikle Ocas-systemet.

Igjen ble Avinor-permen nøkkelen.

Avinor hadde i en tidlig fase vært ansvarlig for å følge opp de statlige støtteordningene gjennom SND rundt Ocas-prosjektet. Blant Avinor oppgaver var å attestere fremdriften i prosjektet før utbetalinger, og sende utbetalingsanmodninger.

Derfor hadde Avinor også arkivert prosjektrengskaper .

Da vi sjekket prosjektrengskapene mot Ocas' offisielle regnskaper, oppdaget vi noe som var svært merkelig. Ocas opererte med langt høyere projektkostnadene i sine regnskaper overfor SND enn hva som var kostnadsført i de revisorgodkjente regnskapene som var sendt til Brønnøysund. For eksempel oppga Ocas at det var brukt 12 millioner kr på utvikling av Ocas-systemet i prosjektrengskapene for 2002, mens de offisielle regnskapene viste totale kostnader på 2,5 millioner kroner.

Det reiste følgende problemstilling: Hvor kom resten av pengene til utviklingen av Ocas-systemet fra?

I prosjektrengskapene var de store utviklingskostnadene tilordnet Sintef og Kitron, som hadde stått for utviklingen av systemet på oppdrag fra Ocas. Men hadde Kitron og Sintef betalt selv?

OCAS AS	
SND TILSKUDD	REF: OSAK/AHO MM
PROSJEKTREGNSKAP	
Aktiviteter (kr. 1000)	Bokført beløp
Kitrin Developm. Utvikling	5 634 480
KD direktekost: feltprøver, reiser	40 328
SINTEF utviklingskostnader	5 925 716
SINTEF feltprøver, reiser, matriell	40 328
Eksterne konsulenter utv. kostn.	0
Underlev. Direktekost, verktøy	263 875
Industrialisering (Kitron Hisøy)	0
Prototypkost	0
Markedsintroduksjon	123 850
Sum total	12 028 576

Svaret sto nederst på **ett** av arkene som lå i Avinor-permen:
SSPR/Kitron
SSPR/Sintef

Når Ocas ba om støtte fra SND brukte de SSPR-pengene som grunnlag for sine søknader. Bare en bitteliten andel av investeringene skjedde i "egen bedrift", som det het i prosjektregnskapet.

Det var altså SSPR – Morten Mørks private selskap – som hadde tatt kostnadene for utviklingen. Dette selskapet hadde mottatt rundt 50 millioner kroner av Forsvaret for å utvikle forsvarets radarer. Nå dukket pengene opp som kostnader i et prosjektregnskap for den sivile Ocas-radaren.

Regnskapsanalysene våre hadde allerede vist at alle pengene som hadde kommet inn i SSPR kom fra Forsvaret.

OCAS AS			
S REF: OSAK/AHO MML - 2002/000273			
HB	Til Per.5	6 til 12	SUM DENNE ANMODNING
4500	0	0	0
4541	391 577	692 873	301 296
4542	0	0	0
4543	0	0	0
4544	0	0	0
4911	376 650	376 650	0
60XX	5 184	12 441	7 257
61XX	0	0	0
62XX	0	0	0
63XX	29 809	103 149	73 340
64XX	0	51 500	51 500
65XX	602	29 478	28 875
66XX	1 616	16 791	15 175
67XX	54 155	120 169	66 014
68XX	7 124	28 102	20 978
69XX	30 853	30 257	-597
70XX	0	0	0
71XX	12 464	93 119	80 656
72XX	0	0	0
73XX	17 325	141 175	123 850
74XX	0	0	0
75XX	0	0	0
76XX	0	0	0
77XX	3 277	4 609	1 332
78XX	0	0	0
Sum egen bedrift	930 635	1 700 311	769 676
SSPR/Kitron	0	5 333 184	5 333 184
SSPR/Sintef	0	5 925 716	5 925 716
Sum avrige kostnader	0	11 258 900	11 258 900
TOTAL	930 635	12 959 211	12 028 576

Dette måtte bety at Forsvarets penger hadde blitt brukt i utviklingen av det sivile Ocas-systemet.

