



Innsendere:

Gerhard Flaaten gerhard.flaaten@bt.no

Bendik Nagel Støren bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen arne.edvardsen@bt.no

Anders Grimsrud Eriksen anders.eriksen@bt.no

Tron Strand tron.strand@bt.no

Takk til:

Marit Holm, Eystein Røssum, Trond Olav Skrunes, Lars Kvamme, Bjørn Erik Larsen, Endre Lilletvedt, Philipp Julius Bock, Karl Andreas Wig og Marius Lorentzen for reportasjeledelse, bidrag og støtte i arbeidet.

Tittel på prosjektet:

Salget av Bergen Engines

Publisert:

Fra 4. februar 2021. Arbeidet fortsetter i 2022.

Sakene er publisert på E24-url og frontet på BT og E24. Flere av sakene er i tillegg frontet på Aftenposten, Stavanger Aftenblad og VG.

Kontaktperson:

Gerhard Flaaten

Bergens Tidende AS

Postboks 7240

5020 Bergen

Redaksjon:

Bergens Tidende

Lars Hilles gate 30 / Odd Frantzens plass 5

5008 Bergen

Innhold

1. Et historisk regjeringsvedtak	1
2. En gigantisk overraskelse	2
2.1. To russiske oligarker	2
2.2. Kartlegging av eierstrukturen	2
2.2.1. Tråden til personene bak	3
2.2.2. Fasit: Oligarker største private eiere	4
2.3. «Noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i»	5
2.4. Hvem bruker motorene?	5
2.5. «Marjata» - Norges mest hemmelige skip	6
2.6. Målrettet søk avslørte leveranser til USA og NATO	7
2.7. Teknologi til Russlands marine	7
2.8. TMHs internblad	8
2.9. «I believe he is going to print»	8
3. Drama på Stortinget	9
3.1. Retten til svar	9
3.2. Hva gjorde regjeringen og når?	9
3.3. «Sterkt kritikkverdig og svært alvorlig»	10
4. Kampen om innsyn	10
4.1. «Dear Andrew»	11
4.2. Jakten på likes	12
4.3. En overraskende telefon fra UD	12
4.4. «Kun personlig og helserelatert informasjon»	13
4.5. Dokumentet som forsvant	13
4.6. «Varig slettet og ikke arkivert»	14
4.7. Referatet som ikke fantes	15
5. Når alt blir internt	16
5.1. Et lite tips: Statsrådsforedraget	16
6. Riksrevisjonens undersøkelse	17

7. Seksjonen der nesten alt er unntatt offentlighet	17
7.1. Python-hjelpen	18
8. Spesielle erfaringer	19
9. Dette har vi funnet	19
9.1. Konsekvenser av avsløringene	20
10. Vedlegg	21
10.1. De viktigste nyhetsartiklene	21
10.2. Liste med lenker til alle publiserte saker	21
10.3. PDF-er av de viktigste sakene	21

1. Et historisk regjeringsvedtak

23. mars 2021 skrev justisminister Monica Mæland seg inn i historiebøkene. Fra Stortingets talerstol kunngjorde hun at regjeringen kom til å stanse salget av motorprodusenten Bergen Engines til russiskeide TMH International. Handelen kunne true nasjonens sikkerhet, sa statsråden. Aldri før er Sikkerhetsloven brukt til å stanse overtakelsen av et selskap.

Det startet som en vanlig nyhetssak, om at Rolls-Royce hadde solgt Norges eneste produsent av skipsmotorer, en hjørnesteinsbedrift med 650 ansatte. Nå minnet det mer om en spionthriller, og var blitt vinterens store politiske drama.

Historiene i BT/E24 handlet om styrtrike oligarker, et topphemmelig spionskip, opprusting av den russiske marinen og en skjult Messenger-dialog mellom en norsk UD-direktør og en Rolls-Royce-topp.

Bare en måneds tid før handelen ble stanset, uttalte regjeringen at de anså dette som *«noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i.»* Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen advarte mot å rope ulv, ulv, og dro paralleller mellom skipsmotorene fra Bergen og *«Heimevernets Volkswagen pickup»*.

BT/E24s avsløringer utløste sterke reaksjoner. Statsministeren og fire statsråder måtte møte til høring etter at salget var stanset, og Stortinget endte med å vedta sterk kritikk mot regjeringen.

Arbeidet vårt har møtt massiv motstand, særlig når det gjelder retten til innsyn. Metoder som for oss er nye og ukjente er tatt i bruk for å hindre tilgang til dokumenter. Vi har også avdekket et massivt hemmelighold i UD som strekker seg langt ut over Bergen Engines-saken. En undersøkelse fra Riksrevisjonen har bekreftet våre funn.

I denne saken har Bergens Tidende brukt skreddersydde pythonscript på UDs dokumentoversikter, saumfart sosiale medier, gravd i selskapsregistre i skatteparadiser og kjørt nettverksanalyser på internasjonale eierskapsdata.

Motorfabrikken på Hordvikneset har nå fått ny, engelsk eier. For Bergens Tidende/E24 er saken ikke over. Blant annet fortsetter jakten på sentrale dokumenter som UD sier de ikke lenger har.

2. En gigantisk overraskelse

Hvem i all verden var det egentlig som hadde kjøpt Bergen Engines? Det var spørsmålet vi satt igjen med etter at vi hadde brakt den første nyheten om salget. Navnet var TMH International, et datterselskap av russiske Transmashholding. Vi hadde aldri hørt om dem før.

Bergen Engines kjente vi godt. Fabrikken på Hordvikneset er en av Bergens største arbeidsplasser, og blant verdens ledende produsenter av diesel- og gassmotorer til skip og landanlegg. Etter at den britiske motorgiganten Rolls-Royce året før hadde annonsert at de ville selge, hadde vi spekulert i mulige kandidater. Kjøperen vi nå fikk presentert tok oss fullstendig på sengen.

Hva var dette for et selskap? Vi ble fortalt at TMH var ledende innen togmateriell i Russland, men hvem sto bak? Og hvorfor ville de kjøpe en motorfabrikk i Bergen?

2.1. To russiske oligarker

Allerede i de første Wikipedia-søkene dukket det opp interessant informasjon: Blant eierne i selskapet var visstnok Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev. De to oligarkene skulle være blant verdens rikeste og Russlands mektigste, med tette bånd til Kreml.

De innledende undersøkelsene viste at 57 år gamle Makhmudov av Forbes regnes som verdens 205. rikeste mann, med en formue på over ni milliarder dollar. Bokarev, også dollarmilliardær, var å finne på den såkalte oligarklisten til USA. De to har blant annet vært medeiere i den kjente russiske våpenprodusenten Kalasjnikov, som var ført opp på sanksjonslistene til EU og USA.

Det var åpenbart interessant å finne ut hvor stor innflytelse disse forretningsmennene hadde over selskapet som skulle overta motorfabrikken i Bergen. Det var også naturlig å spørre norske myndigheter om de var varslet, og hva de tenkte om salget. I tillegg ville det være viktig å finne ut hvordan gamle og nye kunder av Bergen Engines kunne bli påvirket av salget.

Her var det mange ubesvarte spørsmål, som vi utvilsomt måtte følge opp. De gikk langs to spor: Ett til Russland, og ett her i Norge.

2.2. Kartlegging av eierstrukturen

Det er eierne, personene bak, som til syvende og sist avgjør hva et selskap skal foreta seg. Vi begynte derfor med å finne ut hvem som skulle bestemme over fremtiden på Hordvikneset.

Informasjonen vi fant om TMH International og eierstrukturen ved søk i åpne kilder på nett var mangelfull og sprikende. Vi henvendte oss til selskapet, men fikk bare et upresist svar tilbake. Leting i kvartalsrapporter ga heller ikke oversikt. Vi bestemte oss derfor for å kartlegge eierstrukturen selv. Det ble en større jobb enn vi hadde sett for oss.

Vi hadde tegnet et prøveabonnement på tjenesten Orbis - et slags internasjonalt proff.no med en del tilleggsinformasjon, som er svært kostbar å kjøpe tilgang til. Orbis ledet oss fra Sveits, via Russland og Nederland, til et selskap i skatteparadiset Kypros.



Men der var det stopp. Ifølge Orbis eide den franske tog-giganten Alstom 20 prosent av det kypriotiske morselskapet. Hvem som eide de resterende 80 prosentene hadde de ingen informasjon om.

2.2.1. Tråden til personene bak

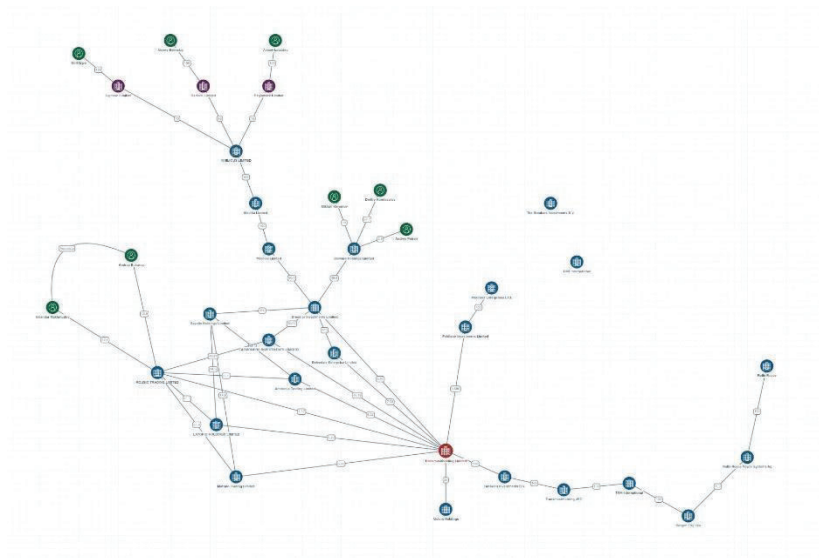
Siden vi ikke klarte å finne noen tjeneste som oppga informasjonen, prøvde vi å gå direkte til det kypriotiske selskapsregisteret. Det viste seg å være relativt overkommelig å navigere i. Vi opprettet en konto. Alle sidene er på gresk,

men ved hjelp av Google translate fant vi frem.

For å være sikre på at vi hadde rette selskaper, forholdt vi oss til organisasjonsnumre. Registeret tillot nedlasting av dokumenter mot betaling. Det var med stor glede vi konstaterte at selskapsdokumentene vi fikk ut ga informasjon om hvem som var eierne.

For å finne de reelle eierandelene måtte vi strukturere hundrevis av dokumenter. Vi startet med Transmashholding Limited, der Orbis var kommet til kort. Vi fant at de hadde ni eierselskaper. Så tok vi for oss hvert av disse, og kartla eierforholdene der. Slik fortsatte vi bakover, helt til vi kom til de faktiske personene som satt som eiere.

Dataene førte vi i et regneark. Da vi var ferdige og ville se helheten, trengte vi et verktøy for å visualisere og sette opp det intrikate nettverket av selskaper. Valget falt på [Aleph](#) fra OCCRP. De tilbyr god sikkerhet, og er en enkel og oversiktlig, gratis tjeneste for journalister. Basert på dokumentene kunne vi sette opp nettverket av eierskap manuelt, og føre inn eierandelen til de ulike selskapene.



Da vi hadde kartlagt hele strukturen, satt vi igjen med 16 selskaper hvor til sammen 8 personer sto bak. For å regne ut de reelle eierandelene til hver enkelt av oligarkene på toppen, måtte vi finne et annet verktøy. Vi eksporterte nettverket vi hadde laget over i en såkalt

nettverksdatabase kalt Neo4j. I en slik database er tradisjonelle tabeller byttet ut med relasjoner mellom datapunkter, slik som i illustrasjonen over. Fordelen er at man da f.eks. kan utføre spørringer som regner ut eierandelen en person har i eit selskap som ligger langt ute i nettverket. Man kan også regne ut den samlede eierandelen selv om vedkommende har eierposter via flere ulike selskaper rundt om i nettverket. Dette kan være svært krevende å løse med tradisjonelle databaser.

2.2.2. Fasit: Oligarker største private eiere

Til sammen klarte vi å gjøre rede for 99,414 prosent av eierskapet. Den siste drøyt halve prosenten skjulte seg bak et selskap på De britiske jomfruøyer.

\$

```

1 MATCH path=((p:Person)-[:OWNERSHIP*1..6]→(c:Company {name: 'Transmashholding Limited'}))
2 WITH p,c,path,
3 reduce(ownership = 1.0, r IN relationships(path) | ownership * r.pct_shares) AS percent_ownership
4 RETURN p.name, c.name, sum(percent_ownership) * 100.0 as sum_pct_ownership
5 ORDER BY sum_pct_ownership DESC
6

```

Table

Text

Code

	p.name	c.name	sum_pct_ownership
1	"Iskandar Makhmudov"	"Transmashholding Limited"	19.886957526
2	"Andrey Bokarev"	"Transmashholding Limited"	19.807568474
3	"Kirill Lipa"	"Transmashholding Limited"	2.3882669999999995
4	"Alexey Lebedev"	"Transmashholding Limited"	0.5117714999999999
5	"Alexey Belinskiy"	"Transmashholding Limited"	0.5117714999999999

Informasjonen vi nå hadde, var langt mer presis enn den vi hadde fått fra selskapet tidligere. Ved siden av det franske allmennaksjeselskapet Alstom, viste vår kartlegging og analyse at de russiske oligarkene Andrej Bokarev og Iskander

Makhmudov var de største private eierne av TMH International, med henholdsvis 19,8 og 19,9 prosent.

Vi forsøkte også å få Makhmudov og Bokarev i tale. Vi inkluderte sporbare lenker i flere av e-posthenvendelsene våre. Vi kunne se at de ble åpnet i Russland og Frankrike, men ingen ble besvart. Vi forsøkte også å komme i kontakt gjennom TMH International og hovedkontoret til Transmashholding i Moskva, uten hell.

Vi jobbet videre med saken om de to forretningsmennene, men måtte snart konsentrere oss om noe vi oppdaget her hjemme.

2.3. «Noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i»

Et spor vi hadde forfulgt parallelt med researchen av russerne, handlet om norske myndigheter. Var de informert, og hadde de en rolle i transaksjonen?

De første vi henvendte oss til, var Nærings- og fiskeridepartementet. Siden salget dreide seg om flere hundre industriarbeidsplasser i en stor kompetansebedrift, fant vi det nærliggende å starte der. Overvåket de denne typen transaksjoner? Hadde de vært involvert på noe vis?

Den 15. februar fikk vi skriftlig svar. Ifølge kommunikasjonsavdelingen kunne vi sitere statssekretær Lars Andreas Lunde på følgende: *«Myndighetene overvåker ikke transaksjoner som foretas av kommersielle aktører. Departementet var kjent med salget. Vi anser dette som en avtale om salg mellom to kommersielle aktører, noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i.»*

2.4. Hvem bruker motorene?

Vi visste nå at de to største private eierne var svært rike og sentralt plasserte russiske næringslivstopper. Helsingforskomiteen hadde også bekreftet overfor oss at de hadde tette bånd til Kreml. Stemte det virkelig at et salg til slike forretningsmenn var så uproblematisk som norske myndigheter ga uttrykk for?

Bergen Engines har levert tusenvis av motorer, og de har også en stor service-organisasjon som driver vedlikehold. Vi visste at selskapet hadde levert til en rekke offshore-fartøy, fiskebåter, og også hurtigruter og passasjerferger.

Men kunne de også ha kunder der koblingen til Russland ville være ekstra sensitiv? Vi spurte Sjøforsvaret om hvor mange Bergen Engines-motorer som sto på norske marinefartøyer, og om det var Bergen Engines som hadde vedlikeholdet på disse.

16. februar fikk vi bekreftelsen: Flere av Norges kystvaktskip hadde motorer fra Bergen Engines. Også skip under bygging skulle få motorer fra Bergen.

Forsvaret opplyste at de var gått i dialog med Rolls-Royce for å avklare om salget av motorfabrikken ville føre til at kontraktene måtte endres.

Nå hadde vi det vi trengte for å lage den første saken som problematiserte salget, med tittelen *«Russere overtar motorfabrikk: Forsvaret må vurdere kontrakter på nytt»*.

2.5. «Marjata» - Norges mest hemmelige skip

Nå begynte jakten for fullt for å finne ut hva som hadde skjedd i denne saken, helt fra starten av. Hvor mye hadde regjeringen visst, og hvor lenge? Vi ba samtlige relevante departementer om oversikt over og innsyn i alle dokumenter vedrørende salget av Bergen Engines.

Samtidig gikk vi løs på postjournalene. Et dokument i elnnsyn med tittelen *«Henvendelse om etterretningsfartøyet Bergens Engines»* var blant dem som ble bestilt. En tipser gjorde oss også oppmerksomme på at det var ett fartøy vi ikke hadde kontroll på: Etterretningstjenestens skip «Marjata».

Tipseren kunne fortelle at det sto Bergen Engines-motorer om bord. Vi hadde jo spurt Sjøforsvaret om hvilke skip som hadde Bergen Engines-motorer, men uten å tenke på at ikke alle militære skip ligger under Sjøforsvaret.

Andre kilder vi snakket med sa det samme som tipseren. Da innsynssvaret på dokumentbestillingen vår kom, hadde vi saken. Det var en e-post som var sendt til Statsministerens kontor samme dag som salget av motorfabrikken ble kunngjort.

En navngitt person, som vi visste måtte ha sikker kunnskap om motorene på «Marjata», varslet statsminister Erna Solberg om at *«Motorene på dette fartøyet som du var gudmor på er levert og vedlikeholdt av Bergen Engines ... Nye eiere er så langt jeg kan se i den russiske presidentens krets. Tror noen bør sjekke dette for å sikre at rikets sikkerhet ikke påvirkes av salget»*.

E-tjenesten ville ikke kommentere informasjonen, da den var gradert. Vi mente likevel dette var så viktig informasjon av vi måtte publisere.

2.6. Målrettet søk avslørte leveranser til USA og NATO

Et naturlig spørsmål nå var om også andre lands mariner seilte rundt med Bergen Engines-motorer om bord. Verken Bergen Engines eller eieren Rolls-Royce ønsket å svare på dette. Selskaper har imidlertid for vane å skryte i en pressemelding når de vinner en ny kontrakt. Rolls-Royce er intet unntak.

Ved å søke på Google med ord som «Navy» og «Bergen», avgrenset til Rolls-Royce sine sider, fant vi etter hvert inngåtte militære kontrakter med både USA, Nederland, Australia og New Zealand, samt Islands kystvakt.

Vi kontaktet myndighetene i de aktuelle landene, samt NATO, for kommentar. Det ga oss en sak om at Norges viktigste allierte, USA, var klar over salget og nå vurderte risikoen.

2.7. Teknologi til Russlands marine

Allerede i den første saken som problematiserte salget, hadde vi intervjuet forsker Ståle Ulriksen ved Sjøkrigsskolen. Han mente salget kunne føre til *«en stor teknologioverføring til Russland, som vil gjøre det mye lettere for den russiske marine å vokse veldig fort»*.

Vi fant ut at vi måtte undersøke TMHs virksomhet og mulige koblinger til Russlands marine. Hadde noen omtalt salget fra et russisk perspektiv? Norske Google og Google News-søk ga få resultater, men vi visste at mange land har egne versjoner av Google News. Vi byttet ut news.google.no med news.google.ru. Der ga rettede søk på oppkjøpet helt andre treff, blant annet på en artikkel i den russiske næringslivsavisen Kommersant.

I artikkelen ble oppkjøpet omtalt som interessant *«med tanke på å skaffe teknologier som deretter kan implementeres i Russland»*.

Avisen viste videre til et intervju med sjefen for United Shipbuilding Corporation (USC), som bygger både sivile og militære skip. Selskapet ble opprettet etter et dekret fra president Vladimir Putin for å samle landets skipsbyggere, og står på USAs sanksjonsliste.

Ifølge USC-sjefen var selskapet i forhandlinger med TMH om å opprette et samarbeid og et utviklingsprogram for dieselmotorer. Dette var interessant i lys av Bergen Engines' ekspertise på nettopp dieselmotorer til skip.

For å sikre oss at Google translate ikke lurte oss, fikk vi teksten oversatt av en profesjonell oversetter. Vi kontaktet USC pr telefon og e-post uten å få svar på spørsmål. TMH ønsket ikke å kommentere noe om kunder eller leveranser.

Deretter publiserte vi artikkelen *«Russlands største produsent av krigsskip vil samarbeide med Bergen Engines-kjøper»*.

2.8. TMHs internblad

I et intervju med en sikkerhetsekspert i England fikk vi vite at TMH trolig allerede leverte motorer til det russiske forsvaret. Ved å søke på ord som «navy», avgrenset til TMH sine nettsider, fant vi flere internblad som bekreftet dette.

«Selskapet tar aktivt del i gjenoppbyggingen av den russiske flåten», het det i en utgave fra desember 2017. *«Utviklingen og produksjonen av moderne dieselmotorer for marinen og elveflåten er en av de strategiske retningene for utviklingen av TMH»*, skrev selskapet videre.

Samtidig fant vi flere kilder på at TMH hadde hatt problemer med å levere driftssikre maskiner. Forsvarsanalytikere var nå tydelige på at den russiske marinen ville dra nytte av Bergen Engines-kjøpet, og at de nå kunne ruste opp raskere.

2.9. «I believe he is going to print»

Etter den første nyheten om salget, ville ikke den lokale Bergen Engines-ledelsen lenger svare på spørsmål. Spørsmålene ble sendt til Rolls-Royce i Storbritannia. Gjennom innsynsarbeid fikk vi senere se at Rolls-Royce hadde delt våre henvendelser med norsk UD, og klarert sine svar med dem.

«We are receiving a number of probing questions from a journalist regarding the sale of Bergen to TMH. The journalist's name is Gerhard Flaaten, working for the regional newspaper Bergens Tidende», står det i en e-post datert 18. februar fra Rolls-Royce til UD, hvor de også la ved spørsmålene vi hadde sendt til Bergen Engines.

«We are being pressed hard for a reply as I believe he is going to print», skrev Rolls-Royces representant.

Da Rolls-Royce uttalte til oss at de hadde *«konsultert norske myndigheter om salget»*, var den uttalelsen klarert med UD. *«I have no problems with the proposed language»*, hadde saksbehandleren i UD meldt tilbake til Rolls-Royce, før vi mottok svaret fra britene.

3. Drama på Stortinget

De politiske reaksjonene på den første avsløringen om Forsvarets bruk av Bergen Engines-motorer var sterkere enn vi hadde vært forberedt på. Anniken Huitfeldt (Ap), leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomite, var kritisk til salget. Det var også Christian Tybring-Gjedde (Frp), som varslet at han ville be om en redegjørelse fra Forsvarsdepartementet.

Det gikk bare fire dager før de første truslene om mistillitsforslag kom fra opposisjonen, og en journalist fikk nå som hovedoppgave å følge opp Stortinget.

3.1. Retten til svar

Vi hadde så langt fått lite ut av alle innsynsforespørsleene vi hadde sendt inn. Mange var helt enkelt ikke blitt besvart. Å få svar på konkrete spørsmål direkte fra regjeringsapparatet var også svært krevende.

For stortingsrepresentantene var dette annerledes. De har krav på svar. Sakene våre utløste til sammen 15 spørsmål fra Stortinget til regjeringen. Flere av svarene fra statsrådene ga oss verdifull informasjon og spor vi kunne nøste videre i.

Det samme gjaldt høringen i utenriks- og forsvarskomiteen, der statsministeren og fire statsråder måtte svare for seg, sammen med blant andre sjefen for E-tjenesten og PST-sjefen.

3.2. Hva gjorde regjeringen og når?

Et viktig spørsmål både for oss og opposisjonen på Stortinget var hva regjeringen hadde gjort og når. I stortingshøringen i april var regjeringen opptatt av å understreke at deres avgjørelse om å stanse salget ville kommet også uten journalistikken til BT/E24. De viste blant annet til at etterretningstjenestene allerede i midten av januar – altså før salget var offentlig omtalt – hadde begynt å se på saken.

Det er åpenbart ikke mulig å si sikkert hvordan hendelsesforløpet ville blitt dersom de problematiske sidene ved salget aldri var blitt avdekket og diskutert i full offentlighet.

Men tidslinjen i saken gir noen svar:

- 29. januar meldte UD til Rolls-Royce, etter først å ha forhørt seg med Forsvarsdepartementet, at Norge ikke kom til å hindre salget.
- I høringen kom det frem at statsministeren ikke visste at Bergen Engines skulle kjøpes av russere før hun leste det i Bergens Tidende i februar.

- Forsvarsministeren sa så sent som 23. februar til NRK at Bergen Engines-motorene i kystvaktskipene var «*vanlige skipsmaskiner*» uten forsvarshemmeligheter, og sammenlignet dem med VW-pickuper.
- Dagen etter gjentok utenriksministeren i Stortinget at «*dette er en transaksjon, en kommersiell avtale*», og la til at det er opp til Forsvarsdepartementet å vurdere hvilke selskaper de vil bruke.
- Så sent som 1. mars skrev forsvarsminister Frank Bakke-Jensen til Stortinget at Bergen Engines ikke var omfattet av sikkerhetsloven og at lovens paragraf om eierskapskontroll dermed ikke kunne brukes.
- Salget ble først tema i regjeringens sikkerhetsutvalg 2. mars.
- Rolls-Royce ble først informert om at det kunne bli aktuelt å stanse salget 8. mars.

Alle vurderingene de hemmelige tjenestene gjorde før salget ble tema i offentligheten er hemmeligstempelt, og BT/E24 har ikke fått innsyn i disse.

3.3. «Sterkt kritikkverdig og svært alvorlig»

28. mai vedtok Stortinget sterk kritikk av Solberg-regjeringen, gjennom et av sine sjeldne daddelvektak, også kalt kritikkvedtak. Det er den sterkeste kritikken Stortinget kan vedta uten at det vedtas mistillit og en statsråd eller hele regjeringen tvinges til å gå av. Stortingsflertallet har bare gjort 14 slike daddelvektak siden 1945.

I vedtaket stempler flertallet regjeringens håndtering av saken som «*sterkt kritikkverdig og svært alvorlig*».

I komiteinnstillingen tas også journalistikkens rolle opp. Flertallet uttrykker «*bekymring for hvorvidt saken hadde blitt fanget opp, og hvordan den hadde blitt håndtert, om det ikke var for et eksternt varsel, press fra opposisjonen og undersøkende journalistikk fra mediene og spesielt Bergens Tidende.*»

4. Kampen om innsyn

Bergen Engines-komplekset viste seg å involvere et tosifret antall offentlige instanser både her i Norge og i utlandet. Vår egen systematisering av det som etterhvert skulle bli store dokumentmengder har vært helt avgjørende. Denne struktureringen har vært viktig både for å holde oversikten, og for å kunne finne skjulte sammenhenger i materialet.

Alle dokumenter ble fortløpende lagt på et felles diskområde. Hvert dokument ble gitt navn som begynte med dokumentdatoen, slik at de alltid kunne sorteres kronologisk.

I innsynsmappen ligger det nå totalt 689 dokumenter i PDF-format. I samme format la vi selve innsynsbegjæringene og tilhørende epostutvekslinger.

I tillegg loggførte vi alle innsynsforespørsler i et eget, felles regneark, med en fane for hvert departement eller etat. Hver innføring inneholdt standardiserte data som dato, status for innsynssaken, navn på ansvarlig reporter, purredato og saks- og doknummer.

Vi la også inn lenker til det aktuelle dokumentet og tilhørende e-postutveksling på disken, slik at regnearket kunne brukes til å navigere i den etter hvert svært omfattende dokumentasjonen vi hadde samlet. Så langt inneholder regnearket 3484 celler med innsynsinformasjon.

Helt fra starten av brukte vi også en tidslinje i form av et regneark med kolonner for dato, hendelse, involverte aktører og lenker til dokumenter.

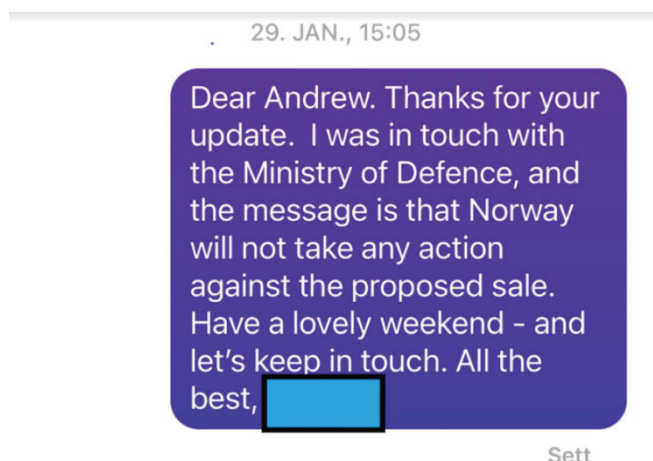
Innsynsoversikten og tidslinjen ble til sammen kraftfulle verktøy, og de var ikke minst avgjørende for å kunne analysere hvilken informasjon vi manglet i saken.

4.1. «Dear Andrew»

I arbeidet med Bergen Engines har vi også sett hvor viktig det er å følge opp, også når den første tanken er at saken vel er i ferd med å dø ut. I slutten av mars var salget stanset. De største bølgene så ut til å ha lagt seg, selv om stortingsbehandlingen gjensto.

Samtidig begynte det da å komme inn svar på gamle innsynskrav. Allerede 23. februar hadde vi bedt UD om innsyn i *«all korrespondanse og dokumentasjon vedrørende TMH International sitt varslede kjøp av Bergen Engines fra Rolls-Royce»*. Det tok mer enn en måned før UD ga oss tre dokumenter, etter purring.

Det ene dokumentet var bare et bilde av en kort beskjed, tilsynelatende gitt i en chat.



I UD's oversendelse var filen gitt navnet «Messenger 29. januar». Vi skjønte at «Andrew» måtte være Andrew Wood, den øverste ansvarlige for eksportkontroll-spørsmål hos Rolls-Royce. Han hadde korrespondert med UD i de to andre dokumentene, som var to e-poster.

Det var også nærliggende å tro at UD-medarbeideren som skjulte seg bak sladden var fagdirektør Anne Kari Andersen Lunde. Via Nærings- og fiskeridepartementet hadde vi fått innsyn i UD-dokumenter som viste at det var hun som hadde hatt kontakten med Wood.

I realiteten hadde Rolls-Royce i slutten av januar fått beskjed om at Norge ikke ville stoppe salget. Det var i seg selv en oppsiktsvekkende nyhet. Men chat-meldingen reiste også flere andre spørsmål. Hvilken «*update*» var det UDs medarbeider viste til? Det virket usannsynlig at kun en enkeltstående melding hadde gått mellom de to på Messenger. Hvorfor hadde vi fått bare denne ene? Og hvorfor kommuniserte UD med industrigiganten Rolls-Royce via Messenger? Kjente Wood og Lunde hverandre fra før? Hadde de en personlig relasjon? Svaret på det siste spørsmålet skulle vi finne ganske raskt.

4.2. Jakten på likes

Bruken av Messenger, og den vennskapelige tonen i dialogen mellom Wood og Lunde, tydet på at det var en privat relasjon mellom de to fra før.

I og med at de to hadde kommunisert via Facebooks meldingstjeneste, var det et naturlig sted å begynne å undersøke dette.

Facebooks søkemuligheter er blitt kraftig redusert de siste årene, og de tilgjengelige søkeverktøyene ga ingen resultater.

Lundes Facebook-profil var lett å finne, men Wood fant vi ikke blant de mange tusen Andrew Wood-ene på Facebook.

Men gjennom å gå gjennom hele bildehistorikken til Lunde og sjekke hvem som hadde trykket «like», fant vi en Andrew Wood. Facebook-IDen «*winkeywood*», hadde likt et bilde fra Petersplassen i Roma, postet høsten 2016. «*winkeywood*» hadde også en del bilder liggende åpent ute. Der hadde Lunde også lagt inn kommentarer. Det var åpenbart at fagdirektøren som hadde håndtert salget i UD, og som hadde gitt grønt lys, kjente den ansvarlige i Rolls-Royce fra før.

Vi prøvde å kontakte både Lunde og Wood, men ingen av dem ville la seg intervju.

4.3. En overraskende telefon fra UD

Samtidig som vi kartla relasjonen mellom Lunde og Wood, jaktet vi flere svar i UD, for å finne ut mer om kommunikasjonen som hadde vært mellom UD og Wood.

Vi bad UD om innsyn i «*all øvrig korrespondanse mellom Andrew Wood og UD*», og fulgte opp med skriftlige spørsmål til UDs kommunikasjonsavdeling.

Mistanken om at det eksisterte flere Messenger-meldinger, viste seg å være velbegrunnet. Tre dager etter at vi hadde bedt om å få innsyn i resten av dialogen, meldte plutselig UDs kommunikasjonssjef Trude Måseide seg for journalist Gerhard Flaaten.

Hun kunne fortelle at UD, i etterkant av vårt innsynskrav, nå hadde funnet en rekke Messenger-meldinger. Og ikke bare det: Innholdet var av en slik karakter at utenriksminister Ine Eriksen Søreide og justisminister Monica Mæland i all hast hadde sendt et felles brev til Stortinget om innholdet. UD sendte oss en redigert avskrift av Messenger-meldingene, og også brevet som var sendt Stortinget.

Avskriften inneholdt et stort antall Messenger-meldinger mellom det vi nå visste var Wood og UDs fagdirektør. I denne dialogen, som hadde pågått over flere uker, hadde de inngående diskusjoner om det planlagte salget til russerne.

4.4. «Kun personlig og helserelatert informasjon»

Grunnen til at statsrådene nå hadde sett seg nødt til å varsle Stortinget umiddelbart, var at Monica Mæland på vegne av regjeringen hadde orientert om Bergen Engines-saken fra Stortingets talerstol en uke tidligere. Der hadde hun ikke sagt et ord om det hadde pågått en langvarig Messenger-dialog om saken mellom en sentral UD-embetskvinn og representanten for Rolls-Royce.

Å feilinformere Stortinget er en parlamentarisk dødssynd. I brevet til Stortinget understreket statsrådene at de først nå var blitt klar over omfanget av kontakten, og la ved en PDF:

«For Stortingets videre behandling av saken vedlegges en samlet utskrift av Messenger-meldingene, hvor kun personlig og helserelatert informasjon av hensyn til personvernet er sladdet.»

De to statsrådene opplyste også at den delen av kommunikasjonen som inneholdt arkivverdig materiale, ikke var blitt journalført slik den skulle. Videre sto det at utenriksministeren vil *«innskjerpe rutinene og iverksette nødvendige tiltak»*.

4.5. Dokumentet som forsvant

Nyheten om den hemmelige Messenger-kanalen vakte stor oppsikt. Samtidig utløste de nye meldingene vi hadde fått innsyn i en rekke spørsmål. Dokumentet vi nå hadde fått innsyn i var nemlig ikke en sladdet kopi av meldingene fra Messenger. UD hadde opprettet et nytt dokument, i form av en avskrift hvor en rekke opplysninger var utelatt: Navn på mottaker og avsender for meldingene var ikke med. UD hadde også tatt vekk navnet på involverte saksbehandlere.

I og med at dette kun var en avskrift, var det heller ikke mulig å se hvor mye eller lite tekst som omhandlet «*personlig og helserelatert informasjon*», og som var utelatt.

