

Dagbladet

Metode rapport
SKUP 2019



LIKET I SMUTTHULLET

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

INNHold

1. Liket i Smutthullet.....	1
2. Innledning.....	1
3. Slik startet saken.....	1
4. «A pirate village» - problemstillingen tar form.....	2
5. Organisering av arbeidet	2
6. Bakgrunn om snøkrabbefisket.....	2
7. METODE: KARTLEGGING AV AKTØRER OG HENDELSER.....	3
7.1 Hva driver de med?	3
7.2 Hvem er de - egentlig?	4
7.2.1 Selskaper og personer	4
7.2.2 Nettverket vi fant	5
7.3 Kartlegging av dødsulykker	6
7.4 Akkurat hvor har de vært - når?	6
7.4.1 AIS-data	6
7.4.2 Bruk og nytte av datasettene	7
8. METODE: DOKUMENTERE ARBEIDSFORHOLD OG FINNE OFRE	8
8.1 Jakten på arbeidskontraktene – innsyn på ambassaden.....	8
8.2 Innsyn hos Kripos	8
8.3 Kontraktene om bord.....	9
8.4 Jakten på mannskapslister	9
8.5 Indoneserne svarte aldri	10
8.6 Oppsporing av ukrainske sjøfolk.....	10
9. Coverstoryen om Dimitrij - Et åpent vitne.....	11
10. Liket i Smutthullet.....	12
11. Mange har visst – ingen gjorde noe.....	14
12. Oppsett av eget analyseverktøy	15
13. Spesielle erfaringer.....	15
13.1 Frykktkultur – vanskeligheter med å få kilder til å stå fram	15
13.2 Sikkerhet	15
13.3 Språkproblemer	16
13.4 Utilgjengelig for imøtegåelse	16
13.5 Latvisk propagandakrig.....	16
14. Konsekvenser	17
15. Krabbefiskets ofre - liket i Smutthullet.	18
Dette har vi avdekket	18

Forsidebilde: Liket i Smutthullet ble funnet i denne oljehyra. Bildet er tatt under obduksjonen april 2019.

Foto: Øistein Norum Monsen

Disse leverer rapporten:

Journalister: Gunnar Thorenfeldt, Siri Gedde-Dahl, Leif Stang, Ola Strømman

Foto og video: Øistein Norum Monsen.

Disse har bidratt: Hans Arne Vedlog, Tømm W. Christiansen (foto/video)

Research i Litauen: Audra Girijote **Research i Latvia:** Janis Zvers

Journalist Rønnaug Jarlsbo har bistått med tekstmessig bearbeiding av den første artikkelen.

Oslo, 12. januar 2020

Kontaktadresse: Siri Gedde-Dahl, Dagbladet, sgd@dagbladet.no, tlf 97525118

1. Liket i Smutthullet

4. april 2019 kom følgende melding fra NTB:

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

Lik i Smutthullet? Hvem kan det være? Hvem er savnet der? Vi fikk gåsehud der vi satt i redaksjonen og leste hastemeldingen fra NTB.

Store deler av 2018 hadde vi jobbet med den baltisk-russiske snøkrabbetrafikken til og fra Båtsfjord-samfunnet i Finnmark. Vi hadde dokumentert slavekontrakter og menneskehandel-lignende forhold om bord på båtene. Forhold som lokalsamfunnet tilsynelatende ikke hadde sett snurten av, der det beriket seg på krabbetrafikken.

Dårlig sikkerhet, ulykker, trusler og dødsfall var en del av bildet på disse båtene. De er også bøtelagt for å ha fisket ulovlig. Fangsten foregikk i Smutthullet. Vi hadde kartlagt hvert eneste dødsfall siden 2013 - i Barentshavet og på snøkrabbebåtene. De utenlandske krabbefiskerne dominerte listen over dem som forsvant på havet.

På få år var det seks dødsfall blant fiskere på snøkrabbeflåten. De jobbet under farlige forhold, de fleste uten redningsvest. Alvorlige sikkerhetsmangler på båtene gjorde redningsarbeid vanskelig.

Vi kjente til to krabbefiskere som var savnet i Smutthullet. Kunne likfunnet være en av «våre» fiskere?

2. Innledning

Lik som flyter i land fordi de er ofre for menneskehandel er et kjent fenomen internasjonalt, også fra fiskeri. Det var assosiasjonen vi fikk da vi leste meldingen om liket i Smutthullet. Hvis dette var en av «våre» fiskere, visste vi at han kom fra et beinhardt og umenneskelig regime om bord. Før reportasjeserien «Krabbefiskets ofre» var slike forhold ukjent i norske farvann.

For oss skulle saken innlede et nytt kapittel i saken om «Krabbefiskets ofre». Skup-rapport for prosjektet ble levert også for 2018. Nå leveres oppdatert rapport fordi det i 2019 skjedde noe vesentlig nytt i saken. Vi har føyd likfunnet til snøkrabbefiskets rystende historie i Norge.

3. Slik startet saken

Vår sak startet med et tips senhøstes 2017 om at vi burde se nærmere på snøkrabbetrafikken i Båtsfjord og Barentshavet, knyttet til utenlandske skip. Det var påstander om elendige forhold for sjøfolk om bord, mistenkelige dødsulykker og at lokalsamfunnet i Båtsfjord hadde omfavnet en ny «hjørnesteinsbedrift» (krabbefabrikk) som var involvert i lyssky affærer.

Det var investert store penger i Båtsfjord uten at noen av de nyetablerte selskapene gikk med overskudd. Tipseren mente det var en bekymring i kontrollstatene – både for virksomheten på båtene og for hvilke aktører som sto bak dette. Aktørene framsto i flere ulike rederier, men syntes å være tett sammenkoblet likevel.

Utad, i Båtsfjord-samfunnet, var snøkrabbetrafikken og investeringen i en lokal bedrift, en ren solskinnshistorie. Investorene, med røtter i Russland, Latvia og USA, ble mottatt med åpne armer og framstilt som samfunnsbyggere – de hadde til og med sponset byggingen av nye lekeplasser og en konsert i bygda.

Hadde medaljen en bakside?

4. «A pirate village» - problemstillingen tar form

Under innledende samtaler med våre tipsere fikk vi se noe som tydet på en mørk bakside. En arbeidskontrakt fikk oss til å reagere: En lønn på 500 dollar og en kartong røyk i måneden. Arbeidsdager på 18 timer. Kontrakten var sendt som vedlegg til søknad om sjømannsvisum, til den norske ambassaden i Jakarta, med påmønstring i Båtsfjord. Vi fikk ikke kopi av denne. Men vi visste at det skulle finnes flere, og vi skjønnte at vi måtte få tak i disse.

Ved hjelp av enkelte båt- og selskapsnavn vi nå kjente, fant vi umiddelbart en del spor både i norske medier og på utenlandske diskusjonsfora for sjøfolk. Det var omtaler av streiker og konflikter på snøkrabbebåtene, påstander om manglende lønnsutbetaling, omtale av enkelte dødsulykker og sitater om bekymring fra den norske Kystvakten.

Manglende sikkerhet gikk også igjen. Skipene var ofte tatt i arrest etter teknisk kontroll.

På et russisk diskusjonsforum for sjøfolk var Båtsfjord døpt «a pirate village», knyttet til snøkrabbefisket. Russiske og ukrainske fagforeninger var åpenbart kritiske til virksomheten i Båtsfjord.

De første forsøkene på å spore skipenes historie, brakte oss blant annet til Sør-Korea og konsernet Sajo Oyang/Sajo Industries. Konsernet har en historikk med ulovlig fiske, dramatiske forlis og grov utnyttning av arbeidskraft. Enkelte båter som opererte fra Båtsfjord, hadde også vært involvert i ulovlig krabbefiske i Russland, før de ble flagget inn til EU og fikk snøkrabbekvoter i Barentshavet.

Ut fra dette formulerte vi følgende problemstilling/hypotese:

Russiske og sørkoreanske aktører, som kan ha koblinger til organisert, internasjonal kriminalitet, har «inntatt» Båtsfjord og Barentshavet for å fiske snøkrabbe. I lasten har de menneskehandel, sosial dumping og ulovlig fiske. På sidelinjen står en håndfull båtsfjordinger som tjener store penger på utlendingene.

5. Organisering av arbeidet

Vi begynte med bakgrunnssamtaler i desember 2017, drev kartlegginger innimellom, før vi jobbet utover 2018. Publisering begynte 12. november 2018. Arbeidet ble gjenopptatt i april-mai 2019 etter likfunnet i Smutthullet. Til sammen har fire Dagbladet-journalister jobbet i snitt fire-fem måneder med saken. I tillegg kommer arbeidet særlig til videofotograf (Øistein Norum Monsen) som har vært ansvarlig for flere dokumentarkortfilmer.