4.6.4.1 Kritikk fra Forsvarets kontraktsrevisjon

I kontraktene mellom SSPR og Forsvaret gikk det frem at det ved avslutning skulle gjennomføres en "kontraktsrevisjon", for å kontrollere at Forsvaret fikk valuta for pengene. Eventuelt ubrukte midler skulle tilbakebetales. Vi ba om innsyn i revisjonsrapporten.

Vi gikk flere runder med avslag før vi fikk ut en sladdet versjon av rapporten. I denne kom det frem at Forsvaret hadde vært skeptisk til at SSPR hadde fått Skattefunn-midler basert på Forsvarets penger, og at dette i realiteten innebar at de samme kostnadene ble dekket to ganger.

Vi begynte derfor å konkludere med at SSPR hadde fått dekket de samme kostnadene fra flere ulike, offentlige kilder, og at det var kritikkverdig i seg selv.

Forsvaret var åpenbart ikke klar over at SSPR hadde fått utbetalt penger fra SND/Innovasjon Norge med langt større beløp, på det samme grunnlaget.

Men på bakgrunn av prosjektrengskapene kunne vi nå slå fast at Ocas hadde fått dekket de samme kostnadene en tredje gang, gjennom prosjektstøtte fra SND.

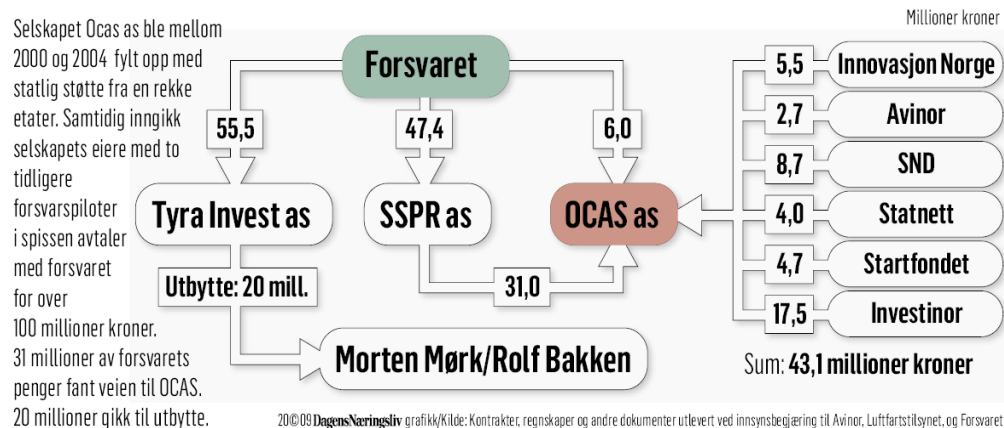
I beste fall fremsto dette som svært kreativ bruk av offentlige støtteordninger. Sett i lys av det enorme omfanget av offentlige penger som hadde tilflytt prosjektene, mente vi dette var vel verdt å sette søkelyset på.

Når en så stor andel av pengene attpåtil hadde gått til utbytte til de to gründerne, lenge før noen av selskapene hadde tjent en eneste krone på vanlig måte, var det åpenbart en god sak.

4.6.5 Støtte fra andre offentlige organer

Koblet med arbeidet i vår første sak kunne vi nå summere støtten Ocas-sfæren hadde fått fra offentlige støtteordninger til 159 millioner kroner:

Slik forsvant forsvars-millionene



Og fortsatt hadde vi en het potet vi fortsatte å jobbe med.

4.7. ETTERSPILL: Den hemmelige "konsulenten"

Helt fra oppstarten av prosjektet i august jobbet vi med en rekke hypoteser om mulige habilitetsproblemer og personlige koblinger mellom Morten Mørk, Rolf Bakken og ansatte i Forsvaret og Luftfartstilsynet. Hypotesene oppsto som en naturlig følge av de mange tegnene vi fant på favorisering av Ocas, SSPR og Tyra Invest.