Vi bad umiddelbart UD om innsyn i det originale dokumentet, altså selve Messenger-tråden. Dette ble begynnelsen på en innsynssak som fortsatt pågår, og som nå ligger hos Sivilombudet. De har besluttet å gi vår klagesak full behandling, og venter i skrivende stund på svar på en rekke spørsmål som de har stilt UD.

UDs svar har så langt vært at de på et tidspunkt hadde tilgang til den opprinnelige Messenger-tråden, men at denne senere er forsvunnet og nå ikke finnes i noen av UDs arkivsystemer.

4.6. «Varig slettet og ikke arkivert»

Lenge hevdet UD både overfor oss og Sivilombudet også at den eneste versjonen som fantes, var avskriften som BT/E24 og Stortinget fikk oversendt i mars i fjor. Senere, i et tilleggsbrev til Sivilombudet, opplyser UD at dette er feil:

«*Det har i ettertid vist seg at det har vært arkivert ytterligere én word versjon av messengermeldingene*» på en annen sak, ifølge UD. Men heller ikke denne har all informasjon. «*Øvrige sladdede opplysninger er som tidligere opplyst varig slettet og ikke arkivert*», skriver UD.

Det vil føre for langt å gå inn i alle problemstillingene knyttet til UDs behandling av vår innsynssak, men vi vil kort nevne noen av dem:

- UD sier de ikke har tatt vare på ett av de mest sentrale dokumentene i en sak som regjeringen selv mente kunne truet rikets sikkerhet. UD mener også at dette er helt i tråd med gjeldende arkivregelverk.
- UD hevder at de utelatte delene av Messenger-meldingene er «*personlig kommunikasjon uten noen relevans for saken*». Det er beviselig feil, all den tid vi vet at navnene på en rekke involverte saksbehandlere i flere departementer er fjernet.
- UD bruker påstanden om «*kommunikasjon uten noen relevans*» til å definere de utelatte delene av Messenger-tråden som noe som ligger utenfor offentleglovas virkeområde. De mener offentleglova er helt ute av bildet: «*En konsekvens er at det ikke oppgis noen unntakshjemmel og at det ikke gis utvidet begrunnelse*», skriver UD til oss. De avskjærer dermed offentlighetens mulighet til å ettergå og få overprøvd UDs praksis.
- Også en e-post fra UD til Rolls-Royce som det blir referert til i den frigitte delen av Messenger-tråden er forsvunnet, ifølge UD. Om vårt innsynskrav for denne e-posten skriver UD at offentleglova bare «*gir rett til innsyn i dokumenter som eksisterer og oppstiller ingen plikt for forvaltningsorganet til å gjenopprette eller forsøke å gjenopprette dokumenter som er blitt slettet*». De opplyser også

om at «*det rutinemessig slettes titusenvis av epost i Utenrikstjenesten hver eneste dag*».

- UD skriver til Sivilombudet at de «*unntaksvís*» kan nekte innsyn i navn på saksbehandlere i et saksdokument. Begrunnelsen er at dette er «*en eksepsjonell*» og «*høyprofilert sak*» der medieomtalen «*kan være svært belastende for vedkommende*». De viser ikke til noen lovhjemmel for en slik praksis, men har anonymisert egne medarbeidere både i Messenger-tråden og i en rekke andre e-poster BT/E24 har fått innsyn i.
- Ett av de sporene vi ønsket å undersøke, var en medarbeider i UD's seksjon for eksportkontroll og hans mulige rolle i Bergen Engines-saken. Vedkommende hadde nylig vært ansatt i Rolls-Royce, der han hadde arbeidet med Wood, og blir referert til i Messenger-tråden. BT/E24 kjenner mannens identitet, men UD har ikke villet svare på våre direkte spørsmål om mannen var involvert i saksbehandlingen, tross gjentatte purringer. Når de også sladder navnene på alle involverte UD-medarbeidere i de få dokumentene de gir innsyn i, blir oppgaven med å undersøke habilitet svært vanskelig.

4.7. Referatet som ikke fantes

Et gjennomgående problem har vært manglende eller svært sen journalføring i departementene. Ett eksempel skriver seg fra ett av de mest sentrale møtene i saken. Det fant sted på Statsministerens kontor, der fire departementsråder diskuterte et sensitivt tips som var kommet inn om det forestående salget. Både BT/E24 og Stortinget fikk beskjed om at det ikke fantes noe referat eller skriftlig materiale fra møtet.

Men mer enn fem måneder senere fikk vi innsyn i et notat nettopp fra dette møtet, skrevet dagen etter at det fant sted, av departementsråden i Nærings- og fiskeridepartementet. Dokumentet er delvis sladdet, men beskriver hva som ble drøftet, og hva deltakerne ble enige om.

Notatet var blitt journalført først lenge etter at den politiske behandlingen av saken var avsluttet, i slutten av april. Det tok ytterligere halvannen måned før vi fikk det tilsendt.

Et annet eksempel er det aller første brevet som Rolls-Royce sendte til norske myndigheter 15. desember, der planen om å selge til russerne ble presentert i detalj. Dette avgjørende brevet ble holdt utenfor dokumentoversikten BT/E24 fikk utlevert fra Nærings- og fiskeridepartementet i februar. Det ble journalført og utlevert til BT/E24 først etter nesten tre måneder.

5. Når alt blir internt

Vi har opplevd at departementene i denne saken har utvist stor kreativitet i tolkningen av lovverket om innsyn for å nekte oss tilgang til viktige dokumenter. Et talende eksempel handler om bruken av begrepet «*interne dokumenter*».

Offentleglova gir som kjent stort rom for å unnta slike dokumenter fra innsyn, og det er heller ikke like strenge krav til journalføring.

Men departementer er vanligvis regnet som selvstendige organer etter offentliglova, og dermed er korrespondanse mellom dem som regel heller ikke definert som interne. Det finnes likevel ett unntak: Når regjeringen opptrer som ett organ.

Underveis i arbeidet oppdaget vi at en mengde dokumenter var gått mellom departementene, uten at de dukket opp i postjournalen. Da vi søkte innsyn, fikk vi likelydende avslag med henvisning til at de var interne. Regjeringen var her å regne som ett organ.

Våre argumenter om at salget i alle fall ikke ble et tema for regjeringen samlet før i mars, da handelen første gang ble drøftet i regjeringens sikkerhetsutvalg, har ikke blitt hørt. Justisdepartementets lovavdeling mener uansett at også dokumenter fra et tidligere stadium i prosessen i prinsippet kan etterdefineres som interne, fordi saken til slutt endte i et vedtak hos Kongen i statsråd.

En slik praksis vil ha vidtrekkende konsekvenser for offentlighetens rett til innsyn i departementets dokumenter, siden svært mange saker er innom regjeringskollegiet på ett eller annet tidspunkt.

5.1. Et lite tips: Statsrådsforedraget

Midt oppi alt hemmeligholdet rundt regjeringens arbeid vil vi trekke fram en viktig innsynsmulighet mange ikke er klar over. Når en sak behandles av Kongen i statsråd, er sakspapirene - som de såkalte R-notatene - unntatt offentlighet. Men den ansvarlige statsråden skal også legge frem et såkalt statsrådsforedrag, som gir en detaljert gjennomgang av saken.

Dette er, om opplysningene ikke er taushetsbelagt, alltid et offentlig dokument, men det publiseres vanligvis ikke. Man må be om innsyn. Selv ble vi minnet på denne muligheten etter at Dag og Tid avslørte detaljer rundt oppnevningen av Frank Bakke-Jensen som fiskeridirektør på denne måten.

I statsrådsforedraget fra vedtaket om å stanse Bergen Engines-salget, fant vi at regjeringen hadde vært bekymret også for sabotasje og spionasje mot militære installasjoner i nærheten av fabrikken på Hordvikneset. Dette, kombinert med søk på militære forbundsområder i Kartverkets karttjenester, ga oss en god sak om en Nato-lyttestasjon i fjorden, ikke langt fra Bergen Engines.

6. Riksrevisjonens undersøkelse

Noen av utfordringene i vårt innsynsarbeid er godt dokumentert i en rapport om arkivering og åpenhet som Riksrevisjonens la fram i høst.

De undersøkte departementenes arkivering og innsynspraksis i Bergen Engines-saken spesielt. Riksrevisjonen fant blant annet at:

- Korrespondanse var holdt skjult i postjournalene gjennom bruk av intetsigende saks- og dokumenttitler.
- Flere dokumenter var arkivert og journalført først flere måneder etter at de ble opprettet.
- Dokumentdatoer var endret til å være flere måneder etter reell dokumentdato.
- Mange ordinære dokumenter var ikke ført i den offentlige postjournalen på innsyn.
- Mye korrespondanse var arkivert og journalført i gradert arkiv, selv om dokumentene ikke var graderte.
- Navn på mottakere og avsendere var anonymisert eller skjermet.

Riksrevisjonen var også kritiske til at SMK, UD og JD mener mange dokumenter sendt mellom departementene er organinterne og dermed etter loven ikke må journalføres.

I etterkant av Riksrevisjonens pressekonferanse omtalte riksrevisor Per-Kristian Foss funnene slik i et intervju med BT/E24:

- Dette er gjort for å holde dokumentene unna offentligheten. Jeg tror i hvert fall ikke det er et arbeidsuhell. Dette er gjort bevisst, og det er kreativt gjort for å forsøke å hindre innsyn.

7. Seksjonen der nesten alt er unntatt offentlighet

Riksrevisjonens arbeid skulle bli nyttig for oss også før rapporten ble offentliggjort før jul. De praktiserer såkalt utsatt offentlighet, og gir ikke innsyn i dokumentene de innhenter underveis i arbeidet sitt.

Men de har en offentlig postjournal. Der fant vi en interessant oppføring: Et brev fra UD med journalttittel «*Supplerende saksopplysninger sak 2021/3619 - Bergen*

Engines». Et raskt søk i UD's postjournal på elnnsyn ga ingen treff på dette saksnummeret. Det fantes altså en «spøkelsesmappe» med dokumenter om Bergen Engines i UD som var helt usynlig på elnnsyn.

Hvor mange slike saksmapper og dokumenter i UD fantes det som det ikke var spor av i den offentlige postjournalen? Og hvordan kunne vi finne svaret?

«Spøkelsesdokumentene» måtte åpenbart eksistere i UD's interne saks- og arkivsystem Websak. Vi bestemte oss derfor for å be om dokumentlister fra Websak, som vi så forhåpentligvis kunne sammenligne med det som lå ute på elnnsyn.

I prosessen søkte vi også innsyn i UD's egen brukermanual for Websak og i UD's arkivplan, for å forstå hvordan det interne sakssystemet er bygget opp.

Nøkkelen var å ikke be om opplysninger som ville kreve en manuell gjennomgang med sladding av f.eks. taushetsbelagte opplysninger. Vi bad ikke om dokument- eller sakstittel, heller ikke om navn på mottaker eller avsender. Listene måtte være så enkle for UD å lage og gi ut at de ikke kunne finne noen hjemmel for å nekte.

Dialogen med UD strakk seg over måneder, og endte med at vi fikk ut en liste med 1000 saks- og dokumentnummer. Den viste nye dokumenter som var blitt registrert i UD's Websak-arkiv hos Seksjon for eksportkontroll i løpet av 30 dager høsten 2021.

7.1. Python-hjelpen

Spørsmålet var nå: Hvor mange av disse dokumentene kunne vi finne igjen i UD's offentlige journal på elnnsyn? Etter at vi tok vekk duplikater og åpenbare feilføringer på listen, satt vi igjen med 983 unike saks- og dokumentnummer.

Bak nettsiden du ser på elnnsyn, ligger det et såkalt API, et grensesnitt som gjør at maskiner kan hente ut data. Vi brukte dette APIet i vårt Python-script for å maskinelt hente ut alle elnnsyn-oppføringene fra UD i den gitte perioden. Ved å legge inn rette søkeparametre for blant annet dato-avgrensning og etat, fikk vi ut strukturerte data om alle UD's publiserte journalposter i perioden.

I samme tidsperiode som vi hadde fått journalposter for fra UD's interne system, var det over 9800 dokumenter oppført i hele UD's journal på elnnsyn.no.

Scriptet sammenliknet de to datasettene vi hadde. Vi fant da at kun 4 av de 983 journalpostene på listen var oppført i den åpne journalen på elnnsyn. En av disse var vår egen innsynsbegjæring.

De 979 andre dokumentene fantes det overhodet ingen spor av. Den videre researchen viste at UDs seksjon for eksportkontroll har et system for behandling av eksportkontrollsaker, e-lisens, som helt skjermes for innsyn.

UD opplyste etter hvert at Seksjon for eksportkontroll siden 15. desember 2020 har generert ca. 13.000 saksdokumenter. Ifølge UD kommer alle disse dokumentene, med unntak av 438, fra e-lisens-systemet som de aldri publiserer noe om i postjournalen. De forklarer hemmeligholdet med at eksportkontrollloven har spesielt strenge regler om taushetsplikt.

8. Spesielle erfaringer

Et gjennomgående problem i dette prosjektet har vært innsyn, eller rettere sagt mangel på innsyn. Innsynsproblemer er ikke ukjent for journalister, men tilsvarende kreativ og systematisk motstand har vi aldri opplevd.

Et grunnleggende hinder har vært at mye dokumentasjon i saken først ble tilgjengelig etter en lang innsynskamp. Da var både den offentlige debatten og den politiske behandlingen for lenge avsluttet. Fortsatt er det offentlige dokumenter i saken som er helt eller delvis hemmeligholdt. Årsaken til at vi har valgt å forfølge dette sporet, er at vi vil ha ut mer informasjon om hva som faktisk skjedde i håndteringen av Bergen Engines-saken. Samtidig ble det i seg selv viktig å avdekke hvorfor så mange dokumenter kunne bli hemmeligholdt og gjennom dette arbeidet utfordre innsynspraksisen i regjeringsapparatet.

9. Dette har vi funnet

BT/E24 har gjennom dette prosjektet avdekket at:

- Russiske oligarker med tette bånd til Putin var blant de største eierne bak selskapet som ville kjøpe Bergen Engines.
- Bergen Engines satt på teknologi og produkter som den russiske marinen hadde desperat behov for.
- Russlands største produsent av krigsskip ville samarbeide med selskapet som sto bak oppkjøpet av motorprodusenten i Bergen.
- Forsvarsanalytikere mente at den russiske marinen ville dra nytte av salget av Bergen Engines.
- Regjeringen ble tidlig varslet om oppkjøpet, uten at salget ble problematisert.
- Regjeringen ga flere tilbakemeldinger til Rolls-Royce om at Norge ikke hadde noen innvendinger mot salget.

- Statsministeren ble først kjent med salget etter å ha lest BT, og stortingsflertallet legger også til grunn at hun heller ikke var kjent med de problematiske sikkerhetsaspektene før hun leste om dette i BT.
- Det eksisterte en hemmelig bakkanal mellom UD og Rolls-Royce hvor oppkjøpet ble diskutert på Messenger.
- Bergen Engines hadde serviceansvar på en rekke av Forsvarets skip, og i tillegg vedlikehold på etterretningsskipet «Marjata».
- En rekke andre Nato-land hadde militære kontrakter med Bergen Engines. USA gikk selv i gang med egne risikovurderinger som følge av salget.
- Tusenvis av dokumenter det siste året er holdt unna alle former for offentlig innsyn ved Utenriksdepartementets seksjon for eksportkontroll.
- Regjeringen har unntatt svært mange dokumenter som interne, selv om de er sendt mellom ulike departementer.

9.1. Konsekvenser av avsløringene

- Etter at regjeringen først ikke hadde noen innvendinger mot at Bergen Engines ble solgt, ble transaksjonen stoppet. Det er første gang i historien at en norsk regjering bruker sikkerhetsloven for å stanse et salg av et norsk selskap.
- Avsløringene skapte stor politisk debatt som munnet ut i en egen høring på Stortinget. Det endte med at flertallet på Stortinget vedtok sterk kritikk av regjeringen.
- Statsminister Erna Solberg har erkjent at det tok for lang tid før regjeringen grep fatt i saken, og hun mener også at kommunikasjonen mellom involverte departementer kunne vært bedre.
- Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) skal nå være nasjonal mottakssentral dersom aktører mistenker at utenlandske oppkjøp og investeringer kan ha konsekvenser for Norges sikkerhetsinteresser.
- Riksrevisjonen, som har gransket blant annet Bergen Engines-håndteringen, har funnet sterkt kritikkverdige forhold i regjeringens praksis knyttet til arkivering og innsyn.
- Høsten 2021 kom regjeringen med forslag til betydelige endringer i Sikkerhetsloven. Lovendringen er nå på høring.

10. Vedlegg

10.1. De viktigste nyhetsartiklene:

2021.02.21	Forsvaret vil se på Kystvakt-kontraktene
2021.02.24	Forsvarsministeren må svare i Stortinget
2021.02.24	"Marjata" har Bergen Engines-motorer
2021.02.25	Flere Nato-land har Bergen Engines motorer i marinefartøyene sine
2021.02.26	Russlands største produsent av krigsskip vil samarbeide med Bergen Engines-kjøper
2021.03.01	Bergen Engines-saken: – Regjeringen må stoppe salget, vitner om komplett svikt i
2021.03.10	Her er brevet som avslører at norske myndigheter allerede før jul visste at russiske
2021.03.22	Her er internbladet som avslører at Bergen Engines-kjøperen leverer motorer
2021.03.23	Regjeringen stanser salget av Bergen Engines
2021.03.26	Hemmeligholdt melding fra UD til Rolls-Royce: «Norge vil ikke stoppe salget...
2021.03.31	UD-direktør hadde hemmelig Facebook-dialog med Rolls-Royce
2021.03.31	Her er Messenger-meldingene mellom fagdirektøren i UD og eks
2021.04.17	Regjeringen frykter at Bergen Engines-fabrikken kan brukes til spionasje og sabotasje
2021.04.20	Solberg etterlyste svar etter artikkel om oligarker
2021.04.20	Hemmelig tipser sentral da regjeringen skjønnte alvoret i Bergen Engines-saken
2021.05.19	Stortinget retter hard kritikk mot regjeringen i Bergen Engines-saken
2021.07.17	Hemmelig notat ble holdt unna Stortinget i Bergen Engines-saken
2021.10.12	Regjeringen vil endre sikkerhetsloven: – Liten tvil om at Bergen Engines-saken
2021.12.06	Det fantes ikke spor av det hemmelige varselet, ifølge regjeringen
2021.12.06	Massivt hemmeligholdt avdekket i UD
2021.12.07	Slik hemmeligholdt Solberg-regjeringen dokumenter om Bergen Engines-saken
2021.12.08	Riksrevisoren mener Solberg-regjeringen forsøkte å skjule

10.2. Liste med lenker til alle publiserte saker: [Bergen Engines - lenkeliste til alle publiserte saker i Bergens Tidende](#)

10.3. PDF-er av de viktigste sakene:



Slik skal de tre nye kystvaktskipene se ut. De leveres med fire motorer hver fra Bergen Engines. De første er allerede montert.

DELIKAT PROBLEMSTILLING // Når russiske kapitalister tar over Bergen Engines får de også ansvaret for service og reservedeler til norske kystvaktskip.

Russere overtar motorfabrikk: Forsvaret må nå vurdere kontrakter på nytt

GERHARD FLAATEN
gerhard flaaten@bt.no

LARS KVAMME

For to uker siden ble det kjent at russisk-kontrollerte TMH International skal kjøpe Bergen Engines i løpet av året.

Motorfabrikken på Hordvikneset har blant annet spesialisert seg på store, avan-

serte skipsmotorer. En viktig kunde de siste årene har vært det norske Sjøforsvaret.

Norges største kystvaktskip, KV «Svalbard», ble levert med hovedmotorer fra Bergen Engines. Det samme gjelder fire andre kystvaktskip.

Og flere skal det bli: De tre kystvaktskipene som er under

bestilling hos Vard, skal alle få maskiner fra fabrikken i Bergen.

Ifølge Forsvarsdepartementet er motorene allerede montert i det første fartøyet, som er under bygging i Romania.

Skal bli russiskeid

Etter planen skal alle de tre fartøyene være levert innen

utgangen av 2024. Rammeverdien er på snaut syv milliarder kroner.

Kystvaktskipene er blant Norges viktigste redskaper for å holde oversikt og hevde vår suverenitet i nordområdene, der også russerne er blitt stadig mer aktive de siste årene.

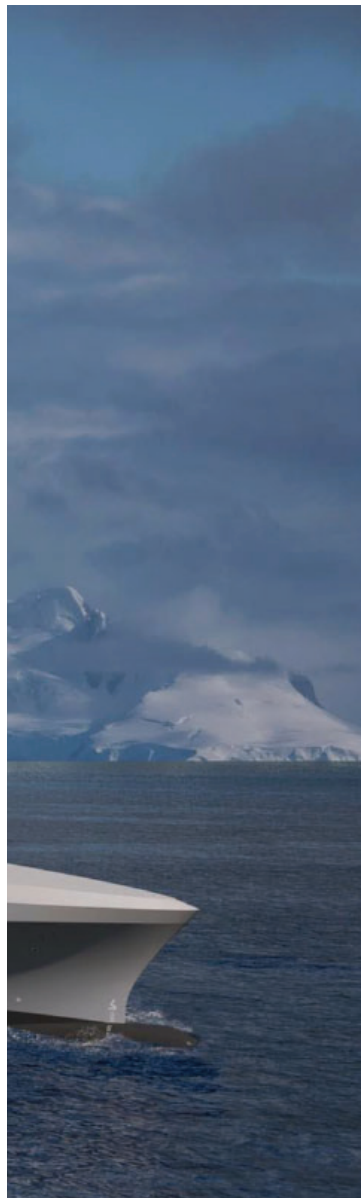
Russisk-kontrollerte TMH

International får ikke bare kontroll over virksomheten på Hordvikneset.

Kontraktsendringer?

De overtar også serviceorganisasjonen, som gjør vedlikehold og leverer reservedeler til flere av de norske kystvaktskipene.

Det har fått Forsvaret til



ILLUSTRASJON: VARD

å reagere. Det er Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) som har ansvar for de eksisterende driftskontraktene, mens Forsvarsmateriell (FMA) har ansvar for de nye kystvakt-fartøyene.

Vi må hvert fall ha en sikkerhetspolitisk vurdering i slike situasjoner, og kunne sette foten ned dersom det er et problem.

Ståle Ulriksen, forsker på forsvars- og sikkerhetspolitikk ved Sjøkrigsskolen i Bergen

– FLO og FMA gjør nå vurderinger av hvordan salget kan påvirke kontrakter og fremtidige leveranser, skriver Hans Meisingset i kommunikasjonsstaben til FLO.

– Vårt utgangspunkt er at Forsvaret også i fremtiden vil ha behov for tjenester som Bergen Engines har levert. De motorer som er i drift skal fortsatt opereres og vi må sikre at vi har løsninger for vedlike-

hold og reservedelsanskaffelser som gjør dette mulig, skriver han.

Forsvaret opplyser at FLO nå er i dialog med Rolls-Royce for å avklare om salget av Bergen Engines må utløse endringer i kontraktene.

Forsvarsdepartementet er også orientert.

– Vi er kjent med eierskiftet og følger opp de vurderinger som gjøres i forsvarssektoren, skriver kommunikasjonsjef Ingrid Dåsnes.

Fjerde størst i verden

Kjøperen THM International AG er registrert i Sveits, og eid av russiske Transmashholding JSC. Dette er det største jernbaneselskapet i Russland, og det fjerde største i verden.

Selskapet har hovedkontor i Moskva og omsatte for nesten én milliard dollar i 2019. Blant deres største kunder har vært den russiske staten.

Russiske oligarker

BT/E24 har kartlagt eierstrukturen i Transmashholding. 20 prosent av selskapet eies av den franske jernbanegiganten Alstom, mens cirka 80 prosent er fordelt på russiske aksjonærer.

To av de største eierne er oligarkene Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev. 57 år gamle Makhmudov regnes av Forbes som verdens 205. rikeste mann, med en formue på over ni milliarder dollar. Han har også havnet i medienes søkelys i forbindelse med mistanke om økonomisk kriminalitet.

De to oligarkene har blant annet vært medeiere i den kjente russiske våpenprodusenten Kalasjnikov. Selskapet ble ført opp på sanksjonslistene til EU og USA da Russland annekterte Krim-halvøya i 2014, og har vært mistenkt av amerikanske myndigheter for å ha brutt disse.

Makhmudov har også vært involvert i store pengetransaksjoner med banken Swedbank.

Swedbank blir etterforsket av svensk politi, mistenkt for blant annet grov svindel og grov markedsmanipulasjon i forbindelse med transaksjonene.

– Vi har ingen kommentar til noen beskyldninger hva gjelder Makhmudov og Bokarev eller noen andre aksjeiere, skriver talskvinne Isabelle Tourancheau i TMH International.

– Gir russerne drahjelp

Ståle Ulriksen, forsker på forsvars- og sikkerhetspolitikk ved Sjøkrigsskolen i Bergen, sier hårene reiste seg på ryggen hans da han leste om salget.

Ulriksen mener teknologien bak motorene vil være svært interessant for den russiske marinen, som han sier sliter med å bygge sine egne motorer til halvferdige militærskip ved verft i Russland.

– Hva er frykten din med Bergen Engines-salget?

– At du får en stor teknologioverføring til Russland som vil gjøre det mye lettere for den russiske marine å vokse veldig fort. De vil få eller siden få dette til selv, men vi gir dem ganske mye drahjelp på veien om de får tilgang til dette.

Han understreker at han ikke kjenner til koblinger mellom

FAKTA

Bergen Engines

- Den eneste gjenværende, norske produsenten av skipsmotorer og større industrimotorer.
- Den første motoren ble levert fra det som senere skulle hete Bergen Mekaniske Verksted (BMV) i 1855. I 1946 begynte BMV å bygge dieselmotorer.
- Siden den gang er det bygget ny fabrikk på Hordvikneset i 1971, og den første gassmotoren ble levert i 1991.
- Siden 1946 har Bergen Engines bygget over 7000 motorer, hvorav over 5000 fortsatt er i drift.
- Bedriften leverer gass- og dieselgeneratorer som gir en effekt på mellom 1400 og 12.000 kW.



Bergen Engines har levert over 7000 motorer siden oppstarten.

ARKIVFOTO: BJØRN ERIK LARSEN

Transmashholding og russiske verft.

– Betydelig nasjonal risiko

Dersom Bergen Engines hadde kommet inn under den såkalte sikkerhetsloven, som omhandler viktig nasjonal infrastruktur, ville Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) vurdert om selskapet fikk beholde leverandørklæringen.

Men motorfabrikken omfattet ikke av denne loven, ifølge Nærings- og fiskeridepartementet.

– Vi kan ikke kommentere denne enkeltsaken. Men generelt kan vi si at strategiske investeringer og oppkjøp vil kunne representere en betydelig nasjonal risiko, skriver direktør Frode Skaarnes i NSMs avdeling for beskyttelse av grunnleggende nasjonale funksjoner.

Han skriver at dette gjelder uavhengig av om investeringene og oppkjøpene er omfattet av sikkerhetsloven eller ikke.

Ifølge en talsperson hos Rolls-Royce, som eier Bergen Engines i dag, har de konsultert norske myndigheter om salget.

Talskvinne Isabelle Tourancheau i TMH International skriver til BT/E24 at de har gitt alle varsler de skal i forbindelse med kjøpet.

– Hvis og når transaksjonen er i havn, vil TMH jobbe for å sikre at Bergen Engines fortsetter å levere på sine kontraktsforpliktelser, skriver hun.

Utenriksdepartementet

- I 1999 ble selskapet en del av Rolls-Royce og fra 1. juli 2013 et datterselskap av Rolls-Royce Power Systems AG med tyske Daimler inne på eiersiden.
- I 2018 ble Rolls-Royce Marine solgt til Kongsberg for 5,6 milliarder kroner, mens Rolls-Royce beholdt Bergen Engines i sin portefølje. Salget av motorer til det maritime markedet har skjedd gjennom Kongsberg Maritime, mens salgene til landmarkedet har skjedd fra Hordvikneset.
- Salget inkluderer motorfabrikken, serviceverkstedet og støperiet i Bergen; motor- og kraftverkdesign; og et servicenettverk som strekker seg over syv land.

Høies nye ABC i korona-kampen

Ring 1 og 2 blir til nivå A, B og C i den nasjonale koronakampen. Det innebærer at videregående skoler ikke lenger kan stenges med et pennestrek.

Statsminister Erna Solberg (H) varslet fredag at regjeringen vil skrote ringsystemet ved koronautbrudd. De nye tiltaksnivåene blir A, B og C. Det blir dermed kun tre tiltaksnivåer, som det tidligere var fire av. Av endringene som gjøres, er at videregående skoler ikke lenger automatisk blir stengt i tiltaksnivå A, men at kommunene selv må gjøre en vurdering.

– Vi har lyttet til kritikken om at systemet har vært for komplisert å forstå, og forenkler og forbedrer derfor ordningen, sier helseminister Bent Høie (H).

Nasjonale tiltak

Han understreker at det fortsatt vil være behov for at regjeringen beslutter regionale tiltak.

De nye tiltaksnivåene er endret slik at kommunene i større grad må innføre egne, lokale tiltak selv. Dette er nytt i de nye tiltaksnivåene:

Barnehager, barneskoler og ungdomsskoler:

Vurderinger om tiltaksnivå i skoler skal som regel avgjøres lokalt. Regjeringen vil likevel fortsatt kunne gi nasjonale anbefalinger om rødt tiltaksnivå.

Videregående skoler: Det blir ikke lenger automatisk stengte skoler i tiltaksnivå A, dette må kommunene selv fatte vedtak om.

Universiteter, høyskoler og fagskoler: I tiltaksnivå C kan lesesaler og bibliotek holdes åpent. Det tillates undervisning i grupper med inntil ti personer.

Tros- og livssynslokaler: I tiltaksnivå A kan det holdes åpent for sjelesorg og annen lignende en til en-kontakt med sjelesørger, prest, diakon, forstander og lignende. Begravelser og bisettelser er unntatt fra arrangementsforbudet. I nivå B kan tros- og livssynshus holde åpent, inntil 20 personer kan delta på seremonier.

Treningsentre: Kan holde åpent for rehabilitering og individuell opptrening eller mindre grupper i tiltaksnivå B, helt åpent i tiltaksnivå C.

Varehus og kjøpesentre: I tiltaksnivå A blir bosatte i kommunen bedt om ikke å dra til åpne kjøpesentre i nabokommuner. I nivå B og C kan kjøpesentre holdes åpent. Endringene trer i kraft tirsdag 23. februar. NTB



Statsminister Erna Solberg var gudmor da skipet ble døpt ved Vard Langsten verft i Tomrefjorden utenfor Ålesund i 2014.

Varslet statsministeren om Norges spionskip: «Motorene på dette fartøyet som du var gudmor på er levert og vedlikeholdt av Bergen Engines»



ARKIVFOTO: ERIK BIRKELAND / ROMSDALS BUDSTIKKE / NTB

Nå overtar russere selskapet som har levert motorene til E-tjenestens superskip.

GERHARD FLAATEN
gerhard flaaten@bt.no

LARS KVAMME
ARNE EDVARDSEN

Spionskipet «Marjata» er et av Norges viktigste verktøy for å overvåke russisk aktivitet i nordområdene. Motorene på skipet er levert av Bergen Engines, som nå skal selges til russiske interesser. Som motorleverandør får Bergen Engines også noe av vedlikeholdsansvaret for motorene, ifølge en bekymringsmelding sendt til Statsministerens kontor.

Sjøforsvaret har tidligere bekreftet at flere kystvaktskip er utrustet med slike motorer, og at motorfabrikken også har serviceavtaler med Forsvaret om disse fartøyene. Opplysningene har utløst krav i Stortinget om at salget må stoppes.

At også spionskipet «Marjata» har motorer fra Bergen Engines, har ikke vært offentlig kjent. Dette er et av Norges aller mest sensitive skip, sett med etterretningssøyne.

– I presidentens krets

Samme dag som salget av motorfabrikken på Hordvikneset i Bergen ble kunngjort, ble Statsministerens kontor varslet om at salgsplanene også ville virke inn på det topphemmelige skipet. En person med kjennskap til «Marjata» sendte et varsel på e-post til statsminister Erna Solberg:

«Motorene på dette fartøyet som du var gudmor på er levert og vedlikeholdt av Bergen Engines ... Nye eiere er så langt jeg kan se i den russiske presidentens krets. Tror noen bør sjekke dette for å sikre at rikets sikkerhet ikke påvirkes av salget», skrev personen i e-posten 4. februar.

Bergens Tidende har også fått bekreftet fra andre kilder at

det er Bergen Engines som har levert motorene.

Statsminister Solberg var gudmor for «Marjata» da det 6. desember 2014 ble døpt på verftet Vard i Møre og Romsdal, der deler av utrustningen av skipet ble gjort.

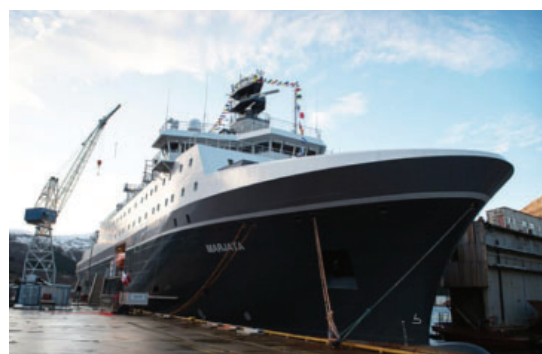
Før det ble satt i drift i Barentshavet, lå skipet også i syv måneder ved en CIA-base i USA, ifølge VG.

Mange hemmeligheter

Spionskipet «Marjata» er en del av Etterretningstjenesten. De har tidligere delt lite informasjon om hvordan skipet er utstyrt. Da Teknisk Ukeblad i 2014 spurte verftet om hvem motorleverandøren var, fikk de til svar at dette var «taushetsbelagt informasjon».

På direkte spørsmål om det står motorer fra Bergen Engines i «Marjata», eller om det er vedlikeholdsavtaler med verkstedet, er Etterretningstjenesten ordknapp.

«E-tjenestens kapasiteter er



Norske «Marjata» er omtalt som et av verdens mest avanserte spionskip. Skroget ble bygget i Romania og skipet ble videre utrustet ved Vard Langsten verft i Tomrefjorden utenfor Ålesund. ARKIVFOTO: ERIK BIRKELAND / ROMSDALS BUDSTIKKE / NTB

graderte og det vil derfor ikke være mulig å si noe om våre fartøys tekniske utrustning eller kommentere på andre operative forhold», skriver kommunikasjonschef i Etterretningstjenesten Ann-Kristin Bjergene i en e-post.

E-tjenesten ønsker heller ikke å kommentere opplysningene som kommer frem i e-posten som ble sendt til statsminister Solberg.

Går igjennom kontrakter

Etter at det ble kjent at Kystvaktens skip omfattes av vedlikeholdsavtaler med Bergen Engines, sa Forsvaret at de vil gå igjennom avtalene på nytt.

– Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) og Forsvarsmateriell (FMA) gjør nå vurderinger av hvordan salget kan påvirke kontrakter og fremtidige leveranser, skrev talsmann Hans Meisingset i FLOs kommunikasjonsstab.