Vi har samarbeidet med to journalister fra henholdsvis Litauen og Latvia, som jobbet for oss innimellom. Journalist Gunnar Thorenfeldts russisk-kunnskaper og kontaktnett i Baltikum har vært til stor nytte.

Vi gjennomførte tre reportasjereiser til Båtsfjord og andre steder i Finnmark, tre til Ukraina, én til Spania, to til Litauen og én til Latvia. Vi deltok på en fiskerikrim-konferanse i København for å snakke med kilder og tok ytterligere to reiser i Norge for å møte kilder.

6. Bakgrunn om snøkrabbefisket

Snøkrabben er en relativt ny delikatesse på norske restaurantbord, kritthvit i kjøttet og rimeligere enn sin mer kjente storebror kongekrabben. Det søte krabbekjøttet gjør seg særlig godt sammen med asiatiske smaker, ifølge norske toppkokker. Men fordi krabbene lever på store dyp i iskaldt havvann langt fra kysten, er det en risikabel jobb å fange dem. Inntil nylig var krabbefangsten i Barentshavet uregulert.

Fisket startet med et spansk skip i 2013 og pågikk i stor stil fra 2014 til 2016. Det var fritt fram, og det var i stor grad latviske, litauiske og russiske båter som jaktet på «det nye gullet».

Frem til reguleringer trådte i kraft ble det bragt i land snøkrabbe til kysten av Finnmark til en førstehandsverdi av 900 millioner kroner, fant vi ved innsyn i Fiskeridirektoratet.

Da fisket ble regulert, i 2015 fra norsk farvann og i 2016 fra russisk farvann, ble utenlandske båter kastet ut. Men EU-fortsatte å utstede kvoter, og bestrider at snøkrabben er en nasjonal ressurs.

Latviske «Senator» var en av flere båter fra det russisk-baltiske flåten som ble tatt av norske myndigheter for tjuvfiske. Høyesterett avsa dom i februar 2018, hvor Norge gis full rett til å straffe EU-fartøy som fisker i vernesonen ved Svalbard.

Striden om fiskerettighetene er for så vidt vår sak uvedkommende. Den er likevel trukket inn av politikere/krabbelobbyister i Latvia. Det kommer vi tilbake til under avsnittet «Spesielle erfaringer».

7. METODE: KARTLEGGING AV AKTØRER OG HENDELSER

Utfordringen vår var å kartlegge hva som hadde skjedd, og å dokumentere kritikkverdige og ulovlige forhold godt nok til å kunne skrive om det. Vi skjønnte tidlig at et hovedproblem ville bli å få ofre til å stå fram, og i det hele tatt få noen av dem i tale. Hvordan få fram at ofre lider, dersom ingen av dem vil si det?

Vi trengte å få sjøfolkene i tale, høre historiene deres og få den dokumentasjon de eventuelt satt på, hver og en. Miljøet omkring disse båtene gjorde oss nokså sikre på at sjøfolk med dårlige erfaringer ville være livredde for sine arbeidsgivere. Og vi visste at vi ikke kunne garantere deres sikkerhet – hverken i Ukraina, Russland, Latvia, Litauen, Spania eller Indonesia.

Men først måtte vi kartlegge hva som faktisk hadde skjedd. Hvem var de egentlig? Hvem sto bak selskaper og båter? Hva driver de med? I hvilket omfang? Og hvilke konsekvenser hadde aktiviteten?

7.1 Hva driver de med?

Vi visste at de drev med snøkrabbefiske, men bare bitvis når og hvordan, og hvem de var. Derfor forsøkte vi å tenke kreativt om hvilke spor vi ville finne via innsyn. Vi søkte bredt i Einnsyn og vi ba om innsyn i statistikker vi antok var relevante. Dette ga oss ny innsikt om aktiviteten:

- **FANGSTSTATISTIKK:** I Fiskeridirektoratet fikk vi innsyn i en oversikt over alle båter som hadde levert snøkrabbe til mottak i Båtsfjord og andre finnmarkshavner (med dato, antall tonn og type fangst). På denne måten kunne vi vite hvor mye hver enkelt båt hadde losset i hvilken havn til hvilket tidspunkt.
- **EU-LISENSER:** Vi skaffet oss oversikt over båter med EU-lisens for snøkrabbe i Barentshavet, også det via Fiskeridirektoratet, som hadde fått tilsendt den fra EU. De baltiske båtene hadde ingen fiskerilisens fra Norge, men de hadde lisens fra EU.
- **RUSSISKE BÅTER:** Hos norske myndigheter fantes også en oversikt over russiske båter som drev snøkrabbefangst. Dermed fikk vi god oversikt over hvilke båter vi skulle se etter.
- **PRISSTATISTIKK** vi innhentet fra Råfisklaget gjorde oss i stand til å regne ut hvilke verdier som lå i fangsten.
- **OMLASTING:** Vi fikk også innsyn, via Kystvakten, i omlastinger mellom båter i åpent farvann. Noe fangst fraktes direkte fra fangstfeltene og til utlandet, dermed registreres den ikke i Norge. Dessverre greide vi ikke å bruke akkurat den statistikken til noe annet enn å

fastslå at fangsten som tas til land neppe er alt som fiskes. Det kan ikke utelukkes at også mannskap har mønstret på (og av) til havs.

- **EINNSYN:** Alle som driver business i Norge har på en eller annen måte kontakt med norske myndigheter. Derfor var det supplerende informasjon å finne via norske postlister. Ved søk på båtnavn og selskapsnavn i Einnsyn fant vi eksempelvis **varsler fra UD** til andre lands ambassader om båter som var tatt for ulovlig fiske. **Via Tollvesenets postliste** dokumenterte vi at Båtsfjord-firmaet Lanes Supply hadde vært agent for nesten alle snøkrabbeskipene i Båtsfjord. Videre fant vi **korrespondansen fra krabbefabrikken** Seagourmet/Båtsfjord kommune med bønn til ulike fiskeriministre om å åpne opp snøkrabbefisket for utenlandske skip igjen, da det ble stengt for utlendinger i 2015.

7.2 Hvem er de - egentlig?

7.2.1 Selskaper og personer

Jakten på hvem som eier selskaper og kartlegging av personene bak er også viktig. Dessuten å plassere båter og flaggstater inn i nettverket. Vi tegnet mange nettverkskart (x-mind) underveis for på holde oversikt over et broket selskaps- og eierskapsnettverk. Til dette benyttet vi:

- **SELSKAPSREGISTRE:** Norske selskaper med roller, regnskaper og historikk er det enkleste, ved hjelp av Bizweb og Brønnøysundregistrene. Vi gjorde tilsvarende søk i baltiske, russiske og amerikanske registre, dels med hjelp fra våre lokale kolleger. Som det framgår i flere saker endte en del eierskapssøk i hemmelighold, som med *Making Management* på Seychellene. Eller de førte til eiere vi mistenker er stråmenn, som den russiske fiskeriadvokaten i Vladivostok, angivelig eneeier av det latviske rederiet *Baltjura Serviss*.
- **PERSONSØK:** Rollelister og historikk i selskapsregistre internasjonalt, nettsøk ga noe supplerende informasjon.
- **KONTROLLER:** Innsyn i havnestatskontroller gjennomført av Sjøfartsdirektoratet ga både historien om mangler ved båtene og når det var tatt arrest i båtene, men ofte også supplerende mannskaplister, fotografier, arbeidskontrakter osv. I ett tilfelle førte historien om transportskipet «Alexander» i Boknafjorden i 2015 til en egen sak. To indonesiere ble funnet i et uisolert skur på dekk, i desember. De bodde under så kummerlige forhold at de ble sendt hjem av norske myndigheter.
- **EIENDOMSREGISTRE:** Også eiendomsdata på personer og selskaper (Infotorg) i Norge ble innhentet.
- **DOMMER:** Vi identifiserte via rettsdatabaser og generelle nettsøk en rekke dommer, forelegg og rettsdata knyttet til ulovlig snøkrabbefiske, straffesaker og lønnskonflikter knyttet til snøkrabbebåtene, både i Norge, Litauen, Latvia og Russland.
- **BÅTENE:** Hvem som eier eller har eid båtene, personer og selskaper, var en noe av det viktigste vi søkte i. Her benyttet vi baser som Marine Traffic, Vessel Finder, Equasis og Lloyds List. Det hadde sin verdi å bruke flere baser fordi opplysningene de gir varierer noe. Fordi båter skifter navn, er IMO-nummeret det sikrest å søke på. Nummeret skal være det samme gjennom hele båtens levetid.