Hadde noe av de involverte statlig ansatte mottatt ytelser i retur? Vi hadde en sterk følelse av at det var en "missing link".

Vi bruke en betydelig mengde tid på å kartlegge slike personlige koblinger.

4.7.1 METODE: Militære forbindelser

I jakten på slike koblinger begynte vi med en kartlegging av de militære tjenestestedene til sentralt ansatte. En forespørsel om innsyn i tjenestested til Forsvaret forble ubesvart i mange uker (Se spesielle erfaringer).

Nesten uten unntak hadde samtlige interessante personer i saken gått på luftkrigsskolen. På hjemmesiden til Luftkrigsskolen fant vi en oversikt over samtlige fordypningsoppgaver innlevert fra 1963-2004. Listen inneholdt navn på bortimot samtlige som hadde gått ut. Listen ble viktig, fordi vi tidlig kunne fastslå at Mørk og Bakken hadde gått i kull – eller på skolen – sammen med flere sentralt plasserte forsvarstopper. Også en sentralt plassert ansatt i Luftfartstilsynet hadde gått på Luftkrigsskolen.

<http://biblioteket.luftkrigsskolen.no/Portals/0/Dokumenter/Hovedoppgaver/Hoved6304.pdf>

Vi gikk videre og forsøkte å ettergå adresser på boliger og fritidseiendommer for flere sentrale personer gjennom eiendomsregisteret som vi har tilgang til gjennom Dun & Bradstreets betalingstjeneste. Her kan man søke både på adresse og på navn.

Vi hadde mottatt et tips om at flere sentrale personer hadde tilhold i samme hyttefeltet i Hemsedal. Gjennom søket fant vi også en bekreftelse på at Mørk, Bakken og en sentral ansatt i Luftforsvaret var hyttenaboer.

Mye av dette så resultatløst ut, helt til vi fikk dokumentene fra Forsvaret. Det måtte være et kriterium at personer hadde hatt anledning til å påvirke Forsvarets utbetalinger til Ocas-sfæren. I Forsvarets dokumenter var det en person som pekte seg ut: Oberst Tom Johansen.

4.7.1.1. Oberst Johansen

Oberst Tom Johansen hadde signert alle avtalene.

En kilde fortalte at Tom Johansen var den første sjefen for Noble. Han hadde sluttet i forsvar og senere jobbet for Morten Mørk. Kilden hadde imidlertid ingen dokumentasjon for påstanden.

Johansen hadde signert enormt store kontrakter mellom Noble og Tyra Invest/SSPR. Forholdet rundt kontraktene var spesielle:

- Pengene var utbetalt før kontrakter var inngått
- Enkelte av kontraktene virket svært mangelfullt utført
- Anskaffelsesreglene var brutt
- Der reglene ikke var brutt var det benyttet direkte innkjøp. Noble hadde gått direkte til Tyra og SSPR og bedt dem levere en tjeneste – uten at andre fikk tilbudet.

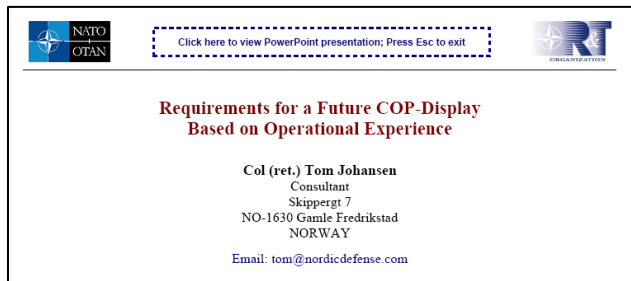
Alt dett fremgikk av dokumentasjonen. I papirene lå også kritikk fra Forsvarets Logistikkorganisasjon (FLO). FLO pekte på at Tyra/SSPR var nystiftede selskaper med lite egenkapital og ingen historie med teknologisk utvikling, og at man måtte være forsiktige. Likevel mottok Tyra/SSPR mer enn 80 millioner kroner av Noble totale budsjett på 126 millioner kroner de første årene.