Nærings- og fiskeridepartementet har sagt at de anser fabrikkhandelen som et salg mellom to kommersielle aktører. Det er «noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i», skrev statssekretær Lars Andreas Lunde (H) til BT/E24 da forsvarskontraktene først ble kjent. Selgeren av fabrikken, Rolls-Royce, opplyste at norske myndigheter var varslet om handelen, og at de hadde gitt grønt lys.

Sendte varsel videre

Personen som varslet Statsministerens kontor (SMK) om salget, ønsker ikke å uttale seg til BT/E24. Ifølge regjeringens offentlige journal ble henvendelsen først videreført fra SMK til Nærings- og fiskeridepartementet, og derfra videre til Forsvarsdepartementet.

– SMK mottok e-posten 4. februar og den ble sendt videre til relevante fagdepartement, noe som er vanlig praksis. Forsvarsdepartementet gjør nå vurderinger av hvordan salget av Bergen Engines vil påvirke kontrakter og fremtidige leveranser, sier Rune Alstadseter, statssekretær ved statsministerens kontor.

Viktig i Nordområdene

I forbindelse med spionskipets dyp i 2014 ble det understreket at «Marjata» ville være viktig for Etterretningstjenesten i lang tid fremover.

– Fartøyet vil bli en viktig brikke i videreføringen av E-tjenestens oppdrag i Nordområdene og utgjør en moderne

FAKTA

«Marjata»

- Norge har drevet etterretning mot Russland i Barentshavet siden begynnelsen av 1950-tallet. Arbeidet ble startet og drevet av etterretningsmannen Alf «Mamen» Martens Meyer fra Bergen.
- Navnet «Marjata» er satt sammen av forbokstavene fra klengenavnet hans, samt forbokstavene til Meyer-familien. Det nyste «Marjata»-skipet er det fjerde i rekken med samme navn.
- «Marjata»-skroget er bygget i Romania, ved Vards verft i Tulcea, og deretter ferdiggjort ved Vard Langsten.
- Skipet er designet av LMG Marin i Bergen. Før det 125 meter lange skipet ble satt i tjeneste i Nordområdene, var det i USA der skipet fikk militærteknisk utrustning.
- Kostnaden for «Marjata» var 1,5 milliarder kroner da skipet ble bygget.
- Skipet skal fra i år ha hjemmehavn i Harstad. Denne har tidligere vært Kirkenes.

kapasitet som skal bidra til å sikre E-tjenestens informasjonsbehov de neste 30 årene, skrev den daværende sjefen for Etterretningstjenesten, general-løytnant Kjell Grandhagen i en pressemelding.

– Kartlegge militær aktivitet

Etterretningssjef Grandhagen var åpen om nettopp Russlands økte aktivitet i Nordområdene, og om skipets strategiske betydning i den sammenheng.

– Oppgaven er systematisk å kartlegge all militær og en del sivil aktivitet i norske nærområder. Når vi har et så komplett bilde, klarer vi å se hva som er normal aktivitet. Da vil det også bli enklere å se avvik fra normalen. Det er dette vi skal oppdage, og det er derfor vi er der, sa Grandhagen i et intervju med VG.

Han sa også at det nye «Marjata» både er større og raskere enn Norges forrige etterretningsskip, som bar samme navn, og at det ville gi Norge «langt bedre helhetsoversikt enn før».

BERGENS TIDENDE/E24



12. januar 2021 ble det første av skipene i John Lewis-klassen sjøsatt ved General Dynamics NASSCO-verftet i San Diego.

FOTO: GENERAL DYNAMICS NASSCO

Flere Nato-land benytter Bergen Engines-motorer

– Vi vurderer nå risikoen, sier en talsperson for den amerikanske marinen.

BENDIK STØREN
bendik.storen@bt.no

GERHARD FLAATEN

I 2016 inngikk den amerikanske marinen en kontrakt om leveranse av motorer fra Bergen Engines-fabrikken på Hordvikneset utenfor Bergen.

Marinens nye skip i den såkalte John Lewis-klassen, som brukes til etterfylling av drivstoff til sjøs, skal utstyres med to Bergen-motorer hver.

Så langt har den amerikanske marinen bestilt seks skip, og ønsker å bestille til sammen 20 stykk. I januar i år ble det første skipet sjøsatt fra General Dynamics NASSCO-verftet i San Diego i USA.

Bergens Tidende/E24 har stilt en rekke spørsmål til den amerikanske marinen om bruken av motorene og salget av Bergen Engines til det russiske selskapet TMH.

I en knapp uttalelse svarer en talsperson for den ameri-

kanske marinen at de «er klar over endringen av eierskapet i Bergen Engines fra Rolls-Royce til TMH».

Videre vil marinen nå «vurdere risiko og muligheter når vi bestemmer hvorvidt og hvordan vi skal reagere på salget», ifølge talspersonen, som ikke ønsker å bli navngitt.

Nato-land på kundelisten

Bergen Engines, som nylig ble solgt til russiske eiere, har levert motorer til aktører over hele verden i mange tiår. De fleste skal fortsatt være i drift, ifølge selskapet.

Tidligere pressemeldinger fra selskapet viser at også den nederlandske marinen bruker motorer fra Bergen Engines.

Støtteskipet HNLMS «Karel Doorman», som brukes av både den nederlandske og tyske marinen, drives fremover av fire stykk Rolls-Royce Bergen V12-dieselmotorer.

En talsperson for det nederlandske forsvarsdepartementet, Juriaan Esser, sier departementet «ikke har noen reaksjon på salget av Bergen Engines».

Også New Zealands marine,



Skipet HNLMS «Karel Doorman» benyttes av både den nederlandske og tyske marinen. Her i Rotterdam.

FOTO: KEES TORN

og kystvakten i Australia og på Island har bestilt Bergen-motorer. Verken New Zealands eller Islands myndigheter har så langt svart på BTs spørsmål om salget av fabrikken.

Nato: – Full tillit til at Norge

USA, Nederland og Island er medlemmer av Nato, og alliansen samarbeider også tett med Australia og New Zealand.

En talsperson for Nato sier de har «full tillit til at Norge vil håndtere denne saken i tråd med nasjonale lover og reguleringer».

– Generelt anerkjenner Nato sikkerhetsutfordringene som utenlandske investeringer kan utgjøre, og vi oppfordrer alle allierte til å implementere nasjonal lovgiving som møter denne utfordringen, skriver talspersonen, som ikke ønsker å bli identifisert.

Talspersonen viser videre til at Natos generalsekretær Jens Stoltenberg ved flere anledninger har snakket om viktigheten av å styrke alliansens «motstandsdyktighet», inkludert for kritisk infrastruktur.

Forsvarsminister Frank

FAKTA

Bergen Engines selges til russere

- Nylig ble det kjent at eieren av motorfabrikken Bergen Engines, Rolls-Royce, har inngått en avtale om å selge fabrikken til TMH International.
- To av de største eierne i TMH er de russiske oligarkene Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev.
- Salget har fått flere til å reagere. Ifølge generalsekretær Geir Hønneland hos Den Norske Helsingforskomité er det mye som tyder på at kjøperne har tette bånd til det russiske regimet.
- PST advarer på generelt grunnlag om at myndighetene i ikke-demokratiske land kan ha stor innflytelse over hva næringslivsaktører gjør.
- Det norske forsvarset vurderer nå om salget kan påvirke eksisterende kontrakter og fremtidige leveranser.

Bakke-Jensen (H) uttalte til Politisk kvarter på NRK torsdag at de nå ser på om Bergen Engines omfattes av sikkerhetsloven.

Dersom virksomheten omfattes av loven kan kjøpet stanses dersom det medfører «en ikke ubetydelig risiko» for nasjonale sikkerhetsinteresser.

Vil fortsette samarbeidet

Det er Kongsberg Maritime som er salgskanal for bergensfabrikken, og har ansvaret for service på installerte Bergen Engines-motorer. Ordningen kom på plass etter at Kongsberg Maritime kjøpte opp store deler av Rolls-Royces norske virksomhet i 2019.

Kommunikasjonsdirektør Anette Bonnevie Wollebæk i Kongsberg Maritime ønsker ikke å gå i detalj om kundelisten, men bekrefter at flere lands marinere, inkludert flere Nato-land, er blant kundene.

– Bergen Engines har et team av serviceingeniører som bistår oss, sier Wollebæk om vedlikeholdsarbeidet, og legger til at de er glad for at Bergen-ingeniørene kan bidra med ressursene de trenger.

– Teoretisk sett kunne vi kanskje klart dette selv, men vi har til hensikt å videreføre avtalen vi har med Bergen Engines, sier Wollebæk.

Vurderer fremtiden

Ifølge Wollebæk har kundene forskjellige løsninger for reparasjoner og vedlikehold.

Noen har langvarige serviceavtaler, andre tar kontakt når de trenger det, og noen står for vedlikeholdet selv. Det vanligste er imidlertid at kunden kommer til dem for større serviceoppdrag, sier Wollebæk.

Wollebæk trekker også frem at salget til TMH ikke er sluttført ennå. Det gir rom for Kongsberg Maritime til å vurdere forskjellige måter å samarbeide på i fremtiden.

– Overføring av eierskapet ligger litt ut i tid, så vi får tid til dialog om fremtiden, sier hun.

BERGENS TIDENDE/E24

– Vi må sikre vår forsvarsteknologi

Frank Bakke-Jensen (H) sier de begynte å undersøke Bergen Engines-salget allerede før handelen med russerne var kunngjort.

ARNE EDVARDSEN
arne.edvardsen@bt.no

Det har kommet sterke reaksjoner fra Stortingets utenriks- og forsvarskomite etter at BT/E24 denne uken fortalte om konsekvensene av et salg av Bergen Engines til russiske TMH International.

Norges største kystvaktskip, KV «Svalbard», og fire andre kystvaktskip er levert med hovedmotorer fra fabrikkene på Hordvikneset. Onsdag denne uken ble det bekreftet at samme fabrikk også har levert motorer til spionskipet «Marjata», som trolig er Norges viktigste etterretningsfartøy i nordområdene.

Koblet inn sikkerhetsloven

I et intervju med BT/E24 sier forsvarsministeren at han i midten av januar fikk kjennskap til at Bergen Engines-salget kunne være problematisk.

– Departementet fikk oversendt spørsmål om saken i midten av januar. Jeg husker ikke hvor spørsmålet kom fra, men vi bestemte oss for å undersøke hva som lå i saken, sier statsråden.

På dette tidspunktet var det ikke offentlig kjent at Rolls-Royce skulle selge til russisk-kontrollerte TMH International. Handelen ble først offentliggjort 4. februar.

Bakke-Jensen sier at hans første reaksjon var at salget kunne komme inn under sikkerhetsloven.

– Ikke under sikkerhetsloven

– Burde Forsvarsdepartementet ha sjekket ut saken på forhånd eller er det godt nok at man nå

ettergår avtalen om salg av Bergen Engines?

– Sikkerhetsloven regulerer tilfeller der det er naturlig å få varsel om endring av eierstruktur. Det kan være leverandørregulering eller at bedriften er underlagt sikkerhetsloven. Ingen av disse punktene gjelder for Bergen Engines nå. Under slike omstendigheter er det kanskje ikke naturlig at vi skulle ha sjekket på forhånd.

På spørsmål fra BT/E24 svarte Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) forrige uke at Bergen Engines produkter (dieselmotorer) ikke faller inn under sikkerhetsloven.

– Hvilket departement har hatt jobben med å vurdere dette salget opp mot sikkerhetsloven?

– Det vil være flere departement sin oppgave å gjøre en slik vurdering. NFD har gjort sine vurderinger. Det er Justisdepartementet som har ansvar for loven, men alle sektorer som berøres har et ansvar for å sjekke nedover sin linje. Om det er grunnleggende nasjonale interesser som ikke er ivarettatt, sier Bakke-Jensen.

Motorer i flere mariner

– Hvilke vurderinger er så langt gjort konkret i forhold til Bergen Engines?

– Nå er det produsert 7000 motorer ved Bergen Engines. Ytterst få av dem er plassert i det norske Sjøforsvaret. Det vi vurderer er hvilke kontrakter man har hatt og hvilke vilkår som ligger til grunn for oppfølging av våre fartøyer. Når vi har fått gjennomgått dette, er det ikke sikkert at Bergen Engines kommer inn under sikkerhetsloven.

– Marinen i en rekke allierte land, deriblant den amerikanske marinen, har også motorer fra Bergen Engines?

– Utfordringen er den samme for Norge som for de andre landene, men dette er en sak vi skal løse her hjemme. Vi er i



Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen sier at det når gjøres grundige vurderinger for å sikre nasjonens strategiske interesser.

FOTO: JAN TOMAS ESPEDAL

gang med å finne de nødvendige svarene. Her ligger blant annet utfordringer rundt uklare eierstrukturer.

– En unøyaktighet

Bakke-Jensen omtalte i en debatt på NRK P2s Politiske kvarter torsdag morgen salget av Bergen Engines som «en intensjonsavtale».

– Er du blitt feilinformert?

– Det var en unøyaktighet. Jeg er selvfølgelig kjent med at salget skal sluttføres i løpet av året.

– Hva er de ubesvarte spørsmålene nå og hvilke steg gjenstår før dere regjeringen kan ta en avgjørelse i Bergen Engines-salget?

– Vi ser på avtaleverket og kontraktsregimet. Vi må sikre forsvarsteknologien vår. Det er forskjell på kjøpere som kommer fra land vi har avtaler med og sikkerhetssamarbeid med, og land vi ikke har slikt samarbeid med. Det handler om grunnleggende nasjonale sikkerhetsrutiner.

Bakke-Jensen vil ikke kom-

mentere hvilke alternativer som nå foreligger; om salget kan bli stoppet eller om et alternativ er at russerne får kjøpe hele eller deler av selskapet.

– Det har jeg ikke noe behov for å svare på eller spekulere i, sier han.

Også på spionskip

At en person med kjennskap til «Marjata» har varslet statsministeren om at det står motorer fra Bergen Engines i E-tjenestens skip, besvarer Bakke-Jensen slik:

– Sikkerheten rundt E-tjenestens fartøyer er godt ivarettatt. For øvrig er dette graderte opplysninger. Jeg kan ikke gå i detalj om den tekniske utrustningen på «Marjata».

– Kan dieselmotorer på russiske hender være så kontroversielt?

– Nå er det jo ikke noen Sabb-motor vi snakker om. Det dreier seg om motorstyring og kompliserte fartøyer. Dette er høyteknologi. Vi skal gjøre en grundig vurdering og komme med et forslag til løsning. Dette

er en viktig sak som vi ikke kan vente med, sier Bakke-Jensen.

«Sovet i timen»?

– Ifølge Christian Tybring-Gjedde (Frp) i utenriks og forsvarskomiteen tok han opp Bergen Engines-salget med deg for et par uker siden. Til BT/E24 sier han at du har «sovet i timen»?

– Mitt svar var da at saken var kommet til oss, men at jeg ikke visste hva som var status. At jeg skal ha sovet i timen er for det første feil, men jeg blir søvnig når jeg hører ham komme med slike urimeligheter.

I en uttalelse til BT sier Morten Wold, forsvarspolitisk talsmann i Frp, at det virker naivt at et russisk selskap skal vedlikeholde noen av de meste sensitive plattformene i Forsvaret og Etterretningstjenesten.

– Vi er ikke naive. Vi behandler nå Bergen Engines-salget i lys av sikkerhetsloven som Morten Wold selv har vært med på å vedta, sier forsvarsministeren.

BERGENS TIDENDE/E24

– Vil kunne tvinge frem mistillitsforslag



Christian Tybring-Gjedde (Frp) mener saken er så alvorlig at den kan føre til mistillit.

FOTO: OLE BERG-RUSTEN / NTB

Situasjonen vi nå står ovenfor er svært alvorlig, og kan i ytterste konsekvens svekke vår beredskap og skade relasjonene til våre allierte, skriver Christian Tybring-Gjedde (Frp) til BT.

GERHARD FLAATEN
gerhard.flaaen@bt.no

Christian Tybring-Gjedde er andre nestleder i den utvidede utenriks- og forsvarskomiteen på Stortinget.

– Jeg ser ikke bort ifra at alvorlighetsgraden og tyngden av denne saken vil kunne tvinge frem et mistillitsforslag, skriver han.

At regjeringen ikke har gjort noen risikovurdering forut for salget av Bergen Engines, er en sikkerhetspolitisk katastrofe, mener Tybring-Gjedde.

Tybring-Gjedde mener salget bryter med sikkerhetsloven, og er skuffet over regjeringens håndtering av saken.

– Svarene er skremmende svake. Alle skjønner at det er en rekke potensielle sikkerhetsutfordringer ved at et russisk-kontrollert selskap skal utføre vedlikehold på blant annet vårt høyteknologiske spionskip «Marjata».

Russisk krigsskip-gigant vil samarbeide med Bergen Engines-kjøper



Korvetten «Stoyky» er et av skipene United Shipbuilding Corporation har bygget for den russiske marinen.

Selskapet har planer om et nytt russisk senter for avanserte skipsmotorer. Det åpner for teknologi overføring fra Bergen, mener Nupi-forsker.

BENDIK STØREN
bendik.storen@bt.no

GERHARD FLAATEN
ANDERS GRIMSRUD ERIKSEN
LARS KVAMME

United Shipbuilding Corporation (USC) er den største produsenten av russiske marinefartøy og krigsskip, med nesten 95.000 ansatte. De står også på listen over selskaper under sanksjoner fra USA, utløst av Russlands annektering av Krim-halvøyen.

Selskapet har planer om et formelt samarbeid om skipsmotorer med det russiske selskapet som skal kjøpe Bergen Engines på Hordvikneset nord i Bergen, Transmashholding.

Til den russiske næringslivsavisen Kommersant forteller lederen for krigsskipsprodusenten om hva de ønsker å få til:

– Vi forhandler nå med Transmashholding om å opprette et vitenskapelig og teknisk senter for marine fremdriftssystemer, og innenfor denne rammen vil vi implementere et dieselmotorprogram, uttalte toppsjefen for USC, Aleksej Rakhmanov, i et intervju med Kommersant like før jul.

Transmashholding er det russisk-eide selskapet som skal ta over Bergen Engines gjennom

datterselskapet TMH International. Bergensfabrikken har spesialisert seg på nettopp dieselmotorer til skip. Motorer fra fabrikken står for fremdriften i flere norske marinefartøy, inkludert etterretningsskipet «Marjata».

Viste tidlig interesse

Da den russiske storavisen omtalte det mulige samarbeidet mellom TMH og USC, hadde TMH allerede etablert kontakt med eieren av bergensfabrikken om et mulig kjøp. At eieren Rolls-Royce ønsket å selge ble kjent i februar i fjor.

– Vi bekreftet vår potensielle interesse tidlig, og ble etter hvert tilnærmet for å bekrefte vår potensielle interesse i september 2020. Deretter startet

kjøpsprosessen, uttalte Hans Schaert, sjef for TMH International, til BT/E24 i et intervju like etter salget ble offentliggjort i februar i år.

Teknologioverføring

Jakub Godzimirski er forsker ved Norsk utenrikspolitisk institutt (Nupi), og jobber for tiden med et prosjekt om sikkerhetspolitiske konsekvenser av utenlandske investeringer, med særlig fokus på blant annet Russland.

Godzimirski mener koblingen til United Shipbuilding Corporation kan by på problemer for TMH og kjøpet av Bergen Engines.

– Jeg tror samarbeidet med USC er noe av det mest proble-

matisk med dette, ettersom de står på sanksjonslisten. Selskapet får tilgang til mer moderne teknologi, og kan overføre dette til andre russiske selskap, sier han.

TMH har ikke besvart BT/E24s spørsmål om det mulige motorsamarbeidet med marinegiganten USC, men skriver i en e-post at Bergen Engines vil utfylle både deres portefølje og geografiske nedslagsfelt.

Etablert av Putin

United Shipbuilding Corporation (USC) ble etablert i 2007, etter at president Vladimir Putin ønsket å samle de russiske selskapene som driver med skipsbygging i landet, forteller Godzimirski. Selskapet ville være viktig for å kunne modernisere

FAKTA

Russere kjøper
Bergen Engines

- Nylig ble det kjent at eieren av motorfabrikken Bergen Engines, Rolls-Royce, har inngått en avtale om å selge fabrikken til TMH International.
- To av de største eierne i TMH er de russiske oligarkene Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev.
- Salget har fått flere til å reagere. Ifølge generalsekretær Geir Hønneland hos Den Norske Helsingforskomité er det mye som tyder på at kjøperne har tette bånd til det russiske regimet.
- PST advarer på generelt grunnlag om at myndighetene i ikke-demokratiske land kan ha stor innflytelse over hva næringslivsaktører gjør.
- Det norske forsvaret vurderer nå om salget kan påvirke eksisterende kontrakter og fremtidige leveranser.
- På Stortinget har opposisjonen reagert. Sp kaller salget en komplett skandale, Christian Tybring-Gjedde (Frp) truer med mistillitsforslag.

Makhmudov og Andrej Bokarev er blant de største eierne i TMH. Godzimirski mener dette gjør selskapet ekstra utsatt for mulig press fra russiske myndigheter.

– Disse eierne har sterke økonomiske interesser i Russland, og det kan brukes mot dem for å få til en overføring av teknologi gjennom mindre formelle kanaler, sier han.

Næringslivsaktører som ikke vil samarbeide kan miste kontroll over eiendelene sine, eller til og med bli satt bak lås og slå, sier Godzimirski, og trekker frem forretningsmannen Mikhail Khodorkovsky som et eksempel.

– Staten var ikke fornøyd med retningen Khodorkovsky gikk i, og stakk kjepper i hjulene for ham, sier han.

Allerede tette bånd

Det er ikke bare planene om et samarbeid med USC som er problematisk, ifølge forskeren. Fra før er selskapet TMH Russlands største produsent av jernbanemateriell.

– TMH har hatt et veldig tett samarbeid med russiske stats-eide jernbaneselskap. Når staten er en så stor kunde, må de vise velvilje. Det kan gjøre de villige til å dele informasjon, sier han.

Godzimirski mener norske myndigheter nå må finne ut mer om hvem eierne bak TMH er, og hvilke koblinger de har til myndighetene i Russland.

USC har så langt ikke svart på Bergens Tidendes henvendelser. TMH har blitt forelagt uttalelsene fra Godzimirski. Kommunikasjonsdirektør Isabelle Tourancheau skriver i et svar at TMH er en strategisk investor.

– Våre interesser ligger i land og kommersielle marine applikasjoner, og vi er klar til å investere i Bergen Engines for utvikling av karbonnøytrale teknologier og andre applikasjoner som til jernbane, skriver Tourancheau.

BERGENS TIDENDE/E24



To menn omkom etter kollisjonen i Steinsvikvegen 16. juni 2020.

ÅRSKIVFOTO: ØRJAN DEISZ

– Godt for Ayars familie å få visshet om at han ikke kunne lastes

Politiet i Bergen er ferdig med etterforskningen av ulykken i Steinsvikvegen som krevde to liv.

PER LINDBERG
per.lindberg@bt.no

MARIANNE NILSEN

Klokken 06.52 den 16. juni i fjor fikk nødetatene melding om ulykken. En bil og en buss hadde kollidert i Steinsvikvegen. Bussen kjørte nedover mot Steinsviken, mens bilen kom oppover.

57-åringen Ayar Karim Amland døde i ulykken og etterlot seg kone og barn. 19-åringen Tobias Bøe Foss (19) som kjørte bilen, mistet også livet.

I etterkant av ulykken kom en debatt om bussjåførenes sikkerhet. Politiet har ikke uttalt seg detaljert om ulykkesårsaken før nå.

Høy fart

Kriminalteknikere i politiet og Statens vegvesens ulykkesgruppe har gransket saken.

Det er også gjort en rekke avhør av vitner og passasjerene i personbilen. Han ble skadet.

Politiet har konkludert med at personbilen kom over i motsatt kjørefelt og traff fronten av bussen. Bussjåføren la bussen inn mot en støyvegg langs veien, men kunne ikke unngå kollisjonen, skriver politiet i en pressemelding.

Datatekniske undersøkelser av personbilen viser at den hadde høy fart, 100 km/t idet kollisjonen skjedde. Bussen holdt fartsgrensen på 50 km/t, skriver politiet.

Den rettsmedisinske undersøkelsen viser at sjåføren av personbilen var påvirket av narkotika og alkohol. Han hadde heller ikke førerkort, skriver politiet.

Ettersom han er død, er saken henlagt.

Grundig etterforskning

Politadvokat Kjersti Katrine Svendsen sier de har hatt en grundig etterforskning, og at det er grunnen til at dette har tatt tid.

– Selv om det tidlig ble avklart årsak og ansvarsforhold, og at vi visst at saken skulle henlegges fordi sjåføren døde i ulykken, var det viktig med en grundig etterforskning for at alle involverte skulle få så grundige svar som mulig, sier Svendsen.

Svendsen sier de har fått så full klarhet i hendelse som det var mulig å få. Hun sier også at etterforskningen har vist at bussjåføren gjorde det han kunne for å unngå ulykken.

– Kan virke forebyggende

Einar Drægebø er bistandsadvokat for de etterlatte etter Ayar Karim Amland.

– Det var godt for Ayars familie å få klarhet og visshet om at han ikke kunne lastes for sammenstøtet. Dessverre har det etterlatt seg et inntrykk av at ruskjøring har vært akseptert i enkelte ungdomsmiljø. Familien håper at ulykken kan føre til at noen lar være å kjøre i ruset tilstand, sier Drægebø.

Han mener det er viktig at ulykkesårsaken blir kjent for allmennheten og at det kan virke forebyggende og bidra til opplyst refleksjon.

– Det får man ikke uten at det blir knyttet det til en konkret hendelse. Jeg er ydmyk for at det kan oppleves som en ekstra belastning for de etterlatte etter den unge sjåføren, sier Drægebø.

Alle de etterlatte er varslet om konklusjonen og at saken er henlagt.

den russiske marinen, sier han.
– USC er viktig for Russland, det er de som bygger og moderniserer krigsskipene i landet. Og det er kjent at Russland sliter med teknologien på enkelte områder, sier han.

I en Kommersant-artikkel om kjøpet av Bergen Engines, siterer avisen kilder på at ingen i Russland produserer midelhastighets dieselmotorer til sivilt bruk. To fabrikker leverer slike motorer til det russiske forsvaret, men de har ofte problemer med å levere til avtalt tid, sier de ikke-navngitte kildene.

Avisen siterer videre kilder i skipsbyggingsindustrien på at kjøpet av Bergen Engines kan være av interesse for TMH, fordi selskapet kan få tilgang til tek-

nologi som deretter kan brukes i Russland.

Utsatt for press

Ettersom USC er underlagt amerikanske sanksjoner vil det bli vanskelig for Bergen Engines å samarbeide direkte med selskapet, sier Godzimirski. Det trenger imidlertid ikke være en hindring for teknologioverføring, mener han.

– Det russiske systemet er kjennetegnet av en viss dualitet. Man har et sett med formelle regler og institusjoner, og så har man det uformelle. Det betyr at man kan overføre teknologi uten å etablere et formelt samarbeid, sier han.

En gjennomgang BT/E24 har gjort viser at oligarkene Iskander

FOTO: UNITED SHIPBUILDING CORPORATION



– Et salg av Bergen Engines til TMH International er åpenbart i strid med norske sikkerhetsinteresser, sier Emilie Enger Mehl (Sp), i Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé.

Bergen Engines-saken: – Salget bør stoppes, vitner om komplett svikt i alle ledd

– Regjeringen har sovet på vakt, mener Emilie Enger Mehl (Sp), som sitter i Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé.

ARNE EDVARDSEN
arne.edvardsen@bt.no
BENDIK STØREN
GERHARD FLAATEN
MARIT HOLM

Mandag 1. mars svarte forsvarsminister Frank Bakke-Jensens på flere skriftlige spørsmål han har fått i Stortingets spørretime knyttet til Norges sikkerhet etter at Bergen Engines skal selges til russiskkontrollerte TMH International.

Forsvarsministeren skriver at Bergen Engines AS ikke er underlagt sikkerhetsloven, og konkluderer med at lovens paragrafer om eierskapskontroll ikke

kommer til anvendelse i denne saken.

Svaret beroliger verken Mehl eller Jette Christensen (Ap), som er to av stortingsrepresentantene som har stilt spørsmål ved regjeringens håndtering av saken.

– Vil ikke forskuttere

Bakke-Jensen viser i sitt svar til at Bergen Engines AS er underleverandør til selskapet VARD

der Forsvarsmateriell (FMA) gjennomfører en sikkerhetsgradert anskaffelse i forbindelse med byggingen av nye kystvaktartøy.

– Vedlikehold av norske kystvaktartøy håndteres gjennom Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO). Både FLO og FMA gjør vurderinger av hvordan salget vil påvirke vedlikehold, kontrakter og fremtidige leveranser der Bergen Engines AS nå er underleverandør. Jeg ønsker ikke

å forskuttere utfallet av disse vurderingene, skriver Bakke-Jensen.

– Overrasket

Mehl er overrasket over at sikkerhetsloven ikke kommer til anvendelse.

– Når skal sikkerhetsloven hjelpe oss med å beskytte egne interesser om det ikke kan anvendes i denne saken? Her er vi i en situasjon der russere kan få ansvar for service og vedlikehold på motorer om bord i «Marjata», ett av våre viktigste etterretningsfartøyer, samt i våre kystvaktskip.

Mehl reagerer på at forsvarsministeren ikke kommenterer teknologioverføringen i sitt svar, bare vedlikeholdskontrakter.

– Her har regjeringen skjøvet sikkerhetsloven foran seg i saken om Bergen Engines, så kommer den ikke til anvendelse. Det er oppsiktsvekkende, sier Mehl.

– Burde vært stoppet

Sp-representanten mener handelen med russerne og linken til Sjøforsvarets kystvaktskip burde være nok til å stoppe et salg.

– Når det i tillegg kommer frem at den største produsenten av russiske marinefartøyer og krigsskip har planer om et samarbeid med de nye eierne av Bergen Engines, som BT/E24 skriver fredag, så er skandalen komplett, mener Mehl.



Christian Tybring-Gjedde (Frp) har truet med mistillit på grunn av Bergen Engines-sakens alvorlighetsgrad. Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (til høyre).
FOTO: OLE BERG-RUSTEN / NTB

FAKTA

Russere kjøper Bergen Engines

- Nylig ble det kjent at eieren av motorfabrikken Bergen Engines, Rolls-Royce, har inngått en avtale om å selge fabrikken til TMH International.
- To av de største eierne i TMH er de russiske oligarkene Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev.
- Salget har fått flere til å reagere. Ifølge generalsekretær Geir Hønneland hos Den Norske Helsingforskomité er det mye som tyder på at kjøperne har tette bånd til det russiske regimet.
- PST advarer på generelt grunnlag om at myndighetene i ikke-demokratiske land kan ha stor innflytelse over hva næringslivsaktører gjør.
- Motorer fra fabrikken brukes både i norske kystvaktskip, i det norske etterretningsskipet «Marjata», og av en rekke allierte, deriblant USA.
- Det norske forsvaret vurderer nå om salget kan påvirke eksisterende kontrakter og fremtidige leveranser.
- Russlands største produsent av krigsskip, United Shipbuilding Corporation, ønsker å samarbeide med Bergen Engines-kjøper TMH om et nytt dieselmotorprogram. Dieselmotorer er Bergen Engines' spesialområde.
- På Stortinget har opposisjonen reagert. Sp kaller salget en komplett skandale, Christian Tybring-Gjedde (Frp) truer med mistillitsforslag.

– Der forsøker han å slå fast at sikkerhetslovens paragraf om meldeplikt ved erverv av virksomhet ikke kommer til anvendelse. Det er imidlertid kun en påstand verken begrunnet eller forklart, sier Tybring-Gjedde, som mener Bakke-Jensen bagatelliserer salget av Bergen Engines.

«Mister kontroll»

Jette Christensen (Ap) sier hun har lest den siste saken BT/E24 har publisert om at den største produsenten av russiske krigsskip vil samarbeide med de nye eierne av Bergen Engines.

– Saken viser nettopp hvorfor Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM), E-tjenesten og Politiets sikkerhetstjeneste (PST) advarer mot strategiske oppkjøp og investeringer.

Etter å ha lest forsvarsministerens skriftlige svar, sier hun:

– Jeg forventer at ministeren forsikrer seg om at FLO og FMA gjør sikkerhetspolitiske vurderinger selv om departementet finner at dette ikke ligger under sikkerhetsloven.

– Realitetene endrer seg ikke av deres tolkning. Strategiske oppkjøp er og blir en risiko for Norge. Det er ministerens ansvar, ikke FLO og FMA, at informasjon om Norges forsvarsevne ikke kommer på avveie, sier Christensen.

«Må følge ekstra godt med»

I sitt svar til Mehl og Christensen skriver Frank Bakke-Jensen videre:

«Den sikkerhetspolitiske situasjonen gjør at vi må følge ekstra godt med på utenlandske investeringer i strategiske sektorer. Vi ønsker å ha en åpen økonomi som gjør det attraktivt for uten-

landske aktører å investere i Norge. Samtidig er vi bevisst på at utenlandske investeringer vil kunne være en trussel mot våre nasjonale sikkerhetsinteresser.»

– For virksomheter som er underlagt sikkerhetsloven har regjeringen allerede innført regulering for å ha kontroll med eierskap, slik at det er mulig å forhindre uønskede utenlandske investeringer av betydning for nasjonal sikkerhet, skriver forsvarsministeren.

– Må tas på alvor

Audun Lysbakken (SV) sier SV nå vil se nøye på regjeringens forklaring, både om hva den har gjort så langt og hva den vil gjøre videre.

– Kritikken mot dette oppkjøpet må tas på alvor. Vi vil også vurdere nye spørsmål til forsvarsministeren. Næringslivet i autoritære stater er ikke uavhengig av statsmakten, det kan være tette bånd til regimet, skriver Lysbakken i en e-post.

Forsvarsministeren imøtegår

BT/E24 har bedt forsvarsminister Frank Bakke-Jensen kommentere kritikken som blir rettet mot Forsvarsdepartementet og regjeringen.

Tirsdag morgen kommer følgende imøtegåelse fra Bakke-Jensen via kommunikasjonssjef Ingrid Dåsnes:

«Det som er avgjørende for meg er om vedlikeholdet utgjør en sikkerhetsrisiko. Hvis svaret er ja, så må vi finne måter å håndtere dette på. Om noen skulle være i tvil kan jeg forsikre om at det ikke er aktuelt at russere utfører vedlikehold på vårt krigsmateriell.»

BERGENS TIDENDE/E24

Dødsulykke på fiskebåt fra Selje

En mann på fiskebåten MS «Hovden Viking» mistet livet i en ulykke tirsdag morgen.

ROAR LYNGBØY
roar.lyngboey@bt.no

Fiskebåten tilhører rederiet Hovden Senior AS i Selje i Stad kommune.

Det var Troms politidistrikt som meldte om arbeidsulykken der en mann på fiskebåten mistet livet, 18 nautiske mil utenfor Senja.

Lensmann Arnold Nilsen i Finnsnes lensmannsdistrikt opplyser til BT at et redningshelikopter med lege tok seg ut til båten etter ulykken.