Viktig i båtens historie er også flaggstat og skifte av flaggstat. Vi så blant annet hvordan det som ble «EU-flåten» i den norske snøkrabbefisket, på kort tid flagget inn fra land som Russland, Korea og Kambodsja før de fikk EU-flagg og lisens i Latvia. Og vi så (og omtalte) hvordan transportskipene til flåten hyppig skiftet flagg mellom ulike «verstingstater» med omfattende hemmelighold og lite kontroll.

7.2.2 Nettverket vi fant

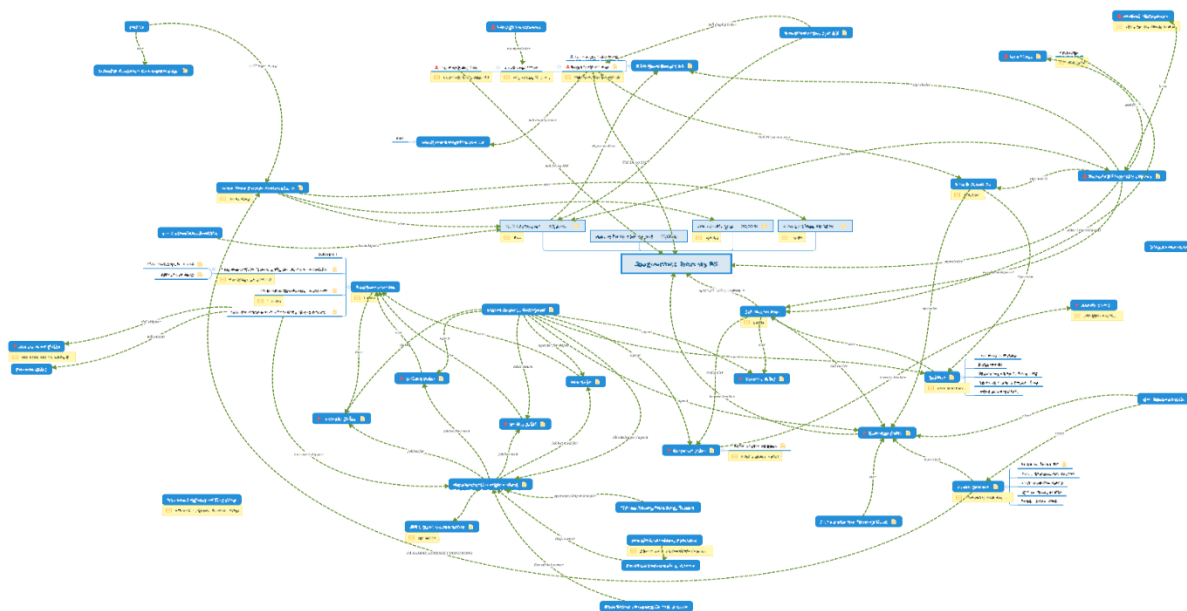
Blant nettverkene vi kartla kom særlig disse til å stå sentralt:

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

I tillegg er krabbeforedleren i Båtsfjord, Seagourmet Norway, viktig. Fabrikken var mottaker av krabbe fra båtene, sorterte og pakket krabben. Selskapet er norskregistrert, eid av fire utlendinger. Russisk-amerikanske Kirill Levanidov eier 40 prosent. Han samarbeider tett med fetteren, Peteris Pildegovics i North Star/Sea & Coast. Selskapet og investorene omkring har investert over 100 millioner kroner i Båtsfjord. Fabrikken har aldri gått med overskudd. Arbeiderene der, så lenge det var drift, var latviske.

Aktørene er «koblet» sammen på en rekke måter:

- Agentselskapet Sea & Coast i Båtsfjord er agent/tilrettelegger for de fleste. Selskapet er eid/drevet av North Star-eier Pildegovics. Han er også nøkkelperson i krabbefabrikken Seagourmet.
- European Crabbing Assosiation (Eurocrab), er en latvisk lobbyorganisasjon, opprinnelig også for båtene fra Litauen og Spania (alle EU-skipene).
- Det er et betydelig krysseierskap mellom de involverte selskapene: Eierne av krabbefabrikken Seagourmet i Båtsfjord er også medeiere i flere av de russiske rederiene. Det Hong Kong-baserte oppkjøper- og distributørselskapet, Wise Grand International, som er kjøper av snøkrabben, er eid av tre av de fire Seagourmet-eierne.



Eksempel på nettverkskart i Xmind:

Sammenhengene i et miljø blir lettere synlige på tvers av selskaper, folk og fartøy. Kriterier for at aktører «henger sammen» er aksjeeierskap, partnerskap, eierskap til båter samt kommersielt og faglig samarbeid.

7.3 Kartlegging av dødsulykker

Spredte medieoppslag fra Nord-Norge fortalte om dødsulykker om bord på krabbebåtene. Vi fikk også innsyn i en bekymringsmelding fra fiskerifaglig rådgiver Roger Andreassen i Kystvakten, sendt hans avdelingsleder, med kopi til Politiet, Kripos og Nærings- og fiskeridepartementet 20. februar 2015.

«Det er de siste 20 månedene registrert fire hendelser hvor mennesker er blitt truet, eller hvor tap av menneskeliv er konsekvens», skrev han i brevet. Han viste til fire dødsulykker (tre av dem på snøkrabbeskip) og en livredd kaptein fra det spanske skipet «Adexe Pimero», som ble «reddet» av Kystvakten. Andreassen skrev videre at “det var en markant økning i saker hvor mennesker er blitt truet på livet og i verste fall "tatt av dage"».

Vi bestemte oss for å lage en fullstendig oversikt over dødsulykkene på snøkrabbeskipene. Så langt som mulig ville vi også kartlegge forløpet. Vår redaksjonelle utvikler Ola Strømman, som er aktiv i Røde Kors Hjelpekorps på fritiden, hadde god innsikt i hvor nødmeldinger av ulike slag var å finne. Han ba om innsyn i offentlige logger, meldinger og statistikker.

Vi forsøkte å få innsyn også i lydlogger, men redningsetatene fant ingen på de aktuelle ulykkene.

Vi fant i alt seks dødsulykker på snøkrabbeskip. Kilder i kartleggingen var:

Sjøfartsdirektoratet: Alle ulykker i norske farvann registreres av Sjøfartsdirektoratet med vekt på hendelsesforløp og konsekvenser. Flere av dødsulykkene som er kartlagt av oss, er likevel ikke med i denne statistikken fordi de har skjedd utenfor norsk territorialfarvann (12 nautiske mil fra land).

Hovedredningsentralene (HRS): Redningsentralene i Stavanger og Bodø tar imot nødmeldinger og koordinerer redningsaksjoner også utenfor norsk farvann. Nødmeldingen fra snøkrabbebåten «Kalmar» (som da hadde forlatt norsk farvann), da Dimtrij Kravstjenko forsvant over bord, ble sendt fra Kanariøyene og tatt imot i Stavanger - som igjen varslet spanske myndigheter.

Redningsrapporter: Innsyn i oppsummerte redningsoperasjoner har vært nyttig for å kunne sammenstille data for nødmeldinger og beskrive ulykkesforløp.

Sjøforklaringer og rettsdokumenter: Vi har søkt sjøforklaringer fra flaggstaten (som er ansvarlig for sjøforklaring), der det har vært mulig. Eksempelvis har vi en sjøforklaring fra Norge og en fra Litauen, mens Spania har nektet plent å gi innsyn etter dødsulykken utenfor Utsira. Vi har også fått innsyn i noen rettsdokumenter som kaster lys over ulykkene.

Kartleggingen innebærer også at vi får nøyaktig posisjon for ulykkene. Google Fusion Tables-kart ble brukt for å vise ulykker med posisjon og historie, som igjen var grunnlag for å spørre om videre innsyn hos hovedredningsentralene med SAR-nummer, et unikt nummer for hver redningsaksjon.

7.4 Akkurat hvor har de vært - når?

7.4.1 AIS-data

Tidlig i arbeidet skjønnte vi at innsyn i navngitte båters bevegelser ville være nyttig. Vi visste dette var benyttet av journalister tidligere, som kollega Kristoffer Egeberg på Skup-vinneren “Nigeria-båtene”. Ola hadde for Egeberg i 2014 kjøpt elektroniske sporingsdata, såkalte AIS-data (Automatic identification system), fra et canadisk selskap, nå viste det seg at det var mulig å få innsyn via norske myndigheter.

