

Jakten på Thunder



Metoderapport til SKUP

Eskil Engdal og Kjetil Sæter

Dagens Næringsliv/Vigmostad & Bjørke

Innholdsfortegnelse

1.	INNLEDNING	1
2.	ORGANISERING AV ARBEIDET	2
3.	ARBEIDET MED SAKEN	2
3.1	Oversikt over tema, aktører og kilder	4
3.2	Identifisere mannskapet: Hvor kommer de fra?	6
3.3	Identifisere mannskapet: Hvem er de?	7
3.4	Identifisere eieren: Dokumentsporet	9
3.5	Identifisere eieren: Forsikringssporet	11
3.6	Dokumentere eierskap: Skipsagenter	13
3.7	Oppsøke piratmannskap	14
3.8	Kartlegge eierens historikk	15
4.	SPESIELLE ERFARINGER	17
4.1	Konkurransen om historien og andre absurde opplevelser	17
4.2	Betale kilder	18
4.3	Samarbeid med Sea Shepherd	19
5.	KONSEKVENSER	20
6.	VEDLEGG	21
6.1	Publisert materiale	21
6.2	Interpol-etterlysningene av “Thunder” og “Viking”	22
6.3	Opplysninger om «Thunder» hos CCAMLR	23
6.4	Garnblåse fra «Thunder»	24
6.5	Bilder av «Thunder»-offiserer tatt av Sea Shepherd under jakten	25
6.6	«Thunder»-mannskap på Facebook	26
6.7	Mannskapsliste fra Malaysia	27
6.8	Dokument fra generalforsamling i Royal Marine & Spares	28
6.9	Utdrag fra epost-korrespondanse med Mayson og Macauley	29
6.10	Dokumenter fra det nigerianske skipsregisteret	30
6.11	«Thunders» første mongolske identitet	32
6.12	«Thunders» andre mongolske identitet	33
6.13	Utdrag fra epost-korrespondanse med Panama-advokat	34
6.14	Epost-korrespondanse med Florindo González Corral	35
6.15	«Thunder»-mannskapets forklaringer	39

6.16	Bakholdsangrep i Indonesia	41
6.17	Klage til University of Auckland	42
6.18	Svar fra University of Auckland	46
6.19	Da vi ble nyheter i Indonesia	47

Oslo, 12. januar 2017

Eskil Engdal og Kjetil Sæter

Dagens Næringsliv, postboks 1182 Sentrum, 0107 Oslo

eskil.engdal@dn.no

kjetil.seter@dn.no

1. Innledning

En internasjonal mafia har i årtier plyndret havområdene rundt Antarktis for den verdifulle patagonske tannfisken (*Dissostichus eleginoides*). Ulovlig fanget fisk for milliarder av kroner ender opp på gourmetrestauranter i New York, Paris og Tokyo. I jakten på det verdifulle råstoffet har et stort antall skuter og hele skipsmannskap forsvunnet i Sørishavets dyp. Bak denne hensynsløse jakten står redere og forretningsmenn som skjuler sin virksomhet ved hjelp av falske dokumenter, bekvemmelighetsflagg og selskaper i skatteparadiser. Til tross for at denne formen for organisert kriminalitet har pågått i årtier, har ingen greid å stanse skipene eller bakkemennene som tjener formuer på den illegale virksomheten.

Slik fremsto denne historien da vi en novemberdag i 2014 diskuterte ideer til nye dokumentarer i Dagens Næringsliv. Ett år tidligere hadde norske myndigheter tatt initiativ til å etterlyse de to fiskefartøylene «Thunder» og «Viking» gjennom Interpol (se vedlegg 6.2). Det var første gang i historien fiskefartøy hadde blitt etterlyst gjennom den globale politiorganisasjonen, men skipene virket ustoppelige. De dukket plutselig opp i havner i Sørøst-Asia, for så å forsvinne like brått. Hva hadde egentlig skjedd i kjølvannet av etterlysningene? Hvorfor var det skip som var etterlyst, ikke mennesker? Hvem var de ukjente bakkemennene som tjente milliarder på ulovlig fiske i Antarktis? Hvem var om bord på skipene? Og hvorfor kunne de ikke stanses? I tillegg til at det fremsto som en uimotståelig historie, anså vi den som viktig. Livet i havet er sårbart og under press på grunn av illegalt fiske. Den fisken som er igjen, tilhører oss alle og må forvaltes på en bærekraftig måte.

Noen uker etter at vi begynte å researche historien, fant miljøorganisasjonen Sea Shepherd «Thunder» nær iskanten i Antarktis. Det skulle bli begynnelsen på den lengste skipsjakt i moderne tid. Den fysiske jakten som nå foregikk på havet, ga oss en unik mulighet til å følge en dramatisk historie mens den pågikk. Med Sea Shepherd kunne vi også få en alliert på havet som hadde sine kameraer rettet mot piratskipet 24 timer i døgnet.

Mens Sea Shepherd jaktet på havet, startet vi vår jakt på land. Målet var å dokumentere hvem som sto bak «Thunders» plyndringstokter, som angivelig skulle ha innbrakt eieren mer enn en halv milliard kroner. Vi ville også dokumentere og belyse industrien rundt «Thunder» og de andre piratskipene som opererte i Sørishavet – gruppen av skip som senere skulle bli kjent som «the Bandit Six». Dette omfattet skipsagenter, forsikringsselskaper, flaggstater, skatteparadiser, advokater og andre enkeltpersoner og organisasjoner som var en del av den kriminelle næringskjeden, eller i beste fall så en annen vei i jakten på profitt. Underveis utviklet vi et slags konsept vi omtalte som 360-graders journalistikk. Vi skulle ikke gi oss før vi hadde funnet, dokumentert og konfrontert en representant for sentrale aktører som har vært direkte involvert og dermed bidratt til den kriminaliteten «Thunder» hadde blitt et symbol på.

Gjennom det som i praksis skulle vise seg å bli jakten på én mann – «Thunders» eier, forsøker vi å fortelle den store historien om den endeløse plyndringen av verdenshavene og alle som tjener på den. Researchen har hele tiden vært todelt:

- Fortelle historien om den dramatiske jakten og aktørene som var involvert på sjøen og på land – rammefortellingen.
- Grave oss frem til eier, mannskap og hjelpere – følge dokument- og pengesporet.

Selv om begge deler har tatt omtrent like mye tid, vil vi i denne metoderapporten konsentrere oss om å beskrive metodene vi brukte for å finne og kartlegge «Mr. Big» – rederen som har

tjent seg rik på å utnytte at verdenssamfunnet ikke greier å sette makt bak traktater som skal sikre våre felles ressurser.

2. Organisering av arbeidet

Vi begynte arbeidet med denne saken i november 2014. Begge jobbet full tid frem til vi publiserte den første dokumentaren – «Den lengste jakten» - i Magasinet i Dagens Næringsliv 28. mars 2015. Da pågikk jakten på havet fortsatt, og historien ble en slags påskekrim nærmest i sanntid for DN's lesere med daglige oppdateringer i DN's nettutgave frem til «Thunder» sank i Guineabukten 6. april. Resten av 2015 jobbet vi videre med oppfølgingssaker i DN, samtidig som vi holdt på med andre saker. Vi fikk i denne perioden god hjelp av vår DN-kollega Kenneth Lund, som snakker spansk flytende.

Fra 1. januar 2016 til begynnelsen av november samme år hadde vi permisjon uten lønn fra DN for å skrive dokumentarboken «Jakten på Thunder», som ble publisert av Vigmostad & Bjørke i Norge i slutten av februar 2017. Boken er senere publisert på svensk, nederlandsk og tysk. Engelsk og finsk versjon publiseres i mars 2018. Vi har også jobbet et par måneder med saken i DN vinteren 2017 i forbindelse med dokumentar nummer to, «Jakten på Mr. Big». Totalt har vi samlet brukt rundt tre årsverk på å dokumentere og fortelle denne historien.

I permisjonstiden leide vi oss et eget kontor i Oslo der vi arbeidet og hadde base for permer og annen «analog» research. For å samle den digitale researchen på et sted slik at begge hadde dokumenter, fotografier og intervjunotater lett tilgjengelig til enhver tid, brukte vi programmet Evernote. Det kan synkroniseres mellom PC-er, nettbrett og smarttelefoner, noe som lettet tilgangen i intervjusituasjoner og når vi var på reise.

Mye av rammefortellingen er basert på lange dybdeintervjuer med primærkilder som opplevde den dramatiske jakten på havet. Under disse intervjuene – det lengste varte sammenhengende i fire døgn – var begge alltid med. Vi byttet på å skrive så detaljerte notater som mulig, samtidig som vi sikret oss opptak av alt som ble sagt. Flere sentrale intervjuer ble så transkribert basert på notatene og opptaket. Vi har også hatt tilgang til store mengder lyd og video fra Sea Shepherd's jakt på «Thunder». Vi brukte flere uker på å gå gjennom dette materialet. All dialog som er gjengitt i boken er derfor ordrett transkribert.

Vi har vært på reportasje- og researchreiser til følgende land: Australia, Indonesia, Singapore, Chile, Peru, São Tomé og Príncipe, Spania (tre ganger), Frankrike, Nederland, Tyskland, England og Sverige – totalt 68 reisedøgn. På de fleste turene har vi reist sammen. Vi har hatt store utfordringer knyttet til språk som har gjort det nødvendig å leie inn tolker og fiksere. Det har også vært en tidvis hard konkurranse om deler av historien der vi har blitt utsatt for svært skitne metoder, noe vi vil redegjøre for i rapporten. Konkurransen om historien har i tillegg preget ambisjonsnivået vårt. Da vi begynte arbeidet med boken, visste vi at en journalist fra New York Times jobbet med en artikkelserie og bok om samme tema. Vår fortelling skulle ikke være noe dårligere – til tross New York Times' ressurser og globale renommé.

Vi skulle i utgangspunktet ha permisjon fra DN i seks måneder for å skrive boken, og hadde fått økonomisk støtte fra Fritt Ord og Norsk faglitterær forfatter- og oversetterforening, samt noe forskudd fra forlagene. Da det ble klart at vi måtte ha permisjon i ytterligere fire måneder for å bli ferdige, måtte vi finansiere dette av egen lomme. På toppen av dette kom flere lange reiser vi ikke hadde budsjettet med. I permisjonsperioden var vi også på et tidspunkt svært

nære ved å gi opp, men besettelsen etter å finne og konfrontere eieren av «Thunder», mannen vi etter hvert omtalte som «Mr. Big», drev oss videre.

3. Arbeidet med saken

En av de største utfordringene i denne saken har vært geografi. Vi har begge tidligere hatt erfaring med undersøkende journalistikk i andre land, men dette har gjerne vært begrenset til ett land eller ett geografisk område. Denne saken omfattet til slutt fem kontinenter. Vi har gjort research i velfungerende og demokratiske stater som Australia og Spania, i lutfattige land som São Tomé og Príncipe, i skatteparadiser som Panama, i gjennomkorrupte land som Nigeria og relativt autoritære land som Indonesia. Vi har lokalisert og personlig konfrontert det som beskrives som mafia på deres hjemmebane i Spania, og vi har betalt ganske store beløp for tilgang til kilder som kan beskrives som kriminelle. Mye av dette har vært utfordrende både metodisk og etisk.

Oppskriften på journalistisk suksess har vært en blanding av tradisjonelle metoder som dybdeintervjuer, tilstedeværelse og observasjon koblet med dokumentgraving, kritisk dokumentanalyse og det vi kan kalle datajournalistikk. Sistnevnte har blant annet bestått i jakt og analyse på sosiale medier og utarbeidelse av selskapsdiagrammer, aktørkart, tidslinjer og andre researchdokumenter. Vi har også brukt mer kreative metoder som analyse av fiskeredskaper og barbesøk der vi har vist frem foto av fiskepirater i håp om å knytte navn til ansikter. Språk og kulturforskjeller har vært en særlig utfordring. Vi har hatt omfattende behov for tolkehjelp og researchassistanse på spansk, portugisisk og indonesisk.

Mange av hendelsene har foregått i land med svært begrensede muligheter for innsyn – enten fordi det er udemokratiske stater, eller fordi det ikke eksisterer digitaliserte og søkbare arkiver. Våre journalistiske muligheter i Norge med Offentlighetslov og gode søkbare databaser for selskapsopplysninger og eierforhold står i ganske stor kontrast til hva som er mulig i land som Nigeria, Mongolia og São Tomé og Príncipe. Det som fremstår som elementær journalistikk i Norge – som å få fatt i en dom eller få tilgang til aksjonærregisteret i et selskap, har nærmest vært en umulighet flere steder.

Arbeidet med muntlige kilder har vært meget omfattende. Det kan være vanskelig nok å komme tett på en norsk politimann eller byråkrat, men vedkommende vil ofte ha en viss tillit til deg fordi du representerer en velrennomert avis personen har et forhold til. Men hvorfor skal en spansk politimann, en piratkaptein fra Peru, en statsadvokat fra São Tomé og Príncipe, en indonesisk admiral, en kystverksoffiser i Nigeria eller en fiskeriinspektør i Australia ha noen interesse av å snakke med to ukjente norske journalister? Å vinne tillit hos slike kilder har vært like viktig som det har vært tidkrevende, og var hovedårsaken til at arbeidet tok fire måneder mer enn planlagt.

Hva kan vi lese ut av det som fremstår som et offisielt dokument? Hvilke slutninger kan vi trekke? Er det ekte? I Norge har vi som journalister stor tiltro til dokumenter som stammer fra offentlige myndigheter. Slik er det ikke overalt. Hvordan forholder man seg til skipsdokumenter utstedt i Libya, Nigeria og Mongolia? En dom på portugisisk fra São Tomé og Príncipe som er avsagt av en dommer som stakk av da vi forsøkte å snakke med ham? En rettsprosess i Indonesia som innebærer å sperre mannskapet inne på en militærbase for så å senke skipet deres med dynamitt? Behovet for egne observasjoner, bekreftelser fra troverdige kilder, samtaler og konfrontasjoner med aktørene ansikt-til-ansikt, samt kald analyse av

aktørenes mulige motiver og forholdene i landene der de har sin daglige virksomhet, og der dokumenter er stemplet og utstedt, er helt avgjørende.

I hvor stor grad kan vi samarbeide med andre aktører når vi etterstreber journalistisk objektivitet og nøytralitet? Vi bestemte oss tidlig for å innlede et samarbeid med Sea Shepherd. Det er en relativt kontroversiell miljøvernorganisasjon, særlig i Norge. Vi har også i permisjonsperioden hatt til dels tett kontakt med politi og kontrollmyndigheter. Det er myndighetenes rolle å etterforske kriminalitet, men en norsk politimann har ingen jurisdiksjon i Spania, og en spansk politimann har ingen jurisdiksjon i Peru. Som journalister har vi naturlig nok ingen mulighet til å arrestere folk, men vi har frihet til å intervju kilder over hele verden, noe en politimann ikke har.

Da vi startet arbeidet var det mange norske koblinger. Det var norske myndigheter som hadde tatt initiativ til og finansiert Interpols fiskekrimarbeid, tatt initiativ til de første Interpol-etterlysningene og deltatt operasjonelt i Interpols etterretningsarbeid. «Thunder» var bygget i Ulsteinvik og Sea Shepherds kampanjeskip «Bob Barker» i Fredrikstad. I løpet av arbeidet med saken ble de norske koblingene stadig svakere. Det var australske myndigheter som sendte skip for å konfrontere piratene, det var spansk politi og fiskerimyndigheter som startet etterforskning av bakmennene, og det var myndighetene i Afrikas nest minste nasjon som straffeforfulgte tre offiserer fra «Thunder». I begynnelsen av arbeidet hadde vi nærhet til sentrale kilder og leserne følte en nærhet til historien. Etter hvert satt de viktigste kildene andre steder i verden og hendelsene foregikk på steder nordmenn knapt har hørt om. Var dette for stort for to norske journalister? Var det noen interesse for denne historien i Norge?

Ovenstående er et oppspill til sentrale metodiske og etiske dilemmaer vi har støtt på underveis i arbeidet og som vi vil redegjøre for og til dels drøfte i denne rapporten. En god del materiale er innhentet med garanti om kildevern. Det medfører egne etiske utfordringer. Disse kan det være vanskelig å redegjøre for i detalj i en metoderapport som skal offentliggjøres. I beskrivelsen av de hemmelige samtaler vi hadde med en av offiserene på «Thunder», redegjør vi for hvordan vi under intervjuet sammenholdt de opplysningene han ga oss med detaljkunnskap vi hadde innhentet fra andre kilder i forkant – vi kunne med andre ord korrigere og kontrollere underveis i intervjuet. I etterkant skaffet vi ytterligere bekreftelser på sentral informasjon hos andre troverdige kilder.