– De måtte dessverre konstatere at mannen var død, sier Nilsen.

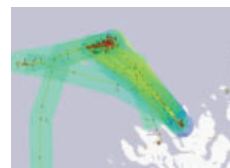
Båten gikk inn til land ved Senjahopen etter ulykken. Politiet etterforsker saken. Kriseteamet i Senja kommune er varslet og bistår.

De nærmeste pårørende er varslet.

Bekreftes av rederiet

BT har vært i kontakt med styreleder Rune Hovden i Hovden Senior AS. Han ønsker ikke å uttale seg om ulykken på nåværende tidspunkt.

Men i en pressemelding skriver selskapet at Hovden Senior AS kan bekrefte at



Her har fiskebåten Hovden Viking seilt den siste uken.

det har vært en ulykke om bord i selskapets fartøy MS «Hovden Viking».

– En person er dessverre omkommet som følge av hendelsen. Pårørende er varslet. Politiet, Sjøfartsdirektoratet og Arbeidstilsynet er varslet. Det forventes at hendelsesforløpet blir undersøkt nærmere. Det er således ikke aktuelt for rederiet å gi ytterligere kommentar om ulykken på dette tidspunkt.

Selskapet i stor sorg

Videre skriver de:

– Selskapet er i dag i stor sorg. Våre tanker går først og fremst til de pårørende og mannskapet om bord. Selskapet henstiller på det sterkeste om at de pårørende og mannskapet får ro i den nærmeste tiden.

«Hovden Viking» er 46 meter lang, designet og utviklet av Rolls-Royce Marine, og ble bygd ved Larsnes Mek. Verksted.

Båten ble overlevert til rederiet i desember 2018.

Ville hyre menneske-smugler etter Vasquez' dødsfall

Da ektemannen Bastian Vasquez døde mens han laget bomber for IS, så den nå tiltalte kvinnen en mulighet til å komme seg ut til Syria.

– Jeg sendte et detaljert bilde av hvor jeg bodde, slik at de kunne sende en smugler som kunne hente meg derfra. Men byen var for liten og for godt kontrollert, sa den 30 år gamle kvinnen under sin forklaring for retten tirsdag.

E-postkontakten med den norske advokaten Bjørn Nærum er tidligere dokumentert av VG og skal underbygge tiltaltes påstand om at hun ble holdt tilbake i IS-kontrollerte området i Syria mot sin vilje. Nærum er blant vitnene i saken og kommer til retten neste uke for å gi sitt vitneprev om kontakten med kvinnen.

Nærum opprettet da kontakt med den norske ambassaden i den tyrkiske hovedstaden Ankara, som i flere e-poster som avisen har gjennomgått sier at de

kan hjelpe kvinnen med å forlate Syria, men kun dersom hun selv kommer seg ut av IS-området og tar seg til den tyrkiske grensen.

Kvinnen forklarte tirsdag hvordan hun etter hvert mistet håpet om å bli smuglet ut av Syria. De som skulle hjelpe henne, ble forhindret, ombestemte seg eller mislyktes. Hun fikk beskjed om å flytte til en større by, hvor innfartsårene var dårligere kontrollert, ifølge sin forklaring.

– Det var derfor jeg giftet meg på nytt, sa hun.

Den nye ektemannen var shariadommer og bosatt i Raqqa, en periode omtalt som IS-hovedstaden i Syria. Av ham fikk hun løfter om at hun skulle få dra til Tyrkia for å treffe familien, og at hun skulle slippe å føde flere barn.

Men den nye ektemannen holdt ikke løftene sine, forklarte hun. Han er faren til hennes datter, og det skulle ta ytterligere nesten fire år før hun ble brakt til al-Hol-leiren. NTB

Når skal sikkerhetsloven hjelpe oss med å beskytte egne interesser om det ikke kan anvendes i denne saken?

Emilie Enger Mehl (Sp)

Når hun bruker formuleringen «komplett svikt» viser hun til det hun mener er manglende oppfølging fra Forsvarsdepartementet, Statsministerens kontor, Nærings- og fiskeridepartementet, Justisdepartementet og regjeringen.

– Må stanse salget

– Et slikt salg er helt åpenbart i strid med norske interesser og det sikkerhetsloven har ment å beskytte. Regjeringen er på grunnlag av det som nå er kjent nødt til å gripe inn og stanse salget, sier hun.

På spørsmål om hva Senterpartiet tenker om at Frp vurderer mistillit, svarer hun:

– Vi har ikke behov for å verne om noen statsråder.

– Bagatelliserer

Christian Tybring-Gjedde (Frp) sier at han har lest svaret som er kommet fra forsvarsministeren.

– Jeg vil ha en industriell eier, ikke en investor som deler oss opp og legger oss ned.

Andreas Lygre er positiv til at et industrikonsern vil ta over motorfabrikken på Hordvikneset.

BENDIK STØREN
bendik.storen@bt.no
SIGRID HAALAND
ARNE EDVARDSEN
foto **JANNICA LUOTO**

Tirsdag ble det kjent at regjeringen har midlertidig stanset salget av motorfabrikken Bergen Engines.

Fabrikken har levert motorer til blant annet norske kystvakt-fartøy og flere lands marineskip. I februar ble det kjent at fabrikkens selges til et selskap med

russiske eiere. Justisminister Monica Mæland sier tirsdag at det ikke kan utelukkes at salget vil medføre en risiko for nasjonale sikkerhetsinteresser. Dette vil nå undersøkes nærmere, sier hun.

– Arbeidsplassene viktigst

Andreas Lygre (29) har jobbet som mekaniker ved Bergen Engines i ti år.

Han har fått kjennskap til at myndighetene vurderer å stanse salget, men vet ikke noe mer ut over det som står i mediene.

– Vi regner med at vi har gjort alt rett, så får vi se hva staten vil gjøre, sier han.

Dagens eier, Rolls-Royce, an-

nonserte for litt mer enn et år siden at de ønsket å selge fabrikken. I februar i år kom nyheten om at kjøperen ble verdens største togprodusent, russiskeide TMH.

Lygre mener det er positivt at det er et industrikonsern som vil ta over fabrikken.

– Jeg vil ha en industriell eier, ikke en investor som deler oss opp og legger oss ned, sier han.

Han er imidlertid åpen for forskjellige løsninger.

– Det viktigste er at vi får beholde arbeidsplassene våre, sier han.

Mens debatten om kjøpet har stormet i media, har arbeidsdagen på Hordvikneset gått som

normalt, sier Lygre. Han mener imidlertid at all støyen rundt arbeidsplassen hans kan være uheldig. – Jeg er redd for at det skal kunne påvirke salget, særlig om dette drar ut, sier han.

– Frykter nedleggelse

Roar Abrahamsen, leder i Fellesforbundets avdeling fem i Bergen, er bekymret for konsekvensene dersom salget til TMH blir stoppet for godt. Han sier han har god kontakt med tillitsvalgte på fabrikken.

– De signalene jeg får der ute fra er at hvis dette blir stoppet, så blir det et blodbad på Hordvikneset. Det kan bety oppsigelser, og i verste fall nedleggelse

eller at produksjonen flytter ut, sier han.

Abrahamsen representerer rundt 320 av de 750 ansatte ved fabrikken. Han sier det er tydelig at dagens eiere ikke ønsker å drive virksomheten videre. Da er det to valg: å selge eller å legge ned.

– Jeg er redd for at dette kan gå riktig ille, sier han.

– Alternativer

I et brev til norske myndigheter lister dagens eier, Rolls-Royce, opp mulige alternativer dersom salget til TMH ikke skulle bli noe av.

Det mest sannsynlige alternativet er da at en finansiell



Andreas Lygre (29) er mekaniker på Bergen Engines. Han mener støyen rundt salget kan være uheldig.

investor kjøper virksomheten, skriver selskapet. En slik kjøper vil med «høy sannsynlighet» gjennomføre en vesentlig restrukturering av virksomheten, for å maksimere lønnsomheten på kort sikt, skriver Rolls-Royce.

Abrahamsen i Fellesforbundet er klar på at han ønsker en industriell, og ikke rent finansiell, eier av Bergen Engines.

– Erfaringen er at om det kommer inn rene fond så ryker det fort. Da overlever de gjerne maks tre til fem år, før det kommer meldinger om at man må omstrukturere og ta ut synergi. Og vi vet hva det betyr, det betyr slakt, sier Abrahamsen, og nevner nedskjæringer, sammenslåinger og utflytting som muligheter.

I brevet til myndighetene skriver Rolls-Royce at kjøperen TMH ønsker å få Bergen Engines til å vokse, blant annet gjennom vekst i det russiske markedet. TMH ser ikke for seg endringer i selskapets organisasjon eller bemanningen, heter det i brevet.

– Det beste konseptet som har kommet på bordet har kommet fra den gruppen som nå er inne. Våre representanter på Hordvikneset er veldig klar på at de foretrekker denne løsningen, sier Abrahamsen.

Abrahamsen understreker at han ikke har noen forutsetninger for å vurdere de sikkerhetsmessige sidene av saken. Han reagerer imidlertid på det han mener er en skeiv fremstilling av saken i media.

– Det fremstår som at det er russere som skal vedlikeholde kystvaktfartøyene og spionskipet «Marjata». Men det er jo Kongsberg Maritime som har ansvaret for vedlikeholdet, sier han.

– Og ser du på sammensetningen i de som eier kjøperen av Bergen Engines, så er den største enkeltaksjonæren et fransk industriselskap med 75.000 ansatte, sier Abrahamsen, og viser til BT/E24s oversikt over eierne som referanse.

– Det er heller ikke slik at Forsvaret er den største kunden. Forsvaret i Norge og resten av verden utgjør bare en bitte liten del av kundene til Bergen Engines, sier han.

Abrahamsen etterlyser nå en «plan B» dersom myndighetene stanser salget.

– Har Forsvaret løst sitt problem dersom fabrikken blir lagt ned? Det må være mulig å sikre det sikkerhetsmessige, og samtidig sikre at fabrikken blir på Hordvikneset og at de kan utvikle seg, sier Abrahamsen.

– Håper å fullføre oppkjøpet

Talskvinne Isabelle Tourancheau i TMH International skriver til BT/E24 at de håper at oppkjøpet blir fullført når myndighetene er ferdige med sine undersøkelser.

– Vi respekterer den interne prosessen som må gjennomføres av myndighetene og samarbeider med dem, skriver hun.

Målet med å kjøpe fabrikken er ifølge Tourancheau blant annet å utvide produktporteføljen, og utvikle nye, karbonnøytrale forbrenningsteknologier.

Tourancheau mener også jobbsikkerheten til de ansatte i Bergen Engines vil styrkes.

– TMH har ingen behov for eller intensjon om å restrukturere Bergen Engines. Vi ser potensiale for vekst, skriver hun.

Når oppkjøpet er gjennomført, vil TMH arbeide for at bedriften skal fortsette å levere på kontraktene de har inngått, sier Tourancheau.

– Vi er fullt klar over forpliktelsene som ligger i eksportkontroll, og tar det på alvor. Det inkluderer forpliktelsene rundt Bergen Engines hva gjelder beskyttelsen av kontrollert teknologi, herunder å forhindre at den benyttes til uautorisert bruk.

Verken administrerende direktør ved Bergen Engines, Jon Erik Røv, eller styreleder, Eugenia Valente, har gjort seg tilgjengelig for BT/E24 etter nyheten om at regjeringen vurderer å stoppe salget.

Kommunikasjonssjef ved motorfabrikken, Merethe Fjeldstad, svarer i meldingsform at de har fått beskjed om at myndighetene ønsker å gjøre ytterligere undersøkelser om salget.

Hun sier videre at selskapet ikke ønsker å spekulere i utfallet av myndighetenes undersøkelser, og sier Bergen Engines vil fortsette å samarbeide med myndighetene fremover.

BERGENS TIDENDE/E24

Brevet som avslører at norske myndigheter allerede før jul visste at russiske oligark ville kjøpe Bergen Engines

I et «strengt privat» brev til Utenriksdepartementet skriver Rolls-Royce at de ikke mener Bergen Engines' aktivitet faller inn under sikkerhetsloven.

GERHARD FLAATEN
gerhard.flaaen@bt.no
ARNE EDWARDSEN
BENDIK STØREN

Om ettermiddagen den 15. desember i fjor mottok fagdirektøren for eksportkontroll i Utenriksdepartementet, Anne Kari Andersen Lunde, en e-post.

I emnefeltet sto det «Bergen». I den første linjen «Strictly private».

E-posten var fra Andrew Wood, direktør for global eksportkontroll hos Rolls-Royce (RR).

I det fire sider lange vedlagte brevet, redegjorde de detaljert for sine vurderinger rundt det planlagte salget av datterselskapet deres, Bergen Engines.

«Hensikten med dette notatet er å gi relevante norske myndigheter konfidensiell forhåndsinformasjon om et mulig salg av Bergen Engines til Transmash Holdings, og gi muligheten til å komme med spørsmål, kommentarer eller bekymringer», skrev RR.

Opplyste om oligark

De var kommet langt i prosessen med å selge Bergen Engines, etter å ha hatt forhandlinger med flere parter.

En kandidat de satt igjen med var TMH, Russlands største jernbaneselskap.

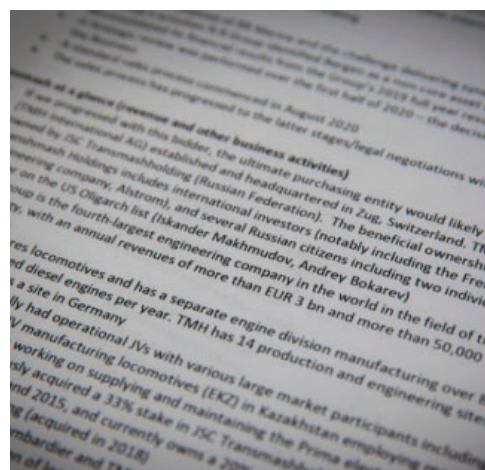
Som BT/E24 har skrevet tidligere er to velkjente oligark blant de to største eierne i TMH. Dette redegjorde også Rolls-Royce for i brevet sitt til UD:

– Den russiske eieren av TMH International eies igjen av blant annet flere russiske statsborgere, inkludert Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev, som er å finne på den amerikanske oligarklisten, skrev RR i brevet.

Problemområder

Den britiske industrigiganten går i brevet gjennom tre mulige problemområder ved et salg til TMH.

Overordnet konkluderer de med at de ikke vil trenge noen formelle godkjenninger fra norske myn-



I brevet UD mottok 15. desember opplyser Rolls-Royce at de ikke mener Bergen Engines håndterer sikkerhetsgradert informasjon.

FOTO: BJØRN ERIK LARSEN

Den russiske eieren av TMH International eies igjen av blant annet flere russiske statsborgere, inkludert Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev, som er å finne på den amerikanske oligarklisten.

Fra brevet Rolls-Royce sendte UD

digheter for å gjennomføre det.

De er også innom den senere mye omtalte sikkerhetsloven.

I sin redegjørelse skriver RR at Bergen Engines ikke har vært underlagt sikkerhetsloven, og at de heller ikke er i ferd med å bli det, såvidt de kjenner til.

– Uansett anser vi det ikke slik at Bergen Engines sin aktivitet ville falle inn under sikkerhetsloven: Bergen Engines håndterer ingen sikkerhetsgradert informasjon som har med det norske Forsvaret å gjøre, står det i brevet.

Ville ha kjøpt svar

Bergen Engines gjennomfører vedlikehold på motorene til norske kystvaktskip og spionskipet «Marjata». I tillegg skal fabrikken levere motorene til de tre nye kystvaktskipene, og er dermed underleverandør på en såkalt sikkerhetsgradert anskaffelse.

Forsvarsdepartementet har foreløpig ikke svart BT/E24 på om de deler Rolls-Royce sin oppfatning om at de ikke håndterer sikkerhetsgradert informasjon.

Videre skriver RR i brevet at de ikke har funnet

det nødvendig å varsle Konkurransetilsynet, siden de mener et salg til russerne ikke ville komme inn under lovgivningen, før de avslutter:

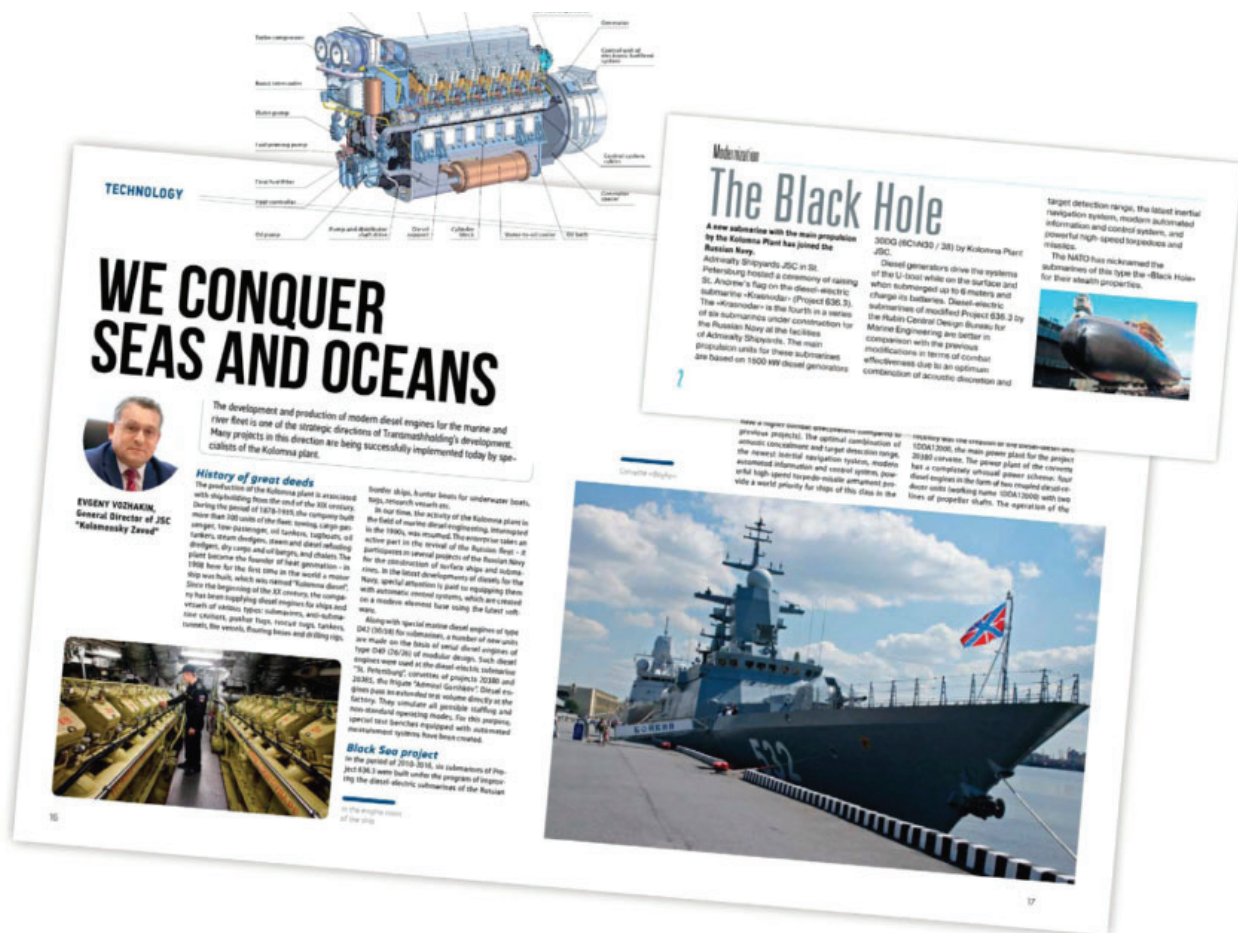
– R-R er i slutfasen for forhandlinger og begynner deretter godkjenningssprosessen for denne transaksjonen som vi vurderer. Dersom dere ønsker å komme med noen kommentarer, vennligst gjør det så snart som mulig.

– Ikke kontakt

Om og når de fikk svar, har vi ikke oversikt over.

Den første kontakten BT/E24 kjenner til mellom norske myndigheter og Rolls-Royce etter at brevet av 15. desember var mottatt, skjedde da Norsk Sikkerhetsmyndighet varlet dem om at salget vurderes stoppet mandag kveld denne uken.

Før det fikk vi 26. februar skrev kommunikasjonssjef Ingrid Dåsnes i Forsvarsdepartementet til BT/E24 at de ikke hadde vært i kontakt med partene i Bergen Engines-salget.



I utgaven fra desember 2017 forteller sjefen ved TMH-eide Kolomensky Zavod om leveransene deres til den russiske marinen.

SKJERMED: TRANSMASHOLDING SITT INTERNBLAD

Her er internbladet som avslører at Bergen Engines-kjøperen leverer motorer til russiske krigsskip

«Selskapet tar aktivt del i gjenopplivningen av den russiske flåten», skrev Transmashholding i sitt eget magasin i desember 2017.

GERHARD FLAATEN
gerhard flaaten@bt.no
BENDIK STØREN
ARNE EDVARDSEN

Elleve mil sørøst for den russiske hovedstaden ligger Kolomna.

Siden 1863 har byen, og fabrikken Kolomensky Zavod, vært sentral i produksjonen av jernbanemateriell for den russiske staten.

Et annet viktig strategisk område for dem, som ledelsen hos eieren Transmashholding (TMH) ikke ønsker å snakke om, er produksjon av motorer til den russiske marinen.

«Det vil ikke være passende for oss å gå inn i detaljer om våre kunder og våre leveranser til dem», skrev talskvinne Isabelle Tourancheau i TMH til BT/E24 før helgen.

Internmagasinet deres, som de utgir fire ganger i året og legger ut på nettsidene, forteller imidlertid historien om et omfattende og langvarig samarbeid mellom den TMH-eide fabrikken og det russiske militæret.

Leverandør til marinen

Ifølge magasinet har fabrikken i Kolomna laget motorer til russiske militærfartøyer siden første verdenskrig.

I de første utgavene, fra rundt 2010, står det om hvordan fabrikken i Kolomna er leverandør av motorer til den russiske marinen, og at de håper på etterspørsel etter deres motorer når myndighetene skal gjenopplive den russiske marinen.

Etter at Russland annekterte Krim i 2014, innførte Ukraina, EU og USA sanksjoner som gjorde det ulovlig for dem å selge materiell til bruk i russiske krigsskip.

I internbladet til TMH forteller de i årene etter om hvordan de har erstattet importerte

motorer med sine egne, fra fabrikken i Kolomna.

«Tar aktivt del i gjenopplivningen av den russiske flåten»

I slutten av 2017 kommer direktør Evgeny Vozhakin med en grundig redegjørelse for leveransene til russiske fregatter, ubåter, korvetter, landgangsfartøyer, etterretnings- og patruljeskip.

I artikkelen med tittel «Vi erobrer hav og sjø» står det at «utviklingen og produksjonen av moderne dieselmotorer for marinen og elveflåten er en av de strategiske retningene for utviklingen av TMH».

«Selskapet tar aktivt del i gjenopplivningen av den russiske flåten, og deltar i flere prosjekter for den russiske marinen med konstruksjon av overflateskip og ubåter», skriver Vozhakin.

Etter å ha blitt konfrontert med utdragene fra internmagasinet kommenterer TMH-talskvinne Isabelle Tourancheau følgende:

«TMH lager ingen typer militært utstyr eller maskineri.

En motor er ikke i seg selv en militær gjenstand».

Hun understreker at deres motorer primært lages til lokomotiver.

«Kolomensky Zavods produksjon for marinebruk utgjør en liten del av totalen».

Ut over dette ønsker hun ikke å kommentere samarbeidet mellom dem og den russiske marinen, eller hvordan de tenker å håndtere et oppkjøp av Bergen Engines i denne sammenheng.

«Siden temaet involverer forretningsmessig informasjon, forbeholder vi oss retten til ikke å gå i detalj, skriver hun.

– Solgte fregatter uten motor

Flere norske opposisjonspolitikere og forskere har sagt at de frykter en teknologioverføring til Russland dersom salget av Bergen Engines gjennomføres som planlagt.

Forsvarsanalytiker James Bosbotinis, som blant annet er tilknyttet magasinet Warships International Fleet Reviewer, skriver i en e-post til BT/E24 at

sanksjoner fra Ukraina og Vesten forstyrrer den russiske krigsskipsbyggingen.

– Dette begrenset byggingen av nye fregatter for Svartehavsflåten og tvang nesten russerne til å forlate planene for nye korvetter.

Tre fregatter av «Admiral Grigorovich»-klassen ga de for eksempel til slutt opp å bygge ferdig, og de solgte dem til India uten motorer, skrev Reuters i 2019.

– Vil ha nytte av teknologi

De siste årene har russerne også hatt problemer med flere av de russiskbyggede motorene sine som er levert til marineskip.

Ifølge forsvarsnettstedet mil.today brøt en av motorene i Fregattene i «Admiral Gorshkov»-klassens hovedskip sammen i 2017, og ble sendt tilbake til fabrikk for reparasjon.

Samme nettsted skriver at Kolomensky skulle levere et dieselaggregat til den atomdrevne ubåten «Knyaz Oleg» i mars 2017, mens leveransen ble forsinket med nesten et år.

Moderniseringen av den



De 135 meter lange «Admiral Gorshkov»-fregattene er blant militærskipene som er bygget med motorer fra fabrikken i Kolomna.

FOTO: MIL.RU (WIKIPEDIA)

russiske marinen vil ha nytte av teknologi fra Bergen Engines, skriver forsvarsanalytiker Bosbotinis.

Det samme mener forsker Ståle Ulriksen ved Sjøkrigsskolen.

I dag bruker russerne opp til seks år på å produsere et korvettskip, der motorene utgjør en flaskehals, ifølge ham.

– TMH eier jo faktisk den fabrikken som er hovedleverandør for den russiske marinen, og de sliter med å levere både nok og godt nok i dag. Det er klart de kunne trenge drahjelp, sier Ulriksen om betydningen av Bergen Engines-kjøpet.

UD vil ikke svare

Både TMH og Rolls-Royce har understreket at de vil anstrenge seg for å overholde eksportreguleringene. Men hvor langt dette regelverket strekker seg med tanke på mulighetene for å føre teknologi ut av landet har BT/E24 tross flere forsøk ikke fått svar på fra norsk UD. Det er de som forvalter dette regelverket.

«Dette er blant spørsmålene som blir berørt i redegjørelsen 23. mars», skriver kommunikasjonsrådgiver Guri Solberg i UD.

Tor Bukkvoll ved Forsvarets forskningsinstitutt forklarer at en slik teknologioverføring kan finne sted selv om de russiske eierne i utgangspunktet ikke skulle ønske det.

– Siden Russland ikke er en rettsstat, er den eneste mulige reelle beskyttelsen for større næringsvirksomheter politisk. Det vi si at disse bedriftene eksisterer og tjener penger på statens og den politiske ledelsens nåde.

Skulle TMH besitte ressurser som Kreml har bruk for innenriks eller utenrikspolitisk må de stille disse til politikernes rådighet hvis de blir bedt om det, sier Bukkvoll.

– Ikke overført teknologi

Foreløpig skal ikke TMH ha fått kjennskap til detaljer i teknologien til Bergen Engines.

Etter salgsavtalen med TMH ble inngått første februar startet en såkalt due diligence-prosess, eller selskapsgjennomgang, opplyser Rolls-Royce.

De sier at TMH i denne prosessen har fått innsyn i finansielle data, skatteinformasjon, detaljer om lokalisering av eiendom og HMS-data.

«TMH har ikke fått innsyn i tekniske detaljer om hvordan Bergen-motorene faktisk lages», skriver en talsperson i Rolls-Royce.

Overføring av Bergen Engines' åndsverkretigheter vil skje først

FAKTA

Deltok i statlig motorprogram og leverte til ubåter

- I en utgave fra slutten av 2015 skriver TMH at en ny ubåt, med fremdriftssystem fra fabrikken i Kolomna, har sluttet seg til den russiske marinen.
- «Nato har gitt ubåtene kallenavnet «Svart hull» på grunn av stealth-egenskapene», står det til slutt i artikkelen. «Stealth» vil si egenskaper som gjør at fartøyet ikke vises på radar eller sonar.
- I den samme utgaven er Vladimir Kiselev, sjef for TMH sin dieseldivisjon intervjuet over fire sider.
- Han forteller at TMH på dette tidspunktet var involvert i et statlig program for bygging av dieselmotorer, og at de har utviklet tre nye motorer som en del av dette programmet.
- Utvikling av motorer for marinen listes opp som ett av punktene.
- Programmet heter «Development and organization of production of new generation diesel engines and their components in the Russian Federation in 2011-2015»
- «Det er naturlig at vi, som en ledende bygger av dieselmotorer i Russland, gladelig tok imot statlig støtte. Vi sluttet oss til prosjektet og bestemte oss for å utvikle en helt ny motor», skriver Kiselev i bladet.
- Han forteller at 49 prosent av utgiftene til utvikling dekkes av staten, mens TMH dekker resten.
- De nye motormodellene, D200, D300 og D500, skulle ta over for de gamle modellene, D49 og D50.
- «Bruken av D500 på sivile og militære skip blir diskutert», sier Kiselev.
- Denne modellen skulle også brukes som nødgenerator til atomkraftverk, hvor de tidligere har måttet anvende importerte motorer.
- De neste to årene leveres nok en ubåt med Kolomna-maskiner, og etterspørselen fra marinen øker.

KILDE: TRANSMASHOLDINGS INTERNMAGASIN

Dette er saken

- BT/E24 har tidligere avslørt at Russlands største produsent av krigsskip vil samarbeide med kjøperen av Bergen Engines om å utvikle dieselmotorer.
- Dette bekymrer blant annet forsker Jakub Godzimirski ved Norsk utenrikspolitisk institutt, som fryktet at samarbeidet vil føre til en teknologioverføring til andre russiske selskaper.
- Nå viser det seg at kjøperen av Bergen Engines, som har oligarker med antatt nære forbindelser til Kreml blant hovedeierne, eier en fabrikk i Russland som allerede leverer motorer til den russiske marinen.

TMH eier jo faktisk den fabrikken som er hovedleverandør for den russiske marinen, og de sliter med å levere både nok og godt nok i dag. Det er klart de kunne trenge drahjelp.

Ståle Ulriksen ved Sjøkrigsskolen

når avtalen sluttføres, skriver talspersonen.

Informerte ikke

I desember 2020 sendte Rolls-Royce et brev til Utenriksdepartementet der de gjorde oppmerksom på at TMH var blant de mest aktuelle kandidatene til å kjøpe fabrikken i Bergen. I brevet opplyste Rolls-Royce ikke om at TMH er leverandør av dieselmotorer til den russiske marinen.

På spørsmål om hvorfor denne informasjonen ikke var inkludert,

svarer en Rolls-Royce-talsperson at intensjonen med brevet var å gi myndighetene muligheten til å stille spørsmål.

«Aller viktigst, vi inkluderte navnet på den potensielle kjøperen. Vi ga et kort sammendrag», skriver talspersonen, som ikke ønsker å bli navngitt.

Det ble også redegjort for hvorvidt man ville trenge regulatoriske godkjenninger for å selge til TMH, skriver talspersonen. Det ble det ikke funnet behov for.

BERGENS TIDENDE/E24

Taxisjåføren tilbød seg å kjøre kvinnen gratis. Så skal han ha voldtatt henne.

Kvinnen tok videoopptak etter at overgrepet skal ha skjedd.

ADRIAN BRUDVIK
adrian.brudvik@bt.no

I mai 2019 var en østlandskvinne i begynnelsen av 20-årene i Bergen for å være med venner. Sent på kvelden tilbød en taxisjåfør seg å kjøre henne gratis. På veien skal sjåføren ha utført seksuelle handlinger på henne mens hun var forberuset til å gjøre motstand, ifølge politiet.

Mandag måtte mannen møte i retten, tiltalt for voldtekt. Han erkjenner ikke straffskyld.

Fløpet av kvelden overgrepet skal ha skjedd, kjørte den tiltalte taxisjåføren kvinnen to ganger.

Den første gangen kjørte han henne fra sentrum og hjem til en person som tilbød seg å hjelpe henne fordi hun var full, manglet penger og hadde kommet bort fra en kamerat på byen.

Sjåføren forklarte i retten at han senere kjørte tilbake til adressen av «nysgjerrighet», og at han hadde fått en «dårlig magefølelse» av å se kvinnen sammen med personen som hjalp henne. Han tilbød seg å kjøre henne tilbake til sentrum, uten å ta betalt for det.

Stoppet i syv minutter

Ifølge opplysninger som politiet har hentet inn, var ikke taxien registrert som oppstoppet under den andre turen sjåføren hadde med kvinnen. I tillegg viser bilens GPS at taxien stoppet ved Hurtigruteterminalen i syv minutter.

Det er i dette tidsrommet politiet mener at overgrepet skal ha skjedd. Kvinnen har selv forklart at hun «duppet» og våknet av overgrepshandlingen.

– Jeg var i full panikk, forklarte hun i retten.

Ifølge kvinnen selv var hun var svært beruset under turen: – Jeg var full, jeg var lei meg, jeg var sliten. Jeg var helt vekk.

Sjåføren nekter på sin side for å ha gjort noe straffbart, og forklarte at det som skjedde mellom ham og kvinnen var frivillig.

Han forklarte at de kysset flere ganger. Kvinnen avviste

dette.

Statsadvokat Rudolf Christoffersen påpekte i retten at sjåføren har endret forklaring siden han var i avhør hos politiet for første gang. Under det første avhøret ga han uttrykk for at han ikke husket kvinnen eller noe fra den natten.

– Jeg var redd for å forklare meg og miste kjøreseddelen min, sa sjåføren om dette.

Tok videoopptak

Blant de sentrale bevisene som retten må ta stilling til, er en video som kvinnen selv tok opp i taxien etter at sjåføren skal ha forgrepet seg på henne.

Videoen viser ingen seksuelle handlinger, men en samtale der kvinnen blant annet sier at hun burde gå ut av taxien. Mannen sier at han har lyst til å ha sex, kvinnen parerer med å si at en seksuell handling allerede har skjedd.

Kvinnen forklarte i retten at hun var redd og i sjokk da videoen ble tatt opp.

– Jeg var livredd for hva han ville gjøre. Jeg tenkte at jeg bare måtte gjøre det som var best der og da, for at han ikke skulle bli sint, sa hun i retten.

Den tiltalte sjåføren kommenterte at kvinnen ikke virket så beruset i videoen.

Redd for å ikke bli trodd

I retten ga kvinnen uttrykk for at hun har hatt det vanskelig etter taxituren. Hun har blant annet hatt problemer med søvn og å ta taxi i ettertid, forklarte hun.

Det tok et halvt år før hun anmeldte saken.

– Hun trengte tid for å samle seg og anmeldte forholdet. Hun var redd for å ikke bli trodd, og at slike saker fort kan bli henlagt, sier bistandsadvokat Rolf Knudsen til BT.

Han forteller at hun også hadde behov for å snakke med sine nærmeste om anmeldelse, og at hun først ikke husket at hun hadde tatt videoopptak.

Aktor i saken, Rudolf Christoffersen, sier det er vanlig at det tar tid før slike saker blir anmeldt.