Tom Johansen var – som Morten Mørk og Rolf Bakken – tidligere pilot i Forsvaret. Basert på de massive kontraktene ville det fremstå som problematisk dersom Tom Johansen senere hadde mottatt penger fra Mørk & co. Vi begynte å ettergå Tom Johansen:

4.7.1.2 Konsulent Johansen

a) Vi fant Tom Johansen bosatt i Fredrikstad. Han hadde sluttet i Forsvaret, men vi fant ingen næringsinteresser på ham i Brønnøysund. Han hadde likevel en relativt solid inntekt ifølge skatteliste, for øvrig et uvurderlig hjelpemiddel i arbeid med denne typen saker.

b) Internettssøk viste at Johansen hadde holdt flere foredrag etter at han sluttet i Forsvaret. I ett av disse foredragene for NATO fant vi en e-postadresse. Det var ingen hjemmeside knyttet til domenenavnet. Domenet var registrert via en anonym konto i USA.



c) "NordicDefense.com" ga oss likevel muligheten til å lete etter et selskapsnavn. Da vi søkte i Brønnøysund dukket følgende treff opp: Nordic Defense Systems – Konkursbo. Søk i Brønnøysund bekreftet at Tom Johansen hadde vært knyttet til selskapet. Vi kontaktet bostyrer som i løpet av et par dager sendte oss borapportene for konkursboet.

4.7.2. Sporing av "konsulenthonorarer"

Historiske regnskaper for Nordic Defense Systems viste at selskapet hadde inntekter på ca 600-800.000 kroner i året, frem til 2005, samme år som Forsvaret stoppet SSPR-prosjektene. Selskapet var nå konkurs.

Konkursinnberetningen inneholdt viktige opplysninger for oss, som ble researchet som følger:

- Tom Johansen hadde etablert selskapet sammen med Lennart Johansen 1. august 2003. Lennart Johansen drev selskapet Lenco, som var en av Nobles viktigste leverandører i tiden Tom Johansen var sjef - sammen med SSPR og Tyra Invest. Lenco og SSPR/Tyra totalt hadde mottatt rundt 70% av alle Noble-bevilgninger. Tom Johansen hadde altså etablert selskap med en gammel kjenning.
- Konsulentselskapet til Tom Johansen hadde fått månedlige innbetalinger på 62.500 kroner til et "ekstern foretak for konsulentbistand" fra 2003 til 2005. Bostyrer kunne bekrefte at månedlige utbetalinger på slutten hadde kommet fra Lenco.
- Det fantes ingen regnskapsbilag i konkursboet. "Både Tom Johansen og regnskapsansvarlig nekter å besitte dette materialet", opplyste bostyrer.

Alt regnskapsmaterialet var med andre ord borte – og vi hadde ingen opplagt mulighet til å finne mer dokumentasjon. Også Lennart Johansen selskap er konkurs. Også der er alt regnskapsmateriale forsvunnet.

Vi manglet bekreftelse på vårt opprinnelige tips – men hadde fått indikert at tipset likevel kunnes temme. Dersom Johansen hadde mottatt penger fra Lenco kunne han også ha mottatt penger fra Morten Mørk & co.

Det var ca en million kroner i inntekter i Nordic Defense Systems som ikke var redegjort for.

I konfrontasjonsintervjuet benektet Morten Mørk at Johansen hadde fått penger fra Ocas eller andre selskaper:

MØRK: - Nei, vi har ikke finansiert Tom Johansen i ettertid. Jeg kan ikke huske det. Jeg kan sjekke regnskapene mine – men jeg har ikke vært så smart at jeg har prøvd å betale ham i ettertid for noe han ikke skulle gjøre.

DN: - Har dere brukt Nordic Defence Systems i det hele tatt?

MØRK:- Nei, jeg tror ikke det. Litt usikker på hva det skulle være selskapet skulle gjort. Jeg kan ikke tenke meg at det var noe i det hele tatt. Han har aldri vært her, jobbet her eller hatt noe med dette å gjøre.