Arbeidet med denne saken har som nevnt gått over nesten tre år. Beskrivelsen i denne rapporten er delvis kronologisk, delvis tematisk, men vi har valgt å la tematikken trumfe kronologien der det har vært naturlig. Kronologien fremgår ganske klart av boken, der våre arbeidsmetoder underveis beskrives relativt detaljert, både i teksten og i sluttnotene.

Den kanskje viktigste lærdommen er følgende: Det nytter ikke å løse en slik sak fra et kontor i Oslo. Vi måtte ut – koste hva det koste ville.

3.1 Oversikt over tema, aktører og kilder

Metoder: Dokumentsøk, dokumentanalyse, kartlegge kilder, observasjon og tilstedeværelse.

Da vi begynte å se på denne saken i november 2014, gikk det raskt opp for oss at det var andre aktører – både myndigheter og miljøvernorganisasjoner – som satt på mye informasjon. Disse aktørene var lokalisert over hele verden, og det var åpenbart at det ville bli krevende å få oversikt over alt og alle. Vår fordel var at norske myndigheter gjennom Nærings- og

fiskeridepartementet og Fiskeridirektoratet hadde vært pådrivere for å få etablert en egen gruppe i Interpol som utelukkende jobbet for å kartlegge og bekjempe fiskerikriminalitet.

Norges engasjement for å bekjempe internasjonal fiskerikriminalitet – IUU-fiske på fagterminologi – har en klar sammenheng med den norske og delvis russiske kampanjen for å bekjempe en stor piratflåte i Barentshavet på 2000-tallet. I dette arbeidet fikk norske myndigheter førstehånds innsikt i hvordan disse flåtene opererte. Fiskerikriminaliteten hadde den organiserte kriminalitetens kjennetegn. Skipsdokumenter og fangstprotokoller ble forfalsket og kontrollører og havnemyndigheter bestukket. Skipsmannskapene levde på slavekontrakter, og fortjenesten ble hvitvasket i ugjennomtrengelige selskapsstrukturer. På verdensbasis var det en organisert internasjonal svindel som innbrakte mer enn 20 milliarder dollar i året.

Vi leste oss opp på alt som var publisert relatert til Interpols arbeid. Etterlysningene som var publisert på «Thunder» og «Viking», såkalte «Purple notices» der Interpol ber om informasjon fra sine medlemsland om skipenes «Modus Operandi», fortalte stikkordspregede historier om hyppige bytter av skipsnavn, flagg og eierselskaper. Skatteparadiser som Panama og Belize var populære land å gjemme eierselskapene i, mens bekvemmelighetsflagg som Mongolia, Ekvatorial Guinea og Nord Korea ofte var valgt som hjemmehavner. Skipene brukte ikke Automatisk identifikasjonssystem (AIS), det standardiserte systemet som gjør at skip sender og utveksler informasjon om sin identitet og posisjon med kystmyndigheter og andre fartøyer. For myndighetene betydde dette at skipene var så godt som umulige å følge når de var på havet, og når de kom til en havn og leverte sine skipsdokumenter, var det like umulig å nøste opp i eier- og ansvarsforhold. Vi engasjerte Lloyd's List, selskapet som har den største databasen over skipsanløp i verden, til å gjøre et søk for oss på «Thunders» bevegelser. Lloyd hadde ingen informasjon om hvor «Thunder» hadde vært siden 2010. Skipene var som en spøkelsesflåte av havgående vanekriminelle.

Vi skaffet oss også oversikt over organisasjonen som forvalter fisket i og rundt Antarktis, Kommisjonen for bevaring av marine levende ressurser i Antarktis (CCAMLR). CCAMLR har sitt hovedkontor i Hobart i Tasmania og 25 land (inkludert EU) er medlemmer – i praksis alle land som har selvdefinerte interesser i Antarktis. CCAMLR vedtar årlige kvoter for artene i området som det drives kommersielt fiske etter – krill, antarktisk tannfisk, patagonsk tannfisk og makrellisfisk. Patagonsk tannfisk er den viktigste kommersielle arten og er så ettertraktet at den er blitt omtalt som «Det hvite gullet». Fiskerne får gjerne et sted mellom 15 og 20 dollar kiloen direkte fra båt. En fangst på 300 tonn på et tokt kan dermed innbringe fem millioner dollar. Forretningsstrategien til kriminelle syndikater bygger gjerne på en avveining mellom gjennomføringskraft og mulighet for profitt på den ene siden, målt mot risiko for å bli tatt på den andre. Fisket etter den patagonske tannfisken var svært lukrativt og risikoen for å bli tatt var minimal. Hadde du gjennomføringskraft – ressurser til å sende skip til Antarktis, infrastruktur på land for å håndtere logistikk og verdier og medarbeidere på skipene som var dyktige og motiverte, var piratfiske etter tannfisk en gullgruve.

CCAMLR har i en årrekke drevet sitt eget etterretningsarbeid på piratflåten. På organisasjonens hjemmeside kunne vi lese stikkordspregede rapporter på skip som hadde blitt svartelistet av organisasjonen. Opplysningene om «Thunder» og «Viking» fortalte den samme historien som Interpol-etterlysningene: Hyppige navnebytter, eierskap i skatteparadiser og flagg i noen av verdens mest lukkede diktaturer (se vedlegg 6.3). I løpet av arbeidet har vi sett

flere eksempler på at informasjonen om eierselskaper og flaggstater gjengitt av CCAMLR har vært overfladisk, udokumentert og i noen tilfeller feil.

Tidlig i desember 2014 ble det arrangert en internasjonal konferanse om fiskerikriminalitet i Tromsø der det blant annet deltok representanter fra FN, Interpol og Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO). Det var en anledning til å skaffe kilder og lære om temaet. Daværende fiskeriminister Elisabeth Aspaker, som innledet konferansen, inviterte oss på intervju hvor hun fortalte det hun omtalte som suksesshistorien om «Thunder». Etter Interpol-etterlysningen hadde skipet blitt tatt i arrest i Malaysia. Der hadde det blitt utstedt bøter, men skipet hadde fått tillatelse til å seile igjen. Hvordan kunne det være en suksess?

Vi forsto at det største hinderet for å sette piratflåten ut av spill er mangelen på lovhåndhevelse på det åpne hav. Områdene rundt Antarktis er internasjonalt farvann, et såkalt *Terra nullius*. Ingen stater kontrollerer disse havområdene. Det er flaggstaten som har ansvar for å påse at skipene overholder lover og regler, men land som Mongolia, Nord Korea og Ekvatorial Guinea har ikke skip de kan sende til Antarktis. De er ikke tilknyttet CCAMLR og har heller ikke lovverk som kriminaliserer fiske i internasjonalt farvann. CCAMLR og Interpol har heller ingen egen flåte som kan reise til isødet for å arrestere skip og mannskap. Det betyr i praksis at håndhevelse av regelverket må gjennomføres av land som er villige til å påta seg byrden. Og hvem ønsker å ta kostnaden ved å sende skip og mannskap til Antarktis? Det er farlig, dyrt og vanskelig å rettfærdiggjøre ovenfor befolkningen hjemme. Hvem skal ta ansvaret for å straffeforfølge mannskap og eiere? Det er ikke dine statsborgere og de har ikke gjort noe kriminelt i ditt land. I tillegg er det begrensningen i internasjonalt regelverk. Hvis et land som Norge, som ikke har noen formell relasjon til skip og mannskap, skal gripe inn, må det skje i henhold til FNs havrettskonvensjon. Og der er mulighetene relativt begrenset. En annen stat enn flaggstaten kan borde et skip ved konkrete mistanker om sjørøveri, slavehandel, ulovlig kringkasting eller hvis skipet er statsløst. Det står ingenting om at norske myndigheter kan oppbringe skip mistenkt for piratfiske. Med slike utfordringer er det enklere å lukke øynene; ute av syne, ute av sinn.

Noen uker inn i arbeidet konkluderte vi som følger: Det var mange gode intensjoner og forsøk på tiltak, men bakmennene hadde lite å frykte. Samtidig var det folk om bord på skipene, det var folk som finansierte toktene, det var folk som spiste den ulovlig fangede fisken og det var folk som mottok gigantgevinstene og trolig levde høyt av plyndringen. De kunne spores opp, kartlegges, konfronteres og omtales. Det var disse vi ville finne.

De innledende undersøkelsene ga oss følgende matnyttig informasjon:

- Kilder med kunnskap, tilgang til viktig informasjon og internasjonalt nettverk som vi senere skulle få god nytte av.
- Oversikt over konkrete detaljer om skipene som var samlet inn av to sentrale aktører: Interpol og CCAMLR.
- Innblikk i de unike utfordringene i denne saken: Håndhevelse av lover og regler i internasjonalt farvann.

3.2 Identifisere mannskapet. Hvor kommer de fra?

Metoder: Dokumentsøk, dokumentanalyse og analyse av fiskeriredskaper.

Noen uker at vi hadde startet arbeidet, den 17. desember 2014, fant Sea Shepherd piratskipet «Thunder» ved Banzarebanken i Antarktis. Det medførte at historien fikk bevegelse. Det var aktører vi kunne følge som handlet og som var fast bestemt på å følge skipet så lenge det var nødvendig. Men nå var vi ikke lenger alene om historien. Sea Shepherd har en velsmurt medieavdeling som sørger for å fore medier verden over med intervjuer, stillbilder og videomateriale. Jakten ble raskt en verdensnyhet, men i løpet av julen 2014 avtok interessen.

Vi registrerte at det var en svensk kaptein på Sea Shepherds kampanjeskip «Bob Barker». Mens myndigheter og tannfisk-operatører som opererte legalt fryktet at Sea Shepherds piratjakt skulle skape mer kaos enn nytte, så vi en mulighet. Hva om kaptein Peter Hammarstedt og hans mannskap kunne sikre nærbilder av mannskapet og lydopptak av kapteinen? All informasjon som kunne si noe om identiteten til mannskapet og som kunne peke oss i retning av eieren, ville være verdifull. I løpet av kort tid kommuniserte vi daglig med Hammarstedt på epost eller satellitt-telefon. Gjennom en spansktalende fotograf på Sea Shepherd-skipet, hadde han kommunisert med kapteinen på «Thunder». Han snakket spansk og basert på aksenten var Sea Shepherd ganske sikre på at kapteinen var fra Latin-Amerika. Identifiserbare bilder var et større problem. Offiserer og mannskap på «Thunder» holdt seg innendørs, og når de en sjelden gang var på dekk, skjulte de seg bak finlandshetter.

I løpet av januar ble vi mer og mer sikre på at vi måtte lete etter eieren i Spania. Kilder i Interpol-systemet vi hadde kontakt med pekte i retning nordvest-Spania, uten å være konkrete på navn. På dette tidspunktet visste ingen myndigheter hvem som var om bord og hvem som eide skipet. Det var nettopp derfor det var utstedt en etterlysning på skipet, ikke de som styrte operasjonen.

En stor journalistisk granskning noen år tidligere publisert av International Consortium of Investigative Journalists (ICIJ) under tittelen «[Looting the Seas](#)», hadde i detalj redegjort for piratrederier i den spanske autonome regionen Galicia. Fra en myndighetskilde fikk vi tips om en privatdetektiv i Katalonia som kjente de galiciske piratrederiene. Privatetterforskeren hadde egne hemmelige informanter i Galicia, og under et møte med ham i Spania fikk vi en liste med navn som ifølge den lokale ryktebørsen kunne være aktuelle som eier av «Thunder».

Deretter gjorde vi en omfattende jobb med å kartlegge alle selskapsnavnene knyttet til «Thunder» fra Interpol-etterlysningen og databasen til CCAMLR. Vi kjørte søk i Dun & Bradstreets verdensomspennende database og i selskapsregistre i de aktuelle landene, men der vi fant dokumenter, viste det seg at de navnene som sto i papirene var advokater eller konsulenter som hadde fått betalt for å skjule de reelle eierne. Selskapet Trancoeiro Fishing, som ifølge CCAMLR på et tidspunkt hadde dukket opp som eier av «Thunder», var registrert i Panama. Vi søkte i selskapsregisteret i Panama. Der fant vi et registreringsdokument med tre spanskklingende navn. Videre undersøkelser viste at alle tidligere hadde fått en straffereaksjon for ulovlig fiske. En i Australia, en i Sør-Afrika og den tredje på den franske øya Réunion i Det indiske hav. To av sakene, som riktignok var gamle, handlet om patagonsk tannfisk. Alle tre kom fra Galicia. Vi trodde vi hadde napp.

Samtidig, i Sørishavet, hadde Sea Shepherd sikret seg garnblåser «Thunder» hadde etterlatt seg i området. På noen av dem var det reflekstape med serienummer. Vi forsøkte å spore produsenten av tapen for å finne navnet på en eventuell kunde, men uten hell. På en av garnblåsene sto et navn: A Poutada (se vedlegg 6.4). Undersøkelser viste at det var et selskap

som selger utstyr til fiskeriindustrien, og som har hovedkontor i byen Ribeira i Galicia. Det var den samme byen som ble beskrevet som de spanske piratfiskernes hovedstad.

Nye fremskritt var som følger:

- Vi hadde innledet et vellykket samarbeid med Sea Shepherd-kaptein Peter Hammarstedt, som fulgte «Thunder» 24 timer i døgnet.
- Gjennom selskapsanalyse, analyse av fiskeredskaper og annen innsamlet informasjon, hadde vi konkrete navn vi kunne oppsøke og konfrontere i Galicia.

3.3 Identifisere mannskapet. Hvem er de?

Metoder: Tilstedeværelse, konfrontasjon, observasjon, bruke foto til identifikasjon og søk og analyse i sosiale medier.

Deretter reiste vi til Ribeira i Galicia for å konfrontere de navnene vi hadde og eventuelt finne ny informasjon. Der engasjerte vi også en lokal journalist som tolk, fikser og kjentmann til å hjelpe oss. Det første vi gjorde var å forsøke å spore opp de tre mennene som sto oppført som «directors» i Panama-selskapet Trancoeiro Fishing. To av dem svarte på telefon, men nektet å møte oss og nektet ethvert kjennskap til «Thunder». Senere undersøkelser skulle vise at Trancoeiro Fishing var et blindspor i «Thunder»-sagaen, noe som fortalte oss at vi ikke kunne stole blindt på CCAMLR som kilde til informasjon. Det hører med til historien at en av spanjolene i selskapspapirene til Trancoeiro Fishing senere fikk spanske myndigheter på besøk i forbindelse med granskning av ett av de andre «Bandit Six»-skipene.

Vi oppsøkte også fiskeutstyrsselskapet A Poutada, men uten å få tilgang til deres kundelister. På kontoradressen til et av de rederiene vi mistenkte kunne stå bak «Thunder», Vidal Armadores, nektet resepsjonisten for at hun kjente til rederiet. Da vi poengterte at dokumenter fra det spanske selskapsregisteret viste at medlemmer av familien Vidal eide selskapet hun jobbet for, det samme selskapsnavnet som sto på navneskiltet ved inngangsdøren, medgikk hun motvillig at hun kanskje hadde hørt om dem likevel, men hun kunne ikke si noe. I løpet av det korte oppholdet hadde vi fått vårt første møte med tausheten og motviljen til å snakke om ubehagelige ting i denne delen av Spania – den vi hadde blitt advart mot av privatdetektiven i Katalonia. «Det er som «omertaen» i Italia», hadde han fortalt oss.

På de lokale og nedslitte barene på havnepromenaden var det samme historie. Ingen ville snakke. En pensjonert lokal fisker tok til slutt mot til seg og begynte å fortelle om sine egne tokter til Sørishavet og hvordan de sosiale strukturene i Ribeira gjorde at ingen våget eller ønsket å snakke om piratrederne. De hadde mye makt, de hadde gitt arbeid til mange av byens sønner og de hadde gitt av overskuddet til lokale idrettslag og kulturgrupper.

I løpet av den samme natten fikk vi en epost fra Sea Shepherd med bilder av noen av mannskapet på Thunder (se vedlegg 6.5). Den pensjonerte fiskeren kunne identifisere to av mannskapet. Han ga oss også noen flere navn på lokale sjømenn han visste jobbet sammen med de to han hadde identifisert. Endelig hadde vi navn. Vi kjørte søk i sosiale medier og fant to Facebook-profiler, en av dem hadde publisert et par bilder av seg selv om bord på et skip med isfjell i bakgrunnen. I vennelisten hans fant vi en indonesisk sjømann som også hadde publisert bilder med isfjell i bakgrunnen. På hans profil igjen fant vi bilder av en europeisk utseende mann om bord på et skip som minnet om «Thunder». Det sto ikke navn på bildet,

men den pensjonerte fiskeren i Ribeira visste hvem han var – og han var ganske sikker på at vedkommende var på tokt i Antarktis (se vedlegg 6.6).