– Det er ikke uvanlig at mange jenter er redd for å ikke bli trodd i voldtektssaker. Noen ganger er det en prosess å velge å oppsøke politiet. Det er ikke uvanlig at det går tid fra den straffbare handlingen har skjedd til det blir anmeldt.



Ifølge taxien stoppet bilen i syv minutter på Hurtigruteterminalen.

ARKIVFOTO: TOR HØVIK

– Vi får se om vi kunne gjort ting på en bedre måte. Det er jeg ydmyk for.

Monica Mæland redegjorde for Bergen Engines-saken i Stortinget tirsdag. – Jeg mener vi har læringspunkter i denne saken, sier hun.

BENDIK STØREN
bendik.storen@bt.no
KARL WIG
GERHARD FLAATEN
ARNE EDVARDSEN

Tirsdag annonserte justisminister Monica Mæland i Stortinget at regjeringen nå stanser salget av fabrikken til russiske Transmashholding av hensyn til rikets sikkerhet.

Statsministeren involvert

I et intervju med BT/E24 sier Mæland at også statsministeren har vært involvert i saken, før regjeringen den 18. mars meddelte Rolls-Royce at regjeringen kom til å stanse salget.

– På hvilken måte?

– Jeg kommer ikke til å kommentere hvordan regjeringen jobber, men statsministeren er selvsagt involvert.

– Skal det være sånn at en slik transaksjon som dette her skal måtte stanses av «nødventilen» i sikkerhetsloven?

– Ja, i denne saken er det situasjonen.

Hun avviser at det er en svikt som gjør at denne paragrafen nå må brukes.

– Jeg mener dette viser at vi har et veldig godt lovverk som er fleksibelt, og som kan brukes til nettopp situasjoner som dette, som vi ikke har mye erfaring med.

Etter redegjørelsen for Stortinget kom det sterk kritikk mot regjeringens håndtering av saken.

– Er du fornøyd med koordineringen innad i regjeringen i denne saken?

– Jeg har gitt uttrykk for at kommunikasjonen rundt dette kunne vært bedre.

– På hvilken måte da?

– Det ble vist til en uttalelse fra Næringsdepartementet («Vi anser dette som en avtale om salg mellom to kommersielle aktører, noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i», red.anm). Det ble og gitt en meddelelse til selskapet som kunne vært mer utfyllende, sier Mæland.

Varslet Rolls-Royce

Meddelelsen hun snakker om er svaret på et brev som Rolls-Royce i desember i fjor sendt til Utenriksdepartementet.

I dette brevet informerte Rolls-Royce om at de planla å selge Bergen Engines til russiskkontrollerte Transmashholding, hvor oligarkene Iskander Makhmudov og Andrej Bokarev er blant de største eierne.

BT/E24 har gjentatte ganger spurt Utenriksdepartementet om norske myndigheter svarte på brevet, og bedt om innsyn i et eventuelt svar.

Departementet har svart flere ganger at de trenger mer tid til å vurdere innsynsforespørselen.

I redegjørelsen for Stortinget kunne Mæland opplyse at Utenriksdepartementet svarte Rolls-Royce den 7. januar, og at de da sa at «Norge ikke ville foreta seg noe i forkant av offentliggjøringen av det planlagte salget.»

Jeg mener dette viser at vi har et veldig godt lovverk som er fleksibelt, og som kan brukes til nettopp situasjoner som dette, som vi ikke har mye erfaring med.

Monica Mæland

– Vi ser at selskapet med dette kan ha oppfattet saken som avklart, sa Mæland fra talerstolen.

En knapp måned senere an-

nonserte Rolls-Royce salget til russiske TMH.

– Det som er viktig er at arbeidet vårt fortsatte. Det kunne vært tydeligere meddelt selskapet, sier Mæland til BT/E24.

– Har dere gjort feil her?

– Jeg mener vi har læringspunkter i denne saken. Det er en stor og vanskelig sak, og det må vi gå gjennom, sier Mæland.

BT/E24 har bedt utenriksminister Ine Eriksen Søreide om et intervju, men har foreløpig ikke fått svar.

Viktige arbeidsplasser

Beslutningen om å bruke «nødventilen» i sikkerhetsloven, og stanse salget av motorfabrikken for godt, ble tatt 18. mars, forteller Mæland.

Rolls-Royce fikk beskjeden samme kveld, opplyser hun.

«Vår oppfatning er at Rolls-Royce vil arbeide videre med å finne konstruktive løsninger for Bergen Engines og dets videre drift», sa Mæland fra talerstolen i Stortinget tirsdag.

En talsperson for Rolls-Royce sier at de har fulgt de riktige prosessene, og at de nå vil søke bistand fra norske myndigheter for å raskt finne en annen løsning.

En slik løsning må gi Bergen Engines og deres ansatte de nødvendige investeringene for fremtiden, og Rolls-Royce et passende resultat, sier selskapet.

– Rolls-Royce synes å være av den oppfatning at norske myndigheter har en rolle i arbeidet med å finne en ny løsning. Hva tenker du om det?

– Jeg kjenner ikke til hva de oppfatter og ikke. Jeg er veldig

De to kollegaene har jobbet hos Bergen Engines i 14 år. Nå frykter

Slawek Cedro og Dariusz Rejman frykter at jobbene på Hordvikneset kan ryke, nå som salget til russiskkontrollerte TMH stanses. Bergen Engines-ledelsen ber regjeringen komme på banen.

KAROLINE RISNES
karoline.risnes@bt.no
GERHARD FLAATEN

foto JANNICA LUOTO

Dariusz Rejman og Slawek Cedro fulgte nøye med da justis- og beredskapsminister Monica Mæland (H) slapp nyheten tirsdag formiddag:

Salget av bedriften med 900 ansatte til russiskkontrollerte Transmashholding skulle stanses av hensyn til rikets sikkerhet.

De to kollegaene, som har jobbet som industrimekanikere ved Bergen Engines i 14 år, er bekymret for hva som vil skje med arbeidsplassen etter at salget av fabrikken ble stanset av regjeringen.

– Dette er veldig dumt. Vi er bekymret for jobbene våre, sier Rejman.

Hva som vil skje fremover er han usikker på. Industrimekanikeren håper andre kjøpere vil melde seg, og sikre at driften fortsetter og arbeidsplasser ikke går tapt.

– Spiller russisk rulett

Etter at justisministeren hadde redegjort for beslutningen om å



Administrerende direktør ved Bergen Engines AS, Jon Erik Rø.

ARKIVFOTO: TOR HØVIK

stanse salget i Stortinget tirsdag, slapp opposisjonen til.

– Regjeringen spiller russisk rulett med 750 ansatte, og vår alles sikkerhet er lagt i potten, sa Rødt-leder Bjørnar Moxnes.

– Dette er en viktig bedrift å bevare i Bergen og Norge. Det er et politisk ansvar å bidra til at en langsiktig eier kommer på plass, enten den er privat eller statlig, sa SV-leder Audun Lysbakken.

Også Roar Abrahamson i Fellesforbundets avdeling fem i Bergen krever at Stortinget nå tar ansvar for arbeidsplassene på Hordvikneset.

Håpet på Transmashholding

– Det har vært en spesiell dag, sier administrerende direktør ved Bergen Engines AS, Jon Erik Rø.

En stund før justis- og beredskapsminister Monica Mæland

(H) gikk på talerstolen i Stortinget tirsdag morgen, fikk han beskjeden fra konsernledelsen i Rolls-Royce om at salget var stanset.

– Vi i ledelsen tar dette til etterretning og forholder oss til det. Så må vi ha en liten pust i bakken sammen med Rolls-Royce for å finne veien videre, sier Rø.

De ansatte er informert og kalles inn til allmøte onsdag.

– Dette skaper en del skuffelse og bekymring blant våre ansatte, det er det ingen tvil om, sier han.

Bruker sikkerhetsventil

Fredag skal Kongen i statsråd bruke «sikkerhetsventilen» i sikkerhetsloven til å stanse salget. Det var ikke dette Rø hadde ønsket.

– Dette er det til syvende og

sist regjeringen som avgjør, men det er klart at vi sammen med Rolls-Royce har sett på dette som en stor mulighet for selskapet, sier Rø.

TMH har kommet med klare signaler om at de ønsket å satse på selskapet, både de ansatte, området, teknologien og det grønne skiftet.

Sammen med Rolls-Royce mente Bergen Engines at de hadde funnet den beste kjøperen, sier Rø.

– Vi har informert myndighetene i brevet fra desember om hva som var planene, og vi har gjennom hele prosessen samarbeidet med ulike myndigheter for å avklare fakta.

Ber regjeringen om hjelp

Nå som regjeringen har satt ned foten, vil Bergen Engines og eieren Rolls-Royce søke assistanse fra den norske regjeringen til å finne en ny vei fremover for bedriften.

– Rolls-Royce har en kontrakt inn mot en kjøper i TMH, så de har et arbeid å gjøre der først. Men så må vi finne en løsning for Bergen Engines.

– Hvilken hjelp ser dere for dere fra regjeringen?

– Vi forventer ikke at de skal finne en ny eier til oss, men vi trenger litt drøvel, sier Rø, uten at han vil gå i detaljer om hvilken hjelp han ønsker.

– Nå må vi se fremover og finne en rask og god løsning, og en eier som vil investere i virksomheten vår.

BERGENS TIDENDE/E24



Slawek Cedro (fra v.) og Dariusz Rejman.



Justisminister Monica Mæland kunngjorde tirsdag at regjeringen vil stanse salget av Bergen Engines.

FOTO: FREDRIK HAGEN / NTB

tydelig på at vi skal følge dette. Dette er en stor bedrift med viktige arbeidsplasser, og det tar vi på alvor.

– Hva konkret vil regjeringen foreta seg for å sikre de 900 arbeidsplassene knyttet til Hordvikneset?

– Som sagt er det eier som først og fremst har dette ansvaret, og jeg er helt sikker på at tar dette ansvaret. De må sikkert gjøre grundige vurderinger nå. Men vi skal love å følge saken nøye, og vi har og avtalt å holde en god dialog med Rolls-Royce om dette, sier Mæland.

«Ulike grunner»

– Etter Utenriksdepartementet mottok brevet fra Rolls-Royce i desember tok det en måned før saken ble løftet til politisk nivå. Hvorfor tok det så lang tid?

– Det er ulike grunner. Det går altså noe tid før UD melder til Rolls-Royce syvende januar, og

i midten av januar, en liten uke etterpå, samler departementene seg, sier hun.

– Jeg skjønner man er opptatt av minutter og timer her, men jeg mener dette er en for stor og viktig sak til å peke på at de ukene vi har brukt har vært for mange. Det mener jeg ikke, sier hun.

– Når dette arbeidet var kommet så langt, hvordan kan NFD si til oss i BT/E24 i februar at dette er en handel de ikke skal eller bør legge seg opp i?

– Det tenker jeg NFD må svare for. Jeg ser at denne uttalelsen er uheldig i denne saken, og næringsministeren har også understreket at det var en generell næringspolitisk uttalelse.

– Har ikke departementene snakket sammen?

– Departementene har jobbet sammen.

– Har de jobbet godt nok sammen?

– Jeg er sikker på at vi i denne

saken finner læringspunkter. Det tror jeg ikke vi skal legge skjul på i det hele tatt, og det er jeg ikke opptatt av heller.

Mæland sier hun er veldig opptatt av at de skal være tydelige.

– Men jeg mener vi har brukt den tiden vi trengte, og jeg mener den beslutningen vi har fattet er riktig, og så får vi selvsagt se i ettertid om vi kunne gjort ting på en bedre og annen måte. Det er jeg ydmyk for.

: – Vi er skuffet

Selskapet som nå nektes å kjøpe Bergen Engines, Transmashholding, var ikke fornøyd med beslutningen tirsdag.

– Vi er skuffet over avgjørelsen til den norske regjeringen om å stanse salgsprosessen for Bergen Engines. Vi er spesielt bekymret for den usikkerheten dette skaper for fremtiden til fabrikken i Bergen og de ansatte som arbeider der, skriver selskapet i en uttalelse til BT/E24.

Målet med oppkjøpet var å styrke Bergen Engines ved åpne nye markeder, utvikle nye produkter, og på den måten sikre høyteknologiske arbeidsplasser i Norge, skriver de.

– Nå blir ikke dette noe av, og vi har stor medfølelse med de ansatte ved Bergen Engines, skriver selskapet.

Selskapet er sikre på at de kunne funnet løsninger som ville være akseptable for den norske regjeringen, både med tanke på kontraktene for den norske marinen og spørsmålene rundt eksportkontroll.

BERGENS TIDENDE/E24

Stortinget er ikke fornøyd med Bergen Engines-svarene



Bjørnar Moxnes (Rødt) forsikrer at grillingen av regjeringen ikke er over i Bergen Engines-saken.

FOTO: FREDRIK HAGEN / NTB

Dagen etter at regjeringen har stoppet Bergen Engines-salget, fyrer opposisjonen av nye spørsmål i Stortinget.

ARNE EDVARDSEN
arne.edvardsen@bt.no

– En skandale må få konsekvenser. Vi er ikke fornøyd med svarene, sier Bjørnar Moxnes (Rødt), som vil grille regjeringen videre.

Det er han ikke alene om. Det er flertall på Stortinget for at det må gjennomføres en høring om saken i utenriks- og forsvarskomiteen.

«Alvorlige utfordringer»

Rødt mener «saken om Bergen Engines har avdekket alvorlige utfordringer i Forsvarets forhold til privat næringsliv og hvilke konsekvenser utenlandske aktører kan ha for rikets sikkerhet».

– Hva har regjeringen gjort i denne perioden for å sikre Norge mot russisk og annen utenlandsk næringsaktivitet som kan true rikets sikkerhet? Hvilke grep tar Forsvaret nå for å ta lærdom av Bergen Engines-saken, blant annet når det kommer til anskaffelsesregimer og såkalt strategisk samarbeid? heter det i spørsmålet.

Rødt har tidligere flagget at man bør se på en løsning der Kongsberg Gruppen går inn og kjøper Bergen Engines.

– Både forsvarsministeren og justisministeren peker på Rolls-Royce når de blir spurt om de 750 arbeidsplassene og det viktige kompetansemiljøet som nå er i fare ved Bergen Engines. Dette holder ikke, sier Moxnes. Han mener regjeringen nå må bidra til å stake ut den videre kursen for Bergen Engines.

Initiativ til høring

Jette Christensen (Ap) er en av dem som har tatt initiativ til en høring om saken i utenriks- og forsvarskomiteen.

– Hvorvidt statsråden har overholdt opplysningsplikten sin til Stortinget er et kjerne-spørsmål i høringen som kommer, sier hun.

Christensen mener det ikke holder at regjeringen nå sier «vi har vurdert sikkerhetsloven hele tiden».

– Dette er viktig få å under-

søke om regjering har unnlatt å gi informasjon til Stortinget tidligere eller ikke gir riktig informasjon nå.

Christensen henleder også oppmerksomheten på hva som nå skal skje videre med de 750 arbeidsplassene ved Bergen Engines.

– Her må regjeringen medvirke til å finne gode løsninger.

Audun Lysbakken (SV) har fortsatt mange spørsmål i saken:

– Det er bra at salget stanses, men regjeringen skapte mer uklarhet enn klarhet om sin egen håndtering. Dette ser ut som en retrett, presset frem av en våken redaksjon i Bergens Tidende og opposisjonen.

– Hvis regjeringen virkelig har jobbet med denne saken hele tiden, hvorfor har både forsvarsministeren og næringsdepartementet sendt ut forvirrende og motstridende signaler da? spør Lysbakken.

– Uforskyldt

Lysbakken mener Stortinget må komme til bunns i hva som egentlig har skjedd.

– Det er viktig, for vi må forsikre oss om at sikkerhetsloven praktiseres på en god og trygg måte.

Lysbakken reagerer på at regjeringen ikke har noe budskap til de ansatte i Bergen Engines.

– De har helt uforskyldt havnet i en vanskelig situasjon. Bedriften trenger langsiktig eierskap, fra noen som er villig til å satse på denne industrien. Slik denne saken har utviklet seg må det være et politisk ansvar å hjelpe til, enten det er gjennom en løsning med nye private eiere eller et direkte statlig engasjement.

Arild Hermstad (MDG) er veldig lettet for at regjeringen nå stanse salget.

– Regjeringen har slept beina etter seg i denne saken, og jeg føler meg på ingen måte trygg på at de har gode nok rutiner for å følge med på nye sikkerhetsrisikoer.

– Dersom ikke pressen og en kritisk opposisjon hadde tatt opp denne saken, er jeg redd for at Norge kunne endt opp med å forære russerne svært sensitiv informasjon. Det er svært kritikkverdig, sier Hermstad, som er nestleder i MDG.

BERGENS TIDENDE/E24

de for arbeidsplassene.



Hemmeligholdt melding fra «Norge vil ikke stoppe salget.

Knappe to måneder etter stanset regjeringen salget av Bergen Engines til russiske oligarker.

GERHARD FLAATEN
gerhard.flaaen@bt.no
ARNE EDVARDSEN

BENDIK STØREN

Kommunikasjonen mellom Rolls-Royce og norske myndigheter om salget av Bergen Engines i tidsrommet 15. desember til 3. februar, dagen før salget ble bekjentgjort, har så langt vært hemmeligholdt.

Fikk «go» for salget, så bom stopp

Etter gjentatte purringer har BT/E24 fått innsyn i en melding som ble sendt via Facebooks meldingstjeneste Messenger om ettermiddagen 29. januar i år.

I meldingen fra en avsender i UD heter det:

«Kjære Andrew. Takk for oppdateringen. Jeg var i kontakt med Forsvarsdepartementet, og beskjeden er at Norge ikke vil gjøre noen tiltak mot det foreslåtte salget. Ha en strålende helg – og la oss holde kontakten. Alt godt, hilsen (sladdet navn)»

Andrew Wood er direktør i avdeling for strategisk eksportkontroll i Rolls-Royce. UD har sladdet navnet på avsenderen. BT/E24 har bedt om å få vite hvem i UD som sendte meldingen til Wood, men har ikke fått svar.

«Kan ha oppfattet saken som avklart»

Da statsråd Monica Mæland (H) varslet fra Stortingets talerstol at de stanser salget av Bergen Engines, fortalte hun også at Rolls-Royce hadde fått beskjed om at Norge ikke ville foreta seg noe.

Sikkerheten for Forsvarets fartøy ble vurdert å kunne ivaretas ved andre tilstrekkelige risikoreducerende tiltak.

Statssekretær Tone Skogen i Forsvarsdepartementet

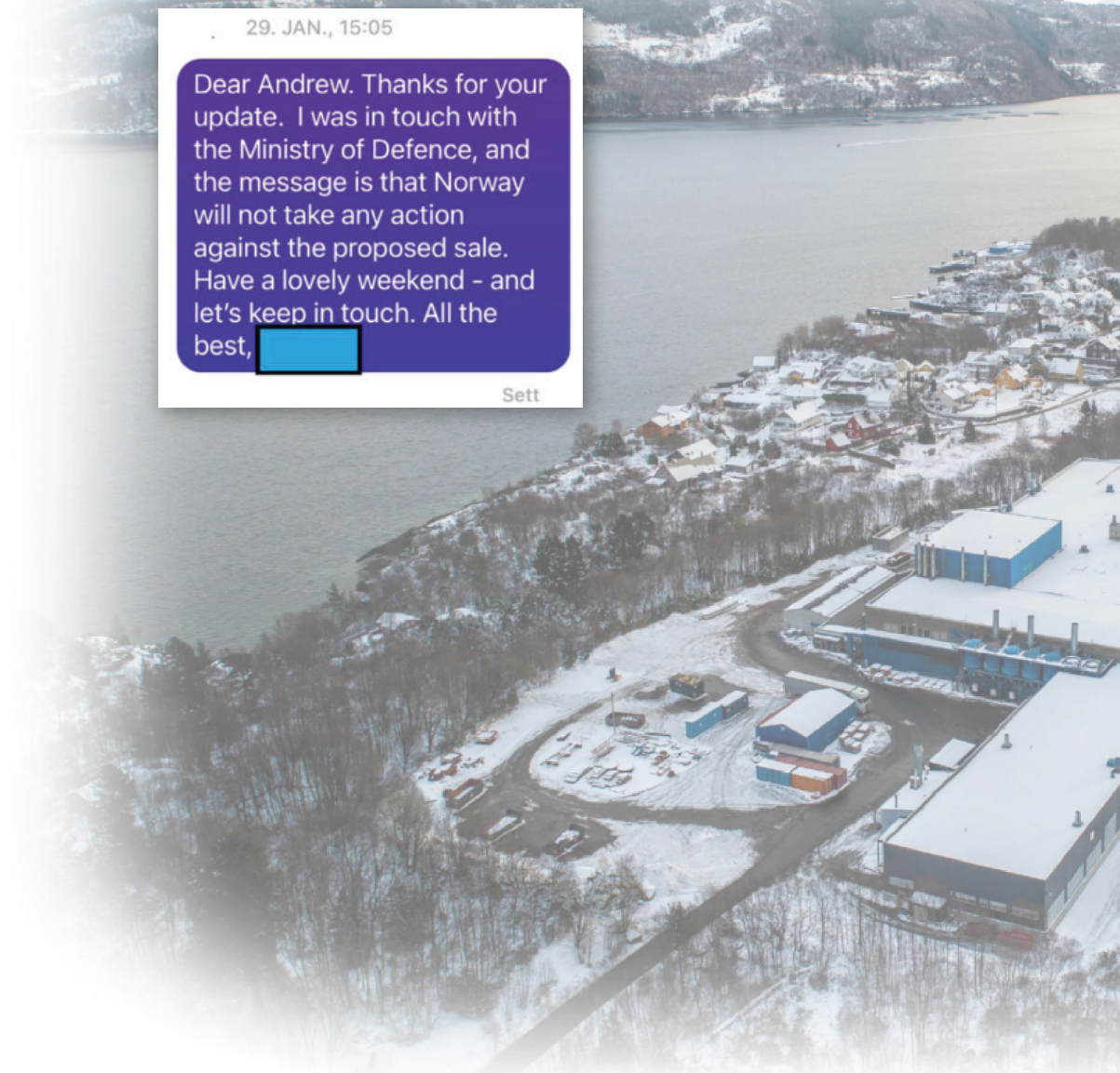
Hun sa videre: «Vi ser at selskapet med dette kan ha oppfattet saken som avklart, men realiteten er at det ble arbeidet videre med en bredere vurdering av saken i berørte departementer».

Monica Mæland opplyste Stortinget om at saken allerede i midten av januar i år ble drøftet på departementsrådsnivå i de mest berørte departementene.

«Det var da også politisk nivå ble orientert», sa Mæland.

Messenger-meldingen der Rolls Royce fikk grønt lyst av den UD-ansatte, ble sendt 29. januar i år. Det er altså rundt to uker etter at politisk nivå ble orientert om saken.

Også etter at salget var annonsert, fortsatte kontakten



Dette er meldingen justisminister Monica Mæland omtalte da hun i Stortinget sa at «selskapet med dette kan ha oppfattet saken som avklart».

mellom UD og Rolls-Royce.

Den 17. februar i år sendte BT/E24 sendte flere spørsmål i separate e-poster til Rolls-Royce og Transmashholding.

Dagen etter videresendte Andrew Wood i Rolls-Royce våre e-poster med spørsmål til Utenriksdepartementet. Han fortalte hvordan de tenkte å svare, og ba om råd.

Etter noen mailer frem og tilbake foreslo Wood følgende svar til BT/E24 for den UD-ansatte:

«Vi konsulterte norske myndigheter, og salget kunne gå videre. Alle andre spørsmål bør sendes til relevante norske myndigheter».

«Jeg har ingen problemer med den foreslåtte ordlyden», svarte den UD-ansatte.

En drøy time senere fikk BT/E24 nøyaktig dette svaret fra Rolls-Royce.

– Kunne vært tydeligere

Kommunikasjonsrådgiver Andreas Bondevik i Justis- og beredskapsdepartementet vil ikke svare på om de mener at selskapet misforsto denne meldingen, eller om den skulle forstås på en annen måte, men henviser til UD.

Statssekretær Audun Halvorsen i UD skriver til BT/E24 via kommunikasjonsavdelin-

gen at kontakten med Rolls-Royce skjedde på embetsnivå.

«Vi ser i ettertid at UD kunne ha vært tydeligere overfor Rolls-Royce på at saken lå til behandling hos andre departementer og etater, og at Rolls-Royce burde rettet videre henvendelser dit i stedet for til UD», skriver Halvorsen.

Statssekretær Tone Skogen i Forsvarsdepartementet sier at bakgrunnen for meldingen som ble sendt fra UD er at Forsvarsdepartementet vurderte at hensynet til Forsvarets fartøy ikke var tilstrekkelig til å gripe inn i salget.

– Sikkerheten for Forsvarets fartøy ble vurdert å kunne

ivaretas ved andre tilstrekkelige risikoreducerende tiltak. Dette ble også kommunisert på telefon mellom saksbehandlere i Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet i slutten av januar.

Sikre på salget

Fredag ble salget av Bergen Engines offisielt stoppet hos Kongen i statsråd.

Kjøperen, russiskkontrollerte Transmashholding, ble skuffet da regjeringen satte en stopper for transaksjonen.

Talsperson for selskapet, Isabelle Tourancheau, sier til BT/E24 at de var overbevist

UD til Rolls-Royce: Ha en strålende helg.»



ILLUSTRASJON: EIR STEGANE

om at salget ville bli fullført.

«Vi sjekket og fant ingen krav om regulatorisk godkjenning. Vi var sikker på at salget ville gå gjennom», skriver Tourancheau, og legger til at de var «klar til å sikre fremtiden for fabrikken og bevare jobbene til Bergen Engines-ansatte».

Rolls-Royce skriver i en kommentar at de ikke vil fordele noe skyld, og at det er opp til norske myndigheter å bestemme hva som er i landets interesser.

– Vi er der vi er. Vi er ikke fokusert på hva som har skjedd i fortiden, men på konstruktivt å jobbe med myndighetene og raskt finne en ny løsning, skriver en talsperson for selskapet.

BERGENS TIDENDE/E24

DETTE ER SAKEN ...

Først midlertidig, så endelig stoppet

- 9. mars, 38 dager etter at UD hadde meddelt Rolls-Royce at de kunne gå videre med salget, møtte justisminister Monica Mæland pressen i vandrehallen på Stortinget.
- Der kom det frem at regjeringen midlertidig hadde stanset Bergen Engines-salget.
- Nasjonal sikkerhetsmyndighet hadde sendt et brev til styrelederne i blant annet Rolls-Royce og TMH, og skrevet at norske myndigheter forventet at «overføringen av kunnskap knyttet til due-diligence prosessen» ble satt på vent i påvente av en endelig beslutning.
- To uker senere gikk justisministeren på Stortingets talerstol og fortalte at salget var stanset. Hun begrunnet avgjørelsen med «at regjeringen samlet sett mener at nasjonale sikkerhetsinteresser kan bli truet hvis eiendomsretten overføres til TMH».

Nå er salget offisielt stanset

Regjeringen har gjennom en kongelig resolusjon fredag pålagt Rolls-Royce å stanse salget av Bergen Engines AS til Transmashholding Group.

«Rolls-Royce plc og deres datterselskaper pålegges å stanse salget av aksjene i det norske selskapet Bergen Engines AS til selskaper i Transmashholding Group», kommer det offisielt fra statsråd fredag.

Videre skal enhver overføring av aksjer, eiendeler, eiendom, industriell eller teknologisk informasjon eller andre rettigheter i Bergen Engines eller selskapets datterselskaper til Transmashholding Group stanses, heter det i vedtaket.

– Krevende sak

Justis- og beredskapsminister Monica Mæland, som orienterte Stortinget om at salget stanses tirsdag denne uken, gis fullmakt til å «instruere relevante registeransvarlige om at en eventuell overføring i strid med punkt 1 skal nektes registrering».

– Vi mener at det er helt nødvendig å forhindre at selskapet blir solgt til et selskap som kontrolleres fra et land vi ikke har et sikkerhets-samarbeid med, sier Mæland i en pressemelding.

– Dette har vært en krevende sak, men vi har i prosessen hatt en positiv dialog med Rolls-Royce.

De viktigste forholdene i regjeringens vurdering av en stans i salget er:

- At teknologien Bergen Engines besitter og motorene de produserer ville hatt stor militær strategisk betydning for Russland, og det ville ha styrket Russlands militære kapabiliteter på en måte som klart vil være i strid med norske og allierte sikkerhetspolitiske interesser.
- Selv om dette er produkter og teknologi som ikke er omfattet av eksportkontrollistene, har Russland hatt betydelige utfordringer med å få tilgang til disse siden de vestlige sanksjonene mot landet ble innført i 2014.
- Det planlagte oppkjøpet ville kunne medført forsøk på å omgå eksportkontrollreguleringen eller våre restriktive tiltak mot Russland, for på en fordekt måte å få tilgang til kunnskap og teknologi av stor militær strategisk betydning for Russland.
- Eksport av teknologien og motorene til Russland ville vært i strid med norske og allierte sikkerhetspolitiske interesser.

Kan stanse eksport

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide (H) gis også fullmakt til å fatte vedtak om at det ikke skal finne sted noen eksport av varer eller teknologi fra Bergen Engines eller selskapets datterselskaper til Russland, med sluttbruker i Russland eller til aktører hjemmehørende i Russland, uten at dette er godkjent av departementet.

Vedtaket fattes med hjemmel i den såkalte nødventilen i sikkerhetsloven, paragraf 2-5.

I 2017 ble sikkerhetsloven brukt til å stanse byggingen av en gangbro forbi PST sine lokaler i Oslo.

Det har aldri tidligere skjedd at denne paragrafen er brukt til å stanse salget av en virksomhet.

Rolls-Royce fikk to beskjeder om at salget neppe kunne stanses

Utenriksministeren sier at ingen i departementsledelsen visste om den løpende kontakten mellom en av UD's fagdirektører og Rolls-Royce.

GERHARD FLAATEN
gerhard flaaten@bt.no
ARNE EDVARDSEN

Ikke bare én, men to ganger fikk Rolls-Royce beskjed fra UD's fagdirektør for eksportkontroll om at salget av Bergen Engines til russiske oligarkar neppe kunne stanses med norsk lov.

Det fremgår av en hittil ukjent dialog som har foregått på Facebooks meldingstjeneste Messenger, og som BT/E24 har fått innsyn i. Det dreier seg om et 60-talls meldinger over et tidsrom på tre måneder.

Utenriksminister Ine Marie Eriksen Søreide sier til BT/E24 at hun først ble kjent med at Messenger-meldingene fantes på fredag. Tirsdag denne uken varslet hun og justisminister Monica Mæland Stortinget.

Skulle vært journalført

– Vi jobbet oss gjennom helgen for å få kartlagt så mye som mulig før vi sendte det over til Stortinget,

sier utenriksministeren. Hun omtaler Messenger-meldingene som «relativt uformell og personlig kontakt med den som er eksportkontrollansvarlig i Rolls-Royce».

Meldingene «representerer ikke norske myndigheters eller regjeringens holdning til prosessen», sier Søreide.

Hun sier videre at det er arkivverdig informasjon i meldingene, og at de skulle vært journalført.

– I UD skjerper vi nå inn rutinene og setter i verk nødvendige tiltak på det, sier Søreide.

– Finnes ikke grunnlag

BT/E24 har tidligere omtalt en

Messenger-melding fra 29. januar der Rolls-Royce fikk beskjed om at Norge ikke ville gjøre noe for å stanse salget av Bergen Engines til russere.

UD har ikke gitt innsyn i hvem hos dem som skrev denne meldingen, men BT/E24 har dokumentasjon som viser at den kom fra UD's fagdirektør for eksportkontroll.

Mottakeren var direktøren i avdeling for strategisk eksportkontroll i Rolls-Royce, Andrew Wood.

Resten av dialogen som BT/E24 nå har fått innsyn i, viser at fagdirektøren også tre uker tidligere meldte til Rolls-Royce om at salget neppe kunne stanses.

Allerede 8. januar skriver hun til Wood at det «ikke synes å finnes noe juridisk grunnlag for at vi kan forhindre salget». Og: «Vi har ingen juridiske muligheter for å blande oss inn i dette salget».

UD's første kommentarer om salget til BT/E24 sa det samme: At eksportkontrollloven ikke gir hjemmel til å stanse salg.

Varslet Stortinget

Tirsdag sendte statsrådene Mæland og Søreide et brev til Stortinget om Messenger-dialogen som har dukket opp.

Der skriver ministerne at fagdirektøren skulle nøyd seg med å vise Rolls-Royce-toppen videre til de relevante departementene, da det var avklart at salget ikke var en eksportkontrollsak.

«Kontakten på Messenger kan i sum gi et inntrykk av at UD har hatt en mer aktiv og koordinerende rolle enn det som var tilfelle», skriver de to.

Sendte redegjørelse til UD

Det fremgår av Messenger-dialogen mellom UD-fagdirektøren og Rolls-Royce-toppen at de er gamle kjente.

Det var også gjennom den samme fagdirektøren at norske myndigheter ble varslet om det planlagte salget til russerne.

Det skjedde 15. desember i fjor, da direktør Andrew Wood hos



Den 4. februar i år kunngjorde Rolls-Royce at de selger motorfabrikken på Hordvikneset til russiske Transmashholding. Knappt to måneder senere var salget stanset.

Jeg ser mye mer interesse fra pressen og forstår at det nå også stilles spørsmål i Stortinget.

Direktør Andrew Wood hos Rolls-Royce

Ja. Noen har plutselig våknet ...

Fagdirektørens svar

Rolls-Royce i en e-post merket «strictly private» redegjorde for Bergen Engines-planene til sin kjennning i norsk UD.

Han skrev at de var i frem-skredne forhandlinger med blant andre Transmashholding, og at intensjonen med brevet var å gi norske myndigheter muligheten til å ta opp eventuelle bekymringer eller spørsmål rundt salget.

– Flere departementer

Et tema som stadig dukker opp i Messenger-dialogen mellom de to utover vinteren, er hvordan norske myndigheter kommer til å reagere på det planlagte salget.

Wood er tydelig interessert i få vite mest mulig om dette, i forkant av at salget blir offentlig kjent, og signaliserer at han

helst vil ha en avklaring før salgsavtalen underskrives.

Fagdirektøren signaliserer at hun ikke tror salget kan stanses av Norge, men sier også ifra om at flere andre departementer er involvert.

Selv om politisk ledelse sier at de først for en knapp uke siden fikk kjennskap til Messenger-dialogen, er det ingenting i meldingene som tyder på at fagdirektøren har forsøkt å holde kontakten med Wood skjult for sine kolleger i UD eller andre departementer.

Ikke alene

Hun lover blant annet å videreformidle informasjon til en navngitt saksbehandler i Nærings- og fiskeridepartementet. Hun forteller også at hun har spurt Justisdepartementet om de har en saksbehandler som Wood kan kontakte, og hun gir deretter Wood nødvendig kontaktinfo.

Fagdirektøren var ikke alene om å mene at salgssatsen var lite sannsynlig:

Statssekretær Lars Andreas Lunde uttalte 21. februar til BT at Nærings- og fiskeridepartementet «anser dette som en avtale om salg mellom to kommersielle aktører, noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i».