Et par dager etter intervjuet bekreftet imidlertid Mørk på direkte spørsmål fra oss at han likevel hadde betalt penger til Tom Johansen:

”Nordic Defence Systems AS ble innleid for å levere tjenester. Disse tjenestene er fakturert 3. part med fortjeneste.”

Johansen hadde altså jobbet for begge de største mottakerne av penger fra Noble.

4.7.3 Normalt – eller korrupsjon?

Et slikt forhold mellom Johansen og selskaper han hadde bevilget penger til i Forsvaret, ville i dag vært forbudt etter Forsvarets karantenereglement. Det var ikke slike regler på den tiden avtalene ble inngått.

Det er imidlertid dokumentert at Tom Johnsen innledet et privat forretningsmessig forhold til Tyra-sfæren – etter at han hadde tildelt dem kontrakter på 115 millioner kroner utenfor alle normale anbudsregler.

Dette kan være svært problematisk i forhold til habilitet, integritet og gjenytelser som kan tenkes å rammes av korrupsjonsbestemmelser i straffeloven.

Verken Mørk eller Lennart Johansen har bidratt til å opplyse hvilke tjenester Tom Johansen eventuelt har ytt, og til hvem.

Som journalister er vi derfor nødt til å begrense oss til å beskrive hva som har foregått, uten å begi oss inn på strafferettslige vurderinger.

4.8 Kilder og kildekritikk

4.8.1. Kildebruk – skriftlige kilder

Som det fremgår har vi i stor grad basert oss på skriftlig materiale fra offentlige kilder. Det har vært et meget omfattende arbeid, både identifisering, innsamling og systematisering av informasjon fra mange ulike kilder.

Systematiseringsbiten var spesielt viktig, ettersom sammenligning av kildemateriale fra ulike kilder ga oss en unik innsikt i hele sakskomplekset (se pkt. 5.1 under ”spesielle erfaringer”)

4.8.2. Kildebruk - personkilder

Vi har bare i mindre grad brukt muntlige kilder. Noen nøkkelopplysninger har kommet fra slike. I slike tilfeller er opplysningene sjekket mot skriftlige kilder og/eller underbygget av dokumentasjon.

Vi har også brukt muntlige kilder til å bekrefte og i noen tilfeller tolke skriftlig dokumentasjon.

Skriftlig dokumentasjon som har kommet fra andre enn offentlige kilder, er kryssjekket mot offentlige kilder.

4.8.3. Kildekritikk

Vi har gjort et omfattende arbeid med kildekritikk, se særlig under arbeidet med Veritas-rapporten og Ocas-rapporten.

Problemet var i større grad tilgang til dokumentasjon, særlig fra Forsvaret, som verken hadde særlige kunnskaper eller rutiner til å håndtere innsynsbegjæringer. Mangelen på forståelsen av Offentleglova var et stort problem. Men mer alvorlig var den totale mangelen på dokumentasjon. Tilsynelatende var det i første omgang ingen form for skriftlig saksbehandling i Forsvaret.

Da vi etter hvert fikk dokumenter gjorde vi et omfattende arbeid for å sjekke om det var huller som kunne identifiseres – altså et bilde av hva vi *ikke* fikk, slik at dette kunne etterspørres.

5. Spesielle erfaringer

5.1. Bruk av materiale fra ulike kilder

En nyttig erfaring av å bruke informasjon fra mange ulike kilder, er at det gir en dypere forståelse av innholdet når de holdes sammen.

Dette er forsøksvis beskrevet særlig i pkt 4.6.4 . Her hadde vi hatt et materiale fra Avinor liggende fra arbeidet med Sak 1. Da hadde vi ingen forutsetning for å forstå innholdet i prosjektrengskapene .

Da vi fikk nytt materiale fra Forsvaret, som viste at SSPR hadde mottatt penger til militær teknologiutvikling, fikk vi bruk for dette materialet igjen.