På Facebook fant vi stadig flere bilder av sjøfolk med isfjell i bakgrunnen. Indonesiere, latinamerikanere og en portugiser, men ingen flere spanjoler. Listen med navn begynte likevel å bli ganske omfattende. Journalisten vi hadde engasjert i Galicia tok flere turer til Ribeira for å vise bilder og snakke med kilden vår. Og når vi nå hadde navn, fant vi også adresser. Vi fikk den lokale journalisten til å reise til adressene og snakke med samboerne og konene. De færreste ville snakke, men et par av samtalene ga litt. En bekreftet at ektemannen var på «Thunder», en annen bekreftet at ektemannen var på et skip som hadde fått «problemer». Vi hadde nå nok informasjon til å identifisere flere av de sentrale offiserene på «Thunder» da vi publiserte den første dokumentaren i DN, «[Den lengste jakten](#)», 28. mars 2015.

Da «Thunder» sank ti dager senere, den 6. april, sikret Sea Shepherd seg kopier av passene til 39 av de 40 som var om bord. Denne dokumentasjonen fikk vi etter hvert tilgang til, slik at vi på et senere tidspunkt hadde full oversikt over mannskapet. I løpet av arbeidet fikk vi også tilgang til mannskapslister fra tidligere år (se vedlegg 6.7), slik at vi kunne lage en liste over hvem som hadde vært med på ulike tokt til Antarktis. Det fortalte oss at de fleste offiserene, spanjoler og latinamerikanere, hadde hatt «Thunder» som arbeidsplass i flere år, mens det indonesiske mannskapet i større grad hadde blitt byttet ut.

Sentral informasjon innhentet i denne runden:

- Navn, adresser og bekreftelser på mannskapet på Thunder.
- Et innblikk i virksomheten til piratfiskerne fra Galicia, ofte omtalt som «La Mafia Gallega».

3.4 Identifisere eieren: Dokumentsporet

Metoder: Dokumentsøk, dokumentanalyse og konfrontasjon.

«Thunder» hadde byttet eierselskap og flagg mange ganger i løpet av piratkarrieren. To spor pekte seg ut som de meste interessante: Nigeria og Mongolia.

Nigeria. Da Sea Shepherd fant «Thunder» i Antarktis, sto det på skipets akterende at hjemmehavnen var Lagos, Nigeria. I Interpol-etterlysningen og CCAMLR-basen var det nigerianske eierselskapet til «Thunder» oppgitt å være Royal Marine & Spares fra Lagos. Vi fant lite informasjon om dette selskapet i internasjonale selskapsdatabaser, men vi fant en adresse i Lagos. Gjennom Google-søk på denne adressen fant vi en selskapskatalog med tusenvis av Lagos-selskaper. Her fantes også selskapet Royal Marine & Spares. To personer var oppført som «directors»: Dew Mayson og Henry Macauley (se vedlegg 6.8). Dew Mayson var et svært kjent navn i Vest-Afrika. Tidligere frihetskjemper og ambassadør for Liberia i Paris, nå en av regionens rikeste forretningsmenn. Henry Macauley var energiminister i hjemlandet Sierra Leone.

Var de virkelig eiere av «Thunder»? Med alt vi nå visste om «Thunders» koblinger til Spania, var det noe som ikke stemte. Via norske kontakter i Freetown i Sierra Leone fikk vi kontakt med Macauley. Via nettsøk fant vi også en epostadresse til Dew Mayson. Begge fortalte at de hadde drevet virksomhet gjennom selskapet Royal Marine & Spares innen oljeservice, men at det ikke hadde vært drift i selskapet de siste årene (se vedlegg 6.9). De benektet kjennskap til «Thunder». Og hvis deres forklaring stemte, betyde det enten at noen hadde forfalsket

selskapsdokumentene, eller hadde en muldvarp inne i det nigerianske byråkratiet som på en eller annen måte hadde ordnet papirene for dem. Det var den første forsmaken på det som senere skulle bli en gjenganger i denne saken: Et stort antall angivelig offisielle dokumenter var forfalskninger.

En offiser i det nigerianske kystverket gikk til slutt med på å snakke med oss om «Thunders» nigerianske papirer. Det nigerianske skipsregisteret er underlagt landets kystverk. Etter vår henvendelse startet offiseren en intern granskning av skipsdokumentene. Han konkluderte med at det var tuklet med mange av papirene, og at de derfor måtte anses som forfalskninger (se vedlegg 6.10). På selve registreringsdokumentet hadde noen påført at nigerianske myndigheter hadde gitt tillatelse til at «Thunder» kunne fiske i internasjonalt farvann. Slike tillatelser kan ikke skipsregisteret gi, ifølge offiseren. Sikkerhetssertifikater og annen dokumentasjon på skipets beskaffenhet måtte også ha blitt forfalsket, fordi skipet aldri hadde vært i Nigeria for inspeksjon. Og det var heller ingen nigerianske kontrollører som hadde inspisert skipet et annet sted. Den hele og fulle sannheten om hvordan «Thunders» eier sikret seg registrering i Nigeria, har aldri kommet frem – og det vil den neppe gjøre. Via LinkedIn fikk vi kontakt med en konsulent fra et lokalt selskap med det generiske navnet Maritime Consultants Limited. Selskapet, som oppga adresse i en fallert fornøylespark i Lagos, hadde håndtert registreringen. «Thanks for thinking of me, but I'm not interested», svarte mannen på våre spørsmål.

Mongolia og Panama

Det var mer som ikke stemte med «Thunders» dokumenter. På samme tid som skipet var registrert som «Thunder» i Nigeria, viste våre undersøkelser at det også var registrert i Mongolia under navnet «Kuko» (se vedlegg 6.11). Det mongolske skipsregisteret er deleid av det private selskapet «Sovereign Ventures». Mongolia selger sin suverenitet for en billig penge og har bidratt til å skape en flåte av kriminelle flytende småstater som i praksis er utenfor enhver kontroll. For rederne er det en billig forsikring mot uforutsette utgifter. I internasjonale farvann kan de unndra seg ansvar for havarier, skadelige utslipp, arbeidslivsbestemmelser og internasjonale konvensjoner som regulerer fiskeriene. Da vi i februar 2016 reiste til Singapore for å møte den mongolske skipsregistraren, fikk vi tilgang til alle dokumenter vedrørende «Thunders» mongolske identitet. Vår analyse av dokumentet viste at «Thunder» hadde gjennomgått en umulig forandring: I de mongolske papirene var skroget to meter kortere og fem tonn tyngre. Men det var ikke det hele: «Thunder» hadde hatt ytterligere to identiteter i Mongolia.

- I juli 2012 hadde det blitt registrert som «Wuhan No. 4» (se vedlegg 6.12). Ifølge registraren var det en utro tjener i registeret som hadde gitt «Thunders» eier det han trengte av papirer, stempler og signaturer, men skipet hadde ikke blitt ført inn i det offisielle registeret, så ingen andre enn den utro tjeneren og «Thunders» rederi visste om denne mongolske identiteten.
- Da «Thunder» sank i april 2015, var redningsflåtene merket med navnet «Ming No. 5», Ulaanbaator» - en tredje mongolsk identitet. Den greide ikke registraren å finne spor etter i det mongolske registeret.

Dokumentene fra Mongolia manglet også det viktigste kjennetegnet på et skip – det såkalte IMO-nummeret, det som følger et skip fra dåp til skrapmetall. Undersøkelsene i nigerianske og mongolske register viste at det ikke fantes kontrollrutiner og at «Thunders» eier kunne

utstyre skipet med et utall identiteter for å holde myndighetene på avstand. Og hvis myndigheter skulle gå løs på skipsregisteret for å få informasjon om eierskap, hadde «Thunders» eier reist et nytt forsvarsverk. I skatteparadiset Panama.

I det mongolske skipsregisteret fant vi at selskapet Estelares var registrert som eier av «Thunder». Det samme selskapet hadde også dukket opp i et registreringsdokument fra det afrikanske landet Togo, der «Thunder» var flagget under et annet navn fra 2006 til 2010. Et søk i selskapsregisteret i Panama ga oss navn på tre personer, alle var advokater i selskapet Abogados Marítimos y Asociados. Vi forsøkte å ringe, men kom bare til et sentralbord. Vi sendte eposter og meldinger på LinkedIn, men fikk ikke svar. Den ene advokaten viste seg å være president i Panamas maritime advokatforening. Nettsøk viste at hun gjennom dette vervet hadde en god del internasjonale kontakter, blant annet et stort advokatfirma i Madrid med samme navn som selskapet hun jobbet i. Vi bestemte oss for å forsøke å fremprovosere en reaksjon. Vi kopierte inn flere advokater fra det spanske advokatfirmaet i en epost vi sendte henne, og da fikk vi endelig svar.

Verdien av svaret var begrenset – hun nektet å oppgi den reelle eieren av selskapet, og motsatte seg på det sterkeste å bli assosiert med organisert kriminalitet i Antarktis. Men vi oppnådde i det minste å ansvarliggjøre henne slik at vi kunne skrive navn og trykke sitater. For alle som er opptatt av åpenhet og ansvarlighet, er svarene vi fikk ganske interessant lesning (se vedlegg 6.13). Av alle skatteparadisselskapene vi har undersøkt i denne saken, skulle informasjonen vi samlet om Estelares tilknytningspunkter til «Thunder» vise seg å bli mest nyttig. Ikke fordi noen ga oss aksjonæroversikten – eller fordi selskapet dukket opp i Panama Papers, men fordi rederen vi til slutt identifiserte som eieren av «Thunder» på et tidspunkt selv assosierte seg med selskapet i et forsøk på å sikre seg en stor forsikringsutbetaling.

Skipsregister om bord

Samtidig som vi lette etter eierskapet til «Thunder», brukte vi også mye tid på å finne eierskapsinformasjon om de fem andre skipene i «Bandit Six»-flåten. Disse undersøkelsene viste at bruk av falske dokumenter var utbredt også blant de andre skipene.

- Et havneregistreringsdokument for piratskipet «Viking», utstedt i Libya, var utstyrt med Kong Idris-stempel, mannen som måtte abdisere da Muammar al-Gaddafi tok makten i landet i 1969.
- Da det spanske nasjonale politiet Guardia Civil til slutt innledet etterforskning med assistanse fra Interpol, fant de et eget minitrykkeri om bord på et av skipene. Offiserene hadde hatt tilgang til blanke registreringspapirer og stempler som utga seg for å være offisielle. På denne måten kunne de produsere nye skipsdokumenter på et blunk. Et av stemplene som ble funnet hadde en stavfeil – det sto «Discript», ikke «District». Når stempler med den samme stavfeilen ble funnet om bord på to piratskip, var det for myndighetene en viktig brikke for å knytte disse to skipene til samme eier. Djevelen er i detaljene.

Ny sentral dokumentasjon fremskaffet i denne fasen:

- «Thunder» opererte med falske skipsdokumenter.
- «Thunders» eier opererte med stjalne eller falske selskapspapirer.
- Et selskap pekte seg ut som mer interessant enn andre – Panama-registrerte Estelares.

3.5 Identifisere eieren: Forsikringssporet

Metoder: Dokumentsøk, dokumentanalyse og konfrontasjon

Det fremsto nå lite sannsynlig at vi ville greie å dokumentere «Thunders» eierskap gjennom skips- og selskapsdokumenter. Å følge pengene var en mulighet, men vi så det som lite sannsynlig at vi ville få innsyn i kontoutskrifter som viste pengeoverføringer. Derfor identifiserte vi et nytt mulig spor: Forsikring. Det var svært sannsynlig at rederne forsikret skip som opererte i de farligste farvannene i verden. Men var det et marked for å selge forsikring til skip som nå var etterlyst gjennom Interpol? I så fall antok vi at forsikringsselskapene visste hvem som eide skipene de hadde i sin portefølje.

Vi hadde gjennom en kilde fått tilgang til et forsikringsdokument som viste at «Thunder» på et tidspunkt før etterlysningen hadde vært forsikret hos selskapet British Marine i London. På nettsiden til selskapet var det en søkefunksjon der man kunne taste inn skipsnavn eller IMO-nummer for å sjekke om et fartøy var forsikret hos dem. Vi fikk ikke treff på «Thunder» eller skipets IMO-nummer, men et søk på de fem andre «Bandit Six»-skipene ga treff. Piratskipene «Kunlun», «Yongding», «Songhua», «Viking» og «Perlon», fire av dem på dette tidspunktet etterlyst av Interpol, var forsikret hos det velrennomerte britiske selskapet. Var det greit? EUs regelverk mot piratfiske slår fast at det ikke er lov for EU-borgere å medvirke til at ulovlig fiske kan pågå. I artikkel 39 i lovteksten står følgende: [“Nationals subject to the jurisdiction of Member States \(nationals\) shall neither support nor engage in IUU fishing.”](#)

Det var ikke opp til oss å vurdere det juridiske i salg av forsikring til piratflåten, men det kunne åpenbart argumenteres for at British Marine i hvert fall indirekte støttet det ulovlige fisket. Da vi konfronterte selskapet ga det inntrykk av at det ikke var kjent med Interpol-etterlysningene (se artikkelen [«Forsikrer piratflåte»](#)). Kort tid senere var de fem skipene borte fra nettsiden til British Marine. Selskapets representanter sluttet å kommunisere med oss og vi fikk aldri noen direkte bekreftelse fra British Marine på at det hadde kansellert forsikringene, men via andre kilder fikk vi vite at selskapet hadde kvittet seg med piratflåten.

Men hva med «Thunder»? Var det kommet et forsikringskrav etter skipets uforklarlige forlis i Guineabukta i april 2014? Nå skulle kontakten vi hadde opprettet med privatdetektiven i Katalonia vise seg nyttig. Han fortalte at det var sendt inn et forsikringskrav til det spanske forsikringsselskapet Mutua Marítima de Seguros (Murimar). Og at en annen spansk privatdetektiv, Vicente Bungal, var hyret inn av forsikringsselskapet for å granske forliset.

Vi tok kontakt med Bungal, som var på desperat jakt etter informasjon om hva som hadde foregått under forliset, noe vi visste en hel del om. Vi hadde også svært god dialog med øyenvitnene: Peter Hammarstedt og resten av Sea Shepherd-mannskapet på «Bob Barker». Sea Shepherd hadde forliset på film, og tre av aktivistene hadde vært om bord og filmet like før «Thunder» forsvant. Hammarstedt var helt overbevist om at offiserene hadde senket skipet med vilje. Dette var informasjon Bungal naturlig nok ville ha. På den måten sikret vi oss en noe motvillig primærkilde i granskningen i Spania.

Privatetterforskeren Bungal fortalte at selskapet som hadde sendt inn forsikringskravet på syv millioner Euro, var det Panama-registrerte Estelares. Mannen som møtte opp hos forsikringsselskapet som representant for Estelares, var den galiciske forretningsmannen Florindo González Corral. Vi hadde navnet hans på blokken, men i motsetning til de andre galiciske rederiene vi hadde undersøkt, var Florindo González Corral en relativt ukjent

størrelse. Da vi tok kontakt med ham, nektet han steilt å vedkjenne seg eierskap til «Thunder» og truet med å rettsforfølge oss hvis vi nevnte hans navn i forbindelse med Thunder (se vedlegg 6.14).

Konfrontasjonen skapte knute på tråden for forholdet vårt til privatdetektiv Bural. Først skjelte han oss ut på telefonen, så sendte han en epost der han forklarte hvorfor det ville skape problemer hvis vi kjørte hardt på nå:

- Det dere kaller «bad guys», er personer som har stor anerkjennelse og blir sett på som betydelige i Galicia. Dere må ta hensyn til at alle som bor der, har et familiemedlem som er involvert i smugling. Å fiske uten tillatelse er en del av deres DNA og noe alle aksepterer. Akkurat som tyrefekting. Disse folkene får penger fra lokale myndigheter og EU. Kanskje høres det underlig ut, men slik er det, skrev Bural. Disse generaliseringene kunne vi ikke ta hensyn til, men det siste Bural skrev til oss var viktig: - For tiden har vi ingen dokumenter som kan vise at Florindo har økonomiske interesser i «Thunder» eller Estelares. Men vi vet at det er han som kontrollerer selskapet.

Endelig hadde vi et navn og en retning, men vi bestemte oss for at vi måtte ha mer for å publisere navnet. «Thunder» var involvert i alvorlig fiskerikriminalitet og det var klare indikasjoner på at skipet var senket med vilje. Ved å sende inn et forsikringskrav, viste rederen at han ikke var skremt. Hvis vi kjørte for hardt nå, ville vi kanskje fremprovosere noe som kunne ødelegge både for etterforskningene og for våre muligheter til å få kontakt med mannskapet på «Thunder». I tillegg visste vi for lite om ham.