Hadde Rolls-Royce ikke gitt beskjed, er det ikke sikkert norske myndigheter ville kjent til salget før det ble gjennomført. Det er ingen overvåkningsmekanismer som fanger opp slike transaksjoner, så lenge virksomheten ikke er underlagt sikkerhetsloven.

«Noen har plutselig våknet ...»

Etter hvert blir også spørsmålene fra både BT/E24 og opposisjonen på Stortinget tema mellom de to.

Den 24. februar, etter at BT/E24 hadde skrevet flere saker om salget og reaksjonene fra forskere og opposisjonen, skriver Wood på Messenger: «Jeg ser mye mer interesse fra pressen og forstår at det nå også stilles spørsmål i Stortinget».

«Ja. Noen har plutselig våknet ...», svarer fagdirektøren.

Hun spør også om hvilke undersøkelser Rolls-Royce hadde gjort med tanke på tilknytning til det russiske militæret.

Wood svarer at det ble gjort undersøkelser av eierskapet, og at han advarte internt mot at alle virksomheter i Russland kan bli utsatt for innflytelse og kontroll.

Han forteller også at Rolls-Royce var kjent med rapporter om at enkelte av eierne var innblandet i kriminalitet, og at «noe av dette kunne være sant».

«Jeg advarte om at dette kunne være ekstremt sensitivt, og insisterte dermed på at dere

ble konsultert», skriver han.

«Ser at de kan ha oppfattet saken som avklart»

Fagdirektøren svarer at forsvarsministeren nettopp har sagt på Dagsnytt 18 at de «vurderer situasjonen i henhold til sikkerhetsloven. Høres litt sent ut, spør du meg».

23. mars skjer nettopp dette: Sikkerhetsloven blir tatt i bruk på historisk vis. Justisminister Monica Mæland kunngjør i Stortinget at salget av Bergen Engines til russiske kjøpere stanses, av hensyn til rikets sikkerhet.

I redegjørelsen toner hun ned betydningen av de signalene Rolls-Royce hadde fått tidligere i prosessen.

«Vi ser at selskapet med dette kan ha oppfattet saken som avklart, men realiteten er at det ble arbeidet videre med en bredere vurdering av saken i berørte departementer», sa statsråden.

«Tror du vi vil bli kastet under bussen?»

På dette tidspunktet har Wood og Rolls-Royce vært kjent med beslutningen en liten uke. Dagen før kunngjøringen er han likevel spent på hvordan Mæland kommer til å fremstille det som har skjedd:

«Beklager å plage deg. Tror du vi vil bli kastet under bussen i morgen, ved at det antydes at salgssprosessen aldri fikk klarsignal til å fortsette?», spør Wood i en melding.

Han ønsker igjen å snakke med fagdirektøren, men får flere beskjeder om at det er vanskelig å få til.

«Håper vi kan snakkes senere. Vanskelig nå», skriver fagdirektøren rett etter Mælands kunngjøring.

«Setter meg i en veldig vanskelig situasjon»

Den siste beskjeden fra Rolls-Royce-toppene som BT/E24 har fått innsyn i, er fra samme kveld.

«Kan vi snakke i morgen? Stortingsmøtet synes å antyde at vi ikke skulle ha antatt at salget kunne skride frem, og at undersøkelsene fortsatte. Det setter meg i en veldig vanskelig situasjon nå.»

BT/E24 har vært i kontakt med Andrew Wood i Rolls-Royce. Han ønsker ikke å kommentere dialogen han har hatt med fagdirektøren i UD.

En talsmann for Rolls-Royce skriver følgende i en e-post:

«Som vi har sagt tidligere, varslet vi norske myndigheter i fjor, før vi kunngjorde salg av Bergen Engines».

«I mangel av noen formell prosess og for å fortsette vår proaktive kommunikasjon, opprettholdt vi en dialog gjennom et eksisterende forhold til Utenriksdepartementet, som var departementet vi ga skriftlig varsel 15. desember».

«Da regjeringen gjorde sin beslutning, stoppet vi salget. Vi er ikke fokusert på det som skjedde tidligere, men på konstruktivt å kommunisere med regjeringen om fremtiden og raskt finne et annet alternativ.»

BT/E24 har også prøvd å få fagdirektøren fra UD i tale, men ikke fått svar.

Det er beleilig å skylde på en byråkrat

UD-folk kan ikke drive privat saksbehandling på Facebook. Det rokker ikke ved det politiske ansvaret for Bergen Engines-fadesen.

KOMMENTAR



EURIN EIKEFJORD
eirin.eikefjord@bt.no
Politisk redaktør i BT

FLERE MÅNEDER HADDE direktøren for global eksportkontroll i Rolls-Royce tett kontakt med en fagdirektør for samme felt i Utenriksdepartementet (UD).

Samtalen foregikk på Facebooks meldingstjeneste Messenger. Den er preget av kostskoleaktige fraser på høflig engelsk, men det går likevel tydelig frem at de to kjenner hverandre godt:

«Dear friend! Can't wait to see you. Take care. Love. Enjoy the snow!» Smilefjes.

Mellom disse verbale omfavnelsene, drøfter de om staten vil stanse salget av motorfabrikken Bergen Engines til russerne.

DETTE ER ET KREVENDE politisk tema, som angår både rikets sikkerhet, russiske interesser og jobben til flere statsråder.

Slike diskusjoner bør helst foregå i ryddige, offisielle kanaler. Ikke blant gamle kjenninger på Messenger.

«DO YOU THINK WE ARE going to be dropped under a bus», skriver Rolls-Royce sin mann når saken begynner å spisse seg til i offentligheten.

Han er bekymret for at det etterlatte inntrykket etter høringen i Stortinget 23. mars er at selskapet ikke burde gått videre med salget.

«That puts me in a very difficult place now», skriver han.

ROLLS ROYCE-DIREKTØREN stilte helt betimelige spørsmål til statsapparatet, både via offisielle kanaler og ved å benytte seg av en kontakt på innsiden. Det er fullt forståelig at han prøvde å røyke ut hvordan staten ville forholde seg til salget.

Sammenliknet med fagdirektøren i UD, er han egentlig ikke på et særlig vanskelig sted.

Hvis noen blir kastet under bussen i denne saken, er det nok henne.

KORT TID ETTER AT DEN «uformelle og personlige kontakten» mellom de to ble kjent internt i statsapparatet, rykket politisk ledelse ut med et formelt brev til utenriks- og forsvarskomiteen på Stortinget.

«Omfanget av kommunikasjon på denne kanalen var ikke kjent for seksjonsledelsen, avdelingsledelsen eller politisk ledelse, og innholdet var ikke klart.»

Underforstått: Vi er ført bak lyset.

«DEN DELEN AV kommunikasjonen som inneholdt arkiveredig dokumentasjon ble heller ikke journalført.»

«Saksbehandleren skulle i stedet kun ha vist vedkommende videre til relevante departementer.»

Underforstått: Dette er brudd på absolutt alle rutiner.

«KOMMUNIKASJONEN VAR IKKE uttrykk for norske myndigheters holdning til prosessen.»

Underforstått: Vi står ikke inne for det som ble sagt i den tråden.

BREVET ER SIGNERT AV både justisminister Monica Mæland (H) og utenriksminister Ine Eriksen Søreide (H).

Underforstått: Dette er svært alvorlig og blir håndtert på toppnivå i norsk politikk.

I LØPET AV MESSENGER-samtalen med sin venn i Rolls-Royce, hinner fagdirektøren til tanker om å pensjonere seg tidlig. Akkurat nå skulle hun nok ønske at hun hadde gjort akkurat det.

Å bli utsatt for to pressede og handlekraftige Høyre-statsråders kollektive vrede er neppe en gunstig måte å runde av en byråtkarriere på.

«A very difficult place» er trolig et understatement.

DET HAR LENGE VÆRT god grunn til å stille spørsmål ved håndteringen av Bergen Engines-saken i departementene.

At det nå kommer frem at en byråkrat i UD-systemet har drevet privat saksbehandling på Facebook, gjør ikke akkurat saken bedre.

For regjeringen ville det vært beleilig å kaste en anonym figur i embetsverket under bussen og forklare alle feil og mangler med det.

Men så enkelt er det ikke.

SOM STATSRAÐENE MÆLAND OG ERIKSEN skriver i brevet til Stortinget, har den uformelle Facebook-kontakten verken påvirket regjeringens vurdering av saken eller den endelige beslutningen om å stanse salget av Bergen Engines.

Messenger-passiaren bekrefter dessuten inntrykket av at en god del folk har sovet på post underveis i saksbehandlingen, og at det tok altfor lang tid før alvoret sank inn.

Fagdirektøren skriver for eksempel ting som «hopefully I will have a response before Friday. But I'm not convinced ...» og «someone suddenly woke up ...».

Det virker som om hun stadig må mase for å få svar internt, og at forskene på å ta saken inn i formelle kanaler har vært som å stange hodet i vegg.

AT UD-FOLK DRIVER en slags privat saksbehandlingstråd på Facebook, krever absolutt intern oppvask i departementet.

Men det rokker ikke ved ansvaret for rotet med Bergen Engines ligger hos den politiske ledelsen.

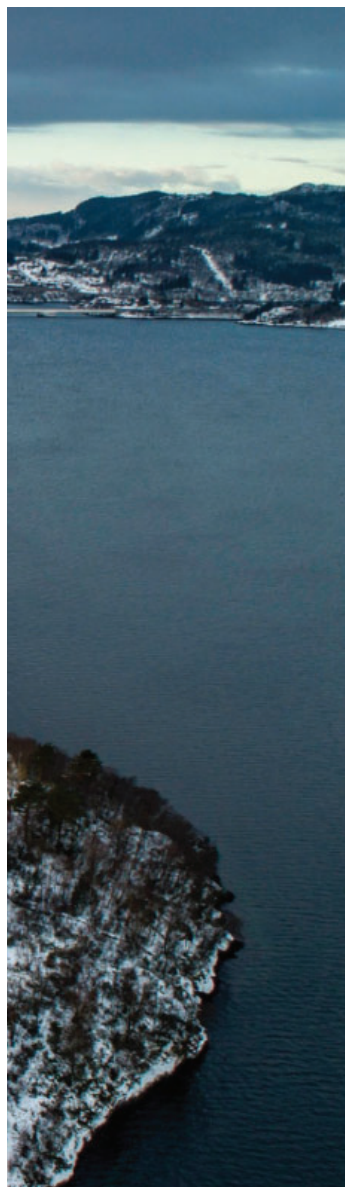


FOTO: BJØRN ERIK LARSEN

Forsvarets lyttestasjon



Bergen Engines AS ligger rett i nærheten av et viktig forsvarsanlegg: Lyttestasjonen på Heggerneset ved Herdlefjorden.

Regjeringen frykter at Bergen Engines-fabrikken kan brukes til spionasje og sabotasje

Beliggenheten til Bergen Engines ble brått et viktig argument da regjeringen omsider bestemte seg for å hindre russisk kjøp av fabrikken.

TRON STRAND
tronstrand@bt.no
GERHARD FLAATEN
BENDIK STØREN
ARNE EDVARDSEN

kart PHILLIP BOCK

Motorfabrikken ligger like ved et forsvarsanlegg kjent som lyttestasjonen på Heggerneset i Herdlefjorden. Det er en såkalt akustisk målestasjon. Ved hjelp

av sensorer på havbunnen måles lyden eller signaturstøyen av ubåter og fartøyer.

Stasjonen ser beskjeden ut og har en strålende utsikt over fjorden. Et høyt gjerde, noen antenner og tekniske innretninger avslører at det ikke er et helt vanlig hus. Stedet er også kameraovervåket. Forsvaret har tidligere sagt at stasjonen er i verdensklasse, at den benyttes av Nato og er et etterretningsobjekt av interesse for fremmede makter.

Ingen varsellamper blinket

Det planlagte salget av Rolls-Royce-eide Bergen Engines til det russiske selskapet TMH International utløste ikke umid-

delbart røde varsellamper i regjeringskontorene i Oslo. Tvert imot. Beskjeden var at motorprodusenten ikke var omfattet av sikkerhetsloven og at dette dreide seg om en ordinær handelstransaksjon.

Regjeringen justerte argumentene nesten to måneder etter at de ble gjort kjent med planene. Det skjedde da justisminister Monica Mæland og forsvarsminister Frank Bakke-Jensen den 7. mars skrev et debattinnlegg i Bergens Tidende hvor beliggenheten så vidt ble berørt:

«Kjøp av strategisk plasserte eiendommer kan for eksempel ha som formål å skaffe en plattform til fordel for etterretningsvirksom-

het mot norsk og alliert militær aktivitet,» skrev de to statsrådene.

Ligger nær forsvarsanlegg

To uker senere valgte regjeringen å stoppe hele transaksjonen, med henvisning til sikkerhetsloven og nasjonale sikkerhetsinteresser. Vedtaket gjort av Kongen i statsråd er knapt, men som alltid i saker som legges frem i statsråd, er det utarbeidet et såkalt statsrådsforedrag fra den statsråd som legger frem saken. Her begrunnes forslaget til kongelig resolusjon.

Statsrådsforedraget i denne saken er på seks tettskrevne sider. Hovedvekten er lagt på faren for teknologioverføring og at Russlands forsvar vil ha god

bruk for motorene Bergen Engines produserer.

Om beliggenheten og den store eiendommen på Hordvikneset, het det i Monica Mælands fremleggelse i statsråd:

«Eiendommen ligger strategisk plassert mot den nordlige innseilingen til Bergen og forsvarsinstallasjoner av sikkerhetsmessig betydning for Norge og allierte nasjoner».

Videre het det at russisk etterretningsaktivitet mot norske mål og interesser kan medføre at eiendommen fremstår som en interessant plattform for russiske tjenester.

«Den strategiske plasseringen til Bergen Engines, blant annet i



FOTO: BJØRN ERIK LARSEN

nærheten av forsvarsinstallasjoner, utgjør etter departementets vurdering en økt risiko for at lokasjonen kan utnyttes til etterretningsformål og sabotasje.»

Forstår ikke russisk tenkning

Forsvarsanalytikere Bergens Tidende har snakket med sier seg helt enige i denne vurderingen, men skjønner ikke hvorfor dette ikke umiddelbart ble gjort til et poeng da myndighetene ble varslet om det forestående salget allerede 15. desember i fjor.

Åse Gilje Østensen er førsteamanuensis på Sjøkrigsskolen og opptatt av militært-sivilt samarbeid i Russland.

– Logikken vi opererer med i Norge er at det er et klart skille mellom krig og fred, offentlig og privat, sivile og militære. Det er et skille som ikke er nyttig for å forstå russerne, sier hun.

Østensen peker på kretsen rundt president Vladimir Putin blant annet består av oligarker som både tjener statens interesser og penger på forretningsvirksomhet. For Russland er det naturlig og rasjonelt å blande næringsvirksomhet og sikkerhetspolitikk. Det betyr at private foretak må stille opp for staten, om staten ber om det.

Hun mener regjeringens og forsvarsministerens første kommentarer om oppkjøpet vitnet

om liten forståelse for russisk sikkerhetspolitikk og næringsliv, og om hvordan Russland er styrt.

– De innledende reaksjonene virket litt lite veloverveide. I slike saker må det være mulig å ta flere hensyn på én gang og å veie disse opp mot hverandre. Det er bekymringsverdig at normale prosedyrer ikke fanget opp at dette salget var problematisk fra starten av.

Hvordan forklarer du naiviteten?

– En mulighet er at forsvarsministeren og andre politikere tenker at det går et klart skille mellom økonomiske og militære interesser og at de ikke helt har tatt innover seg det russiske tankesettet.

Sabotasjemulighetene

Regjeringen mener lokaliseringen av Bergen Engines utgjør en sikkerhetsrisiko fordi stedet er godt egnet til etterretningsvirksomhet og sabotasje. Hva betyr det?

– Vanlig aktivitet på fabrikkområdet, på tilhørende kaianlegg og på sjøen rundt gjør nærvær av dem som holder til der til en del av den normale aktiviteten i området. De blir en del av dagliglivet. Det betyr samtidig at man har større spillerom til å drive med andre ting, som for eksempel etterretningsinnhenting, sier Østensen.



Militært forbudsområde

De innledende reaksjonene virket litt lite veloverveide. I slike saker må det være mulig å ta flere hensyn på én gang og å veie disse opp mot hverandre.

Åse Gilje Østensen, førsteamanuensis på Sjøkrigsskolen



Hun mener også at Russland, i en krigsliknende situasjon, kan ha nytte av å forsinke, forstyrre og hindre norsk og alliert skiptrafikk i og rundt Norges nest største by med tilhørende kommersielle havneanlegg og vår største marinebase, Haakonsvern.

– Russisk nærvær her i området kunne dermed bli et nyttig utgangspunkt for både å observere og å forstyrre norsk eller alliert aktivitet. De indre ledene er svært viktige samferdselsårer og forsyningslinjer, både for sivil og militær trafikk. Sabotasjer eller forstyrrelse av denne trafikken kan få store følger, sier hun.

– Beliggenheten kan kort og godt legge bedre til rette for å stikke kjepper i hjulene for norsk økonomisk og militær aktivitet i området. Det ligger tross alt nokså nært norske objekter av høy verdi, for eksempel undersjøiske kabler, Mongstad og andre anlegg, sier Åse Gilje Østensen.

Kan inngå i russisk strategi

Forsker og høyskolelektor på Sjøkrigsskolen, Ståle Ulriksen, peker på at deler av norsk offentlig virksomhet mangler bevissthet om det som gjerne omtales som russernes hybride strategi.

Hybrid strategi går ut på å studere motparten, finne og utnytte svakheter.

Det kan gjøres med ulike virkemidler. Et av dem er å bruke investeringer – for eksempel å kjøpe virksomheter eller eiendommer – for å oppnå strategiske målsettinger. Dette beskriver Nasjonal sikkerhetsmyndighet

(NSM) i sin siste trusselvurdering.

– Det er en stor kontrast mellom det sikkerhetsorganisasjonene sier og advarer mot, og det som faktisk skjer i samfunnet, sier Ulriksen.

Da Mæland orienterte i Stortinget om Bergen Engines-saken, opplyste hun at regjeringen ser på om myndighetene må skaffe seg bedre oversikt over viktige eiendommer:

«Blant annet vurderer vi justeringer i gjeldende regelverk, herunder om vi bør senke terskelen for varslingsplikt, krav om registrering av eiendom med sensitiv beliggenhet,» sa hun.

I samfunnssikkerhetsmeldingen, som regjeringen la frem i oktober, står det også om slike eiendommer:

«Kjøp av strategisk plasserte eiendommer kan for eksempel ha som formål å skaffe en plattform til fordekt etterretningsvirksomhet mot norsk og alliert militær aktivitet. Uønskede investeringer i norske virksomheter kan medføre at stater Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med kan komme i en posisjon hvor de får en innflytelse som strider mot våre nasjonale sikkerhetsinteresser.»

Justisdepartementet ønsker ikke å svare på spørsmål om når regjeringen erkjente at Bergen Engines-eiendommen kunne utnyttes til spionasje og sabotasje og hvorfor det ikke tidligere ble kommunisert til offentligheten. Statssekretær Lars Jacob Hiim viser i en e-post til at dette er gradert informasjon.

Ut mot forsvarsavtale

I forsvarsavtalen med USA sier Norge fra seg både rett til straffeforfølgning og kontroll av militære fartøyer. Det kan stride med Grunnloven, mener Rødt.

I avtalen åpnes det for såkalt omforente områder, der USA kan sette opp infrastruktur de får bruksrett for på fire norske militærbaser.

– Regjeringen vil åpne for det som i praksis er amerikanske militærbaser på norske flyplasser. Det kan medføre en drastisk økt fare for at disse områdene i Norge blir militære mål i en eventuell konflikt mellom USA og Russland, sier Moxnes og legger til at avtalen tvert bryter med norsk basepolitikk, noe regjeringen har avvist at den gjør.

Moxnes mener avtalens punkt om å frafalle første rett til å straffeforfølge amerikanske styrker i Norge kan undergrave norsk suverenitet.

I avtalen påpekes det at Norge likevel kan straffeforfølge amerikanske soldater i mer alvorlige saker, men da må Norge informere USA om dette innen 30 dager etter å ha fått varsel om hendelsen.

I straffesaker der amerikanske styrker har forlatt Norge, sier regjeringen derimot fra seg retten til å straffeforfølge i Norge.

«Medlemmer av amerikanske styrker og medfølgende skal ikke rettsforfølges i absentia uten etter samtykke», heter det i avtalen.

– Vi trenger klare svar på hva skjer hvis amerikansk personell dreper, bortfører, voldtar eller overvåker nordmenn ulovlig? Hvilken adgang har norske myndigheter til å etterforske og straffeforfølge? spør Moxnes.

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (H) avviser fullstendig muligheten for at avtalen skal være grunnlovstridig, og fremholder at avtalen ikke forhindrer Norge i å straffeforfølge amerikanske styrker etter at styrkene har reist hjem.

– Etter Natos troppesavtale har sanderstaten første rett til å straffeforfølge straffbare handlinger begått i tjeneste. Det nye med avtalen er at Norge har overført første retten til å straffeforfølge straffbare handlinger begått utenfor tjeneste. Norge har likevel i spesielle tilfeller adgang til å selv straffeforfølge. Det vil særlig være aktuelt der det er begått en alvorlig forbrytelse, som for eksempel voldtekt. NTB



Bjørnar Moxnes

FOTO: HÅKON MOSVOLD LARSEN / NTB

Hemmelig tipser sentral da regjeringen skjønnte alvorret i Bergen Engines-saken

Næringsminister Iselin Nybø (H) fortalte i Bergen Engines-høringen at det var et hemmelig varsel til hennes departement som fikk alarmklokkene til å ringe.

ARNE EDVARDSEN
arne.edvardsen@bt.no
TRON STRAND
GERHARD FLAATEN
BENDIK STØRE
TORUNN A. AARØY

Fra før var det kjent at Rolls-Royce i et brev til UD 15. desember i fjor varslet om at et

salg av Bergen Engines var nært forestående.

«Ekstern aktør»

Brevet ble videresendt til blant andre Justisdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), PST og Etterretningstjenesten, dagen etter.

Av notatet fremgikk det at selskapet som skulle kjøpe Bergen Engines hadde russiske oligarker på eiersiden. Det resulterte ikke i noen reaksjon fra norske myndigheters side.

Ikke før departementsråden i NFD 11. januar ble kontaktet av en «ekstern aktør» og skjønnte at noe måtte gjøres, ble det tatt

grep. Denne opplysningen er ikke kjent fra tidligere. Departementsråden er øverste leder for embetsverket i sitt departement, og også statsrådets viktigste kontaktpunkt med byråkratiet.

Det var altså ikke Rolls-Royces offisielle varsel om salgsplanene som gjorde at saken ble tema for departementenes toppledelse, ifølge Nybø.

Ifølge Nybøs forklaring er tipseren eller varslersens identitet unntatt offentlighet.

– Departementsråden fant informasjonen viktig nok til at saken ble tatt opp med departementsrådene i hen-

holdsvis Utenriksdepartementet, Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet, fortalte Nybø.

Forretningssensitiv

På spørsmål om hvem tipseren var, svarte hun:

– Det kan jeg ikke opplyse. Begrunnelsen for ikke å gå ut med navn er av forretningssensitiv art. Den beslutningen er tatt etter offentlighetsloven, ikke etter sikkerhetsloven.

13. januar fikk Nybøs departementsråd informasjonen som tilsa at salget av Bergen Engines til en russisk kjøper kunne få betydning for Forsvaret. Etter

hennes vurdering forelå det her informasjon som også andre enn NFD burde vurdere.

Jul og nyttår

Før Nybø forklarte seg i høringen, hadde justisminister Monica Mæland gitt sin versjon av Bergen Engines-saken, men uten å nevne denne «eksterne aktøren».

En konsekvens av den hemmelige tipserens kontakt med NFD var at departementsrådene 13. januar for første gang klarte å samle seg om at et salg av Bergen Engines kunne være problematisk.

Justisminister Mæland inn-



Næringsminister Iselin Nybø (H) fortalte at hennes departementsråd kalte sammen de andre departementene etter at en ekstern tipser hadde tatt kontakt. Her fotografert sammen med Audun Lysbøl.

rommet at det var for dårlig at det ikke skjedde noe mellom 15. desember og 13. januar med brevet fra Rolls-Royce. Hun forklarte det med at julen og nyttår kom imellom.

Næringsministeren ble grillet på uttalelsen fra statssekretær Lars Andreas Lunde: «Vi anser dette som en avtale om salg mellom to kommersielle aktører, noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i».

Uttalelsen ble publisert i BT/E24 ni dager etter at E-tjenesten 12. februar hadde gått langt i å konkludere med at det kunne være grunn til å advare mot salget av Bergen Engines.

Audun Lysbakken (SV) ville vite når næringsministeren fikk vite om denne konklusjonen, og hvorfor statssekretæren uttalte seg slik han gjorde så lang tid etterpå.

Nybø kunne ikke svare på dette.

Uttalelsen var en glipp som jeg først ble kjent med da jeg leste om den i Bergens Tidende.

Emilie Enger Mehl (Sp) ville vite hvordan næringsministeren reagerte på uttalelsen.

– Ja. Vi tok det opp på et morgenmøte, at her må vi koordinere bedre de uttalelsene vi gir utad i denne saken, svarte Nybø.

I Stortinget 24. februar gjen-



Emilie Enger Mehl (Sp) var saksordfører under høringen i utenriks- og forsvarskomiteen mandag. FOTO: KJUT EGIL WANG

tok utenriksminister Ine Eriksen Søreide (H) like fullt budskapet fra statssekretæren:

– I denne saken forholder vi oss til at Nærings- og fiskeridepartementet har sagt at dette er en transaksjon, en kommersiell avtale, sa Søreide da.

– Må forbedre rutiner

Justisministeren oppsummerte sin gjennomgang med at hun så flere læringspunkter.

– Det er slik at vi må lære av denne saken. Vi må ha tydeligere kontaktpunkt hos myndighetene når vi mottar informasjon, vi må se på terskelen for varslings i lovverket, og vi må ytterligere forbedre rutine våre også knyttet til kommunikasjon.

Justisminister Monica Mæland sa at det er iverksatt arbeid knyttet til screeningprosesser, til revisjon av lovverket, og til systemer for mottakelse av informasjon i denne type saker.

– <Bedre kommunikasjon

– Vi har også et sterkt fokus på hvordan vi i fremtiden kan få bedre oversikt over utenlandske investeringer. Vi trenger et tydeligere treffpunkt. Det skal Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) være, sa Mæland.

Om du ringer Coca-Cola for å kjøpe selskapet, så er oppskriften på Cola neppe det første du får.

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen

Ifølge Mæland var det 13. januar at regjeringen begynte arbeidet med Bergen Engines-saken.

– Da gikk også oppdrag om undersøkelser til tjenestene.

Mæland holdt fast ved at koordineringen av arbeidet internt i departementene har vært veldig bra etter at arbeidet ble igangsatt. Kommunikasjonen utad kunne vært bedre, sa statsråden.

– Hvis du ringer Coca-Cola

Christian Tybring-Gjedde (Frp) spurte forsvarsministeren om han visste hva «due diligence» (selskapsgjennomgang knyttet til en transaksjon) går ut på. Han pekte på at TMH skulle betale 1,6 milliarder kroner for Bergen Engines, og at russerne neppe kjøpte den Rolls-Royce-eide bedriften uten å vite hva kjøpte.

– Om du ringer Coca-Cola for å kjøpe selskapet, så er oppskriften på Cola neppe det første du

får, svarte Frank Bakke-Jensen.

Jette Christensen (Ap) ville vite om Bakke-Jensen ville ha agert annerledes om det samme hadde skjedd igjen i Bergen Engines-saken.

– Innenfor det smale ansvarsområdet vi hadde mener jeg vi ikke kunne gjort noe annerledes, sa forsvarsministeren.

Med dette mente Bakke-Jensen at de først vurderte hensynet til Forsvarets verdier (motorer, vedlikeholdskontrakter), og først deretter gikk videre til å vurdere nasjonal sikkerhet.

Martin Kolberg (Ap) ville vite når forsvarsministeren første gang diskuterte saken med statsministeren. Bakke-Jensen klarte ikke huske tidspunktet, men bekreftet at han hadde diskutert saken med Solberg i regjeringens sikkerhetsutvalg (RSU). At RSU har behandlet saken har ikke tidligere vært bekreftet.

– Ikke fornøyd

Da forsvarsministeren var ferdig mandag ettermiddag, sa Emilie Enger Mehl (Sp) dette:

– Jeg opplever at forsvarsministeren ikke har svart klart på hvorfor ikke Stortinget ble opplyst om sikkerhetslovens paragraf 2–5 var under vurdering allerede 1. mars da han fikk spørsmål både fra Christensen og meg, sa hun.

Hun mener også det fortsatt er uklart hvem som har hatt ansvar for de ulike delene av salget i regjeringen.

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide (H) tok kritikk på at UD burde ha henvist Rolls-Royce videre til riktig departement, ikke bare sendt e-posten videre.

Et annet punkt hun pekte på var at det var «uheldig at kommunikasjonen mellom UD og FD ikke var skriftlig».

– Da ville det bli klarlagt at dette kun var FDs innledende vurdering knyttet til Sjøforsvarets behov og at vurderingene ikke var avsluttet med dette.

Søreide forklarte komiteen at rutine er strammet inn i hennes departement.

Høringen i Stortinget åpnet ved at Nils Andreas Stensønes, sjef for etterretningstjenesten, Hans Sverre Sjøvold, sjef for Politiets sikkerhetstjeneste og Helge Rager Furuseth, fungerende direktør i NSM, oppsummerte tjenestenes involvering i Bergen Engines-saken.

Tjenestene leverte en hel rekke rapporter i saken. De aller fleste graderte.

Denne utgaven av BT gikk i trykken for statsminister Erna Solberg hadde avgitt sin versjon under Bergen Engines-høringen.



Gullringene som ble funnet på Espeland i Arna.

FOTO: ADNAN ICAGIC, UNIVERSITETSMUSEET I BERGEN

Største gullfunn på Vestlandet på over 50 år

Arkeologer fra Vestland fylkeskommune og Universitetsmuseet i Bergen har gjort et unikt funn fra forhistorisk tid.

EILERT FREDLUND BJANDER
eiert.fredlund.bjander@schibsted.com

Universitetet i Bergen fortalte om funnet i en pressemelding. Gullet ble funnet under en arkeologisk utgraving i forbindelse med planene om ny E16 ved Espeland i Arna. Gullgjenstanden består av syv ringer festet til en større oval løkkeformet ring, og veier omtrent 156 gram.

– Dette er et spektakulært funn. Gullverdien her er enormt stor, det er et av de største funnene i Norge de siste 50 årene, sier Morten Ramstad, seksjonssjef ved Forminneseksjonen ved Universitetet i Bergen.

Germansk gull

Denne typen gullringer ble brukt som betalingsringer, hvor man som betaling kunne klippe av en bit. Vekten på den avklippede biten bestemte verdien.

Gullringene dateres tilbake til gullalderen i Norge, som fant sted rundt 400–500 e.Kr.

– På denne tiden var det mye gull i Skandinavia. Masse gull kom fra den germanske eliten som tjenestegjorde hos

romerne og tok med seg gullet opp til Norden. Dette gullet var rent og fint, og kom i enorme mengder, forteller Ramstad.

Etter Romerrikets fall på slutten av 400-tallet ble mye av gullet i Norge smeltet om, og gullverdien sank. Morten Ramstad utdyper at ved å gjøre analyser av gullet kan de finne ut om gullringene er ferske fra kontinentet eller om de har blitt smeltet om.

Ofring mot vonde tider?

De fleste tilsvarende funn dreier seg antakelig om vekk-gjemte skatter. I dette tilfellet er det derimot mye som tyder på gullet var en ofring til gudene.

– Funnet ble gjort ved en stor steinblokk, på det som er grensen mellom utmark og innmark. I tillegg er det en vannkilde her, og basert på tidligere erfaringer vitner disse omgivelsene om en hellig plass hvor ofringer kunne gjennomføres, sier Ramstad.

Slutten på gullalderen sammentraff med det vanskelige året 536. Grunnet vulkanutbrudd var det dårlige avlinger og i tillegg herjet den justinianske pesten.

– Det kan være mange årsaker til ofringer, men dersom den var nedlagt i forbindelse med denne vanskelige tiden kan det kanskje forklare mengden, avslutter Ramstad.

Ny utsettelse av søksmål etter Helge Ingstad-ulykken

OSLO: Behandlingen av søksmålet etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og TS Sola er utsatt på nytt, denne gangen til februar 2022, skriver NRK. Saken var utsatt til mai i år, men nå er det klart at det blir oppstart 28. februar 2022 i Bergen tingrett, ifølge NRK. Dette er tredje gang behandlingen utsettes. Opprinnelig skulle den starte 21. september 2020, før den ble utsatt til 1. mars i år. I januar ble saken berammet til 3. mai, men nå har også den datoen blitt flyttet på. Staten ved Forsvarsdepartementet og rederiet Twitt Navigation Limited, som eier TS Sola, har saksøkt hverandre etter Helge Ingstad-ulykken. Målet er å få klarhet i hvem som har ansvar for skaden som oppsto da TS Sola og fregatten Helge Ingstad kolliderte natt til 8. november 2018. Fire personer har hatt status som mistenkt etter havariet. Onsdag presenterer Havarikommisjonen sin andre rapport om ulykken.

NTB



Statsminister Erna Solberg (H) måtte svare forsvars- og utenrikskomiteen mandag.

FOTO: BERIT ROALD / NTB

Solberg etterlyste svar etter artikkel om oligarkar

Først etter at BT/E24 skrev om hvilke russere som sto bak Bergen Engines-oppkjøpet, havnet saken på statsministerens bord.

TRON STRAND
tron.strand@bt.no
GERHARD FLAATEN
BENDIK STØREN
ARNE EDVARDSEN

BT/E24-oppslaget satte «mer fart på det» og fikk hennes kontor til å etterlyse svar fra de ansvarlige statsrådene, ifølge Erna Solberg.

Da var det gått tre uker siden salget ble offentlig kjent.

Leste om salget i avisen

Salget av motorfabrikken på Hordvikneset ble stanset med et historisk vedtak i slutten av mars.

Opposisjonen har vært svært kritiske til regjeringens håndtering, og mandag var fire statsråder kalt inn til høring i forsvars- og utenrikskomiteen på Stortinget.

Også statsminister Erna Solberg (H) måtte svare på spørsmål om sin håndtering av saken.

Hun fortalte at hun første gang ble kjent med salget da hun leste om det i Bergens Tidende 4. februar i år.

Tre departementer, E-tjenesten og PST mottok allerede i midten av desember en detaljert redegjørelse fra Rolls-Royce om at de ønsket å selge fabrikken til russiskkontrollerte Transmashholding.

Men saken ble liggende frem til en hemmelig tipser tok kontakt i midten av januar. Da ble både E-tjenesten, PST og Nasjonal sikkerhetsmyndighet satt i sving av de ansvarlige statsrådene for å vurdere oppkjøpsplanene.

Da statsministeren leste om salget i avisen, skulle det gå nesten tre uker før hun første gang snakket med sine regjeringskollegaer om saken, fortalte hun i høringen.