Ved et ordinært innsynskrav til Kystverket fikk vi nå ut alle posisjoner for fartøy vi regnet som interessante, i den tidsperioden vi ønsket.

Første innsynsbegjæring ble gjort i januar/februar 2018, med videre oppdatering av datasett i hele perioden vi jobbet med saken. Da «liket i Smutthullet» dukket opp, skulle vi på nytt få glede av kunnskapen AIS-data ga oss.

AIS-utstyret sender ut og mottar informasjon om fartøys identitet, posisjon, fart, kurs, osv. over frekvenser på VHF-båndet. Flere medarbeidere ved Analyseenheten i Vardø bidro også vesentlig med informasjon og som sparringpartnere for oss under arbeidet med artiklene.

Det er Kystverket som drifter AIS Norge. Det satellittbaserte systemet gir ikke bare kontinuerlig oversikt over skipstrafikken langs norskekysten, men overvåker skipstrafikken over hele verden.

Hensikten var i første omgang å finne ut når båtene ankom til norske farvann og hvilke havner de hadde vært i. Etter hvert ble denne informasjonen viktig også av andre årsaker – for å verifisere informasjon - som beskrevet neste kapittel (8.3.1.)

Vi visste nå hvor båtene befant seg til enhver tid, også mens vi jobbet med saken. Vi fikk også fotografert de båtene som lå til kai i Klaipeda i Litauen da vi var der.

7.4.2 Bruk og nytte av datasettene

Oversikt over båtens posisjon fra time til time, og mest mulig nøyaktig beskrivelser av ulykker til havs, betalte seg på mange måter.

Vi brukte dataene til å:

- **Kvalitetssikre anonyme kilder:** Da vi mottok mobilfotos og videomateriale fra sjøfolk som hadde jobbet om bord på ulike snøkrabbeskip, men som ville være anonyme, kunne vi sjekke om materialet var autentisk fra den båten sjømannen hevdet det var fra. Ved å sammenligne geodata i bildematerialet med lokasjonen (AIS-data) til den aktuelle båten på det aktuelle tidspunktet kunne vi verifisere dette. Kvalitetssikringen var særlig viktig for oss fordi vi benyttet utsagn og dokumentasjon fra anonyme kilder. Aktørers påstander om fartøys posisjon i gitte tidsrom kunne bekreftes eller avkreftes. Vi kunne sjekke når hver enkelt båt satte kursen mot Barentshavet, og hvor den gikk når den ikke var i norske farvann.
- **Motbeviser «fake news»:** Det kom påstander fra høytstående folk i Latvia om at dokumentasjonen vi hadde lagt fram var «fake» (se eget kapittel om latvisk progagandakrig.) Da var det trygt for oss å vite at metadataene fra bilder og videoer sammenholdt med skipenes posisjon (AIS-data) bekreftet et autentisk materiale.
- **Ulykker:** Etter identifisering av såkalte MOB-situasjoner (mann-over-bord), kunne vi se hvordan, når og hvor lenge båtene gikk i søk og sammenstille dette med tidspunkter for nødmeldinger til redningssentraler. Eksempelvis tok det tre og en halv time fra «Memele»-sjømannen ramlet over bord til Hovedredningssentralen fikk melding. Skipet gikk i søk selv en stund, før det ble slått alarm.
- **Avslørte feil om redningssøk:** Kapteinen på «Kalmar» uttalte at de lette etter Dimitrij Kravtjenko i tre dager etter at han var falt over bord. Men skipets elektroniske sporingsdata viste at «Kalmar» dro fra området allerede halvannet døgn etter at Dimitrij forsvant.
- **Båtens historie:** Den enkelte båt kunne følges fra time til time gjennom flere år.
- **Erstatningsmannskap:** Mannskapskontrakter viste når en person hadde mønstret på et gitt fartøy. Med historiske data kunne vi se om mannskapsbyttet kunne være gjort til kai eller til havs. Vi fikk på denne måten blant annet sannsynliggjort at kontrakter var ekte, til tross for påstander fra rederier om at de var falske.

8. METODE: DOKUMENTERE ARBEIDSFORHOLD OG FINNE OFRE

Vi visste at snøkrabbebåtene i stor grad hadde ukrainsk og russisk mannskap. Videre antok vi, via tipset om «slavekontrakter» vedlagt søknad om sjømannsvisum til Norge, at det også var indonesiske sjøfolk om bord. Deres ukrainske fiskerkolleger skulle senere bekrefte overfor oss at det fantes en gruppe indonesierne på hvert skip, og at disse ble behandlet spesielt dårlig.

8.1 Jakten på arbeidskontraktene – innsyn på ambassaden

Ved den norske ambassaden i Jakarta ba vi om innsyn i arbeidskontraktene til indonesiske sjøfolk, som vi hadde sett et eksempel på, hos tipser. Ifølge opplysningene vi satt på, skulle de altså være sendt inn i forbindelse med visumsøknader. Vi sa at om nødvendig kunne navnet på sjøfolkene sladdes. Men vi ba samtidig om at navnet på arbeidsgiver, rederi og bemanningsselskap var intakt.

Først fikk vi avslag fra ambassaden med henvisning til at visumsøknader har generelt unntak fra offentlighetsloven. Før vi skrev formell klage på innsynsavslaget, tok vi en runde med ambassaden i Jakarta der vi i en skriftlig redegjørelse forsøkte å skape forståelse for den samfunnsmessige betydningen av innsynet, nemlig mulig avsløring av ulovlige lønns- og arbeidsforhold.

Samtidig leverte vi en fyldig juridisk argumentasjon for at det var fullt mulig å gi merinnsyn. Vi ba dessuten bare om innsyn i «et utvalg» av kontraktene, dersom det var arbeidskrevende å finne fram alle.

Saken ble oversendt UD, der den ble liggende urørt til vi purret. Det endte med at vi fikk innsyn i en håndfull av kontraktene. De var anonymisert for arbeidstaker, men ellers med all informasjon intakt.

Vi fikk et tips om at arbeidskontraktene var oversendt Kripos, fordi ambassadeansatte var opprørt over graverende arbeidsforhold (men likevel utstedte visum). Vi ba også om innsyn i dialogen ambassaden hadde med Kripos om saken, og det fikk vi.

Ambassaden påpeker i sin mail til Kripos at to norske firmaer opptrer som arbeidsgivere, begge registrert i Båtsfjord, nemlig Sea & Coast og Lanes Supply, og at de begge bruker samme kontraktsmal.

8.2 Innsyn hos Kripos

Det fantes mange flere arbeidskontrakter enn de vi hadde fått innsyn i, og vi var interessert i innsyn i flest mulig av dem. Vi ville kartlegge samtlige rekrutterings- og arbeidsgiverselskaper som dukket opp på de forskjellige kontraktene. Det viste seg å være fire-fem ulike oppdragsgivere, mens ordlyden i kontraktene var identisk. Kontraktsvilkårene hadde noen tegnsettingsfeil, som var nøyaktig de samme i alle kontraktene. Det var nokså åpenbart at samme aktør sto bak alle kontraktene.

Avslagsgrunnen fra ambassaden på resten av kontraktene var at det var for arbeidskrevende å framskaffe dem. Men nå hadde vi fått en prinsippavgjørelse innsyn, og vi visste at mange av kontraktene var oversendt Kripos. Dermed ba vi om innsyn hos Kripos i alle kontraktene som var oversendt dem – og det fikk vi.

Kontraktene – med 18 timers arbeidsdager, syv dager i uken, og en lønn fra ca 4000 norske kroner og en kartong røyk i måneden – stemte godt overens med de beretninger vi på dette tidspunktet allerede kjente fra indonesiernes sjømannskolleger fra Ukraina. Ukrainerne hadde fortalt oss at indonesierne «ble behandlet som slaver» om bord på skipene.

Slavekontraktene ble inngangen på en av de første avslørende artiklene vi publiserte – dokumentaren fra Båtsfjord-samfunnet, som avslører kontrasten mellom lokalsamfunnets velvilje overfor krabbeinvestorene og den elendige behandlingen av indonesierne.

- Dagbladets opplysninger indikerer at det kan foreligge en overtredelse av menneskehandel-paragrafen, uttalte statsadvokat Rudolf Christoffersen, en av Norges fremste eksperter på menneskehandel, i denne artikkelen.