Ny sentral dokumentasjon ved å følge forsikringssporet:

- Navn på involvert forsikringsselskaper.
- Et langt skritt nærmere å dokumentere hvem som eide «Thunder».

Guardia Civil: Uten at vi var klar over det hadde det spanske nasjonale politiet Guardia Civil i det stille begynt å spane på et av de mistenkte rederiene som opererte i Sørishavet: Vidal Armadores, kontrollert av familien Vidal i Ribeira. Da vi sommeren 2016 fikk møte en av etterforskerne i saken i Madrid, viste det seg at også Guardia Civil hadde skaffet sine viktigste beviser mot Vidal-rederiet ved å følge forsikringssporet.

Rederiet hadde flagget skipene sine i røverstater og gjemt eierselskapene i skatteparadiser, men de detaljerte forsikringsrapportene som dokumenterte det ulovlige fisket, ble sendt til en forsikringsmegler i Galicias største by, Vigo. Rapportene, som vi fikk tilgang til, viste at Vidals flåte på tre skip i Antarktis hver uke sendte detaljerte rapporter på hvor mange kilo tannfisk fartøyene hadde fisket i løpet av syv dager, og hvor mye fisken var verdt. På få ukers fiske i Sørishavet var fisken langt mer verdifull enn de gamle skipene. Rapportene viste at Vidals tre skip i årene fra 2010 og frem til de ble stanset vinteren 2015 hadde fisket 5800 tonn tannfisk til en oppgitt verdi av 81 millioner Euro. Da vi besøkte kontorene til forsikringsmegleren i Vigo en stund senere, var det ingen som ville snakke med oss.

Det tok ganske lang tid å overtale etterforskeren i Guardia Civil til å møte oss. Det som var avgjørende, og som viser betydningen av langsiktig kildearbeid, var som følger:

1. Kontakten vi tidlig hadde opprettet med en anerkjent miljøverner i Madrid, en kontakt vi hadde vedlikeholdt. Vedkommende hadde blitt konsultert av etterforskningsteamet fra Guardia Civil i saken, og hun gikk god for oss.

2. Vi hadde på dette tidspunktet informasjon Guardia Civil kunne ha nytte av, nemlig detaljert kunnskap om et skipsanløp i Dakar i Senegal vi visste hadde gått under radaren til myndighetene. Ifølge en kilde som hadde vært om bord på det aktuelle Vidal-skipet hadde det blitt losset flere hundre tonn tannfisk. Da Guardia Civil sjekket informasjonen vi ga dem, fant de ved hjelp av senegalesiske myndigheter dokumentasjon som bekreftet tipset. På grunn av dette ble flere millioner euro lagt til siktelsen mot familiemedlemmer og ansatte i Vidal-rederiet.

3.6 Dokumentere eierskap: Skipsagenter

Metoder: Observasjon, tilstedeværelse, intervju, dokumentjakt og konfrontasjon.

Vi hadde nå dokumentert og konfrontert flere aktører som hadde bidratt til at «Thunder» kunne fortsette sin lukrative plyndring i Antarktis. Forsikringsselskaper, skipsregistre og advokater i skatteparadis. Da «Thunder» var i ferd med å synke i Guineabukta, gikk Sea Shepherd om bord og sikret materiale på broen. Der lå en gul post-it lapp med noen telefonnumre og et navn, José Manuel Salgueiro. De samme telefonnumrene og det samme navnet var også oppført i kontaktlisten på en mobiltelefon Sea Shepherd fant på «Thunder». I CCAMLRs arkiver var Salguerios navn oppført som «operator» for flere svartelistede fiskefartøyer. Telefonnummeret fra broen var ikke lenger operativt og kunne ikke knyttes til en adresse, men José Manuel Salgueiro hadde bostedsadresse i byen Vigo i Galicia.

Etter «Thunders» havari ble mannskap og offiserer fraktet til São Tomé og Príncipe. Der hadde en lokal skipsagent fått i oppdrag av eieren å få offiserer og dekksmannskap vekk fra den lille øynasjonen så raskt som mulig. I noen måneder forsøkte vi å kontakte ham via telefon, uten å lykkes. I januar 2016 reiste vi til São Tomé for blant annet å finne og konfrontere den aktuelle skipsagenten, Wilson Morais. Morais nektet å fortelle hvem «Thunders» virkelige eier var, men bekreftet at han fikk overført penger fra en bank i Singapore, og at mannen som sto bak overføringene var José Manuel Salgueiro. Den lokale skipsagenten hadde før havariet også fått i oppdrag å flagge «Thunder» til São Tomé og Príncipe. De vedlagte dokumentene var falske.

- Vi hadde nå et konkret navn som kunne knyttes direkte til den operative driften av «Thunder».

3.7 Oppsøke piratmannskap

Metoder: Observasjon, tilstedeværelse, dybdeintervju, konfrontasjon, betaling, dokumentjakt og dokumentanalyse.

Etter «Thunders havari» fikk vi tilgang til mye informasjon om mannskap og offiserer som hadde vært om bord på skipet. Vi hadde blant annet kopier av passene og vi hadde kopier av forklaringene mannskapet hadde gitt til forsikringsselskapet etter forliset, der hjemstedsadresser også var oppgitt (se vedlegg 6.15). Vi satt også med et utvalg mannskapslister fra tidligere skipsanløp i Asia. Dermed hadde vi god kontroll på «Thunders» mannskap, på dette og tidligere tokt. Vi hadde også samlet alle rapporter og logger fra australske myndigheter og forskningsskip som hadde observert «Thunder» på tokt i Antarktis. Totalt hadde vi oversikt over 19 observasjoner av skipet mellom 2006 og desember 2014. På toppen av dette kom inspeksjonsrapporter av skipet fra havneanløp i Bali i Indonesia og

Penang i Malaysia. Da vi begynte jakten på mannskapet hadde vi med andre ord svært god oversikt over skipets bevegelser og hvem som hadde vært om bord.

På «Thunder» dreide det seg om 40 enkeltpersoner. I tillegg hadde vi titalls navn på mannskap fra de andre «Bandit Six»-skipene. Neste steg ville være å oppsøke flest mulig av disse. Hensikten var todelt: På den ene siden å få mest mulig detaljert informasjon om hendelsene på «Thunders» siste seilas. I tillegg kunne mannskap og offiserer sitte med detaljert kunnskap om eieren, kommandoforhold om bord, rederiets struktur og økonomi, distribusjonsledd og andre som var involvert i den kriminelle næringskjeden. Vår tilgang til det indonesiske mannskapet ble stoppet av et forskningsteam fra New Zeeland (dette redegjøres det for i punkt 4.1). Vi oppsøkte «Thunders» kaptein og to av offiserene som satt i varetekt i øystaten São Tomé og Príncipe. Ingen av disse ønsket å snakke. Det samme skjedde da vi senere oppsøkte et par av de tidligere «Thunder»-offiserene i deres hjem i Galicia i Spania.

I et slumstrøk i havnebyen Valparaiso i Chile fant vi en av maskinistene. Heller ikke han ønsket å fortelle. Til slutt satt vi igjen med to kilder som sa seg villige til å snakke – mot betaling, noe vi redegjør nærmere for i punkt 4.2. En av dem var skipper på piratskipet «Kunlun». Den andre en offiser på «Thunder». «Thunder»-offiseren understreket at han fryktet for sitt liv, og snakket kun under løfte om full anonymitet. Samtalene foregikk på et hemmelig sted.

I løpet av fire dagers dybdeintervju fortalte han detaljert om skipets eier og historikk, i hvilke havner i Asia eieren pleide å dukke opp, hvem som var eierens nærmeste medarbeidere og om hvordan fisken prises, selges og distribueres. Under samtalene sjekket og korrigerste vi fortellingen hans opp mot all den informasjonen vi hadde om havneanløp, observasjoner på havet, forklaringene gitt til forsikringsselskapet og annen informasjon. Basert på alle disse opplysningene, konkluderte vi med at kildens beretning var troverdig. Kilden identifiserte eieren som Florindo González Corral og eierens nærmeste medarbeider som José Manuel Salgueiro.

Den andre «piratkilden», skipperen på det etterlyste fartøyet «Kunlun», ga en tilsvarende redegjørelse for fartøyet og rederiets ulovlige virksomhet. «Kunlun» var kontrollert av familien Vidal, som vi hadde oppsøkt på vår første reise til Galicia. I tillegg til å være on-record, underbygget han sin historie med eposter til og fra rederiet, dokumenter, lydbåndopptak han hadde tatt i skjul og detaljerte posisjonsnedtegninger fra fartøyets ferd. Denne kilden møtte vi i Perus hovedstad Lima. Fortellingen om «Kunlun» og resten av piratflåten til familien Vidal er en sentral del av boken «Jakten på Thunder». Detaljer om rederiet, våre funn og den omfattende etterforskningen mot dette rederiet i Spania, kan blant annet leses i kapitlene «Skipperen», «La Mafia Gallega», «Razzia på åpent hav», «Operation Sparrow», «Slangen i paradiset», «Tilfeldighetenes spill», «Flukten», «Operasjon Yuyus» og «Mysteriet Tiantai».

Etter beretningen fra «Thunder»-offiseren satt vi igjen med følgende:

- Et omfattende, men anonymt, vitnemål om «Thunders» eier, hans historikk og hans virksomhet.

3.8 Kartlegge eierens historikk

Metoder: Observasjon, tilstedeværelse, konfrontasjon, dokumentjakt og dokumentanalyse.

Etter halvannet års jakt anså vi det som svært usannsynlig at vi ville finne en «smoking gun» - et enkelt og helt entydig bevis på hvem som eide «Thunder». Til det var eieren for forsiktig, hadde for mange rutinerne hjelpere og lojale sjømenn. Det måtte bli summen av mange funn som til sammen førte oss frem til en konklusjon.

Florindo González Corral's tilknytning til «Thunder» var etablert gjennom forsikringssaken i Spania og dybdeintervjuene vi hadde hatt med en av offiserene om bord. Mannen som ble beskrevet som hans høyre hånd, José Manuel Salgueiro, hadde også en etablert tilknytning til «Thunder» gjennom informasjon funnet om bord på «Thunder» og våre samtaler med skipsagenten på São Tomé og Príncipe. Vi identifiserte videre tre sentrale oppgaver:

1. Skaffe bekreftelser på viktige deler av historien til «Thunder»-offiseren.
2. Dokumentere Florindo González Corral's historikk som piratreder.
3. Dokumentere koblingen mellom Florindo González Corral og José Manuel Salgueiro.

Vi startet neste del av jakten i Australia. Under et Skype-intervju med en representant for et av de lovlydige rederiene som fisket tannfisk – Austral Fisheries, ble vi gjort oppmerksom på at selskapet tidligere hadde finansiert en høyst ukonvensjonell og kostbar etterretningsoperasjon for å kartlegge den ulovlige flåten og dens eiere. Selskapet leide inn tidligere spesialsoldater som arbeidet undercover på stedene hvor fisken ble landet, i tillegg opererte de en tipstelefon hvor informasjon om den illegale flåten kunne varsles anonymt. Korrespondansen med de hemmelige informantene som i mange år spionerte på piratflåten, var nå lagret i et arkiv i Perth i Australia.

Vi reiste til Perth for å lete gjennom de gamle arkivene for å finne spor etter «Thunders» eier. Flere notater viste «Thunders» seilaser ned til Sørishavet og havner hvor de losset den ulovlige fangsten, informasjon som sammenholdt med det vi allerede hadde innhentet om «Thunders» bevegelser, ga oss et enda mer komplett bilde. En anonymisert epost fra 2004 viste seg spesielt interessant. Informanten utpekte to mann som de største plyndrerne av Sørishavet. I eposten omtales de to som «Mr. Big»: Spanjolene Antonio Vidal Suárez og Florindo González. Den ene godt kjent som illegal fisker, den siste nesten ubeskrevet.

Vi reiste også til Hobart i Tasmania for å møte lederen for organisasjonen Isofish og den tidligere lederen for sekretariatet for CCAMLR. Begge har i en årrekke etterforsket den illegale tannfiskeflåten og ga verdifull informasjon om de to redernes modus operandi og hvilke skip de hadde vært knyttet til. Det var særlig historien om tannfiskpiraten «Maya V» som fanget vår interesse. «Thunder»-offiseren hadde allerede fortalt oss at «Maya V» i hemmelighet var kontrollert av Florindo González Corral.

I 2004 ble «Maya V» oppbrakt av australske myndigheter. Det førte til en rettsprosess mot offiserene. Vi fikk innsyn i rettsdokumentene. Australske myndigheter hadde ikke greid å identifisere eieren, men vi hentet ut navnene på mannskap og offiserer som hadde vært om bord da skipet ble tatt. Mange var fra Chile, og ved å følge sporene etter disse mennene kom vi over en rettskraftig dom fra den chilenske havnebyen Punta Arenas. Gjennom egne undersøkelser av forretningsvirksomheten til Florindo González Corral og hans familie, hadde vi dokumentert at han i lang tid hadde drevet omfattende fiskerivirksomhet gjennom selskapet

Pesca Cisne i nettopp Punta Arenas. González Corral var en av to aksjonærer i selskapet, og han var registrert i det chilenske selskapsregisteret som «General Manager».

Den chilenske dommen fra 2008, som vi fikk oversatt, viste at «Maya V», akkurat som «Thunder», hadde vært eid av et skallselskap der de reelle eiernes identitet var skjult. Men fiskerne som hadde vært om bord på skipet da det ble tatt, og som hadde blitt latt i stikken av rederiet og måtte betale advokat- og reisekostnader selv, reiste krav om erstatning mot González-selskapet Pesca Cisne. Dommerne vurderte det som bevist at det var Florindo González Corral og hans familie i byen O Carballiño i Galicia som i realiteten kontrollerte «Maya V». Dommene fra Australia og Chile var svært viktig dokumentasjon for oss:

- De bekreftet en sentral del av beretningen vi hadde fått fra «Thunder»-offiseren.
- Ved å koble rettsdokumentene fra Australia og Chile kunne vi dokumentere at Florindo González Corral hadde vært involvert i ulovlig fiske etter patagonsk tannfisk.

Gjennom undersøkelsene av González-familiens forretninger hadde vi laget en liste over seks adresser i Galicia: Tre i byen O Carballiño og tre i byen Vigo. José Manuel Salgueiro hadde vi ikke funnet noen aktive selskaper på. Vi antok basert på kildesamtaler og research at han ikke hadde kapital til å finansiere ekspedisjoner til Antarktis, men at han var en betrodd medhjelper. Igjen bestemte vi oss for å reise til Galicia for å banke på dører. I et gammelt kontorbygg ved havnen i Vigo, fant vi postkassen til et selskap vi viste var eid av González-familien. Vi klatret de trange trappene i bygget og banket på en brun tredør uten navneskilt. Mannen som åpnet døren var Florindo González Corral's yngre bror.

Vi spurte etter José Manuel Salgueiro. Mannen bekreftet at Salgueiro var en kollega og hadde sin arbeidsplass på samme kontor, men at han akkurat hadde gått for dagen. «Er Salgueiro ansatt i firmaet?», spurte vi. «Han har personalansvar», fortalte mannen. Da vi stilte spørsmål om «Thunder», ble han ubekvem. Han ville ikke gi oss adressen eller telefonnummeret til Salgueiro. Beskjeden vi la igjen, ble aldri besvart. Salgueiro var heller ikke å finne på sin folkeregistrerte boligadresse i en bygård i Vigo. Naboen fortalte de ikke kjente til noen ved det navnet i bygården.

- Vi hadde ved egen observasjon og overraskelsesbesøk fått en bekreftelse på kobling mellom Salgueiro og Gonzalez-familien.

Mens vi hadde jaktet på «Thunder»-eieren, hadde spanske fiskerimyndigheter startet sin egen jakt. En stund før vi banket på kontordøren i Vigo, hadde de gjennomført en aksjon mot boligadresser og kontoradresser og konfiskert store mengder dokumenter. Offentlig hadde spanske myndigheter ikke gått ut med navn, bare navn på byer der de hadde slått til. Heller ikke lokalavisene i området hadde fanget opp hvilke skipseiere som hadde fått besøk. Vi forsøkte lenge å få et intervju med granskerne, men fikk ikke svar. Igjen fikk vi hjelp av kilden vi hadde etablert kontakt med første gang vi var i Madrid. Da vi møtte assisterende direktør Héctor Villa González i kontrollavdelingen til det spanske departementet for landbruk, mat og miljø, svarte han følgende:

– Vi fant dokumenter som knyttet ham til skipet. Det er ingen tvil om at det var Florindo González Corral som eide Thunder.