Informasjonen fra Forsvaret satte oss i stand til å se prosjektrengskapene fra en ny side, og de kom til nytte på en annen måte enn vi opprinnelig hadde trodd.

Å spore bevilgningene fra Forsvaret inn i det sivile Ocas-prosjektet var bare mulig ved å holde de to dokumentsettene sammen, og analysere innholdet på nytt ut fra de nye opplysningene.

5.2. MANGE KOKKER, MYE SØL – en mulighet for journalister

Ocas-sfæren var etter hvert en salig suppe av statlige subsidier, statlige kontrakter og penger, aksjeinnskudd, statlige investeringsfond, personellstøtte, helikopterlån og andre former for støtte.

Alt hadde fløt inn i Ocas, SSPR og Tyra Invest om hverandre.

Knappt noen andre enn Morten Mørk og Rolf Bakken visste hva summen av alle disse elementene var, og hva som faktisk skjedde.

I hver av etatene satt det personer med ganske god oversikt over sin lille tue, men uten innsikt i naboens.

Ved å hente informasjon fra et bredt kildeutvalg, klarte vi å få en oversikt ingen andre hadde.

Følgende statlige etater hadde på ulike måter bidratt med økonomisk støtte til Mørk og Bakkens selskapsgruppe:

Noble, Forsvarets logistikkorganisasjon, Forsvarsdepartementet, Statkraft, SND, Innovasjon Norge, Startfondet, Investinor, Avinor, Luftfartsverket Luftforsvarsstaben, Luftoperativt inspektorat, Flytryggingsinspektoratet, Lufttjenesteinspektoratet, Forsvarets Overkommando, Luftforsvarets Forsyningskommando, Bodø Hovedflystasjon, Forsvarets Fellsoperative Hovedkvarter (FOHK) og Forsvarets Forskningsinstitutt.

Ikke noe sted – i over 2000 sider med dokumentasjon – hadde noen omtalt innholdet i Ocas-prosjektet og SSPR-prosjektene samtidig.

De to navnene dukket bare opp på samme dokument i en eneste sammenheng:

Prosjektregnskapet som ble sendt SND/Innovasjon Norge for å utløse utbetalinger på ca tre millioner kroner.

5.3. MANGLENDE INNSYN

Denne saken belyser hvordan offentlige støtteordninger kan misbrukes.

De ulike støtteordningene opererer uavhengig av hverandre, uten samordning og oversikt.

Da vi begynte å jobbe med dette, trodde vi det var transparent og brukbar offentlighet rundt utdelinger av fellesskapets midler. Det er det ikke.

En organisasjon som Innovasjon Norge er i prinsippet underlagt Offentleglova, men praktiserer den på en måte som gjør at pressen i praksis ikke får innsyn i underlagsdokumentene som utløser offentlig støtte.

Innovasjon Norge har også organisert seg på en måte hvor de unndrar seg offentlighet, ved at det gis egenkapital til selskaper gjennom et heleid aksjeselskap, Investinor AS, som opererer i kjernen av Innovasjon Norges virksomhet, men unndrar seg Offentleglovas regelverk.

Store offentlige støtteordninger er mørklagt gjennom måten etatene tolker offentlighetsreglene.

SND/Innovasjon Norge: Nektet oss innsyn i søknader, regnskaper og dokumentasjon

Investinor: Nektet innsyn i alle dokumenter

Forsvarsdepartementet: Nektet innsyn i store mengder dokumentasjon

Kontraktsrevisjon Forsvaret: Nektet innsyn. Klage, nektet, ny klage, nektet. Til slutt en gløtt: Da viste det seg problemer med dobbel støtte.

Overfor Forsvaret måtte vi presse ganske hardt (se vedlegg 2) for å få innsyn.

Hvor lite transparent dette området av offentligheten er, illustreres ved at selv Forsvarsministeren fikk grovt feilaktig informasjon da hun ba sitt fagdepartement utrede støtten som var bevilget Ocas-sfæren.