8.3 Kontraktene om bord

Noen av aktørene som sto oppført som arbeidsgivere i kontrakten, hevdet at kontraktene var falske. Ikke desto mindre hadde både den norske ambassaden i Jakarta og Kripos har håndtert kontraktene som autentiske dokumenter. Avgjørende for oss, da vi gikk forholdsvis hardt ut, med vinklingen på «slavekontrakter», var også at vi også satt på kontrakter avfotografert om bord på snøkrabbebåter under kontroller i Norge. Kontraktene var ikke identiske, men betingelsene i disse kontraktene, som vi omtalte noe senere, var på samme lave nivå.

En kontrakt hadde en månedslønn nede i 2.600 kroner måneden.

Etter vår reportasje fra Båtsfjord meldte det seg også lokale vitner som hadde tatt seg av en blakk, sulten og syk indonesisk sjømann som bare ble satt av skipet for å komme seg hjem for egen maskin, fordi han var syk. Disse lokale vitnene, som hjalp sjømannen til lege, hadde skrevet ned indoneserens kontraktsvilkår. De var på linje med de kontraktsvilkårene vi nå kjente fra ambassaden. Dette var også viktig dokumentasjon.

8.4 Jakten på mannskapslistene

Mannskapslistene var viktige å få tak i. Noen fikk vi via norske myndigheter. Og noen fikk vi via fagbevegelsen. Østeuropeiske og indonesiske sjøfolk fra båtene lot seg spore opp på Facebook og den russiske varianten av Facebook, V-kontakt. Vi fant sjøfolk fra krabbebåtene der, via søk på skipsnavn og på «Båtsfjord».

Vi fant videre noen nyttige nettsider hvor mannskap søker jobb og hvor tidligere jobberfaring (hvilke båter de jobber på) er listet opp.

Google har indeksert det meste og for å finne sider med båtnavnet «Kamchatka» søker man `site:crewdata.com kamchatka`

Nettstedet er på russisk og engelsk, så med søket over får man ALLE sider. Ikke bare person-sider og i tillegg er flere av sidene på russisk. Vi gikk etter de engelske sidene, engelske personsider er i dette tilfellet på formen `crewdata.com/seafarerer.php?lang=eng`
`site:crewdata.com/seafarerer.php?lang=eng kamchatka`

Slik gjorde vi med flere nettsider, sammen med mannskapslistene hadde vi etter hvert en liste på over 300 sjømenn.

`site:ukrcrowing.com.ua/seaman/ kamchatka`

Vi jobbet med identifisering på sosiale medier: Et navn på en sjømann kunne gi oss delvis treff på Facebook, og han hadde åpenbart også vært i Norge. Nøyaktig hvor i Norge visste ingen, veiskilt fortalte om en kai.



Oppgave: Indonesier i Båtsfjord?



Løsning: Google maps-søk «statoil båtsfjord». Bruk så «street view»



Oppgave: Indonesier i Båtsfjord?



Løsning: Sett Google maps til Båtsfjord og se etter veier som går mot «Holmen». Bruk så «street view»

8.5 Indoneserne svarte aldri

Selv om kontraktene vi satt på ikke inneholdt navn, lyktes vi – som beskrevet ovenfor – å få tak i en del indonesiske navn via mannskapslister. Vi forsøkte å etablere kontakt med dem, både via sosiale medier, den indonesiske ambassaden i Oslo og via indonesiske fagforeninger. Vi lyktes ikke i å komme i kontakt med noen av dem.

8.6 Oppsporing av ukrainske sjøfolk

Etter våre mannskapsøk kunne hadde vi en liste med 40 ukrainske navn knyttet til Odessa-området, som Gunnar fikk med seg på reportasjetur til Ukraina. Målet var å snakke med flest mulig og innhente mest mulig dokumentasjon på forholdene om bord på snøkrabbeskipene i norsk farvann.

Ukrainske ITF (den internasjonale transportarbeiderføderasjonen) kontaktet på vår anmodning 40 sjøfolk, dels fra våre og dels fra egne lister. Rundt 20 svarte og rundt 15 av dem igjen sa seg villig til å møte Gunnar. Noen backet ut i siste liten, uten å gi beskjed. Men 10 sjøfolk møtte Gunnar, som

kunne kommunisere med dem på russisk. Fagbevegelsen var avgjørende for at førstehåndskilder til slutt turte å møte oss.

Flere fortalte om manglende utbetalt lønn. En del fortalte at de måtte betale for å få jobben, at de altså sto i gjeld til arbeidsgiver allerede idet de mønstret på. Enkelte fortalte at de slapp opp for mat og ferskvann ute på fiskefeltene, at arbeidet var beinhardt, arbeidsdagene kunne vare opp i 16 timer og at det eksisterte en fryktkultur på båtene.

Historiene deres ble viktige i vår dokumentasjon. Siden ingen ønsket å stå fram måtte vi bestrebe oss på å kvalitetssikre opplysninger så langt det lot seg gjøre. (Jfr. AIS-data og geolokasjon på bilder).

De nasjonale sjømannsforbundene både i Norge, Litauen, Latvia, Ukraina og Russland har vært viktige kilder og hjelpere for oss. Det har også Den Internasjonale transportarbeiderføderasjonen (ITF), med sine inspektører i de samme landene.

Fra utenlandske fagforeninger fikk vi også kopier av i alt rundt 20 signerte beretninger, skrevet av ansatte på snøkrabbebåtene i forbindelse med ubetalt lønn eller andre konflikter. Vi fikk også kopi av en mail fra 2015, der en gruppe mødre og koner tryglet ITF om hjelp på vegne av sine ektemenn og sønner om bord på «Kalmar» i Barentshavet. De fortalte om knalltøffe forhold, kontraktsbrudd og manglende utbetaling av lønnen sjøfolkene hadde krav på.

Disse sjøfolkene bodde i et politisk urolig område vi mente det var for farlig å reise til, og de var utrygge med å kommunisere med oss. Vi fikk likevel kontakt med dem via en lokal advokat. Advokaten videointervjuet dem og oversendte intervjuet. Sjøfolkene overleverte oss også mobilbilder og videoer fra snøkrabbebåtene.

Norsk Sjømannsforbund hadde vært involvert i en del konflikter som var oppstått omkring snøkrabbebåtene i Norge, og bidro med den informasjonen de hadde.

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

9. Coverstoryen om Dimitrij - Et åpent vitne

Da Gunnar kom hjem fra Odessa i Ukraina andre gangen han hadde vært der for å treffe sjøfolk, høsten 2018, ble han kontaktet igjen av en fagforeningsinspektør derfra. Det var en kvinne i Odessa som hadde hørt at han var interessert i sjøfolkenes historie. Hun ville snakke med Gunnar.

Bare dager i forveien hadde hun fått en grusom beskjed fra kapteinen på Baltjura-serviss-båten «Kalmar». Ektemannen hennes var falt over bord. Omstendighetene omkring var uklare. Rederiet hadde ingenting å meddele enken, og viste seg heller ikke å være den egentlige arbeidsgiveren hans. Arbeidsgiver var et bemanningsbyrå på Seychellene, som ikke engang hadde gyldig epostadresse. Ingen tok ansvar for noe som helst.

Irina Kravstjenko ville fortelle historien sin til Dagbladet. Historien om ektemannen Dimitrij Kravstjenko som reiste til Båtsfjord for å forsørge familien, forelsket seg i stedet og ville flytte med familien dit. Han jobbet om bord på snøkrabbeskipene «Valka» og «Kalmar», sistnevnte i Båtsfjord så sent som i januar 2018, før den satte kurs av gårde og etter hvert mot et krabbefiske utenfor Grønland og så mot Afrika. Men så langt kom Dimitrij aldri. Han mistet livet 4. september 2018, da båten var utenfor Kanariøyene, på vei fra snøkrabbefisket til det som trolig var en lukrativ fiskerimulighet utenfor Vest-Afrika.

Vi satt på mye informasjon om utnytting av arbeidskraft på snøkrabbefiske, men det var krevende å skape nærhet til en historie om grov utnyttelse av mennesker – uten et menneskelig ansikt. Irina Kravtsjenkos fortelling om ektemannens arbeid på snøkrabbebåtene og omstendighetene rundt døden hans, ble derfor den røde tråden i vår første, lange magasinartikkel om snøkrabbefisket, som ble publisert i november 2018.

Artiklene vi skrev våren 2019 var om et annet av krabbefiskets ofre, nemlig Kirill Fillipov. Han forsvant over bord i Smutthullet tre år tidligere.