Vi fikk ikke innsyn i dokumentene og måtte basere vår egen konklusjon på egne funn, men det var godt å få en bekreftelse på at vi var på riktig spor.

Jakten på «Mr. Big» hadde tatt oss til fem kontinenter. Den startet med kornete bilder av ukjente sjømenn på «Thunder» og fortsatte med flere besøk i Galicia for å finne kilder som kunne identifisere de avbildede «Thunder»-offiserene. Så tok den en u-sving med tvilsomme og falske dokumenter i Nigeria og Mongolia, før en gul post-it-lapp og en mobiltelefon fra broen på «Thunder» satte oss på sporet igjen. Jakten fortsatte med reiser til fire kontinenter for å finne «Thunder»-mannskap som ville snakke, en tvilsom forsikrings sak i Spania, informasjon fra et gammelt etterretningsarkiv i Perth, to dommer fra Australia og Chile og et kort møte på et kontor i Vigo.

- Gjennom å koble de to dommene fra Australia og Chile knyttet til skipet «Maya V», kunne vi dokumentere at Florindo González Corral hadde en historie som piratreder.
- Ved at Florindo González Corral personlig fremmet forsikringskrav etter «Thunders» forlis på vegne av Panama-selskapet Estelares, som i mange dokumenter var oppgitt som eier av «Thunder», etablerte González Corral selv en relasjon til «Thunder».
- «Thunder»-offiseren vi intervjuet i hemmelighet i fire døgn var ikke i vil om hvem han hadde jobbet for i flere år: Florindo González Corral.
- José Manuel Salgueiro var ifølge González Corrals bror personalansvarlig i familiens fiskerivirksomhet i Vigo. Det var Salgueiros navn som ble funnet på broen på «Thunder», og det var han som kommuniserte med skipsagenten på São Tomé og sørget for at mannskapet fikk hjelp.
- Spanske fiskerimyndigheter, som hadde gjennomført en razzia hjemme hos Florindo González Corral, var ikke i tvil om at det var han som eide «Thunder».

Nå var det på tide å konfrontere Florindo González Corral. Vi banket på døren hans i O Carballiño en oktoberkveld i 2016. Han kom ut fra sin villa og bød på cigarillos mens han snakket seg rundt de konkrete spørsmålene våre. Han bekreftet at han kjente til «Thunder», men benektet at han eide den. Vi avtalte et møte neste dag, men González Corral ringte senere fra skjult nummer og kansellerte avtalen.

Vinteren 2017, to og et halvt år etter at vi startet arbeidet, offentliggjorde vi våre funn knyttet til Florindo González Corrals tilknytning til «Thunder» – både i boken «Jakten på Thunder» og i DN i reportasjen «Jakten på Mr.Big».

4. Spesielle erfaringer

4.1 Konkurransen om historien og andre absurde opplevelser

Indonesia. Våren 2016 er på vei vi til provinsen Tegal i Indonesia for å få Thunder-mannskapets versjoner av det som skjedde på skipet. Vi har hatt kontakt med flere av dem på sosiale medier og telefon, og de har sagt seg villig til å intervjues anonymt. De kan ha observert eieren/eierens representanter ved lossing av last, kjenner kommandostrukturene om bord og sitter med verdifull informasjon om hvilke skipsagenter som hyret dem til ekspedisjonene til Antarktis. Dette kan igjen lede til eieren. Kort tid før avreise, mens vi befinner oss i Indonesias hovedstad Jakarta, møtes vi av et uventet bakholdsangrep. En forskningsassistent ved Universitetet i Auckland, New Zealand, advarer *Thunder*-mannskapet mot å møte oss. Hun gjør det ved å spre en rekke løgner til «Thunder»-mannskapet via Facebook om at vi er tilknyttet Interpol og norske myndigheter og at det vil medføre fare for

mannskapet å møte oss (se vedlegg 6.16). Personene vi har hatt kontakt med trekker seg umiddelbart fra intervjuavtalene.

Hvorfor forskningsassistenten spredde disse usannhetene om oss, har vi ennå ikke fått noen forklaring på. Universitetet i Auckland har selv et forskningsprosjekt om menneskehandel i den illegale fiskeindustrien. Var motivet at de ønsket eksklusiv tilgang til «Thunders» mannskap? I ukene fremover gjør vi en rekke fremstøt overfor universitetet for å få dem til å trekke løgnene (også en formell klage til Universitetsledelsen), uten å lykkes (se vedlegg 6.17 og 6.18). Indonesisk presse publiserte i tillegg bilder av oss i et møte med øverstkommanderende for den indonesiske marinen, noe som trolig ikke styrket piratmannskapets tillit til oss (se vedlegg 6.19).

Australia. Under reisen til Australia oppstår det også uventede problemer. Da vi kommer til Tasmania for å møte ledelsen i Austral Fisheries og COLTO - The Coalition of Legal Toothfish Operators – interesseorganisasjonen for den lovlige tannfiskeflåten, har vi på forhånd en klar avtale om at vi skal få adgang til selskapets arkiv. Arkivet viser de historiske bevegelsen til den illegale tannfiskeflåten, rapporter fra de legale tannfiskoperatørenes egen etterretningsoperasjon og kan gi et spor mot eieren. I Hobarth får vi plutselig beskjed om at de har et samarbeid med en australsk forfatter som også jobber med en bok om tannfiskpiratene. Den australske forfatteren motsetter seg at vi skal grave i de samme kildene. Vi reiser til Fremantle i Vest-Australia for å møte den aktuelle forfatteren og foreslår et samarbeide, noe hun ikke går med på. De neste dagene får vi likevel overtalt ledelsen i Austral Fisheries til å gi oss innsyn i deler av selskapets arkiver i Perth. Informasjonen gir verdifull informasjon om piratflåtens tidlige bevegelser, navn, flaggstater og antydninger om at eieren befinner seg i Galicia i Spania.

São Tomé og Príncipe. Etter «Thunders» havari, blir skipperen og tre av offiserene dømt til bøter og fengsel i den vesle øystaten São Tomé og Príncipe i Guineabukten. I løpet av rettsaken nekter de dømte å oppgi hvem som er den virkelige eieren av Thunder. Vi reiser til São Tomé og Príncipe med et håp om å få tilgang til rettsprotokoller og bevis som ble brukt i straffesaken. Verken statsadvokat eller dommere gir oss rettsdokumenter eller dommen, med forklaringen at de ikke vet hvor dokumentene befinner seg. Da vi konfronterer sakens dommer, legger han på sprang. Men i løpet av et åtte dagers opphold og kontinuerlig bearbeiding av muntlige kilder, klarer vi å få tilgang til sentrale opplysninger. Vi får også tilgang til den omfattende dommen på portugisisk, men heller ikke den inneholder opplysninger om «Thunders» eierskap.

4.2 Betale kilder

Etter å ha identifisert offiserer på alle Bandit Six-skipene, oppnådde vi kontakt med flere av dem via Facebook. To av dem fortalte at de var i en håpløs økonomisk situasjon etter at flåten var tatt i arrest og skipene satt ut av spill. Rederne hadde forlatt flere av dem på Kapp Verde uten å lønne dem for den siste ekspedisjonen til Sørishavet. En sa han ville fortelle sin historie mot 50.000 dollar og at vi betalte for reise og opphold fra Latin Amerika til et afrikansk land. Etter noen uker med forhandlinger var summen fortsatt så betydelig at vi avslo dette.

På dette tidspunktet hadde vi hatt permisjon i fem måneder uten å få dybdeintervjuer med noen av offiserene eller mannskapet på piratskutene. Til slutt skjønnte vi at det ikke var noen vei utenom. Vi måtte intervju noen av dem, både for å identifisere eier og få en versjon av

hvordan jakten artet seg for de jagede. Til slutt greide vi å prute en sentral kilde ned til 2000 euro. Han betalte vi kontant da vi møtte ham. En annen kilde kjøpte vi fri fra jobben – det vil si at vi betalte det han tapte i lønn på å møte oss, samt kost, reise og utgifter han hadde ved å møte oss – totalt 1200 euro.

Om bord på disse skutene var det dekksmannskap fra Asia – i all hovedsak Indonesia – og offiserer fra Spania og Latin-Amerika, i hovedsak Chile og Peru. Ymse tolker, politifolk og myndighetspersoner vi har hatt kontakt med i arbeidet med historien har forsøkt seg på en forklaring knyttet til kultur: I Sør-Amerika, Afrika og Asia betraktes nesten alt som en vare, mens i Europa er det ikke nødvendigvis slik. Det er fort gjort å generalisere når man forsøker seg på slike kulturelle forklaringer. Vi får vel bare henvise til det vi har opplevd. Kildene kom også fra en «bransje» hvor bestikkelser var deres vanlige arbeidsredskap for å holde seg skjult fra myndigheter og for å få distribuert sin ulovlige fangst. Dette er også en problemstilling vi neppe ville møtt i Norge eller Skandinavia. Hadde det vært en norsk/skandinavisk kilde, hadde vi ikke betalt. Det er både en etisk og en praktisk grunn til det – geografisk nærhet. Det er mye enklere å oppsøke en kilde i Norge/Skandinavia. Banke på døra, arbeidsplassen, ringe osv. Vi kan legge press på dem helt til vi får en reaksjon. Vi har ikke samme mulighet med kilder som bor på den andre siden av jorden.

Det er også en etisk årsak. Vi ønsker ikke en yrkeshverdag der informasjon blir en handelsvare for oss. Vi har – i hvert fall i noen grad – mulighet til å være med på å påvirke samfunnsutviklingen i Norge, det har vi ikke på de andre kontinentene vi opererte. Med avtaler med en rekke internasjonale forlag som forlangte levering, ble det raskt en påtrengende realitet. Det er viktig å understreke at vi aldri har vært på tilbudssiden. Vi ønsket ikke å betale kilder for informasjon – både av etiske og økonomiske grunner. Men her var det, i et par tilfeller, ingen vei utenom. At vi har betalt kilder er omtalt i boken, og ikke noe vi har forsøkt å holde skjult.

Vi tok denne beslutningen i permisjonsperioden fra DN. Vi betalte av egen lomme og DN's redaktører var ikke involvert i disse prosessene.

4.3 Samarbeid med Sea Shepherd

Tidlig i arbeidet bestemte vi oss for å samarbeide med Sea Shepherd og «Bob Barkers» kaptein Peter Hammarstedt. Utfordringen er at dette er en miljøorganisasjon med en egen agenda, en omstridt fremgangsmåte og som har et eget og godt utviklet mediemaskineri som skal fremme organisasjonens eget aktivistiske verdensbilde. I Norge er Sea Shepherd særdeles kontroversiell etter sine aksjoner mot norske hvalskuter på 90-tallet. Organisasjonens leder Paul Watson er selv etterlyst av Interpol.

Underveis i arbeidet ble vi klar over at Sea Shepherd i hemmelighet samarbeidet med ulike myndigheter som jaktet på tannfiskflåten. Organisasjonen ga løpende informasjon om «Thunders» posisjon til Interpols hovedkvarter i Lyon. I tillegg ble det opprettet en hemmelig kanal mellom Sea Shepherd og etterretningssjefen i ekspertgruppen «Fisheries Crime Working Group», nordmannen Tor Glistrup, til daglig ansatt i Fiskeridirektoratet i Bergen. For norske fiskerimyndigheter er det for belastende å fortelle verden at de har direkte kontakt med Sea Shepherd, derfor holdes etterretningssjefens kommunikasjon med Hammarstedt hemmelig. Spor etter denne kommunikasjonen finnes i Fiskeridirektoratets postjournal, men er unntatt offentlighet. For å få tilgang til de samme opplysningene, var vi nødt til å holde

daglig kontakt med Sea Shepherd. Til tross for at det ble utvekslet flere hundre eposter og telefonsamtaler mellom oss og Sea Shepherd, skilte ikke samarbeidet med Sea Shepherd seg fra et vanlig journalist/kilde forhold. Påstander og materiale fra Sea Shepherd ble behandlet på samme måte som all annen informasjon.

5. Konsekvenser

Som vi innledet med har dette vært den mest omfattende internasjonale graveoperasjonen noen av oss har gjennomført. Alle de seks «Bandit Six»-skipene ble satt ut av spill etter Sea Shepherds kampanje i Sørishavet og det omfattende arbeidet som ble gjennomført av myndigheter på fem kontinenter fra 2014 til 2017. Det betyr at det i dag trolig ikke er noe ulovlig fiske etter patagonsk tannfisk i Antarktis.

Alle de involverte rederne har fått svært betydelige bøter av spanske fiskerimyndigheter, men så langt ser det ut til at de slipper straffeforfølgelse. Den omfattende etterforskningen det spanske nasjonale politiet Guardia Civil gjennomførte, fikk 23. desember 2016 et skudd for baugen av høyesterett i Madrid. De spanske statsborgerne som var siktet kunne ikke straffes for handlinger begått i internasjonalt farvann, konkluderte dommerne. Det var gode nyheter for familien Vidal i Ribeira i Galicia, men ikke for miljøvernere, fiskeriinspektører og politifolk som i årevis har arbeidet hardt for å stanse den åpenbare kriminaliteten.

Det er svært mange som har arbeidet for å belyse, granske og stanse de spanske piratsyndikatene, omtalt som «La Mafia Gallega». Mot dette bakteppet skal vi være ydmyke når vi fremhever vår egen rolle, men følgende konkrete konsekvenser føler vi oss ganske trygge på at vi har medvirket til:

- British Marine i London kansellerte forsikringene til fem av seks «Bandit Six»- skip.
- Vår dialog med nigerianske myndigheter og de to mektige vestafrikanerne som var oppført som eiere av «Thunder», var et bidrag til beslutningen om å gjøre «Thunder» statsløst.
- Våre funn og vår dialog med myndighetene på São Tomé og Guardia Civil i Spania var et bidrag til at de to landene nå jobber sammen i et forsøk på å inndrive 15 millioner euro fra Florindo González Corral.
- Våre funn bidro til at flere millioner euro ble plusset på siktelsene i Spania mot familien Vidal og flere av deres sentrale medarbeidere i Galicia.
- Da en av de omtalte piratrederne i mars i fjor forsøkte å registrere et skip som trolig skulle til Antarktis, ble prosessen stanset i et latinamerikansk land på bakgrunn av opplysninger vi har publisert.
- Og kanskje aller viktigst: Vi håper at våre artikler, dokumentarer og boken har bidratt til at flere innser at den alvorligste formen av tjuvfiske i realiteten er alvorlig organisert kriminalitet. Den har store negative konsekvenser for havet, fattige sjøfolk, fiskere som driver legalt, og i siste instans; oss alle.

6. Vedlegg

6.1 Publisert materiale

Artikler i Dagens Næringsliv (også vedlagt i PDF-format):

28. mars 2015: [Den lengste jakten](#)
30. mars 2015: [Bandittskip arrestert](#)
1. april 2015: [Skal stoppe fiskemafia](#)
7. april 2015: [Thunder gikk til bunns](#)
8. april 2015: [Frykter mannskap blir dumpet](#)
17. april 2015: [Falskt flagg, falske dokumenter](#)
18. april 2015: [Forsikrer piratflåte](#)
2. mai 2015: [Nettet snører seg om fiskepiratene](#)
23. mai 2015: [Fant piratskip på Kapp Verde](#)
13. oktober 2015: [Kapteinen dømt til fengsel](#)
15. oktober 2015: [Mystisk eier krevde forsikringspenger](#)
11. februar 2017: [Tar opp kampen mot piratfiske i Liberia](#)
11. mars 2017: [Jakten på «Mr. Big»](#)
21. april 2017: [50 mill. i bøter til fiskepirater](#)

Artikkel i Weekendavisen (Danmark):

10. april 2015: Jagten på havets mafia (kun vedlagt som PDF)

Bok (fullstendig versjon av den norske utgaven vedlagt som PDF):

- 2017: Jakten på Thunder, Vigmostad & Bjørke (ISBN 978-82-419-1240-5) – Norge
- 2017: Jakten på Thunder, Offside Press (ISBN: 978-91-85279-48-7) – Sverige
- 2017: De Langste Achtervolging Ooit, Ambo Anthos (ISBN: 978-90-26335-068) – Nederland
- 2017: Fisch-Mafia, Campus Verlag (ISBN: 978-3-593-50671-5) – Tyskland
- 2018: Catching Thunder, Zed Books – Storbritannia.
- 2018: Catching Thunder, University of Chicago Press Books - USA
- 2018: Catching Thunder, Scribe Publications - Australia, New Zeeland, Sør Afrika.