Etterlyste status

Den 22. februar, dagen etter at BT/E24 hadde skrevet blant annet om at russiske oligarkar var på eiersiden i selskapet som skulle overta Bergen Engines, tok Statsministerens kontor kontakt med blant andre justisministeren og forsvarsministeren.

– Det som skjer er at det er en kontakt mellom oss og departementene for å avklare når de er klare til å levere, og de gir beskjed om at de ønsker å ha denne saken opp på regjeringens sikkerhetsutvalgsmøte, det første som kommer, og det er

2. mars, sa Solberg til komiteen mandag kveld.

Regjeringens sikkerhetsutvalg møtes cirka én gang i måneden, og diskuterer og avgjør viktige graderte spørsmål om sikkerhet og beredskap. Utvalget består av en rekke statsråder, og ofte er representanter for de hemmelige tjenestene og forsvarsjefen representert.

Innkallinger, dagsorden og øvrige dokumenter fra disse møtene er hemmelige.

– Hva fikk deg til å etterlyse status 22. februar i regjeringens sikkerhetsutvalg?

– Statsministerens kontor hadde en diskusjon om hvor den saken lå og da fikk vi beskjed fra departementene om at saken snart lå klar til å komme opp i regjeringens sikkerhetsutvalg. Når BT skriver om det, setter det mer fart på det og Statsministerens kontor kan etterlyse når saken kommer til oss, sa Solberg til BT/E24 etter høringen mandag.

Avgjørende møte 2. mars

– Det var først 22. februar du ble formelt informert?

– Formelt og formelt. Det er først når regjeringens sikkerhetsutvalg skal behandle saken, at statsministeren naturlig kommer inn i en slik sak fordi den skal forberedes av alle de departementer som har en aksje i saken.

– Når var du klar over at det var aktuelt å stoppe salget?

– Da jeg leste forarbeidene til regjeringens sikkerhetsutvalg. Det arbeidet som var gjort, rapportene som lå til grunn, så var vi tydelige på at dette må vi stoppe. Da var saken godt oppklart, godt gjennomarbeidet, det var gode vurderinger gjort av tjenestene, Forsvaret og Justisdepartementet.

Det skjedde dagene før møtet i regjeringens sikkerhetsutvalg 2. mars.

– Konklusjonen ble altså i realiteten tatt 2. mars?

– Så er det mye arbeid som må gjøres om juss, hva slags vedtak som må gjøres og på hvilken måte. Vi måtte sørge for at selskapene stoppet samhandlingen og det stilte Rolls-Royce opp på med en gang. De stoppet arbeidet da vi ba om det.

Det skjedde 8. mars. Dagen etter orienterte statsråd Monica Mæland pressen om at de hadde varslet Rolls-Royce om at de vurderte å stanse salget. Den 18. mars ble styrelederen i Rolls-Royce orientert av Norges ambassadør i London om at salget ville bli stanset. 23. mars redegjorde Monica Mæland om beslutningen i Stortinget, og 26. mars ble salget formelt stanset gjennom et historisk vedtak i statsråd.

BERGENS TIDENDE/E24

DOGNET

Bombegruppen og krimteknikere på plass på Osterøy

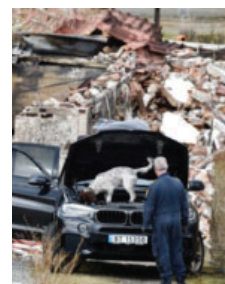


FOTO: EIRIK BREKKE

BERGEN: Politiets bombegruppe fra Oslo fortsatte tirsdag sitt arbeid på Osterøy, der en person ble funnet omkommet i et hus lørdag kveld. Nødetatene rykket ut etter melding om eksplosjon og politiet mistenker at det har vært sprengstoff på stedet. – Bombegruppen er på plass nå. Jeg regner med at det vil gå noe tid før detaljene i saken er avklart, sier aktor Trine Frantzen.

Anmeldt for vold mot 17-åring

BERGEN: To unge menn i 20-årene, omtalt som kjenninger av politiet, etterforskes for vold mot en 17 år gammel gutt ved Straume terminal i 13-tiden mandag. Det forteller politioverbetjent Sven Erik Midthjell. Han sier gutten angivelig uprovosert ble slått og dyttet av de to på vei ut av bussen. – De mistenkte var ikke i stand til å se avhøre, men vi etterforsker saken, sier Midthjell.

Bergensrussen flytter feiringen

BERGEN: Den foreløpige datoen for start av russetiden i kommunene Bergen, Knarvik, Øygarden, Askøy og Bjørnafjorden er satt til 12. mai. Det opplyser russespresident i Vestland, Asdis Eva Omarsdottir. I dag har det vært møte i en samarbeidsgruppe om russefeiringen i fylket, der også russepresidentene ved alle skoler i fylket har deltatt. – Vi skal ta en ny vurdering en uke før den 12. mai, det kan være russetiden blir utsatt til 1. juni, sier Omarsdottir.

Bål ute av kontroll

STAD: Brannvesenet rykket ut etter å ha fått melding om et bål som er ute av kontroll ved Myrøld på Nordfjordeid i Stad, opplyste 110-sentralen klokken 11.55 tirsdag. – Han som tente bålet har ringt og sagt at det er kommet litt ut av kontroll. sier vaktkommandør Håkon Myking ved 110-sentralen.

Siktet for voldtekt

BERGEN: En mann i 40-årene er pågrepet for voldtekt i Bergen sentrum. Han fremstilles onsdag for varetektsfengsling. – Mannen er en utenlandsk statsborger og vi frykter at han ønsker å forlate landet, sier politiadvokat Inger-Lise Høyland. Kvinnen er i slutten av 20-årene og ifølge politiet skal voldtekten ha skjedd i forbindelse med en fest. Saken er fra mars.

Går mot endring i flaggloven

OSLO: Det går mot en endring av flaggloven slik at man får lov til å heise Pride-flagget mens det foregår lokale arrangementer, melder avisen Norge IDAG. Kommunal- og forvaltningskomiteen på Stortinget avla sin innstilling tirsdag, og det går mot et vedtak for å gjøre det lovlig å heise Pride-flagget på alle kommunale flaggstenger, melder Norge IDAG. Hittil har man kun hatt lov til å heise det norske og det samiske flagget, i tillegg til kommune- og fylkesflagg, på offentlige flaggstenger. Lovendringen innebærer at det skal åpnes for bruk av også andre flagg i «arrangement, markering eller merkedag av allmenn interesse».

NTB



Brøt seg inn og stjal fra pizzarestaurant

SUND: Videoovervåking viser to personer, trolig menn og iført finlandshetter, som brøt seg inn i en pizzarestaurant i Sund senter natt til tirsdag 18. mai. Det skjedde like før klokken 03.00. Politioverbetjent Kjell-Bjørn Heggøy sier de to brøt seg inn en sidedør og tok et større pengebeløp fra kassen. – De var ganske målrettet, sier Heggøy.

Et Bergen Engines-salg ville ha kostet Forsvaret over 150 mill.

Regjeringen spurte Forsvaret hva salget av Bergen Engines ville koste dem. Svar: Over 150 mill. og tre forsinkede kystvaktskip.

BENDIK STØREN
bendik.storen@bt.no

GERHARD FLAATEN
ARNE EDVARDSEN
TRON STRAND

Onsdag la Stortingets forsvars- og utenrikskomité frem sin vurdering av Bergen Engines-saken. Et av de sentrale spørsmålene i saken om Bergen Engines er hva som ville skjedd dersom russiske eiere fikk ta over fabrikkene.

Dokumenter BT/E24 har fått innsyn i viser at Forsvarsdepartementet ba Forsvarsmateriell (FMA) vurdere nettopp dette. Oppdraget kom i starten av mars, etter at BT/E24 hadde skrevet flere saker om det planlagte salget.

Forsvarets kontrakter med Bergen Engines omfatter motorer på både eksisterende og planlagte skip. I tillegg kommer kontrakter for service og vedlikehold på motorene.

Dersom russere overtok eierskapet til Bergen Engines måtte Forsvaret ha sett seg om etter en ny leverandør. Det uttalte forsværssjef Eirik Kristoffersen til TV 2 før salget var endelig stanset.

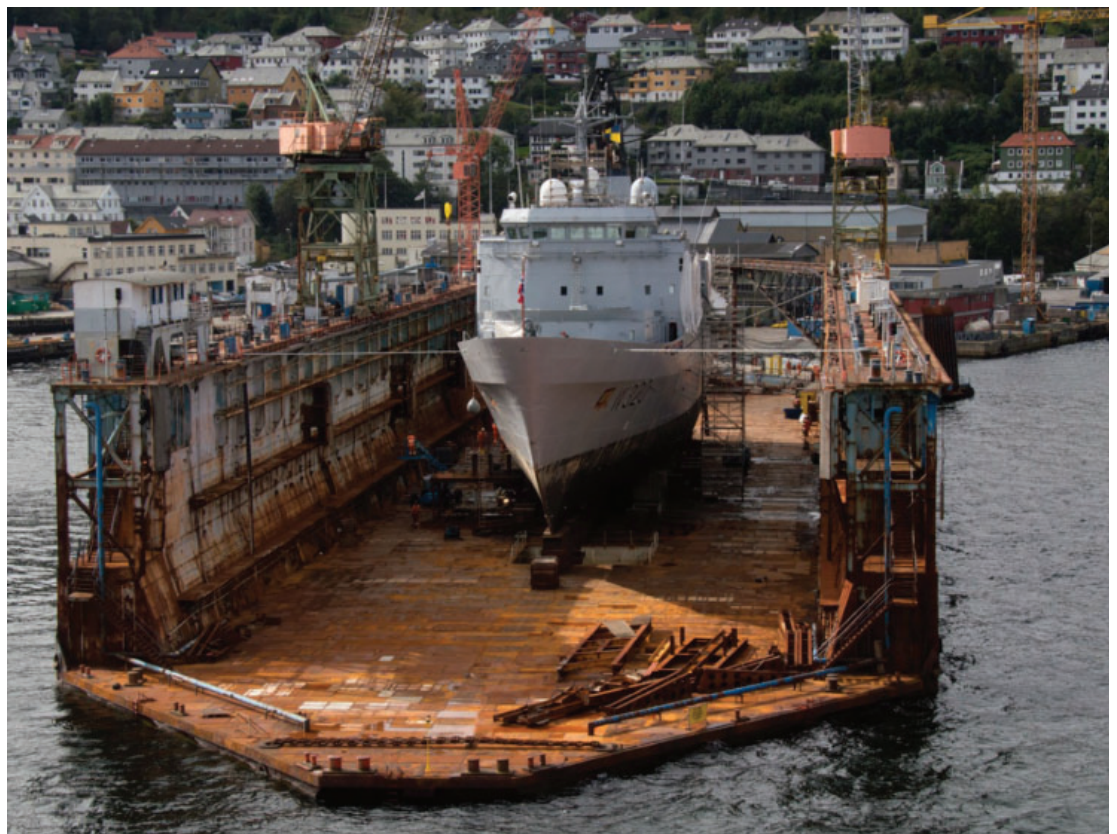
Å følge forsværssjefens krav, ville kostet minst 150 millioner kroner og flere år med forsinkelser, ifølge en rapport fra FMA. BT/E24 har fått innsyn i.

Motorer på minst ni skip

Oppdraget fra departementet var å vurdere konsekvensene av å avslutte kontraktene med Bergen Engines. Forsvarsmateriell tolket dette til å bety å fjerne motorene fra Forsvarets tre nye skip som er under bygging.

Å kjøpe nye motorer til kystvaktskipene i den nye Jan Mayen-klassen ville kostet rundt 50 millioner kroner pr. skip. Det gir en total kostnad på 150 millioner for leveransen til de tre nye kystvaktskipene i klassen, skriver FMA i rapporten, som kom i mars.

I tillegg kommer kostnader



Kystvaktskipet «Nordkapp» i flytedokken til Bergen Group på Laksevåg i Bergen. Skipet skal erstattes av nye skip i Jan Mayen-klassen, som får Bergen Engines-motorer.

ARKIVFOTO: HELGE SUNDE

for installering. Den totale prisen ville dermed trolig blitt «langt større», ifølge rapporten.

Av rapporten går det frem at Forsvaret har Bergen Engines-motorer monterte eller under montering på ytterligere fem navngitte kystvaktskip, i tillegg til de tre i Jan Mayen-klassen.

Flere felt er sladdet i rapporten. Fra før er det kjent at også etterretningsskipet «Marjata» har motorer fra Bergen Engines. Dermed er det Bergen Engines-motorer på minst ni av Forsvarets skip.

Ikke nok til å stanse salget

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (H) har flere ganger gitt uttrykk for at det ikke er aktuelt å la et russisk eid selskap drive

vedlikehold på Forsvarets skip.

Samtidig har han slått fast at konsekvensene for kontraktene mellom Forsvaret og motorfabrikken var mulig å håndtere, og ikke var grunnlag nok til å stanse salget.

– Det mener jeg står seg ennå, uttalte Bakke-Jensen i høringen på Stortinget i april, god tid etter rapporten fra FMA var levert.

Det ville være mulig å få tak i andre motorer, andre leverandører til å vedlikeholde eksisterende motorer, samt reservedeler fra andre leverandører, sa Bakke-Jensen i høringen.

BT/E24 har spurt Forsvarsdepartementet hvordan en slik løsning ville sett ut i praksis.

– Siden salget nå er stanset, er ikke dette lenger en aktuell

problemstilling, svarer kommunikasjonssjef Ingrid Dåsnes i departementet i en e-post.

Først tema i februar

Salget av Bergen Engines ble til slutt stanset. Hovedbegrunnelsen var faren for teknologioverføring til det russiske forsvaret, men også fabrikkens strategiske plassering veide tungt.

Fabrikkene ligger like ved viktige forsvarsanlegg i innseilingen til Bergen. Dette kom imidlertid først opp i vurderingene i slutten av februar, flere uker etter at salget var offentlig kjent.

Det går frem av et svar som justisminister Monica Mæland har sendt Stortingets utenriks- og forsvarskomite.

Lokaliseringen ble senere beskrevet som velegnet som utgangspunkt for sabotasje og spionasje.

«Det var PST som brakte spørsmålet om Bergen Engines strategiske beliggenhet opp i vurderingene, i et brev til Justis- og beredskapsdepartementet den 25. februar 2021», opplyser justisminister Monica Mæland i et svar til Stortinget.

Da hadde det gått tre uker siden salget ble offentliggjort i mediene i februar, og to måneder siden regjeringen ble varslet i desember.

Risikoen for teknologioverføring begynte Etterretningstjenesten å jobbe med i en rapport som lå klar 12. februar.

BERGENS TIDENDE/E24



Audun Lysbakken (SV) (fra v.), Jette F. Christensen (Ap), Christian Tybring-Gjedde (Frp) og Emilie Enger Mehl (Sp) sto onsdag sammen på Stortinget for å rette hard og alvorlig kritikk mot regjeringen og særlig statsminister Erna Solberg.

FOTO: KNUIT EGIL WANG / MOMENT

– Dette er en hard dom over Solberg

En samlet opposisjon retter sterk kritikk mot statsminister Erna Solberg personlig for hennes håndtering av Bergen Engines.

TRON STRAND
tron.strand@bt.no
ARNE EDVARDSEN
BENDIK STØREN
GERHARD FLAATEN

Det er klart etter at utenriks- og forsvarskomiteen på Stortinget avga sin innstilling om saken onsdag.

Nummeret før mistillit

Komiteen går inn for det som kalles et daddelveitak. Det er den sterkeste kritikken Stortinget kan rette mot regjeringen uten å erklære mistillit. Stortinget skal debattere saken om det avbrutte salget av Bergen Engines i slutten av neste uke. Salget ble stoppet etter at BT/E24 avdekket at kjøperne var russiske oligarker med tette bånd til det russiske forsvaret, Kreml og president Vladimir Putin.

Kritikken i innstillingen, og som blir vedtatt av Stortinget i neste uke, er følgende:

«Stortinget mener det er sterkt kritikkverdigg og svært alvorlig at regjeringen ikke har hatt gode nok rutiner knyttet til

sikkerhetsarbeid, anvendelse av sikkerhetsloven og samordning mellom departementene hva gjelder utenlandsk oppkjøp av virksomheter i Norge som kan true nasjonale sikkerhetsinteresser, samt at det har vært gitt mangelfull informasjon til Stortinget om regjeringens håndtering av Bergen Engines-saken.»

– Statsministeren er ansvarlig

Det er Sps Emilie Enger Mehl som har ledet arbeidet med saken i komiteen. Hun mener kritikken fra Sp, SV, Ap og Frp fremfor alt rammer Erna Solberg:

– Det er statsministeren som er øverste ansvarlige for statens sikkerhet og beredskap, som har ansvaret for samordning mellom departementene og som leder regjeringens sikkerhetsutvalg. Likevel var ikke Erna Solberg kjent med saken i det hele tatt, før den ble omtalt i Bergens Tidende. Det er veldig alvorlig siden det er en sak med stor betydning for nasjonal sikkerhet.

Mehl sier det er avdekket «en fullstendig svikt, i fire departementer, og som alle jo er underlagt Statsministerens kontor.»

– Ingen har hatt oversikt over saken. Ingen har tatt initiativ til å gjennomføre en sikkerhetsvurdering før man fikk et eksternt varsel. Det er statsministerens eget ansvar at rutinene som skal

ivareta nasjonal sikkerhet ikke er på plass, sier Emilie Enger Mehl.

Lederansvar

Også Aps Jette F. Christensen mener også at innstillingen er en dom over Erna Solberg:

– Hun gikk til valg på samarbeid og koordinering. Det er åpenbart at det har sviktet. Denne saken viser at svak sikkerhetsforståelse og svakt samarbeid om sikkerhet er potensielt en trussel mot Norge. Erna er regjeringens arbeidsleder. Hun er sjef og det er et lederansvar å sørge for samarbeid og kompetanse. Det er et lederansvar å sørge for rikets sikkerhet, sier hun.

SV-leder Audun Lysbakken sier det var viktig for ham å få på plass en bred og sterk kritikk av regjeringen:

Slående dårlig koordinering

– Det er sjelden og alvorlig at Stortinget gjør dette. Dette er en hard dom over Erna Solberg. Hun rammes hardest av dette, nettopp fordi kjernen er koordinering av beredskaps- og sikkerhetsarbeid. Det var jo hennes fanesak. Hun har ikke holdt løftet om å lage bedre systemer for dette.

Lysbakken mener forsvarsministeren har beveget seg helt i grenseland for å gjøre det mest politisk alvorlige i Norge – å ikke

overholde informasjonsplikten til Stortinget. Blir det avdekket at en statsråd gir uriktige opplysninger eller holder tilbake informasjon overfor Stortinget, er veien kort til mistillit. Men komiteen har landet på at det ikke har skjedd.

– Derfor er det ikke grunnlag for mistillit, men det er grunnlag for veldig sterk kritikk av regjeringen. Det mest slående er hvor dårlig koordinert departementene har vært. Resultatet har vært tilfældighetenes spill, der en kunne risikert at kjøpet ble gjennomført uten at noen handlet i tide, sier Audun Lysbakken.

Frp sørget for flertall

Det var knyttet spenning til om Frp ville sørge for at et flertall på Stortinget samlet seg om kritikken av regjeringen. Partiets utenrikspolitiske talsperson, Christian Tybring-Gjedde, er imidlertid krystallklar:

– Det er en dom over hele regjeringens arbeid med sikkerhet og Erna Solberg har det øverste ansvaret. Hun sviktet fordi hun ikke fikk informasjon. Det er hennes eget ansvar å holde seg informert og det er avdekket at fire statsråder ikke klarte å snakke sammen.

– Fordi de ikke skjønte at det var en sak før det nesten var for sent?

– Akkurat. Russland ble sett på som et helt vanlig land, en helt vanlig kunde som ønsket å kjøpe en bedrift. Men de hadde åpenbart helt andre interesser. Regjeringens manøvrering da dette ble kjent, var helt mislykket.

– Og det har Erna Solberg hovedansvaret for?

– Ja, det er det ingen tvil om.

– Ute av proporsjoner

Verken forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (H), utenriksmi-

nister Ine Marie Eriksen Søreide (H), justisminister Monica Mæland (H), næringsminister Iselin Nybø (V) eller statsminister Erna Solberg (H) har latt seg intervjue om den krasse kritikken fra stortingsflertallet. Solberg har oversendt følgende uttalelse til BT/E24 på e-post:

«Jeg tar kritikken fra Stortinget alvorlig. I høringen har vi pekt på viktige læringspunkter i systemene for behandling av saker om oppkjøp. Samtidig er det verdt å merke seg at alle partiene stiller seg bak regjeringens beslutning om å stoppe salget.»

Erna Solbergs partikollega og nestleder i utenriks- og forsvarskomiteen, Michael Tetzschner, mener opposisjonens kritikk av regjeringen er fullstendig ute av proporsjoner.

– Det er ikke grunnlag for å kalle det som har skjedd systemsvikt. Her er det et grundig arbeid som er lagt til grunn for regjeringens endelige beslutning, mens opposisjonen baserer sine konklusjoner på spekulasjoner, sier Tetzschner.

Ved siden av å kritisere regjeringen for håndteringen av Bergen Engines-salget, vil Stortinget i neste uke pålegge regjeringen en rekke oppgaver for å sikre bedre beredskap og sikkerhet:

● Sikkerhetskompetansen i alle departementer skal kartlegges.

● Det skal evalueres hvordan sikkerhetsforståelse i departementene etableres og hvordan samarbeidet mellom departementene blir sikret.

● Et offentlig utnevnt ekspertutvalg skal gjennomgå sikkerhetslovens anvendelse, herunder mulige sårbarheter, ansvarsfordeling, status for departementenes listeføring av virksomheter som helt eller delvis skal omfattes av sikkerhetsloven.

BERGENS TIDENDE/E24

Hemmelig notat ble holdt unna Stortinget

Flere uker etter at Stortinget behandlet Bergen Engines-saken, dukket det opp et hemmeligholdt notat i Nærings- og fiskeridepartementet.

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

Gjentatte ganger de siste månedene har både statsråder og departement hevdet at de ikke har hatt noe skriftlig fra et helt avgjørende møte om Bergen Engines. Møtet fant sted på Statsministerens kontor 13. januar, og de øverste sjefene for embetsverket i fire departementer deltok.

Tema var de russiske oppkjøpsplanene, som på dette tidspunktet ikke var offentlig kjent. Møtet endte med at de hemmelige tjenestene ble koblet inn, og at de fire statsrådene ble orientert om saken.

– Finnes ikke

Da justisminister Monica Mæland (H) i stortingshøringen tre måneder senere fikk spørsmål om Stortinget kunne få innkalling eller referat fra møtet, svarte hun slik:

– Nei, det finnes ikke det.

Næringsminister Iselin Nybø (V) sa det samme, da hun ble spurt om det fantes innkalling, sakliste eller referat:

– Ikke som jeg er kjent med.

På dette tidspunktet hadde regjeringen stanset hele salget, for å beskytte rikets sikkerhet. Stortinget prøvde å finne ut hvordan saken var blitt håndtert, og hvorfor både Rolls-Royce og norsk offentlighet først ble fortalt at salget til russerne var helt uproblematisk.

Holdt unna postlistene

Nå har et dokument dukket opp, som faktisk forteller fra det som skjedde på Statsministerens kontor (SMK) i januar. Dokumentet er blitt holdt unna departementets postlister, og ble journalført først etter flere måneder. Dokumentet er en e-post som den øverste embetskvinnen i Nærings- og fiskeridepartementet, departementsråd Mette I. Wikborg, sendte allerede 14. januar, dagen etter møtet.

«En litenlogg», kaller hun notatet, som går til fem personer med ledende stillinger i departementet. Hun forteller her hva hun har fått vite om det planlagte salget. Kilden er en tipser hun har møtt.

Hun understreker også at både næringsminister Nybø og hennes kommunikasjonssjef Christine Spersrud Haug er orientert.

Notatet, som BT/E24 nå har fått delvis innsyn i, forteller detaljert om bakteppet for møtet på SMK.

Sladdet

Departementsråd Wikborg var blitt kontaktet av en person som hadde noe vedkommende «mente det kunne være nyttig for oss å vite». Hvem tipseren var, eller hvordan tipseren hadde kunnskap om de da hemmelige oppkjøpsplanene, nekter departe-



Næringsminister Iselin Nybø. Bildet er tatt under høringen i Stortinget 19. april.

KNUT EGIL WANG

mentet å fortelle. I notatet BT/E24 har fått, er navnet sladdet.

Men departementsråden beskriver for sine kollegaer hva tipseren har fortalt:

- Det synes som THM International er en (svært) aktuell kjøper.
- Selskapet er nær 100 pst. Russisk eid, med virksomhet flere steder i verden (herunder et sete i Sveits).
- Selskapet leverer bl.a. dieselmotorer til russisk marine.
- Bergen Engine har levert bl.a. til Marjata (E-tjenestens skip) og til Kystvakten.

Da justisminister Monica Mæland i stortingsdebatten 28. mai fikk spørsmål om tipset, svarte hun slik om opplysningene: «De var usikre, de var uklare, men de inneholdt ordet «Marjata», og det gjorde at et arbeid ble iverksatt».

– Stortinget burde fått dette

I de frigitte delene av notatet fra departementsråd Wikborg gis det ikke uttrykk for noen forbehold

når det gjelder informasjonen fra tipseren.

Senterpartiets Emilie Enger Mehl var saksordfører da utenriks- og forsvarskomiteen behandlet Bergen Engines-saken i Stortinget. Hun sier notatet er «det eneste beviset som dokumenterer hva som skjedde på et helt avgjørende møte» og som førte til at de ansvarlige statsrådene «ved en tilfældighet våknet».

– Mange må ha visst at dokumentet eksisterte og Stortinget burde fått dette.

Mehl sier at hemmeligholdet fører seg inn blant en rekke eksempler på at informasjon er holdt unna offentligheten av regjeringen Solbergs statsråder.

At det var et hemmelig tips i januar som førte til at de hemmelige tjenestene begynte å undersøke saken, ble først kjent da næringsminister Iselin Nybø fortalte om tipset i stortingshøringen i midten av april. Stortingspolitikkerne ble da svært overrasket.

Eieren av Bergen Engines, britiske Rolls-Royce, hadde nemlig flere uker tidligere, allerede i midten av desember, varslet Utenriksdepartementet om det forestående salget.

Rolls-Royce hadde informert

Der beskrev Rolls-Royce mulige problematiske sider ved transaksjonen, som at to kjente oligarkker med tette bånd til president Vladimir Putin og Kreml var blant eierne av selskapet som ville kjøpe.

Utenriksdepartementet sendte umiddelbart varselet fra Rolls-Royce videre til Justis- og beredskapsdepartementet (JD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), samt PST og E-tjenesten.

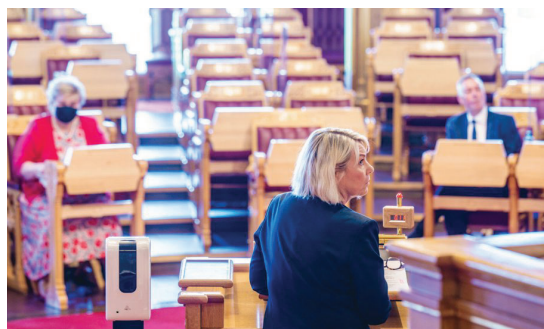
Men toppbyråkraten i NFD, departementsråd Mette I. Wikborg, ante ingenting om at hennes eget departement allerede var varslet av Rolls-Royce da hun fikk det hemmelighetsfulle tipset i januar. Det fremgår av notatet hun skrev, og bekreftes av departementet overfor BT/E24 i en e-post:

«Wikborg var ikke kjent med meldingen fra Rolls-Royce av 15.12.2020 da notatet ble skrevet.»

Reagerer kraftig

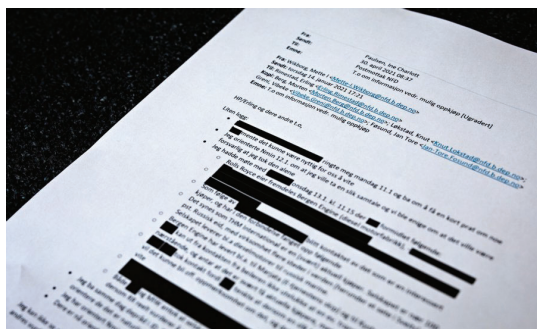
Aps leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomite, Anniken Huitfeldt, reagerer kraftig på at notatet fra Wikborg er holdt tilbake:

«Dette viser at regjeringen ikke har etablert en god sikkerhetskultur i de departementer som har ansvaret. Dette notatet er illustrerende for at denne saken ble håndtert som en mediasak,



Justisminister Monica Mæland svarte i april følgende på spørsmål om Stortinget kunne få referat fra møtet. – Nei, det finnes ikke det.

STIAN LYSBERG SOLUM



«En litenlogg», kalles notatet som går til fem personer med ledende stillinger i Nærings- og fiskeridepartementet.

GEIR MARTIN STRANDE



»

Statsministerens burde gitt næringsministeren beskjed om å legge alle kort på bordet da Stortinget avholdt høring om denne saken.

Anniken Huitfeldt, Aps leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomite.

»

Mange må ha visst at dokumentet eksisterte og Stortinget burde fått dette.

Emilie Enger Mehl, Senterpartiet.

og ikke som et spørsmål om nasjonal sikkerhet,» skriver hun i en e-post og legger til:

– Statsministerens burde gitt næringsministeren beskjed om å legge alle kort på bordet da Stortinget avholdt høring om denne saken.

– Internt notat

Notatet ble også holdt unna departementets postjournal. Det ble skrevet og sendt 14. januar, men ble først oversendt postmot-taket i departementet etter tre og en halv måned, 30. april. Da var høringen på Stortinget for lengst over.

Nå forklarer departementet at notatet ble opprettet på et lukket nett for utveksling av gradert informasjon. Dette kalles Nasjo-nalt begrenset nett:

Notatet ble «journalført etter at det var blitt nedgradert i forbin-

delse med vurdering av merinn-syn. Den vurderingen skjedde i samråd med blant andre omtalt ekstern aktør, og tok derfor noe tid.»

BT/E24 ble innvilget delvis innsyn i notatet den 25. juni. Det er fortsatt ikke å finne i departe-mentets postjournal på einnsyn. Forklaringen er at det er definert som et såkalt X-notat. Det er interne notater som ikke trenger oppfølging og som kan holdes unna den åpne postjournalen.

På spørsmål om hvorfor departe-mentet ikke informerte Stor-tinget om Wikborgs notat, siden statsråd Nybø opplyste at det ikke forelå skriftlig dokumenta-sjon, svarer de blant annet:

«Dette er et internt notat, og det er ikke vanlig praksis at departementene oversender interne dokumenter til Stor-tinget. I tråd med gjeldende praksis så er det statsråden som informer Stortinget, og det ble gjort i forbindelse med høringen 19. april.»

SVs medlem av kontrollkomiteen på Stortinget, Freddy André Øvstegård, mener regjeringen Solberg har gjennomført mer hemmelighold enn det som har vært fast praksis.

Han reagerer på at regjeringen hemmeligholder interne doku-menter som inneholder informa-sjon som er i strid med det de selv har uttalt.

– En rekke regjeringer har over mange tiår gitt Stortinget innsyn i såkalte interne dokumenter i alvorlige saker.

– Det er mildt sagt uheldig at dokumentet ikke ble oversendt Stortinget. Notatet viser at regje-ringen og departementet både hadde dårlige rutiner internt for

kommunikasjon, og de opplyste ikke Stortinget på en god nok måte i en viktig sak, sier Øvste-gård.

Emilie Enger Mehl (Sp) mener det fremstår som merkelig at notatet ikke er journalført:

– Særlig fordi Stortinget etter-spurte dokumentasjon om hva som hadde skjedd når regjerin-gen håndterte saken, sier hun.

Toppene ble orientert

Notatet kaster også nytt lys over hvem som visste hva i saken.

Det fremgår at kommunika-sjonssjefen i Næringsdeparte-mentet var blant dem som ble orientert om Bergen Engines-saken allerede 14. januar. Da BT/E24 en måned senere tok kontakt med kommunikasjons-avdelingen for å få en kommentar til avtalen om salg av Bergen Engines, svarte statssekretær Lars Andreas Lunde:

«Vi anser dette som en avtale om salg mellom to kommersielle aktører, noe departementet ikke skal eller bør blande seg inn i.»

Selv om næringsministeren, kommunikasjonsjefen og minst seks sentrale personer i embets-verket var orientert om at både PST og E-tjenesten var satt på saken, svarte altså Lunde – via departementets kommunika-sjonsavdeling – at salget ikke var noe departementet skulle legge seg opp i.

Næringsminister Nybø har overfor BT/E24 opplyst at stats-sekretær Lars Andreas Lunde er sikkerhetsklart. Hun har beklaget Lundes uttalelse og forklart den med at han ikke var orientert om de sikkerhetsmessige sidene av saken.

Polsk mann tatt for et 20 år gammelt dobbeltdrap utleveres

Vedtaket fra Riksadvoka-ten er endelig.

Hanad Ali
hanad.ali@bt.no



Dette er bildet fra etterlysning i Polen. Politiet mener at dette er et bilde av Gavles klient.

© POLSK POLITI

– Jeg mottok vedtaket for en halvtimes siden, sier mannens forsvarer, advokat Kai-Inge Gavle fredag.

Saken er blitt hurtigbe-handlet gjennom hele det norske rettssystemet de siste ukene.

– Vedtaket er endelig og vil bli iverksatt. Vi begynner å jobbe med dette nå og må blant annet avtale med Polen med tanke på transport, sier politiadvokat Sylvia Myklebust.

Ber politiet se på Facebook

Selv om Riksadvokatens vedtak er endelig, ønsker Gavle nå at politiet skal ta en titt på en Facebook-profil som man-nen har hatt i 15 år, men som nå er slettet.

Profilen skal ifølge Gavle bekrefte at vedkommende ikke er dobbeltdrapsmannen.

– Det gjelder ting som inn-sjekking på ulike steder til ulike datoer. Men for å få tilgang til denne kontoen trenger han mobilen sin, som politiet har beslaglagt, sier Gavle.

Myklebust sier på sin side at politiet ikke ønsker å se på denne profilen i forbindelse med saken.

– Riksadvokatens vedtak er endelig og vi forholder oss til det, sier hun.

– Politiet har tatt feil mann

Politiet mener Gavles klient er den samme mannen som tok livet av et kjærestepar i Polen i 1999.

Drapsmannen ble i 2005 dømt til livstid, men rømte fra fengselet i 2014. Han har siden da vært etterlyst.

Den polske mannen i Ber-gen mener at politiet har tatt feil mann. Han har vært kritisk til det polske rettssyste-met og bedt politiet sammen-likne DNA.

Fra fengselet har han fortalt om livet i Bergen, fjellturer, forlovelse og ferier.

Politiet har på sin side vist til matchende fingeravtrykk og ansiktssammenlikning. De er sikre i sin sak.

– Selv ikke eneggede tvilling-er har samme fingeravtrykk, har politiadvokat Jørgen Hen-riksen tidligere uttalt.