10. Liket i Smutthullet

Det første vi gjorde da NTB-meldingen om likfunnet i Smutthullet kom 4. april 2019, var å be om et raskt, nytt innsyn hos Analyseenheten i Vardø. Vi fikk innsyn i siste døgn AIS-data for båten som fikk liket i trålen, «Remøy». Dermed kunne vi se trafikkmønsteret og sannsynlig funnsted. Dette sammenholdt vi med tidligere innhentede AIS-data fra dødsulykker. De to dødsulykkene på båtene «Karalius» fra Litauen og «Memele» fra Latvia i henholdsvis 2014 og 2016 pekte seg ut, fordi de hadde skjedd i nærheten.

«Memele»s posisjon, da en 30 år gammel russer forsvant over bord den 21. april 2016, viste seg å være bare 1,7 km unna funnstedet. «Karalius»' ulykke var mer enn 40 km unna. «Memele»-ulykken seilte opp som sannsynlig. Men kunne et lik holde seg forholdvis intakt under vann i tre år? Rettsmedisinere vi kontaktet kunne fortelle at ved lave temperaturer og med solid oljehyre kunne et lik bevares nokså intakt i havet over så lang tid som tre år.

Dermed bestemte vi oss for å rykke til Båtsfjord, for å ta imot «Remøy», som nå hadde full fart inn mot havna for å avlevere liket. Vi leide en RIB for å filme båten på vei inn og sto på kaia og fulgte lossingen av liket og bæringen inn i begravelsesbil.

Sentralt i beslutningen om å «rykke», var at vi måtte dokumentere jakten på fiskerens identitet - på TV. Var det «vår» mann, kunne vi ved få en sterk historie fortalt på TV, i bilder og i tekst. Fra kartleggingen av snøkrabbemiljøet hadde vi mye informasjon som kunne brukes. Vi kjente omstendighetene omkring ulykken blant annet fra sjøforklaringen vi hadde innhentet fra Latvia.

Det siste kameratene på «Memele» så av sin russiske fiskerkollega var det oransje oljehyret da han forsvant ned i havet 10-20 meter fra båten, forteller sjøforklaringen. Han ble viklet inn i teinetauet. Riktignok er snøkrabbefiske farlig arbeid, men det sto svart på hvitt i rapporten at trøtthet og lange arbeidsøkter kan ha bidratt til ulykken. Overvåkningsmonitoren på brua var dessuten feilstilt, så det skal ikke ha vært noen som så ham i det øyeblikket da han ble dratt over bord.

Vår antagelse om at liket kunne være den da 30 år gamle russeren fra «Memele» som falt over bord i 2016, ble tidlig meddelt politiet. Vår kunnskap om ulykken, lokaliseringen og miljøet den forulykkede trolig kom fra, ga tillit hos politiet. Vi fikk være med på obduksjonen, og filme og fotografere derfra.

På obduksjonssalen i Tromsø ble fingeravtrykk tatt fra en finger som var bevart i hansken til fiskeren. Og på oljehyra hans var det skrevet et navn – «Kirill» med kyrilliske bokstaver.

Selv om vi hadde lest rapport om hendelsen og sjøforklaringen, var vi ikke sikre på navnet og nasjonaliteten. Sjøforklaringen var uten navn. Opplysninger vi hadde fått av sjøfolk og kaptein sprikte. Øistein og Gunnar reiste derfor til Odessa i Ukraina, der mange av sjømannskollegene befant seg, og klarte ved hjelp av mannskapslister å spore opp personer som hadde jobbet på «Memele» da sjømannen forsvant.

Sjøfolkene kunne bekrefte at klærne vi hadde tatt bilde av tilhørte den savnede kameraten. Og at krabbefiskeren het «Kirill». De kjente også igjen en rekke andre klesplagg, som hansker og knivbelte.

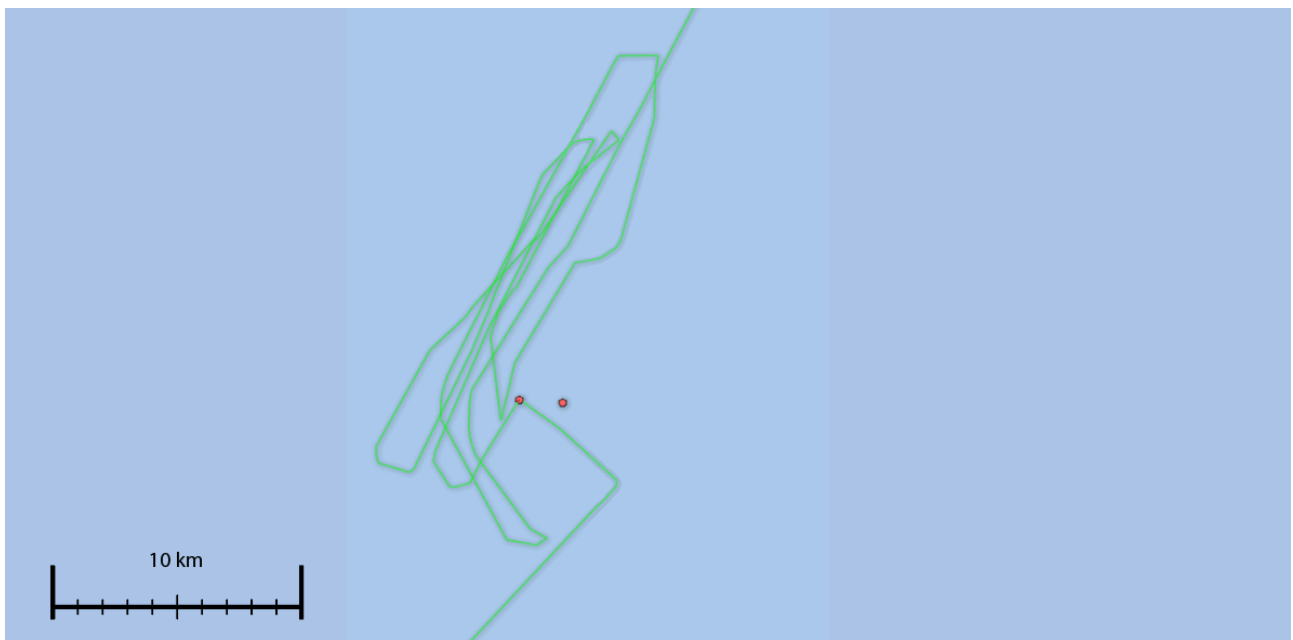
Vi intervjuet sjømannen som hadde tatt over jobben til Kirill, som selv hadde mistet hånda da han jobbet om bord «Memele». Heller ikke han fikk noen erstatning etter ulykken.

Senere fikk politiet bekreftet via russisk politi at Dagbladets hypotese stemte: Det var Kirill Filippov fra «Memele» som hadde blitt funnet i Smutthullet. Da bekreftet også politiet at Dagbladets informasjon var viktig for identifiseringen.

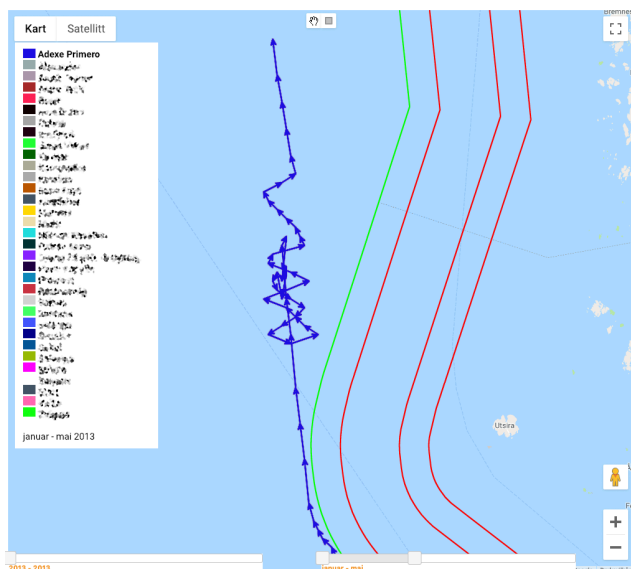
- Dagbladet var med på å sette oss på sporet med teorien om at det var sjømannen fra «Memele», sa Ståle Luther, seksjonsleder for etterforskning i Troms politidistrikt.

For oss ble likfunnet viktig. En gravesak om hendelser som hadde passert, ble en dramatisk, pågående hendelsessak. Likfunnet ga oss anledning til å kaste nytt lys over de groteske arbeidsforholdene om bord på krabbebåter i norsk farvann.