2018: Salakalastajien jäljillä, Like - Finland

6.2 Interpol-etterlysningene av “Thunder” og “Viking”



Requesting country: New Zealand
Date of publication: 05 December 2013

Modus Operandi

All information stated as current is believed to be true at the time of publication.

The Governments of New Zealand, Australia, and Norway and the INTERPOL General Secretariat are seeking more information on the location and activities of the fishing vessel that is now believed to operate under the name **Thunder**. Information is also sought on the individuals and networks that own, operate and profit from the illegal actions of the vessel. For the purpose of this notice the vessel shall hereby be referred to as **Thunder**.

By determining the name, location and the individuals and companies involved in the operation of **Thunder**, member countries will be able to investigate possible violations of their laws and take appropriate enforcement measures should the vessel attempt to operate illegally in their waters or ports, or under their national jurisdiction.

Type of incident:

Thunder has changed its name, national registration (“flag”) and other identifying characteristics several times to avoid the detection of prohibited fishing activities.¹ By repeatedly changing these characteristics, the owners and operators of **Thunder** demonstrate a willingness to avoid “blacklisting” and associated sanctions.² They are suspected of violating national laws and regulations, as well as international conventions, and otherwise being engaged in fraud and fisheries-related crimes.

The current status of **Thunder** is unclear, as it has been seen to operate with several names and flags.

Date of last known incident: 29 August 2013
Location of incident: High Seas – inside RFMO/CCAMLR regulatory area 88.6 in the Southern Ocean



Requesting Country: Norway
Date of publication: 6 September 2013

Modus Operandi

Incident: The following information has been provided by the Norwegian Directorate of Fisheries to the INTERPOL National Central Bureaus (NCB) Norway. All information stated as current is believed to be true at the time of publication.

Type of incident: Illegal fishing activities

Date of last known incident: 13 June 2013

Location of incident: High Seas – areas regulated by RFMOs

Purpose of the notice:

Norway and the INTERPOL General Secretariat are seeking more information on the location and activities of the fishing vessel that is now believed to operate under the name **Suska**. Information is also sought on the individuals and networks who own, operate and profit from illegal actions of the vessel. For the purpose of this notice, the vessel shall hereby be referred to as **Suska**.

By determining the name and location of **Suska**, member countries will be able to investigate possible violations of their laws and take appropriate enforcement measures should the vessel attempt to operate illegally in their waters or ports, or under their national jurisdiction.

Description of Modus Operandi:

Suska has changed its name, national registration (“flag”) and other identifying characteristics several times to avoid the detection of prohibited fishing activities¹. By repeatedly changing these characteristics, the owners and operators of **Suska** demonstrate a willingness to avoid “blacklisting” and associated sanctions². They are suspected of violating national laws and regulations, as well as international conventions, through their activities.

«Viking» var på dette tidspunktet kjent under navnet

6.3. Opplysninger om «Thunder» hos CCAMLR



CCAMLR

International Council for the Management of Antarctic Marine Living Resources

Thunder

Effective Date: 24 Jun 2013

CCAMLR Vessel ID: 761803

Owner: Royal Marine and Spore Nig. Limited

Other Beneficiary: Transocean Fishing S.A.
Carnale Shipping Limited

Callsign: 5NTV

Built In Year: 1999

Registration Number: LA 1004

IMO Number: 64054018

Built at Location: Norway

Flag: Nigeria

Crew Count: 39

Beam: 10.20m

Gross Tonnage: 1175.00t

Length: 61.27m

Engine Power: 1640.50kW

Port of Registry: Lagos

Fishing Methods:

Gillnet

Other Details:

NEP IUU Vessel List 2008s

This vessel is on
the Non
Contracting
Party IUU List

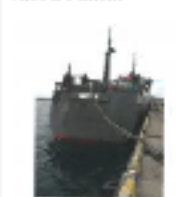
Port Photo:



Starboard Photo:



Stern Photo:



[View all available images](#)

Effective From	Vessel Name	Callsign	Flag	Owner(s)
24 Jun 2013	Thunder	5NTV	Nigeria	Royal Marine and Spore Nig. Limited
15 Apr 2014 to 26 Jun 2014	Wahia No 4	5NTV	Nigeria	Royal Marine and Spore Nig. Limited
25 Oct 2012 to 15 Apr 2014	Chanka	5NTV	Nigeria	Wahia Shipping Corporation
21 Dec 2008 to 05 Oct 2012	Rubin	JH164	Togo	Telote Shipping Corporation
22 Sep 2003 to 21 Dec 2010	Teshoon I	5VTNG	Togo	Emellera S.A.
27 Mar 2003 to 22 Sep 2003	Rubin	5761	Seychelles	Southern Shipping Ltd
01 Jan 2008 to 27 Mar 2003	Annie Sanger		United Kingdom	

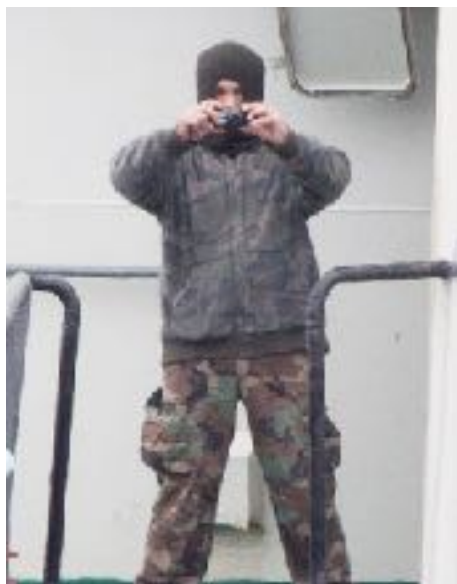
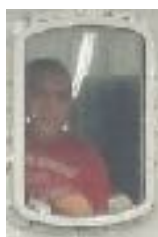
This page was last modified on 25 Nov 2014

Dette var opplysningene som var tilgjengelig om «Thunder» hos CCAMLR da vi startet våre undersøkelser før jul i 2014.

6.4 Garnblåse fra «Thunder»



6.5 Bilder av «Thunder»-offiserer tatt av Sea Shepherd under jakten



(Alle foto: Simon Ager)

6.6 «Thunder»-mannskap på Facebook



Fiskekaptein Juan Manuel Patiño Lampon fra Ribeira i Galicia. «Thunders» egentlige sjef bar alltid armbåndsuret på høyre hånd, en detalj som gjorde at vi gjenkjente ham på andre bilder fra jakten.



Førstemaskinist Luis Miguel Pérez Fernández fra Ribeira i Galicia. Dømt til tre års fengsel og en bot på 15 millioner euro São Tomé.



Kaptein Luis Alfonso Rubio Cataldo (til venstre) og andremaskinist Luis Alfonso Morales Mardones, begge fra Chile. Cataldo ble dømt til fengsel og en bot på 15 millioner euro. Mardones slapp straff, men da han kom hjem til Valparaiso hadde ekskona gjennomført et karakterdrap på ham i lokalavisen.



Dekksoffiseren Manuel Agonia Dias Marques fra Portugal.



Kokken Iwan Effendi fra Pemalang på Java i Indonesia hadde jobbet lenge på «Thunder».

6.7

Mannskapsliste fra Malaysia

Loc: RNT20

PC: MR. CHONK (8480226)

Flag: MONGOLIA

Crew: J V A W S

NET: 378 TONS

FORM 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)

Regulation 21 (1)

IMMIGRATIONS REGULATIONS
CREW LIST

* Same/Identification No. of vessel/Trailer: **MING N° 5**

Agents in Singapore: **TONG AIK MARINE ENTERPRISE PTE LTD**

* Name/Owner/Charterer: **WORLD MARITIME NAVIGATION S.A.**

Gross Tonnage of vessel: **1,160 Tons**

Type of Vessel: **Motor Vessel**

Date of arrival: **24/04/2014**

Date of proposed departure: **20/05/2014**

Last place of embarkation: **SINGAPORE**

Next destination: **INDIAN OCEAN**

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Travel Document No.	Expiry date of Travel Document	Duties on Board
1	YURY GARA	M	27/02/1959	RUS	703523549	07/07/2014	CAPTAIN
2	JUAN MANUEL FATINO LAMPON	M	29/05/1953	ESP	AAE46831	13/09/2021	FISHING MASTER
3	JUAN ANTONIO OLIVERA BRON	M	05/08/1957	ESP	AA1147020	08/10/2023	CHIEF MATE
4	AGUSTIN DOSIL REY	M	17/09/1959	ESP	AAE1079348	29/09/2021	CHIEF ENGINEER
5	LUIS MIGUEL PEREZ FERNANDEZ	M	20/08/1972	ESP	AC588914	29/04/2016	2 nd MECHANIC
6	MICHAEL TOLEDO ALDABAL	M	29/05/1979	PERU	3127113	25/10/2015	GREASER
7	SUGITO	M	19/09/1972	IDN	A2404958	23/03/2017	GREASER
8	GERARDO MARCELO SUBIARE HERNANDEZ	M	09/10/1955	PERU	10478230-1	07/06/2018	1 ST COOK
9	IVAN EFFENDI	M	11/04/1977	IDN	U050804	13/10/2014	2 ND COOK
10	AGUS	M	17/08/1982	IDN	A5171915	22/08/2017	FISHERMAN
11	MANUEL AGONIA DIAS MARQUES	M	29/02/1958	PRY	L888999	04/10/2016	BOGUNDECK
12	JOSE RUBENSIO GARRON ALVARADO	M	09/10/1962	PERU	10190891-9	30/09/2018	BOGUNDECK
13	MANUEL RICARDO BARCIA SANLES	M	22/05/1966	ESP	BA031802	31/08/2016	2 nd ENGINEER
14	ABDUL RAHMAN	M	29/03/1985	IDN	V792959	21/09/2015	2 nd BOGUN COLD
15	CARHYCNO	M	10/12/1974	IDN	A6594715	31/10/2018	FISHERMAN
16	HERU SANTOSO	M	02/03/1971	IDN	A3220350	28/06/2017	FISHERMAN
17	BANDI SATRYA	M	13/08/1980	IDN	A5562545	25/06/2018	FISHERMAN
18	SABAR	M	10/08/1978	IDN	A1445814	20/10/2016	FISHERMAN
19	SARWONO	M	06/09/1990	IDN	A5092804	19/04/2016	FISHERMAN
20	MURCHMAN	M	01/10/1982	IDN	V792726	22/09/2015	FISHERMAN
21	DULATIP	M	19/07/1989	IDN	A1172573	08/09/2016	FISHERMAN
22	KOMAR	M	09/02/1978	IDN	A6629453	23/10/2016	FISHERMAN
23	DARYOTO	M	27/11/1981	IDN	A4337169	17/06/2016	FISHERMAN
24	FAJAR SANTOSO	M	31/03/1986	IDN	U907733	14/04/2015	FISHERMAN
25	JOHAR ARIFIN	M	08/03/1990	IDN	A3404803	19/03/2017	FISHERMAN
26	RAWAN	M	23/04/1979	IDN	U378889	05/01/2015	FISHERMAN
27	FALDI	M	07/01/1982	IDN	A3219418	02/05/2016	FISHERMAN
28	ROSDIN	M	01/09/1983	IDN	A3220860	03/07/2017	FISHERMAN
29	DIDI DAMBANG RAWAN	M	05/09/1990	IDN	A1200090	29/09/2016	FISHERMAN
30	RINANTO	M	12/12/1998	IDN	A5588665	11/10/2016	FISHERMAN
31	ACHMAD JAMALUDIN	M	18/11/1989	IDN	A5152872	04/04/2018	FISHERMAN
32	WASITC	M	08/09/1973	IDN	A3703580	27/07/2016	FISHERMAN
33	SURYADI	M	25/03/1982	IDN	A0438329	01/09/2018	FISHERMAN
34	RUBIN HARTONO	M	30/09/1978	IDN	A1509287	16/11/2016	FISHERMAN
35	DOSI PRIONO	M	03/07/1987	IDN	V352021	12/08/2015	FISHERMAN
36	SURATMO	M	01/08/1973	IDN	A2063855	06/02/2017	FISHERMAN
37	SUWANIC	M	21/07/1988	IDN	V020376	05/05/2015	FISHERMAN
38	ARTIJI ATIS	M	07/09/1980	IDN	A2768230	03/09/2018	FISHERMAN
39	WALUYO	M	29/04/1975	IDN	A4870806	08/03/2018	FISHERMAN
40	KHMERUDIN JALANI	M	29/01/1980	IDN	A2741324	18/02/2018	FISHERMAN

Denne mannskapslisten er fra toktet som endte med at «Thunder» ble tatt i arrest i Malaysia i 2014. De fleste av offiserene ble med på «Thunders» neste ferd til Sørishavet, som ble den siste. Brorparten av det indonesiske mannskapet var byttet ut. Mannskapslisten viser hvordan det ble trikset med skipsnavn, flaggstater og eierselskaper. Identiteten «Ming No. 5» eksisterer ikke i det mongolske skipsregisteret, ifølge lederen for registeret.

6.8 Dokument fra generalforsamling i Royal Marine & Spares

67

ROYAL MARINE & SPARES NIGERIA LIMITED

76 BALARABE MUSA CRESCENT, VICTORIA ISLAND, LAGOS.

THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA
IN THE MATTERS OF THE COMPANY AND ALLIED MATTERS ACT OF 1990

ORDINARY RESOLUTION OF ROYAL MARINE & SPARES NIGERIA LIMITED

At the General meeting of Royal Marine & Spares Nigeria Limited owners of the vessel F/T Thunder held at the Company's premises on 2 October 2013, it was resolved:

That

- i. The name of the vessel F/T Thunder be changed to F/T RA2 with immediate effect to reflect the management's new vision.
- ii. All necessary documents relating to the vessel be amended to reflect the new name.

in attendance were:

- i. Amb. Dew Mayson.
- i. Engr. Henry Macauley.
- ii. Mr. Kwame Dew-Mayson.

Dated 2 October 2013.



DIRECTOR



DIRECTOR

DIRECTORS: Amb. Dew Mayson; Engr. Henry Macauley; Mr. Kwame Dew-Mayson.

6.9 Utdrag fra epost-korrespondanse med Mayson og Macauley

Dec 10, 2015 8:19:42 am: Tuan Wih Mayon <tuwih@joh.no> email to: muel@h@joh.no <muel@h@joh.no>
Greetings, I repeat that our company has never bought, owned or managed this vessel going under the name of Thunder. We would therefore encourage your investigation to enable us to arrive at the true owners/operators of this vessel. We should like to know how our company's name got to be associated with this vessel. We also encourage Interpol and all investigative agencies to continue the investigation of this rather serious affair.
At your disposal,
Dow Tuan Wih Mayon

On Tuesday, March 10, 2015 8:24 PM, Kjetil Sæter <kjetil.sater@dn.no> email to: kjetil.sater@dn.no >> wrote:

From: HM [mailto:hmo@uley@gmail.com]
Sent: 11. mars 2015 15:08
To: Kjetil Sæter
Cmne: Re: Request from Norway

Dear Sir,

I did speak with Mr Johannsen and was shocked at to hear about this. Although I left the company 6 years ago, there was no dealing with any fishing vessel, it was an oil service company. I have never heard of a vessel name Thunder or Typhoon and we never purchased any fishing vessel nor did we get involved in any fishing activity. I am also not aware if the Company is still on business but I will be most interested in the outcome of your investigations. Hope this helps. Thank you.

HM

6.10 Dokumenter fra det nigerianske skipsregisteret

NIGERIAN MARITIME ADMINISTRATION AND SAFETY AGENCY
DECLARATION OF OWNERSHIP ON BEHALF OF
BODY CORPORATE

Official Number	IMO No.	Name of Ship	Port of Registry
	6905408	THUNDER	LAGOS

Name and Address of Owners

ROYAL MARINE AND SPARES NIG. LTD. 78, SALARABE NUNSA CRESCENT V. I. LAGOS.	Shareholding 100%
--	----------------------

PARTICULARS OF VESSEL

Type of vessel: <u>FISHING VESSEL</u>	Gross tonnage: <u>1275</u>
Previous Name: <u>TIPHOON</u>	Net tonnage: <u>388</u>
Previous Flag: <u>TG-0</u>	Length: <u>54.23 m</u>
Number of Decks: <u>ONE</u>	Breadth: <u>10.20 m</u>
Number of Masts: <u>ONE</u>	Moulded Depth: <u>4.80 m</u>
Year & Place of Build: <u>1989 NORTON</u>	Material: <u>STEEL</u>
Builders: <u>DAVID WORSKLE & CO LTD</u>	Engine Output (KW): <u>1541</u>
Number of Engines: <u>ONE</u>	Number of Cylinders: <u>EIGHT (8)</u>
Type of Engines: <u>MAN B&W</u>	Diameter (mm): <u></u>
Year of Engines Built: <u>2000</u>	Length of Stroke (mm): <u></u>
Place of Engine Build: <u>NR. S. GAZ.</u>	Register Tonnage: <u>388</u>
Engine Make: <u>MAN B&W</u>	
Classification Society: <u></u>	
Area of Operation: <u>LAGOS TERRITORIAL WATERS</u>	

And as described in more detail in the Certificate of Survey and Register Book

The above description of the vessel is correct to the best of my knowledge of the Merchant Shipping Act 2007 as amended, the above company is entitled to be registered as owner of 51% share in the said vessel, and is qualified to be an owner of a Nigerian Ship. I make this solemn declaration conscientiously believing same to be true AND HEREBY UNDERTAKE to be held liable and subsequently prosecuted under the Criminal Laws of Nigeria in the event of any declaration made herein being false.