5.3 Strategisk bruk av Offentleglova

I denne saken fikk vi god bruk for inngående kjennskap til Offentleglova. Den nye loven er et utmerket hjelpemiddel for å få innsyn i offentlige dokumenter.

Erfaringen er imidlertid at en stor del av forvaltningen tviholder på sine lukkede arkivskap, slik at det i perioder er behov for å bruke den makten man har.

Vi har i tidligere saker valgt å bruke ressurser på å klage tvilsomme hemmeligholdssaker inn for Sivilombudsmannen. Dette har medført flere uttalelser i favør av offentlighet i saker som vedrører taushetsplikt (Off.l. §13), bedriftshemmeligheter, interne saksdokumenter og journalføring.

Dette har vi høstet fruktene av i denne saken, ved at vi kunne vise til ferske rettskilder på viktige punkter.

Det foreligger også viktige uttalelser fra Justisdepartementets lovavdeling om vurderinger av taushetsplikt i saker om forretningshemmeligheter og noens personlige forhold/straffbare forhold.

Vi vurderer å klage hemmeligholdet i Innovasjon Norge og Investinor, for å få rettskildegrunnlag for å kreve offentlighet i saker som gjelder offentlig støtte.

5.3. Informasjonshæren

Det var også et problem at Forsvaret hadde organisert en egen hær av informasjonsmedarbeidere. Det var svært uoversiktlig, og svært frustrerende å jobbe mot. Ikke bare var det vanskelig å finne frem. Vi hadde også følelsen at Forsvaret brukte uforholdsmessig lang tid på å legge strategier og kontrollere hvilken informasjon de slapp ut. Forsvaret skjøv ansvaret seg imellom og drev utstrakt deling av informasjon om hvilke spørsmål vi stilte Forsvaret, med bl.a. Ocas.

Vårt problem var at det var vanskelig å slå ned selv åpenbare brudd på offentlighetslovgivningen.

I en sak 24.11.2008, beskrev vi møtet med Forsvaret slik:

” Totalt 15 ulike informasjonsrådgivere har de siste ukene fått tildelt ulike ansvarsoppgaver innenfor saken for å besvare spørsmål fra Dagens Næringsliv.

Forrige torsdag meddelte kommunikasjonsdirektør ved Forsvarets operative hovedkvarter, Erling Bø, at han hadde det overordnede ansvaret for å håndtere DN's spørsmål. Lørdag forsvant han på oppdrag i utlandet. Da overtok oberstløytnant Bent-Ivan Myhre. Men han var selv på vei til utlandet da DN tok kontakt søndag. Etter en tur innom informasjonsrådgiver Jon Fredrik B. Olsen, som ikke kunne besvare DN's spørsmål, tok Oberst Petter H.F. Lindqvist kontakt. Som sjef for strategisk kommunikasjon avviste han at det var mulig for den koordinerte kommunikasjonssenheten å koordinere kommunikasjonen med Dagens Næringsliv.

- Dette er slik det fungerer, sa Lindqvist.

Igår ettermiddag kunne Lindqvist opplyse om at han heller ikke lenger var involvert i saken, og at den var overført til talsmannskontoret”.

5.4. Forholdet til personer i en vanskelig livssituasjon

Se eget vedlegg som ikke er ment for publisering

5.5. Forholdet til DN's hovedaksjonær

DN's hovedaksjonær er Fred. Olsen-familien, gjennom selskaper den kontrollerer. Da vi begynte å jobbe med saken ble vi klar over at Fred. Olsen er stor aksjonær i Protura. Dette ble vi møtt med i møte med Morten Mørk i Ocas, som stilte spørsmål ved integritet i den forbindelse.

Det var ingen sammenheng mellom aksjonærforhold og at vi valgte å forfølge denne saken. Dette blir tydelig også hvis man ser på vår problematisering av om det i det hele tatt er verdt prisen å merke disse luftspennene. Det viser etter vår mening at vårt arbeid er gjort uavhengig av Proturas interesser, da Proturas interesse er å få en posisjon i markedet der slike varslingssystemer er etterspurt.