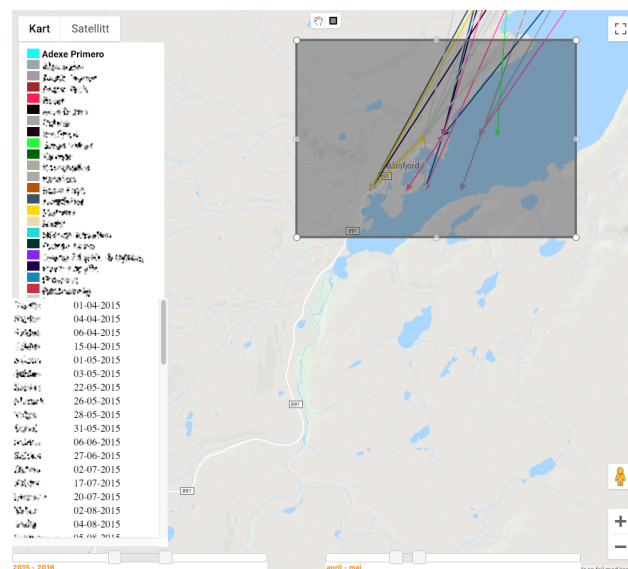
Vi kjenner ikke slutten av historien, hvorvidt etterlatte i dette tilfellet – mot formodning – har fått erstatning. Medieoppmerksomheten kan ha bidratt til at rederiet tilbød noe. Etterlatte i Russland ville ikke snakke med oss. Derfor reiste vi ikke dit.



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



Her er båten «Adexe Primero» i søk etter savnet besetningsmedlem i mars 2013 utenfor Utsira. Røde streker langs kysten viser fiskerigrensa på henholdsvis 4, 6 og 10 nautiske mil. Grønn strek er Norges territorialgrense (12 nautiske mil). Andre båtnavn er sladdet.



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

11. Mange har visst – ingen gjorde noe

En av våre avsløringer fra 2018 var knyttet til Båtsfjord-firmaet Lanes Supply, som er drevet av lokale aktører og var agent for nesten alle snøkrabbeskipene. For dette norske selskapet var den utenlandske snøkrabbeflåten en gullgruve.

Lanes Supply-eierens navnetrekk og selskapsstempel sto på mange av slavekontraktene. Hadde virkelig det norske firmaet godkjent dette? Og var de arbeidsgiver?

Både eierne i Lanes Supply og aktørene bak det norskregistrerte agentselskapet Sea & Coast (eid av latvieren Pildegovics) nektet befatning med arbeidskontraktene. Begge hevdet at de var blitt «lurt». Det indonesiske rekrutteringsbyrået PT Top Ocean i Jakarta insisterte på sin side at kontraktene var ekte og at de har fått dem av en agent i Sør-Korea. Også den norske ambassaden har håndtert dokumentene som autentiske.

Vi vet ikke med sikkerhet om Lanes Supply-eierne bevisst satte sine navnetrekk under slavekontrakter. Men vi vet at de samarbeidet tett med «slavebåtene», og tjente store penger på det. Vi vet at hverken havnesjefen (som også er medeier i Lanes Supply) eller Ap-ordføreren hadde et vondt ord å si om de baltisk-russiske aktørene i Båtsfjord. Ordføreren nedla derimot et stort lobbyarbeid ovenfor politiske kontakter i Oslo for å sikre utlendingene fiskerettigheter.

Den lokale velviljen hadde sammenheng med at virksomhet i bygda ble oppfattet som positivt – og lønnsomt. Også kommunalt eide Båtsfjord sentralfryselager tjente gode penger på snøkrabbevirksomheten viste vår gjennomgang av årsmeldinger og regnskap.

Så viste det seg – da vi begynte å publisere – at deler av befolkningen likevel hadde observert den elendige behandlingen indonesiske sjøfolk i Båtsfjord fikk.

Det viste seg også at politiet i Finnmark, i samarbeid med skatteetaten, hadde planlagt en razzia på båtene – med mistanke om skatteunndragelse, ulovlig fiske og menneskehandel. Aksjonen ble imidlertid avlyst da «Senator» ble tatt for ulovlig fiske. Politiet regnet med at flåten stakk fra Norge

da, opplyste de i intervju med oss (?). Kontrollmyndighetene kommer i sum nokså «tafatt» ut av historien. I praksis ble det ikke gjort noe for å hjelpe krabbefiskets ofre – menneskene om bord i de omstridte skipene.

Fra norsk side er det bare Norsk Sjømannsforbund som har hjulpet noen av sjøfolkene.

12. Oppsett av eget analyseverktøy

Det var nødvendig å sette opp et eget analyseverktøy for å kunne nyttegjøre seg AIS-innsynet vårt, og det var Ola (redaksjonell utvikler) som laget dette. Totalt 33 fartøy og over 42 millioner unike posisjoner i perioden januar 2013 til høsten 2018 var hentet inn.

Mengden rådata i filene var stor. Vi måtte også forenkle kartene over båtenes bevegelser, slik at vi effektivt kunne lese dem av og sammenligne ulike båter og kart.

Datasettene ble vasket med programmeringsspråket PHP så oppføringer nær hverandre i posisjon og tid ble fjernet. Slutt Tabellen inneholdt etter vaskingen nærmere 850 000 båtposisjoner.

Programmet Google Fusion Tables (nå nedlagt fra Google) var til stor nytte. Vi brukte det som database på grunn av sine enkle http-spørringer og sorteringer. Brukergrensesnittet som topplag på Fusion Tables er ren html laget etter det behov vi hadde. Visningskartet kunne så sorteres på tid, sted og fartøy.

Vi hadde nå et eget analyseverktøy for å kunne gå inn på hver enkelt båt eller hvert enkelt anløpssted når vi ville i perioden. Google Fusion Tables ble «motor» til analyseverktøyet som ble laget, men også benyttet for å synliggjøre posisjoner fra flere datasett.

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

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

13. Spesielle erfaringer

13.1 Frykttkultur – vanskeligheter med å få kilder til å stå fram

Absolutt ingen av sjøfolkene svarte oss tilbake via sosiale medier. Ingen av sjøfolkene Gunnar til slutt møtte i Odessa turte å stå fram offentlig. Flere sa at de var redde. Vi hadde ingen mulighet til å beskytte dem mot eventuell trakassering fra arbeidsgivere/agenter.

Med anonyme kilder ble det ekstra viktig å verifisere alle opplysninger så godt vi kunne. Som beskrevet i avsnitt over ble sjømannspass og geolokasjon på bilder og videoer avgjørende for å kvalitetssikre informasjonen de kom med.

Dertil ga fagforeningene supplerende og sammenfallende informasjon.

13.2 Sikkerhet

Da vi jobbet i Odessa i Ukraina var det en bølge vold og trusler mot journalister. I mai ble den canadiske journalisten Michael Colborne banket opp i Kiev da han dekket en pride-marsj i Ukrainias hovedstad. I Ukraina kontrollerer flere av miljøene så kalte «boksere», som utøver vold mot blant annet journalister. Det har vært flere tilfeller i Odessa hvor journalister har blitt grisebanket, knivstukket eller utsatt for syreangrep.

Våre forholdsregler for oss selv ved reiser til Ukraina var derfor: Aldri å reise alene, aldri bruke skjulte metoder overfor personer som kan være organiserte kriminelle, møte kilder på offentlige steder og å innhente lokalkunnskap. Vi tok også noen skritt både hjemme og på reise for å sikre researchmaterialet på datamaskinene.

Våre kilder kunne bli utsatt for trusler. Vi ga råd om å anmelde hvis de ble utsatt for trusler, sa vi ville forsøke å bistå dem og forklarte at vi holdt oss strengt til kildevernet. Vi gjorde det likevel helt klart at vi ikke kunne garantere for kildenes sikkerhet.

13.3 Språkproblemer

Det er krevende å gjøre søk på russiske/ukrainske navn og selskaper, og å forholde seg til dokumenter fra Baltikum, Russland og Ukraina. Ikke bare bør man fortrinnsvis søke med kyrilliske bokstaver, russiske navn skrives ofte i ulike versjoner og med/uten forkortelser. Mange av personene, firmaene og fartøyene opererte med minst tre forskjellige navn: russisk/latvisk, engelsk og norsk. Og så må man skjønne hva man finner.

Vi benyttet- Google Translate til å oversette for å kunne søke mot russiske mål, og lese resultatet, men var ofte likevel avhengig av å forstå ting mer presist. Litauiske Audra Girijote, som behersker russisk på høyt nivå, jobbet hos oss i Oslo en ukes tid like før vi publiserte. Hun bisto både å søke på russiske nettsider for å identifisere eiere og bakmenn, og med å oversette. Vi satt på tusenvis av sider med rettsdokumenter, uttalelser fra mannskaper og andre dokumenter både på russisk og litauisk. Audra skumleste, plukket ut det viktigste og oversatte.