Name: DAKE UKECHI Signature: [Signature]
Designation: CONSULTANT
Address: Suite 36, Alimosho, Lagos
SWORN to at the Federal High Court Registry
Lagos 31.12.2012
COMMISSIONER FOR OATHS

I dette dokumentet, som ble sendt til nigerianske myndigheter i forbindelse med registreringen av «Thunder», står det at «Area of Operation» er «Nigerian Territorial

NIGERIAN MARITIME ADMINISTRATION AND SAFETY AGENCY

03000040

**CERTIFICATE OF REGISTRY
FISHING BOAT**

Reg. Number	Name of Fishing Boat	IMU NO.	Call Sign	Port of Registry
LA 1004	F/V "THUNDER"	5903408	SMIV	LAGOS

The Maritime Administration of the Federal Government of Nigeria having considered the application submitted to it by:

Name, Residence and Description of Owners	Shareholding
ROYAL MARINE AND SPARES ETC. LIMITED 7B, BALARINE MUSA CRESCENT VICTORIA ISLAND, LAGOS.	SIXTY-FOUR SHARES

Do hereby confirm its approval for the registration of the Fishing Boat described below in the Nigerian Register of Fishing vessels in accordance with the provisions and Regulations of the Merchant Shipping Act 1962 as amended.

PARTICULARS OF VESSEL

Type of vessel	FISHING TRAWLER	Gross Tonnage	1175.00
Previous Name	TYphoon I	Net Tonnage	348.00
Previous Flag	TOGO	Length	34.37m
Number of Decks	ONE	Breadth	10.20m
Number of Masts	ONE	Moulded Depth	4.86m
Year & Place Built	1969, NORWAY	Material	STEEL
Builder	RATTO VERSTEDT A/S ULPELIEVIK, NORWAY	Engine Output (KW)	2200HP/1500HPM
Number of Engines	ONE	Number of Cylinders	8
Type of Engines	M/M. MODEL: 345-A	Diameter (mm)	-
Year Engines Built	2000	Length of stroke (mm)	-
Make Engine Built	BOHMY	Register Tonnage	388.00
Engine Makers	CENTRAL MOTORS CORP.		
Classifier Society	-		
Area of Operation	NIGERIAN TERRITORIAL WATERS & FOREIGN WATERS		

This Certificate is issued at LAGOS on the 08TH day of DECEMBER of the year 2014

Under the Authority of the Federal Government of Nigeria and is valid until the 08TH day of DECEMBER of the year 2015

A. J. MUSA (MRP-7)
Registrar of Ships

«Thunders» registreringssertifikat i Nigeria. Dette var skipets viktigste dokument. Under punktet om «Area of Operation» står det nå «Nigerian Territorial Waters & Foreign Waters». Nigerianske myndigheter mener noen har forfalsket dokumentet ved å påføre

6.11 «Thunders» første mongolske identitet

MONGOLIA
MONGOLIA MARITIME ADMINISTRATION

PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY

Issued under the provisions of
Chapter 3 of the Regulations for Registration of Ships 2003

Official Number 28021080	Call Sign JWHL4	IMO Ship Number -
------------------------------------	---------------------------	-----------------------------

Name of Vessel KUKO

Name and Address of Owner ESTELARES, S.A. Edificio BBVA TORRE Chica, cuarta planta oficina 40, Panama	IMO Registered Owner Number -	Share (%) 100
--	---	-------------------------

Description of Vessel			
Type of Vessel Service Ships	Year of Built 1989	Hull material Steel	Previous Registry / Name Togo / TYHDOON 1
Gross Tonnage 1175	Length (Metres) 54.93	Name of Builder ASTILLEROS ARMON, NAVIA, Spain	
Net Tonnage 358	Breadth (Metres) 10.20	Number of Engines -	Type of Engine / Total Power (KW) - / -
Deadweight -	Depth (Metres) 4.80	Speed of Vessel (Knots) 0.00	Engine Make / Model -

Date of Provisional Registry 28 November 2010	Port of Registry Ulaanbaatar	Date of Expiry 25 May 2011
---	--	--------------------------------------

issued at Singapore on 28 November 2010.

The Registrar of the Mongolian Ship Registry, by the powers vested thereupon by the Regulations for Registration of Ships 2003 hereby authorizes the Provisional Registration of Vessel KUKO.

LKHAJIVADENBEREL TAMIR
REGISTRAR
MONGOLIA SHIP REGISTRY
MONGOLIA MARITIME ADMINISTRATION (OPERATIONS)

MSR/PROV/CR/REV 02/2010

Omtrent på samme tid som «Thunder» ble registrert i Nigeria, fikk skipet også en identitet i Mongolia - «Kuko». Da hadde «Thunder» gjennomgått en umulig forvandling. Skipet var ikke lenger bygd i Ulsteinvik i Norge i 1969, men i Nord-Spania 20 år senere. På papiret er skroget blitt to meter kortere og fem tonn tyngre.

6.12 «Thunders» andre mongolske identitet

HRV-2013 11:23 Print
Tel: 322904 P. 6 6

MONGOLIA
MONGOLIA MARITIME ADMINISTRATION

PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY

Issued under the provisions of
Chapter 3 of the Regulations for Registration of Ships 2000

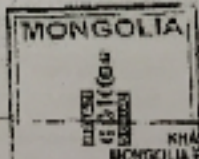
Official Number 40301269	GRT Tonn JAWA	IMO Ship Number
Name of Vessel WUHAN NO.4		
Name and Address of Owner RACON MARITIME S.A. 502 E STREET, UIRANIZACION MARITIMA, NING. TOWER 18TH FLOOR, PANAMA	IMO Registered Owner Number	Shares (%) 100
Description of Vessel		
Type of Vessel Fishing Vessel	Year of Build 1999	Hull Material Steel
Previous Registry - Name LAGOS / WUHAN NO.4	Name of Builder Rato Verkeide ASB Ulsteinvik, Norway	
Gross Tonnage 1170	Length (Metres) 58.00	Net Tonnage 330
Breadth (Metres) 10.20	Number of Engines 1	Type of Engine / Total Power (kW) Isuzu / 2700HP (200000W)
Depth (Metres) 4.80	Speed of Vessel (Knots) 10.0	Engine Make / Model General Motor Corp. / 345-A
Date of Provisional Registry 31 July 2012	Port of Registry Ulaanbaatar	Date of Expiry 30 August 2014

Issued at Singapore on 31 July 2012

The Registrar of the Mongolia Ship Registry, by the powers vested upon him by the Regulations for Registration of Ships 2000, hereby authenticates the Provisional Registration of the vessel: WUHAN NO.4



NOT LISTED
IN VESSEL



KHALUN KHORLOO
MONGOLIA REGISTRY OF SHIPPING
MONGOLIA MARITIME ADMINISTRATION

MORRISON CH 02/ 2010

6.13 Utdrag fra epost-korrespondanse med Panama-advokat

Fra: Iria Barrantes Dominguez IriaBarrantes@baripanam.com
Sendt: 17. mai 2015 16:34
Til: Kjell Sævi kjellsevi@lovpanama.net
Emne: 'Idusvamyu@id.kuss.com'
Re: Request from Norway

Dear Mr. Sævi:

We are lawyers qualified and acting under the laws of Panama. As such we would solely respond to our Authorities and to our instructing clients only. We have referred your letter to our instructing solicitors who might wish to deal with your request.

We will nonetheless inform you that we do not run the companies which we assist for registration in Panama as is the case for panamanian lawyers who register many panamanian companies beneficially owned by norwegian interests, as you no doubt know. The panamanian lawyers having acted as registered directors do not run the business of such companies neither are they involved in their corporate affairs. We were and are NOT aware of the matter disclosed in your letter as we are concerned with the registration of the companies and with their compliance with the laws of Panama in that regard only.

We are somewhat surprised that a leading business daily may ignore this.

We can only suggest that you wait until you hear from our instructing solicitors. You will be otherwise and in any event as a matter of law supposed to publish this letter in acknowledgement of receipt of your letter. Meanwhile, your rights and remedies are expressly reserved. Okeog/Amys is totally unrelated to us as it remains to be a professional association in Madrid.

Regards,

Iria Barrantes Dominguez
Abogadas Mariño y Asociados
Tel: (507) 227-7615
Fax: (507) 227-6640
Cel: (507) 6615-5585

6.14 Epost-korrespondanse med Florindo González Corral

2015:

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Florin [mailto:florin@frigoforindino.com]

Sendt: 21. mai 2015 12:26

Til: Kjell Sæter <kjetil.sater@dn.no>

Emne: RA: SV: Thunder

Buenos días,

Tom en note una vez más de que la información que ustedes manejan es falsa y les requiero para que se abstengan de publicar absolutamente nada sobre mi persona,

Atentamente,

Florindo González

De: Kjell Sæter [mailto:kjetil.sater@dn.no] Enviado el: miércoles, 20 de mayo de 2015 15:56

Para: "Florin"

CC: Eskil Engdal; Kenneth Lund

Asunto: RA: SV: Thunder

Estimado señor Florindo González Corral,

Los señores Juan Polino Lampón y Juan Antonio Oliveira le habrán contado que tres miembros de Sea Shepherd estaban a bordo de "Thunder" en los momentos antes de hundir el buque?

A bordo encontraron varios teléfonos con tarjeta sim, un ordenador y gran cantidad de documentos. Serificados, pólizas y documentos de seguros, lista de la tripulación etc.

Como puede ver en el artículo adjunto estuvimos en Bremen, Alemania hace unas semanas cuando pasaron todas estas evidencias a la policía Alemana.

Sabemos que usted es el representante legal de la compañía Estelena, que ha asegurado «Thunder» en Marimar, y lo vamos a publicar en el periódico. Si usted tiene otra información de los propietarios de "Thunder", y nos puede mostrar documentación, podemos consideres protegerle como fuente. Es decir, no publicar su nombre. Pero entonces tiene que producir documentación creible, antes de las 12 de la mañana, el Jueves de 21. de Mayo del 2015.

Atentamente,

Eskil Engdal (Español e Inglés)

Periodista

Dagens Næringsliv (The Norwegian Business Daily)

Tel: +47 932 56 254

Email: eskil.engdal@dagensnæringsliv.no

Kjetil Sæter (Inglés)

Periodista

Dagens Næringsliv (The Norwegian Business Daily)

Tel: +47 906 36 745

Email: kjetil.sater@dn.no o mailto:kjetil.sater@dn.no

Kenneth Lund (Español e Inglés)

Periodista

Dagens Næringsliv (The Norwegian Business Daily)

Tel: +47 932 56 894

Email: kenneth.lund@dn.no o mailto:kenneth.lund@dn.no

From: Florin [mailto:florin@frigoforindino.com]

Sendt: 18. mai 2015 11:56

Til: Kjell Sæter

Emne: RA: SV: Thunder

Buenos dias

ESO QUE USTED ME DICE ES IMPOSIBLE QUE SEA CIERTO. RUEGO ME ENVÍEN EL DOCUMENTO EN EN QUE DICEN QUE ESTÁ A MI NOMBRE.

UN SALUDO.

1

2016:

-----Opplysningsvesenling-----

fra: Florio [mailto:florio@frigolfiarindo.com]

Sent: 30. mai 2016 17:48

til: Kjell Sæter <kjetil.sater@dn.no>

Emne: RE: St. Thander

Estimado Señor,

Le reitero que yo me soy el dueño del libro Florio, y, otra vez, le recuerdo que la información que ustedes manejan es falsa y lo requiero para que se abstenga de publicar absolutamente nada sobre mi persona.

Respectamente,Florio

-----Mensaje original-----

De: Kjell Sæter [mailto:kjetil.sater@dn.no] Enviado el: jueves, 27 de mayo de 2016 11:21

Para: 'Florio'

CC: Eskil Engdal, 'Fernando Tolosa'

Asunto: St. Thander

Estimado Señor Fernando Contreras,

Como le he explicado en correos electrónicos anteriormente, Nosotros estamos trabajando con un libro que se trate de la persecución de Thander. Nosotros tenemos muchas fuentes de información que nos repiten rotundamente que usted es el dueño de Thander, por eso su persona tendrá un rol muy importante en el libro. Nosotros (RIFALOS) que es importante darle a usted la opción de dar su punto de vista.

Nosotros viajaremos a Galicia en un futuro muy pronto y deseamos una conversación cara a cara con usted. Si usted desea encontrarse en otro lugar de España o de Europa solamente díganos y nosotros viajaremos a ese lugar.

Esperamos una respuesta rápida de usted para ver como y cuando tendremos la oportunidad de vernos.

Un saludo atentamente

Eskil Engdal (Español e inglés)

Periodista

Dagens Nyheter (The Norwegian Business Daily)

Tel: +47 91 17 96 154

Email: eskil.engdal@dn.no

Kjetil Sæter (Inglés)

Periodista

Dagens Nyheter (The Norwegian Business Daily)

Tel: +47 986 38 715

Email: kjetil.sater@dn.no

2017:

Kjetil Sæter

From: Floro <floro@legoletterido.com>
Sent: 11 mars 2011 17:01
To: Kjetil Sæter
Cc: SV Thunder

Estimado Señor,

Le reitero que yo no soy el dueño del buque Thunder, otra vez, le recuerdo que la información que usted me mandó es falsa y le ruego para que se abstenga de publicar absolutamente nada sobre mi persona.

Atentamente.....Florindo

-----Mensaje original-----

De: Kjetil Sæter [mailto:kjetil.seter@dn.no] Enviado el viernes, 10 de marzo de 2012 12:19
Para: Floro
Cc: Kjetil Sæter
Asunto: SV: SV Thunder

Estimado Florindo González,

Gracias por tomar el tiempo para habilitar sus asuntos cuando le visitamos en octubre.

Nuestro periódico publicó un artículo en nuestra página, Dagens Næringsliv, donde discutimos nuestro trabajo para encontrar al propietario de "Thunder". Vamos a publicar su nombre y reproducir lo que nos ha dicho acerca de su relación con "Thunder". También vamos a escribir que las autoridades, los trabajadores en "Thunder" y los investigadores de MIKULAK apuntan a una conexión preterida con "Thunder".

El artículo será publicado en noruego, en Noruega.

¿Hay algo más que quieras decir sobre el asunto, que no nos dijo cuando nos encontramos en octubre?

Atentamente,

Kjetil Sæter & Eskil Engdal

Best regards

Kjetil Sæter
REPORTER
Dagens Næringsliv (Norwegian Business Daily) _____
Mobile: +47 50 64 87 45
Office: +47 77 00 10 67
E-mail: kjetil.seter@dn.no

Visiting address: Christian Krohgs gate 16, Oslo, Norway / Postal address: P.O. Box 1132 Sentrum, N-0307 Oslo / Web site: www.dn.no
About: www.nfsl.no/en

6.15 «Thunder»-mannskapets forklaringer

Sao Tomé, 07/04/2015

Nombre: **LUIS ALFONSO RUBIO CATALDO**

Nacionalidad y nº de pasaporte: **CHILENO**

Domicilio: **5 PONIENTE 130 Dpto 201; VINA DEL MAR, CHILE**

Teléfono: **00-56-976611694**

Cargo a bordo: **CAPITAN**

Tiempo trabajando para la empresa armadora: **3 AÑOS**

Nombre de la empresa armadora: **ROYAL MARINE AND SPARES NIG. LIMITED**

Nombre de la persona que dirige la empresa:

**TONY AIK DE SINGAPUR UNA AGENCIA QUE NOS
PAGA. SE PERDIÓ LA DIRECCIÓN Y EL TELEFONO CUANDO
SE HUNDIÓ EL BARCO**

1) Diga cuál fue el último puerto del que zarparon antes de hundirse el buque.

DATAM; INDONESIA

2) Diga la fecha en que zarparon de dicho puerto.

22 OCTUBRE 2014

3) Diga en que caladeros estuvieron pescando desde que salieron de puerto hasta que se hundió el buque

AGUAS INTERNACIONALES OCEANO INDICO

4) Diga si tuvieron incidentes durante la campaña de pesca y en su caso relate cuáles.

**CON LA ORGANIZACIÓN SEA SHEPARD, YA QUE NOS
ACOSO Y MOLESTO POR MUCHO TIEMPO CON LOS
BARCOS BOB BARKER Y SAM SIMON**

5) Diga qué tipo de licencia de pesca tenían para pescar.

LICENCIA PARA TRABAJAR EN AGUAS INTERNACIONALES

En LISBOA, a 27 de abril de 2015, y a requerimiento de D. Miguel Ángel Marcos Vargas, Jefe del Departamento de Siniestros de MURIMAR, comparece D. JUAN MANUEL PATIÑO LAMPON con DNI número 33211163Z, nacionalidad ESPAÑOLA, y domicilio, a estos efectos, en RUA AMERICA, Nº23 AGUIÑO (RIVEIRA), el cual iba enrolado como PATRÓN DE PESCA a bordo del buque de pesca nombrado "THUNDER" hundido el día 6 de abril de 2015, contestando a las preguntas del representante de la aseguradora citada, y siendo testigos de este acto D. Manuel Alfredo Girón Portilla con DNI.: 13902324C como representante de A.G. INSPECCIÓN S.C. (empresa designada como peritos) MANIFIESTA:

-Pregunta.-¿Desde cuando estaba embarcado en el buque?:

-Respuesta: Desde hace dos años, Antes que en el Thunder estuve en Gran Sol en el I.e Stiff (de Cariño)

-Pregunta.-¿Qué titulación posee?

-Respuesta: Patrón de pesca primero Litoral

-Pregunta.-¿Qué experiencia laboral tiene con esta titulación?

- Desde los 13 años.

-Pregunta.-¿Ha tenido otros hundimientos?

-Respuesta: No, nunca.

-Pregunta.-Diga el nombre de la empresa armadora y nombre de la persona que actúa en nombre de dicha empresa

-Respuesta: Yo estoy contratado a través de NIGERIAN SPARE, y su representante es TONY AIK.

-Pregunta.-¿Conoce el tipo de licencia de Pesca del barco?

-Respuesta: Yo no conozco el papeleo

-Pregunta.-Diga que especies pescaba el barco

-Respuesta: Normalmente era MERLUZA NEGRA, aunque en las declaraciones de Santo Tome tuvimos que poner otras especies porque decían que no se podía pescar.

-Pregunta.-Describa las mareas habituales que hacía el pesquero (lugar y fecha de salida, rutas, modalidad, caladeros, arribadas a puerto, etc.)

-Respuesta: La duración media era de cuatro meses y medio, normalmente por el Indico. Nunca nos acosaron de esa forma los ecologistas hasta esta última marca.

6.16 Bakholdsangrep i Indonesia



Den opprinnelige teksten på indonesisk fra forskningsassistent Elyana Thenu, som har jobbet for University of Auckland på New Zealand. Hun advarer mannskap som var om bord på «Thunder» innstendig mot å møte oss og påstår at vi står i ledtog med Interpol og norske myndigheter. Siden vi hadde tilbudt det indonesiske mannskapet kildevern hvis de ville prate med oss, har vi sladdet navnene.

6.17 Klage til University of Auckland

Kjetil Saeter & Eskil Engdal
Sagveien 27
1414 Trollaasen
Norway

Professor Greg Whittred
Dean of Business & Economics
University of Auckland

Oslo, 1 April 2016

Complaint against research fellow Dr. Glenn Simmons and research assistant Elyana Thenu

We - Kjetil Saeter and Eskil Engdal - are reporters with the leading Business Daily in Norway, Dagens Naeringsliv. We have reported extensively on illegal fishing in Antarctica/The Southern Ocean and the international effort, coordinated by Interpol, to stop this illegal activity. Last summer we signed a book deal with the Norwegian Publishing house Vigmostad & Bjørke to write a Documentary on pirate fishing in the waters around Antarctica, focusing on the longest sea chase in modern history, Sea Shepherd's chase of the pirate trawler "Thunder" (see attachment 1 and 2). Publishing houses in New Zealand, Australia, Germany, South Africa, Holland, UK and US have acquired the rights to publish the book.

Dr. Glenn Simmons and Elyana Thenu (also referred to as "Noni") are working on a research project documenting human trafficking in the fishing industry. Dr. Simmons is a Research Fellow at the University of Auckland. Elyana Thenu's role is somewhat unclear, but she is part of the research project.

Chain of events

17 December 2014 the Sea Shepherd vessel "Bob Barker" found the trawler "Thunder" on the Banzare Bank in the Southern Ocean. "Thunder" was wanted by Interpol for illegal fishing, and "Bob Barker" started a pursuit that ended when "Thunder" sank outside Sao Tome & Principe in the Gulf of Guinea 6 April 2015. The chase and the sinking was widely reported around the world. We covered the story extensively. We also did our own investigation exposing the Spanish and Chilean officers and owners of "Thunder". The stories were published in Dagens Naeringsliv in Norway and Weekendavisen in Denmark from March through October 2015.

In June/July 2015 Dr. Glenn Simmons, Elyana Thenu and Sea Shepherd captain Siddharth Chakravarty conducted interviews with an undisclosed number of crew members from the "Thunder". The crewmembers - fishermen and deckhands - were Indonesians living in Central Java. The interviews were conducted in Indonesia.

In January 2016 we contacted Sea Shepherd Captain Siddharth Chakravarty regarding the interviews he, Simmons and Thenu conducted with the Indonesian crew members. Chakravarty contacted Dr. Simmons to ask if transcripts from the interviews could be made available and/or if Dr. Simmons could introduce us to the Indonesian crewmembers. Simmons declined (see attachment 3).

23 February 2016 we contacted Elyana Thenu to inquire if she could us assist in reaching out to the Indonesian crewmembers. Thenu declined, citing obligations to the University of Auckland (see attachment 4).

24 February we got an email from Siddharth Chakravarty. Elyana Thenu had contacted him, wanting to know how we managed to reach her, since her association with the project was not public knowledge. We explained that she had made it public herself by posting on Facebook. Chakravarty promised us that neither he, Thenu or Simmons would do anything to block our access to the Indonesian crewmembers (see attachment 5).

29 February 2016 we left for Indonesia. In the previous weeks, we had made contact with some of the Indonesian crewmembers on Facebook. Some of them expressed a willingness to meet for interviews.

1 March 2016: One of the crewmembers from “Thunder” wrote on one of his Facebook profiles tagging other crewmembers. He informed them that he had been in contact with us and that he was considering meeting us. Then, unexpectedly, Elyana Thenu wrote a long message in Indonesian on the same Facebook-profile, tagging six of the crewmembers from “Thunder”. (Attachments 6 and 7 are screen shots of Thenus text in Indonesian, attachment 8 is an English translation of the text.)

- Thenu writes that one of us - she does not specify who - is not a journalist but has ties to the Norwegian Government.
- She writes that the Norwegian Government is working closely with Interpol and that the crewmembers will get in trouble with authorities if they talk to us (“all of you will be punished”).
- She begs them not to meet us and asks them to inform every Indonesian crewmember that has been on a pirate vessel to avoid talking to us.
- She claims that the research conducted by the team from the University of Auckland (Simmons and Thenu) will help improve the lives and conditions of fishermen in Indonesia - in effect promising them a better life.
- She writes that the crewmembers admitted during the interviews that they knew they were part of something illegal (“. I do not want you to be caught...”).

Thenus assertions that Norway and/or Interpol will prosecute the Indonesian crewmembers are ludicrous. Interpol does not prosecute people and Norway obviously has no jurisdiction in Indonesia (or in any other country than Norway). If any European country wanted to prosecute the Indonesians, they had every

opportunity to do so when the Indonesian crewmembers were in Portugal giving statements to the insurance company in April last year. We also seriously question the integrity of the research. According to Thenu, they promise that their research will provide the crewmembers with a better life and they promise to hide the fact that the crewmembers knew they were part of an illegal operation.

We know that the Indonesians are not the main beneficiaries of this illegal operation. The main beneficiaries are in Galicia in Spain - the “Mafia Gallega”. They deal in serious organized crime as evidenced by the recent raid in Galicia by the Spanish Federal police (Guardia Civil). We have been in Galicia and confronted some of these shipowners and ship officers. They are the ones that will figure prominently in our book, but we cannot leave out the Indonesian crewmembers. To protect them from real or perceived dangers we have promised them anonymity - to keep their names out of the book, if they prefer that.

When we saw the post written by Thenu, we immediately reached out to her and Dr. Simmons (see attachments 9 and 10). What she writes is obviously untrue. We are independent reporters who have won numerous awards in Norway for our investigative and critical reporting, not some dubious undercover Interpol agents. We explained that what Thenu has done in the name of Dr. Simmons and the University of Auckland is devastating for our project. Without talking to the Indonesians, we cannot finish our book. As is evident by Thenu's own words, we were very close to arranging a meeting (“Mr. Indhutt please cancel the appointment...”). Thenu immediately blocked us from communicating with her. The Indonesians that we had been in contact with did the same. Simmons responded with a short email where he dismisses our concerns (see attachment 11).

Since 2 March we have tried to reach out to Simmons and Thenu countless times on email, Facebook and telephone, but we have received no further reply (see attachments 12, 13 and 14). That leaves us with no other option than to pursue this through other channels.

Conclusion:

We are on leave without pay from our daily jobs as reporters with Dagens Naeringsliv to research and write this Documentary. We have invested a considerable amount of time and money in this project. Our publisher and the international publishers that have acquired the rights, also stand to lose a quite substantial investment. In total, we are talking hundreds of thousands of dollars. We will hold the University in Auckland, Dr. Simmons and Elyana Thenu equally accountable.

To avoid this the University of Auckland, Dr. Glenn Simmons and Elyana Thenu immediately need to correct this wrong. You need to reach out to the Indonesian crewmembers and tell them that we are not government agents from Norway that mean them harm. We are independent reporters writing a Documentary telling the best obtainable version of the truth of what happened before, under and after the

sea chase they were part of. We respect that Simmons and Thenu does not want to share their research with us, but we can obviously not tolerate that they block our access by presenting lies and fabrications. If Dr. Simmons and Thenu still refuse to fix the damage they have done, we will use all means obtainable to us to show the world how researchers from the University of Auckland operate. We will expose that the research is based on lies and deceit, that they will stop at nothing to discredit others doing research on the same material and that they prey on poor Indonesian fishermen - the very people they claim to protect - to further their own academic careers.

Forklaring til SKUP-juryen: Klagen inneholder referanser til 14 vedlegg. Mange av disse inneholder detaljer om navn på indonesiere som var om bord på «Thunder». Siden vi hadde tilbudt dem kildevern hvis de snakket med oss, er vedleggene derfor ikke lagt ved denne rapporten.

6.18 Svar fra University of Auckland

Kjetil Søster

From: Greg Whitted <g.whitted@auckland.ac.nz>
Sent: 17 April 2016 22:28
To: Kjetil Søster; Greg Whitted
Cc: Gabriella Davila; Erik Engdal; Frode Melvold; Vigmostad@joker.no; Jim Metson
Subject: Advice regarding outcome of an investigation into formal complaint of research misconduct

Dear Mr Søster

I am writing to advise that I have enquired into your allegations in accordance with University policy relating to potential "Staff Research Misconduct".

My findings are as follows:

- (1) Payroll records indicate that other than for a two-week period in 2012 there has been no formal relationship between Thenu, the University of Auckland or the University of Auckland Business School.
- (2) During that 2 week interval Thenu was reimbursed incidental expenses related to translation work she was undertaking for an earlier project jointly led by Simmons and a colleague from the Business School.
- (3) Thenu was not a member of the research team. She is an independent 3rd party who facilitated introductions to the crew of the E-HUNDEK and provided pro bono translation services.
- (4) The use in the Facebook post of "we" (assuming the translation is correct) in a way that implies Thenu and Simmons are speaking for the project – or that she was speaking on Simmons, The University of Auckland or the project's behalf – is both unfortunate and incorrect.
- (5) Neither Simmons nor any other member of the University project team sanctioned any such action. Thenu was not authorised explicitly or implicitly to make statements on behalf of the research team/project.

Accordingly I can see no improper conduct by members of the University and no grounds for any further action.

Regards

Greg

From: Kjetil Søster (mailto:kjetil.soster@dn.no)
Sent: Sunday, 3 April 2016 21:18 a.m.
To: Greg Whitted <g.whitted@auckland.ac.nz>
Cc: Gabriella Davila <g.davila@auckland.ac.nz>; Erik Engdal <erik.engdal@dn.no>; Frode Melvold <vigmostad@joker.no>; Jim Metson <j.metson@auckland.ac.nz>
Subject: Re: Complaint

Thank you, Greg

Copy that

Kjetil

Sent to him @hva

Dec 1, 2015 11:22:51 a.m. by Greg Whitted <g.whitted@auckland.ac.nz>
Dear Mr Søster
I acknowledge receipt of your email and will await once this matter has been investigated.
Regards
Greg

From: Kjetil Søster (mailto:kjetil.soster@dn.no)
Sent: Saturday, 2 April 2016 1:46 a.m.
To: Greg Whitted <g.whitted@auckland.ac.nz>; mailto:g.whitted@auckland.ac.nz
Cc: Gabriella Davila <g.davila@auckland.ac.nz>; mailto:g.davila@auckland.ac.nz; Erik Engdal <erik.engdal@dn.no>; mailto:erik.engdal@dn.no; Frode Melvold <vigmostad@joker.no>; mailto:erik.engdal@dn.no
Subject: Complaint

Dear Professor Greg Whitted,

I work as a reporter with the leading Business daily in Norway, Dagens Næringsliv. In a major international project I'm currently researching with my colleague Erik Engdal. I have been exposed to unethical and fraudulent behaviour by a research team from the Business School at the University of Auckland. Communications Manager Gabriella Davila at the University informed me that I should address my complaint to you (see attachments).

Time is of the essence in this matter, so please get back to me at your earliest convenience.

Best regards

Kjetil Søster
Reporter
Dagens Næringsliv (Norwegian Business Daily) _____
Mobile: +47 90 62 82 45
Office: +47 22 00 10 67

6.19 Da vi ble nyheter i Indonesia

Batamnews - Batam

Usai Penangkapan Kapal FV Viking, Dua Wartawan Norwegia Kunjungi Mako Pangarmabar

Jumat, 04 Maret 2016, 22:17 WIB



Dua wartawan Norwegia mewawancarai Pangarmabar Laksamana Muda TNI A. Taufiq R. (foto: istimedia)

BATAMNEWS.CO.ID, Tanjungpinang - Panglima Komando Armada RI Kawasan Barat (Pangarmabar) Laksamana Muda TNI A. Taufiq R., didampingi Asintel Pangarmabar Kolonel Laut (P) Angkasa Dwipura, Asops Pangarmabar Kolonel Laut (P) I Gusti Kompyang Arbawa, Asops Pangarmabar dan Kadipenarmabar menacama kedatangan wartawan Norwegia di Markas Komando Koarmabar, Jakarta Pusat, Kamis (3/3/2016).

Kedatangan dua wartawan masing-masing Faldt Engdal dan Kjell Sæter dari media Dagbladet/Nordlysiv didampingi Yanuar dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Keduanya bertujuan untuk wawancara dengan Pangarmabar terkait keberhasilan Koarmabar, I antamal IV Tanjungpinang dan Wing Udara-2 menangkap Kapal FV Viking bunian Interpol Norwegia.

Kapal buruan Interpol sesuai dengan Interpol Purple Notice Kepolisian Norwegia itu beberapa hari yang lalu berhasil ditangkap KRI Sultan Thaha Salfudin-376, berkolaborasi Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar), I antamal IV Tim Water Fleet Quick Response (WFQR) dan Wing Udara-2.

Sementara itu pada (Rabu 02/3) Keliga awak kapal FV Viking telah dibawa ke Jakarta masing-masing Juan Domingo Nelson Venegas Gonzalez (Kapten/Argentina), Elmer Jose Diaz Isla (Deck Bossman/Peru), Agus Subiyanto (First Officer/Indonesia) yang sekaligus sebagai penerjemah bahasa latin, untuk pemeriksaan lebih lanjut.

Ditambahkan dalam waktu dekat Koarmabar/I antamal IV dan KKP akan membawa Kapal FV Viking ke Jakarta untuk pemeriksaan lanjutan dibawa pengawasan ketat Tim TNI AL yang sudah dibentuk.

(jmbbbe)

Editor : Indrawan