13.4 Utilgjengelig for imøtegåelse

Med unntak av Kirill Levanidov og Peteris Pildegovics, som representerte henholdsvis Seagourmet Norway og North Star/Sea & Coast, har alle representantene for rederiene nektet å svare Dagbladet etter at vi begynte å publisere. Vi har brukt tid på å kunne dokumentere gjentatte henvendelser i forsøket på å få kommentarer, oversendelse av alle påstander og rimelig tid til å svare.

Det er alltid krevende ikke å få samtidig imøtegåelse og eventuelle korreksjoner. Men dette er til dels aktører som ikke har noen interesse overhodet i å snakke med kritiske, norske medier. Flere nettsider med selskapsinformasjon om krabbebåtene er blitt deaktivert etter at vi begynte å skrive om saken.

13.5 Latvisk propagandakrig

Den første saken, om Dimitrijs dødsfall på «Kalmar» og det latviske rederiet Baltjura-serviss ansvarsfraskrivelse, ble en stor sak i Latvia, mest delt på latvisk facebook den helgen da artikkelen ble publisert. Lokale journalister laget egne varianter av saken og Dagbladets video ble publisert på latvisk TV.

Lobbyisten, politikerens og talsmannen for krabbeorganisasjonen Eurocrab og for rederiet Baltjura-serviss, Didzis Šmits, sluttet umiddelbart å svare oss på spørsmål etter den første artikkelen. Derimot innledet han en propagandakrig mot oss i Latvia. Saken var blant annet tema i et timelangt debattprogram den latviske TV-stasjonen Latvijas Televīzija

Šmits og North Star-eier Peteris Pildegovics hevdet der at Dagbladets reportasjer var «fake news». De hevdet at bilde- og videomaterialet fra båtene var fabrikkert (noe altså AIS-data motbeviser). Vi fikk ingen mulighet til å imøtegå påstandene.

Både Šmits, Pildegovics og Seagourmet-eier Kirill Levanidov har både i offentligheten og overfor Dagbladets journalister og vår latviske kollega, hevdet at vi skal være betalt av norske myndigheter for å sverte de utenlandske krabbeaktørene, angivelig for å påvirke Høyesterett i «Senator»-saken.

Vi bekostet full oversettelse av TV-debatten, skrev et tilsvarende svar (oversatt til latvisk) til TV-stasjonen som vi ville ha publisert på nettsidene, og tilbød et TV-intervju med Dagbladets politiske redaktør. TV-stasjonen har aldri besvart henvendelsen.

14. Konsekvenser

Endring av kontrolloppdraget til Sjøfartsdirektoratet er trolig den viktigste praktiske konsekvens av vår artikkelserie. I januar 2019, knappe to måneder etter at den første saken i «Krabbefiskets ofre» ble publisert, forsøkte næringsminister Torbjørn Røe Isaksen å gjøre det lettere å stanse trakassering og umenneskelig behandling av sjøfolk i norske farvann. Kontrollørene ble heretter pålagt å kontrollere også bo-, arbeids- og levekår for sjøfolkene. Tidligere har kontrollene nesten utelukkende dreid seg om sikkerhet og tekniske standarder.

Som direkte følge av Dagbladets artikler endret Røe Isaksen tildelingsbrevet (oppdraget) til Sjøfartsdirektoratet. Det skjedde ved at Norsk Sjømannsforbund ble innkalt til møte, der statsråden spurte hva han kunne gjøre for å forhindre/avdekke/sanksjonere slike forhold som Dagbladet hadde avdekket. Forbundet foreslo å utvide kontrollørens oppdrag til også å gjelde bo-, arbeids- og levekår for sjøfolkene. Dette fulgte statsråden opp.

Utover i 2019 har Sjøfartsdirektoratet ført et aktivt tilsyn med lønns- og arbeidsforhold på skip.

Uavhengig av oss er det også kommet en ny ILO-konvensjon som gjør det lettere å gå ombord og kontrollere utenlandske båter. Det betyr at norske myndigheter i dag har bedre verktøy enn før til å bekjempe menneskehandel og grov sosial dumping på skip – hvis de vil.

Artikkelserien har fått stor oppmerksomhet både politisk, i fagbevegelsen og i kontrollatater. Noen av sakene våre er oversatt til russisk og til engelsk, blant annet for å nå sjøfolkene selv. De er publisert hos The Barents Observer, i tillegg til Dagbladet. Latviske medier, som har fulgt opp våre saker, har også fått bruke våre journalistiske produkter (videoer).

Storingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes (SV), Arild Grande (A) og Cecilie Myrseth (A) har reist spørsmål (interpellasjonsdebatt) i Stortinget og spørsmål til Nærings- og fiskeridepartementet om utstrakt sosial dumping og mistenkelig aktivitet på utenlandskflaggede skip som opererer i norsk fiskerisone og i norske havner.

Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen har svart med å si at arbeids- og levetilstandene om bord på fiskefartøiene som Dagbladet har beskrevet i sin reportasjeserie ikke er slik Norge ville ha akseptert på norske skip, og at det heller ikke er slik det skal være om bord på utenlandske skip som er i norske farvann.

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

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

15. Krabbefiskets ofre - liket i Smutthullet.

Dette har vi avdekket

- **Mistenkelige dødsfall:** Seks dødsfall, til dels under omstridte omstendigheter, fant sted på latviske, litauiske og russiske båter som kom til Norge og norsk del av Barentshavet for å fiske snøkrabbe. Påfallende dødsfall førte til sterk uro i Kystvakten, som varslet oppover i eget system og til andre myndigheter.
- **Liket i Smutthullet:** Da den norske tråleren «Remøy» fikk et lik i trålen i april 2019, bidro vi til politiets identifisering av mannen og omstendighetene rundt ulykken. Kirill Filippov fra «Memele» ble et nytt og viktig kapittel i historien om «krabbefiskets ofre».
- **Mulig menneskehandel:** Omfattende sosial dumping og mulig menneskehandel foregikk om bord på disse snøkrabbebåtene. Eksperter kaller det vi har avdekket for menneskehandel.
- **Uverdige forhold:** Rundt 40 ukrainske sjøfolk beskriver i samtaler med Dagbladet, og i skrevne beretninger de har levert sin fagforening, til dels umenneskelige forhold om bord på båtene: 16-timers arbeidsdager, dårlig sikkerhet/farlige løsninger om bord, at de slapp opp for mat og måtte spise agn, at flere hadde betalt store summer for å få jobb og tilfeller av tilbakeholdt lønnsutbetaling. Flere fortalte om drapstrusler.
- **Indonesiere er paria:** Mange av snøkrabbeskipene har hatt innslag av indonesiske sjøfolk. Disse arbeiderne er blitt spesielt dårlig behandlet, og kunnes holdes ombord inntil 15 måneder. Rundt 50 slavekontrakter viste 18-timers arbeidsdager syv dager i uka på en lønn fra 250 til 600 dollar og en kartong sigaretter i måneden.
- **Ingen tar ansvar:** Historien om Dimitrij Kravtsjenko, ukraineren som forsvant over bord fra båten «Kalmar» utenfor Kanariøyene, avdekket et konglomerat av selskaper bak båtene - med ukjente eiere, og som nektet å ta ansvar. Den viste også de menneskelige omkostningene, med enka og barnet som satt etterlatt igjen hjemme i Ukraina, uten en krone i erstatning.
- **Brohode i Norge:** Aktørene bak snøkrabbefangsten har investert store penger i Båtsfjord. De framsto som lokalt bejublete samfunnsbyggere, men har profittert på båtenes slavekontrakter.
- **Norske hjelpere:** Norske aktører/selskaper har vært hjelpere for snøkrabbeaktørene, og tjent gode penger på virksomheten. Båtsfjords ordfører har gått i bresjen i en politisk kamp for å bedre forholdene for krabbefiskets bakmenn.
- **Skatteparadiser og bekvemmelighetsflagg:** Selskaper og båter involvert har eierskap som til dels er skjult i skatteparadiser. Enkeltskip driver flagghopping i versting-registre, svartelistet av FN.
- **Droppet razzia:** Norske myndigheter kjente til alvorlige og ulovlige forhold knyttet til snøkrabbeverksamheten og planla en storstilt politiaksjon i 2017. Denne ble avlyst da «Senator» ble tatt for ulovlig fiske.