»

Vedtaket er endelig og vil bli iverksatt. Vi begynner å jobbe med dette nå og må blant annet avtale med Polen med tanke på transport.

Sylvia Myklebust, politiadvokat.



Advokat Kai-Inge Gavle i Bergen fengsel sammen med sin polske klient.

© RUNE SÆVIG

2984

Norge: Det var 2984 innsatte i norske fengsler i månedsskiftet juni/juli. Det var 146 kvinner og resten menn. Sju innsatte var under 18 år, ifølge månedlige tall fra Kriminalomsorgen. Per 30. juni var kapasitetsutnyttelsen i fengslene 82 prosent. 141 menn og åtte kvinner er forvaringsdømte.

NTB



Samme dag som regjeringen søker avskjed, legger justisminister Monica Mæland frem forslag om innstramminger i sikkerhetsloven.

📷 MARTIN SLOTTIMO LYNGSTAD/AFTENPOSTEN

Skal sikre økt kontroll med oppkjøp som kan påvirke nasjonal sikkerhet. – Liten tvil om at Bergen Engines-saken har vært driveren, sier Christian Tybring-Gjedde (Frp).

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

Samme dag som regjeringen søker avskjed, legger justisminister Monica Mæland frem forslag om innstramminger i sikkerhetsloven.

– Som følge av at flere stater bruker økonomiske virkemidler til andre formål enn forretninger, foreslår vi innstramminger i sikkerhetsloven, sier justis- og beredskapsminister Monica Mæland i en pressemelding.

Lovforslaget er nå sendt på høring med tre måneders frist for innspill.

– Med dette forslaget vil myndighetene få kunnskap om flere slike erverv, fordi flere transaksjoner må meldes inn til myndighetene for vurdering, sier forsvarsminister Frank Bakke-Jensen i meldingen.

Varslet endringer

Det var Bergen Engines-saken som for alvor satte sikkerhetsloven på dagsorden i februar i år. Fabrikken, som blant annet leverer motorer til norske og allierte krigsskip, skulle selges til russiske oligarker.

Etter en rekke artikler i BT/E24, og sterkt press fra opposisjonen, dro regjeringen i nødbremsen. Salget ble stoppet ved bruk av en sikkerhetsventil, paragraf 2–5, ettersom fabrikken på Hordvik-

neset i utgangspunktet ikke var underlagt loven.

Allerede under høringen om saken i Stortinget i april sa justisminister Monica Mæland at de var i gang med en revisjon av loven. Blant annet skulle terskelen for å varsle om et oppkjøp, og prosedyrer for «screening» av transaksjoner, vurderes.

– Vi kan forbedre det lovverket ytterligere når vi nå har fått litt erfaring med det, sa Mæland.

Mæland ønsker ikke å stille til intervju om saken tirsdag. Departementet har foreløpig ikke svart på BT/E24s spørsmål om saken.

Peker på Bergen Engines

Christian Tybring-Gjedde (Frp) mener det er positivt og nødvendig at regjeringen nå foreslår innstramminger i sikkerhetsloven.

– Det er liten tvil om at Bergen Engines-saken har vært driveren til disse endringene. Sikkerhetsvurderinger er myndighetenes ansvar. Det er naivt å legge dette ansvaret på bedriftene slik dagens sikkerhetslov legger opp til, sier Tybring-Gjedde.

Han tror den raske utviklingen av cyberteknologi og utbygging av 5G-nettet betyr at Norge vil oppleve flere tilsvarende eksempler.

– Det betyr at man ikke kun må se på eierskap, men også på leveranser av kritiske komponenter. Kinesiske Huawei inntraden på det internasjonale markedet, inkludert det norske, krever årvåkenhet og lovgivning, sier Tybring-Gjedde, som var sentral da opposisjonen grillet regjeringen i Bergen Engines-saken.

– Avgjørende

Jette Christensen (Ap) var også blant regjeringens kritikere i Bergen Engines-saken. Hun satt i utenriks- og forsvarskomiteen,

FAKTA

Endringer i sikkerhetsloven

Regjeringen foreslår innstramminger i sikkerhetsloven. Hensikten er å sikre økt kontroll med oppkjøp som kan påvirke nasjonal sikkerhet.

Regjeringen foreslår blant annet:

- At departementene får myndighet til å fatte vedtak om at sikkerhetslovens bestemmelser om eierskapskontroll også skal gjelde for virksomheter som er av vesentlig betydning for grunnleggende nasjonale funksjoner.
- Meldeplikt etter regler om eierskapskontroll for leverandører i sikkerhetsgraderte anskaffelser som krever leverandørklaring.
- Utvidelse av meldeplikten ved transaksjoner til også å gjelde avhender og virksomheten som erverves.
- Nedjustering av terskelen for meldeplikt fra en tredjedel til et laveste innslagspunkt på 10 prosent med påfølgende innslagspunkter ved en tredjedel, 50 prosent, to tredjedeler og 100 prosent.
- Automatisk gjennomføringsforbud for erverv som meldes inn, inntil ervervet er undersøkt og godkjent.
- Straffansvar for manglende etterlevelse av meldeplikten og vedtak etter §§ 2–5 og 10–3.
- Plikt for objektereier til å identifisere eiendom av sikkerhetsmessig betydning og varsling ved manglende mulighet for risikoreduerende tiltak.

men har nå gått ut av Stortinget.

– Det er avgjørende at det blir gjort en skjerping av forvaltning av sikkerhetsloven. Problemet under Bergen Engines-saken var mangel på sikkerhetskompetanse, samhandling, håndheving og ikke minst prosess overfor selskapet, sier Christensen.

Hun er glad for at Stortinget vedtok at Bergen Engines ikke på noen måte skal være økonomisk skadelidende som følge av prosessen.

– Det forventer jeg blir fulgt opp, sier Christensen.

Flere omfattes

I det nye forslaget må et selskap melde fra om endringer i eierskap dersom virksomheten har «vesentlig» betydning for grunnleggende nasjonale funksjoner. I

dagens lov er kravet en «avgjørende» betydning.

Advokat Eivind Grimsø Moe i advokatfirmaet Hjort sier forslaget gjør at flere salg må rapporteres til myndighetene.

– Det vil nok være ganske mange flere som omfattes av loven under dette forslaget, sier Moe, og viser til at regjeringen selv anslår at mellom 250 og 300 virksomheter faller inn under «vesentlig»-kravet.

Hvilke virksomheter som har «vesentlig» betydning vil avgjøres av departementene med ansvar for sektoren, forklarer Dag Sandham, seksjonssjef for fagutvikling i Nasjonal sikkerhetsmyndighet.

En annen endring er at ikke bare den som kjøper opp, men også den som kjøpes, må melde



Fremskrittspartiets Christian Tybring-Gjedde.

📷 TERJE PEDERSEN

fra til myndighetene. I tillegg foreslås det at leverandører i sikkerhetsgraderte anskaffelser, og virksomheter underlagt eksportkontrollloven, skal kunne underlegges meldeplikt om endring i eierskap.

– Samlet sett gir forslagene myndighetene en bredere verktøykasse til å håndtere risikable utenlandske oppkjøp, sier Sandham.

– Tydelig utløsende

Selv om Bergen Engines-saken ikke nevnes i forslaget, tror Moe i advokatfirmaet Hjort at saken har hatt betydning for endringen.

– Det synes ganske tydelig at Bergen Engines-saken var en utløsende faktor for dette lovarbeidet. Høringsnotatet nevner ikke saken spesifikt, men det synes ganske klart at mange av reglene er utformet med tanke på å kunne håndtere en tilsvarende situasjon på en annen måte, sier han.

Dersom en tilsvarende situasjon hadde oppstått under det nye forslaget, ville det trolig ikke gått igjennom, sier han.

– Man ville hatt en mye mer spesifikk hjemmel for å stanse oppkjøpet enn den unntaksbestemmelsen man endte med å benytte, sier han.

BERGENS TIDENDE/E24

Massivt hemmelighold avdekket i UD

En seksjon i Utenriksdepartementet holder nesten alt de foretar seg unna offentligheten. – Ulovlig og straffbart, mener jussprofessor.

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Anders Grimsrud Eriksen
anders.eriksen@bt.no

En gransking BT/E24 har utført viser at tusenvis av dokumenter det siste året er holdt unna alle former for offentlig innsyn ved Utenriksdepartementets seksjon for eksportkontroll.

Av 1000 dokumenter, som ble registrert hos denne seksjonen i løpet av 29 dager i september og oktober, er bare fire dokumenter å finne igjen i departementets offentlige journal.

De 996 andre dokumentene finnes det ingen spor etter i den offentlige portalen for innsyn på internett, Einnsyn.

UDs praksis er ikke bare svært alvorlig, ifølge jussprofessor Jan Fridthjof Bernt ved Universitetet i Bergen.

– En slik unnlatelse av journalføring av inn- og utgående dokumenter er et klart, straffbart brudd på offentliglova og arkivforskriften, sier han.

Det er et grunnleggende prinsipp i norsk statsforvaltning at offentligheten skal ha innsyn i hva staten foretar seg.

Hver gang et dokument sendes til eller fra en statlig virksomhet, skal det arkiveres og føres i den offentlige journalen, som i sin tur skal være åpen for innsyn.

FAKTA

Dette er saken

- Bergen Engines-saken handlet om at et russisk selskap, med koblinger til landets marine, ønsket å kjøpe motorfabrikken Bergen Engines.
- I saken ble flere av de mest sentrale dokumentene i departementene journalført først lenge etter BT/E24 fant ut at de eksisterte, og fikk innsyn.
- Da de ble offentliggjort i journalen var det med navn som gjorde det vanskelig å se hva det dreide seg om. De to viktigste dokumentene het bare «Bergen» og «melding 29. januar».
- Ifølge Arkivforskriften skal det være mulig å lese ut av journalen hva dokumentene omhandler.

Skal noe holdes borte fra journalen, må det skje med hjemmel i loven.

Seksjon for eksportkontroll har ansvar for å følge opp kontroll med våpeneksport i militærklassen, og også handel med andre strategiske varer, tjenester og teknologi.

Saksbehandlingssystemet, som de bruker for dokumentene som ingen utenforstående får vite om, heter e-lisens.

UD bekrefter at dokumentene fra dette systemet ikke er å finne i den offentlige journalen som UD publiserer daglig.

– Eksportkontrollsakene som behandles i e-lisens fremgår ikke i Einnsyn fordi saksbehandlingen i henhold til eksportkontrollloven er underlagt en streng taushetsplikt, skriver kommuni-

kasjonsrådgiver Mari Bangstad i UD.

Andre saker knyttet til seksjonens ansvarsområde føres som vanlig i den offentlige elektroniske journalen, ifølge kommunikasjonsrådgiveren.

10.641 dokumenter utenfor journalen

I et forsøk på å få oversikt over journalrutinene har BT har bedt om å få en liste over alle dokumenter fra seksjon for eksportkontroll fra 15. desember i fjor til 7. oktober i år, uavhengig av om de er lagt ut i den offentlige journalen, eller om de er e-lisensdokumenter som det ikke opplyses om.

En slik liste vil UD ikke gi ut, og henviser til at det vil være for arbeidskrevende å lage den. Men departementet opplyser at seksjonen i denne månedersperioden registrerte totalt 10.641 e-lisensdokumenter, altså dokumenter som de rutinemessig ikke journalfører i den åpne journalen.

Alle andre saker knyttet til seksjonens ansvarsområde fremgår på vanlig måte i den offentlige portalen Einnsyn, opplyser UD. Hvor mange slike andre dokumenter seksjonen hadde i dette tidsrommet, har UD ikke svart på.

Avsender og mottaker fjernet

Den eneste dokumentlisten UD vil gi ut fra eksportkontrollseksjonen, er oversikten over de 1000 dokumentene fra september og oktober i år.

All informasjon om hva disse handler om, eller hvem som er sender eller mottaker, er fjernet.

Bare fire av disse 1000 dokumentene, de som er markert med grønt i oversikten i videoen, er altså å finne igjen i den åpne postjournalen på Einnsyn.

En av sakene der dokumenter rutinemessig er blitt holdt unna UD's offentlige journal, omhandler salget av Bergen Engines.

Kort tid etter at Rolls-Royce fortalte at de ville selge motorfabrikken til russere, i februar i år, ba BT/E24 UD om oversikt over og innsyn i all dokumentasjon vedrørende salget.

Fleire av dokumentene departementet etter hvert utleverte stammet fra seksjon for eksportkontroll. Men disse dokumentene lot seg ikke finne igjen i den offentlige journalen.

«Praksis over mange år»

UD forklarer hemmeligholdet med Lov om eksportkontroll, der det står at enhver har «taushets-



Det meste av aktiviteten til Seksjon for eksportkontroll

© MIMSY MØLLER / NTB (ARKIV)



I min bok er det et poeng at man må bruke denne muligheten. Ikke for å ramme forvaltningen med store økonomiske krav, men for å markere at det er straffbart å gjennomføre noe som er i strid med loven.

Jan Fridthjof Bernt, jussprofessor

plikt om det de får kunnskap om etter denne lov.»

At de mange tusen e-lisensdokumentene derfor ikke skal med i den offentlige journalen, «er basert på en praksis over mange år», skriver kommunikasjonsrådgiver Mari Bangstad i UD.

Hun skriver videre at dette skjer i henhold til «regelverket fra før saksbehandlingen ble elektronisk, og som senere ble videreført i overgangen fra manuelle til digitale verktøy i UD».

BT/E24 har spurt UD om dokumentasjon for avgjørelsen om at store deler av arbeidet i seksjon for eksportkontroll skal holdes utenfor den offentlige journalen.

– Etterspurt dokumentasjon er ikke funnet, svarer kommunikasjonsrådgiver Bangstad.

Kritikk fra professorer

Et slikt hemmelighold kan ikke

begrunnes med taushetsplikten i eksportkontrollloven, mener både jussprofessor Jan Fridthjof Bernt og flere andre eksperter BT/E24 har snakket med.

At det er strenge krav til taushetsplikt på et område, kan ikke i seg selv være hjemmel for å gjøre unntak fra plikten til å journalføre, skriver jussprofessor Johan Greger Aulstad ved Universitetet i Tromsø i en e-post.

Hvis seksjonen skal være fritatt for journalføringsplikten må de kunne vise til en hjemmel. Men en slik hjemmel finnes ikke, mener professor Eivind Smith ved Universitetet i Oslo.

– Man har jo ikke det, fordi UD er bundet av loven, sier han.

Professor Jan Fridthjof Bernt er enig.

– Dette fremtrer som nok et eksempel på at det mange steder i forvaltningen er dårlig kunn-



Jan Fridthjof Bernt.

© BJØRN ERIK LARSEN (ARKIV)



skap om offentlighet og om hva som er taushetsbelagt. Man tror man kan lukke butikken fullstendig, og ikke slippe noen inn. Men det er ikke slik det er.

– Det er mangel på respekt for lover som Stortinget har vedtatt, når man på denne måten i realiteten aksepterer at offentlige organer saboterer reglene om journalføring, fortsetter Bernt.

– Tas ikke på alvor

Jussprofessor Christoffet i Oslo minner om at plikten til å føre journal gjør det mulig for både folk og folkevalgte å se hvem som gjør hva, og når.

– Det virker som journalføringsplikten ikke tas på alvor, sier Eriksen.

Det seksjon for eksportkontroll kan ha anledning til, ifølge professor Bernt, er å operere med to journaler – en offentlig og en intern.

– Men alle skal ha en fullstendig journal, hvor alle dokumenter er med, sier Bernt.

Så må departementet vurdere hvilke opplysninger denne journalen skal inneholde, og om for eksempel avsender, mottaker eller sakstittel skal sladdes. Dette må vurderes fra dokument til

dokument, ifølge professoren.

– Man kan ikke innføre en generell regel om at journalen, og dermed dokumentoversikten, er unntatt fra innsyn, slår Bernt fast.

Løvet å skjærpe seg

Gjennom arbeidet med Bergen Engines-saken har BT/E24 avdekket en rekke tilfeller av manglende journalføring (klikk på faktaboksen for å se en gjennomgang)

Regjeringen Solberg har også selv påpekt manglende journalføring i forbindelse med Bergen Engines-saken.

Da daværende justis- og beredskapsminister Monica Mæland (H) og partifelle og utenriksminister Ine Eriksen Søreide sendte en redigert utgave av Messenger-korrespondansen med Rolls-Royce til Stortinget, sendte de også med et brev hvor det sto følgende:

«Den delen av kommunikasjoner som inneholdt arkiveredig dokumentasjon ble heller ikke journalført. Utenriksministeren vil innskjerpe rutinen og iverksette nødvendige tiltak.»

Dette skjedde 30. mars i år. Siden har altså flere tusen dokumenter fra seksjon for eksport-

kontroll aldri funnet veien til den offentlige journalen.

Bernt: – Bør straffes

Dersom man bryter offentligelova, er det ingen straffesanksjoner. Men når det gjelder journalføringsplikten, er det annerledes. Den er forankret i Arkivlova, som igjen er hjemmel for en forskrift der det er en rekke bestemmelser, blant annet om journalføring.

Til slutt i loven står det at brudd på denne kan straffes med bøter.

Professor Bernt mener UDs seksjon for eksportkontroll sin praksis bør straffes.

– I min bok er det et poeng at man må bruke denne muligheiten. Ikke for å ramme forvaltningen med store økonomiske krav, men for å markere at det er straffbart å gjennomføre noe som er i klart i strid med loven, sier Bernt.

BT/E24 har forelagt UD kritikken fra Bernt og de andre profesorene.

Kommunikasjonsrådgiver Mari Bangstad skriver at UDs mål «er størst mulig åpenhet om eksporten av forsvarsmateriell fra Norge, men dette må skje innenfor de begrensninger som følger av den strenge taushetsplikten i

FAKTA

• Eksempler på manglende journalføring

- Det første varselet om salgsplanene kom til UD 15. desember i fjor. Her opplyste Rolls-Royce at de vurderte å selge fabrikken til russisk-eide TMH. Først i starten av mars, etter en rekke spørsmål, fikk BT/E24 opplyst at et slikt dokument eksisterte. Ikke før i midten av april dukket det opp i den offentlige journalen.
- I starten av januar svarte UD på henvendelsen fra Rolls-Royce. Også dette dokumentet ble først journalført etter at BT/E24 søkte innsyn, i midten av april.
- Regjeringen tok tak i saken etter at Nærings- og fiskeridepartementet fikk inn et nytt varsel i midten av januar. Mottakeren, departementsråd Mette Wikborg, skrev da et notat. Dette ble først journalført etter en innsynssøknad fra BT/E24, i slutten av april.
- I slutten av januar ga en fagdirektør i UD tomme opp til Rolls-Royce for salget av fabrikken, gjennom en melding på Messengeter. Meldingen ble først omtalt i en redegjørelse på Stortinget i slutten av mars, hvorpå BT/E24 søkte innsyn. Ikke før i midten av april ble meldingen journalført.
- I midten av mars inviterte Norges ambassadør i London Rolls-Royce til et møte for å formidle regjeringens beslutning om å stanse salget. Invitasjonen kom pr. SMS. Heller ikke dette ble journalført.

eksportkontrollloven».

Hun understreker at alle dokumentene arkiveres i UD, også de som aldri havner i den offentlige journalen. Bangstad skriver også at UD er i ferd med å gjøre en bre-

dere gjennomgang av arbeidet med eksportkontrollsaker, og at også journalføringen er tema i denne.



Departementsråd Mette Wikborg (til venstre) i Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) var den første i departementene som ble varslet om at det russisk-eide selskapet TMH var en svært aktuell kjøper a Men noe skriftlig spor av varselet eller møtet i etterkant ble aldri registrert. Her i et bilde fra 2016, der Wikborg er ekspedisjonssjef i NFD, og Monica Mæland er næringsminister.

📷 HÅKON MOSVOLD LARSEN / NTB

Det fantes ikke spor av det hemmelige varselet, ifølge regjeringen. Fire måneder senere dukket en liten «logg» opp.

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

Først etter at BT/E24 ba om inn-syn ble referatet av hendelsene som utløste Bergen Engines-saken bevart for ettertiden.

BT/E24 fortalte i går om et omfattende hemmelighold i Utenriksdepartementet, der dokumenter rutinemessig hol-

des utenfor den offentlige journalen.

Det er ikke bare oversikter over dokumenter regjeringen har holdt tilbake.

I Nærings- og fiskeridepartementet ble et sentralt dokument i Bergen Engines-saken kjent og lagt i arkivet først etter mediene ba om innsyn. Da var salget av fabrikken stoppet, og høringen i Stortinget over.

Møtte hemmelig kilde

Mandag 11. januar fikk departementsråd Mette Wikborg i Nærings- og fiskeridepartementet en telefon fra en hemmelig

kilde utenfor departementet.

Personen ba om en kort prat med Wikborg – den øverste ikke-politiske lederen i departementet – om noe som kunne «være nyttig» for dem å vite.

Wikborg møtte personen to dager senere, onsdag 13. januar. Det hun fikk høre da skulle bli starten på en av de største sakene den våren:

- Det russisk-eide selskapet TMH var en svært aktuell kjøper av den norske motorfabrikken Bergen Engines.
- TMH leverer dieselmotorer til den russiske marinen.
- Bergen Engines leverer diesel-

motorer til både Kystvakten og det norske spionskipet Marjata.

Satt i gang maskineriet

Varselet fikk regjeringen til å reagere. Etter samtalen ba departementsråd Wikborg om et møte med sine kolleger i Justis-, Forsvars- og Utenriksdepartement.

Etter dette toppmøtet, som fant sted på Statsministerens kontor, ble den politiske ledelsen orientert, og både PST, Etterretningstjenesten og Nasjonal sikkerhetsmyndighet ble satt på saken.

Datoen ble senere et tydelig

referansepunkt for regjeringen. Daværende statsminister Erna Solberg slo tydelig fast at arbeidet med saken startet 13. januar.

Men noe skriftlig spor av varselet eller møtet i etterkant ble aldri registrert. Verken referat eller annet var opprettet, opplyste regjeringen i starten av april.

«En liten logg»

Nesten fire måneder etter hendelsene i januar dukket det imidlertid opp en redegjørelse for det som hadde skjedd.

Etter møtet med både varslere og departementsrådene, skrev nemlig Wikborg et notat



v den norske motorfabrikken Bergen Engines.

- Litenlogg:
- ringte meg mandag 11.1 og ba om å få en kort prat om noe
 - mente det kunne være nyttig for oss å vite
 - Jeg orienterte Nmin 12.1. om at jeg ville ta en slik samtale og vi ble enige om at det ville være forsvarlig at jeg tok den alene
 - Jeg hadde møte med [redacted] onsdag 13.1. kl. 11.15 der [redacted] formidlet følgende:
 - Rolls Royce eller fremdeles Bergen Engine (diesel motorfabrikk); [redacted]
 - [redacted]
 - Som følge av [redacted] blitt kontaktet av det som er en interessert kjøper, og har i den forbindelse fanget opp følgende
 - Det synes som THM International er en (svært) aktuell kjøper. Selskapet er nær 100 pst. Russisk eid, med virksomhet flere steder i verden (herunder et sete i Sveits). Selskapet leverer bl.a. dieselmotorer til russisk marine.
 - Bergen Engine har levert bl.a. til Marijta (E-tjenestens skip) og til Kystvakten
 - [redacted] kan ut fra kontakten fra beileren ikke utelukke at en ev. transaksjon er nærliggende, og antar at det er svært få aktuelle kjøpere, men dette vet de altså ikke
 - [redacted] tok kontakt fordi [redacted] tenkte at dersom en slik transaksjon gjennomføres, vil det kunne bli off. oppmerksomhet om det, og det kan derfor være nyttig for oss å vite
 - [redacted]
 - Både [redacted] og MIW antok at selskapet ikke står på en amerikansk sanksjonsliste dersom BR reelt vurderer å selge til dem.
 - Jeg ba samme dag deprimert i JD, FD og UD om et møte, som ble holdt samme dag. UD-råd vil orientere de det er naturlig der, mens JD-råd vil orientere PST og FD-råd vil orientere E.
 - Jeg har orientert Nmin og dermed Christine Kom-sjef.
 - Dere er nå orientert.

Jeg kan ikke se at det er behov for noen annen oppfølging fra vår side, men vil gjerne høre din og ev. andres vurdering.

Departementsråd Mette Wikborgs oppsummering av det eksterne varselet og møtet med departementsrådene. Sladdingen er gjort av Nærings- og fiskeridepartementet.

SKJERMED AV INNSYN FRA NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

prøvde Stortinget å finne ut hva som hadde skjedd. Flere etter spurte informasjon om starten på regjeringens håndtering av saken.

I notatet fra januar skrev Wikborg at hun «ba om et møte, som ble holdt samme dag». Regjeringen har på sin side ment at det som fant sted kun var en «samtale».

Blant annet brukte daværende næringsminister Iselin Nybø denne formuleringen under høringen på Stortinget, som svar på et spørsmål fra Aps Jette Christensen om hvorfor det ikke fantes et referat.

Ifølge regjeringen var Wikborgs notat heller ikke et referat, men en «intern oppsummering». Det skrev kommunikasjonsrådgiver Tore Becker i Nærings- og fiskeridepartementet i en e-post til BT/E24 i sommer.

Høringen på Stortinget fant sted 19. april. På spørsmål om hvorfor notatet ikke ble oversendt Stortinget i forbindelse med høringen, svarte Becker at «dette er et internt notat, og det er ikke vanlig praksis at departementene oversender interne dokumenter til Stortinget».

Her får departementet støtte fra Statsministerens kontor (SMK), som nylig kom med retningslinjer om Stortingets rett til å kikke regjeringen i kortene, særlig når det gjelder interne dokumenter.

SMK mener det er uklart og uavklart om Stortinget overhodt har rett til å kreve innsyn i interne dokumenter.

Jussprofessor Christoffer Con-

rad Eriksen er uenig med SMK i dette.

– Det bidrar til å uthule offentlighetsprinsippet og svekke kontrollen med utøvende makt, sier Eriksen til BT/E24.

Da BT/E24 først omtalte notatet i juli reagerte daværende næringsminister Iselin Nybø på anklagen om at notatet var holdt hemmelig. Stortinget hadde vært «godt kjent» med det som kom frem i det interne notatet i flere måneder, skrev Nybø i en e-post til BT/E24.

«X-notat»

Da notatet ble opprettet i januar var det på et begrenset nett, ifølge Becker i NFD. Da det senere ble nedgradert og journalført, i april, ble det klassifisert som et «X-notat» – et internt notat som ikke trenger videre oppfølging.

Dermed var det heller ikke plikt til å føre det i journalen. I Arkivverkets veileder for departementer heter det imidlertid at dokumenter med verdi som dokumentasjon skal arkiveres.

«Møtereferater fra ledergruppen er et eksempel på dokumenter som ikke oppfyller alle kriteriene for journalføring, men som likevel har verdi som dokumentasjon og derfor skal arkiveres», heter det i veilederen.

På et gjentatt spørsmål til departementet om hva som var årsaken til at dokumentet ikke ble lagt i arkivet tidligere, svarer Camilla Pettersen at departementet «ikke har noe mer å tilføye».

E24/BERGENS TIDENDE

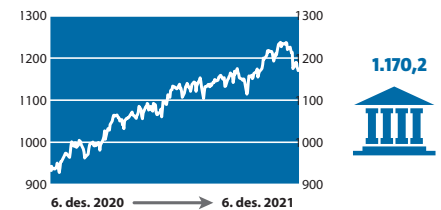


Tidligere næringsminister Iselin Nybø har understreket at innholdet i notatet var kjent for Stortinget.

TORSTEIN BØE

PENGER & MARKED

OSLO BØRS HOVEDINDEKS



SISTE: **1.170,2** (-0,39 % mot 3. desember)

HØYESTE: **1 237,4** (08.11.21) LAVESTE: **98,6** (25.02.03)

VINNERE SISTE DAG

Scana	12,06
Questaer Energy Corporation	6,88
SAS AB	5,79
Goodtech	4,41
Norwegian Air Shuttle	4,29

TAPERE SISTE DAG

PCI Biotech Holding	-12,62
Element	-10,59
Seadrill	-6,88
Ultimovacs	-6,64
FLEX LNG	-6,20

VESTLANDSBØRSEN

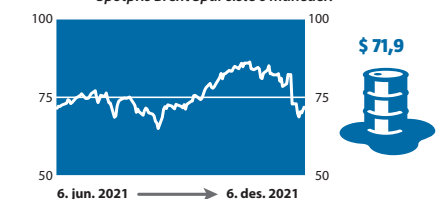
De viktigste selskapene i Hordaland og Sogn og Fjordane.

SELSKAP

SELSKAP	SLUTT-KURS	ENDRING 1 %	AVKASTNING SISTE 12. MND 1 %	MARKEDSVERTDI I MILL. KRONER
Aker Solutions ASA	23,6	-1,5	58,5	11620,1
Austevoll Seafood ASA	99,4	0,4	24,4	20150,1
BerGenBio	17,4	-3,5	-45,8	1517,5
DNB ASA	203,5	0,4	35,8	315499,3
DOF ASA	0,6	1,8	26,1	173,0
Eidesvik Offshore ASA	4,0	-3,4	36,4	249,2
Endur ASA	0,7	-3,7	-45,2	396,3
Equinor ASA	231,4	0,2	59,2	753828,9
Fjordkraft Holding	42,4	0,4	-43,4	4845,5
GC Rieber Shipping ASA	6,3	-3,9	12,5	538,0
Grieg Seafood ASA	79,3	0,4	2,4	8854,8
Havyard Group	14,0	2,0	49,2	347,4
Lerøy Seafood Group ASA	64,4	0,2	17,7	38355,9
Mowi	203,8	0,5	17,6	105387,2
Multiconsult	154,0	2,0	29,6	4153,4
Nekkar ASA	8,8	-3,0	59,1	930,4
Nordic Mining	3,0	-1,5	37,1	587,5
Norsk Hydro ASA	60,2	-0,1	58,8	124470,9
Oceanteam Shipping ASA	2,6	-1,2	-46,9	87,6
Odffjell Drilling	17,3	-0,5	6,9	4089,2
Odffjell SE Class A	31,8	0,0	27,2	2088,9
Petrolia SE	4,8	-3,0	-28,4	283,8
S'banken ASA	92,3	0,3	40,3	9864,0
Sogn Sparebank	143,0	-0,7	48,0	90,4
Sparebanken Vest AS	96,5	-0,8	45,5	10356,7
Voss Veksel- og Landmandsbank ASA	199,0	1,5	31,6	441,9
Wilson ASA	56,5	-0,9	193,5	2478,1

OLJE

Spotpris Brent Spar siste 6 måneder.



VALUTAKURSER

	5. des.	6. des.
1 Euro	10,38	10,27 NOK
1 US Dollar	9,18	9,11 NOK
100 Svenske Kr.	100,23	100,11 NOK
100 Danske Kr.	139,61	138,14 NOK
1 Britisk Pund	12,15	12,07 NOK
100 Sveitsiske Fr.	999,78	983,76 NOK
100 Yen	8,14	8,03 NOK
100 Tyrkiske Lira	66,86	66,12 NOK
100 Polske Zloty	225,67	223,42 NOK
100 Kinesiske Yuan	143,97	142,83 NOK

Se fullverdig børstjeneste på **bt.no**

Kilde: **MARKNINGS**

© grafikkbet.no



Salget av Bergen Engines til russiske oligarkar ble stanset av hensyn til rikets sikkerhet.

BJØRN ERIK LARSEN (ARKIV)

Solberg-regjeringen holdt dokumenter om Bergen Engines-saken hemmelige

Justisdepartementet mener store deler av kommunikasjonen mellom ulike departementer er interne dokumenter. Dermed kan de holdes hemmelig.

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

BT/E24 beskrev tirsdag hvordan Utenriksdepartementet holder tusenvis av saker om eksportkontroll skjult for offentligheten, ved å ikke ta dem med i departementets offentlige journal.

Et annet grep ble benyttet da Stortinget aldri fikk se oppsummeringen fra et avgjørende møte på Statsministerens kontor. Nærings- og fiskeridepartementet kalte det et «internt notat», og viste til at det ikke er vanlig å videresende slike til Stortinget.

Et tredje hinder for offentlig innsyn i Bergen Engines-saken har vært at Solberg-regjeringen også vurderte korrespondanse mellom departementene som interne dokumenter.

Normalt regnes hvert departement som et selvstendig organ.

Det betyr at når en saksbehandler i ett departement sender et brev eller et notat til et annet departement, så er det ikke lenger et dokument utarbeidet for intern saksforberedelse. Dokumentet er sendt ut av organet, og kan ifølge offentleglova ikke lenger unntas offentlighet.

Men i Bergen Engines-saken

er en rekke dokumenter som har gått mellom departementene likevel unntatt offentlighet med henvisning til at de er interne. Ett eksempel er seks e-poster mellom Justisdepartementet og Utenriksdepartementet som BT/E24 nektes innsyn i.

Forklaringen på dette fra Solberg-regjeringen er at departementene i Bergen Engines-saken ikke har opptrådt som selvstendige, fordi saken etter hvert ble behandlet av regjeringen som kollegium.

Solberg-Regjeringen bestemte seg til slutt for å stanse salget.

«Mange av de organinterne dokumentene i saken er nok ikke journalført. I denne saken er regjeringen å regne som ett og samme organ med alle departementene og Statsministerens kontor (SMK) som et felles sekretariat. Det gjelder da ingen journalføringsplikt for korrespon-

danse innenfor regjeringen,» skriver Justisdepartementets lovavdeling i en e-post.

– Virker ganske meningsløst

Dette reagerer jussprofessor Jan Fridthjof Bernt på:

– Her er det en sak hvor problemstillingen ikke er kommunikasjon mellom departement og regjering, men departementets saksbehandling før regjeringen kom inn i bildet. Da virker dette ganske meningsløst.

Formålet med dette unntaket er å skjerme interne politiske prosesser i regjeringen, ikke å hindre at man avdekker svikt i den rent forvaltningsmessige saksbehandlingen, sier han.

Regjeringens politiske behandling av saker kan unntas offentlighet, nettopp fordi det er en del av den interne prosessen. Når regjeringsskollegiet behandler en sak, skal statsrådene være trygge

på at bakgrunnsinformasjon de legger frem der, ikke når offentligheten.

Ordinær saksbehandling

Regjeringsskollegiet er typisk å betrakte som ett organ når de møtes til statsråd, i forberedende statsråd, på regjeringsskjermer og på møter i regjeringens sikkerhetsutvalg.

Salget av Bergen Engines ble stoppet av Kongen i statsråd den 23. mars. Dokumentene, som lå til grunn for behandlingen på slottet denne dagen, kan altså unntas offentlighet. De er på sett og vis regjeringens egen eieendom.

Samtidig er det kjent at regjeringsskollegiet ikke behandlet Bergen Engines før den 2. mars. Da var saken tema på et møte i regjeringens sikkerhetsutvalg.

Før den tid var salget gjestand for ordinær saksbehand-

»

Det er alvorlig. Det at man ikke får innsyn, ikke engang i en dokumentoversikt, gjør det veldig, veldig vanskelig å kontrollere regjeringen.

Christoffer Conrad Eriksen, jussprofessor



Christoffer Conrad Eriksen.
HÅKON MOSVOLD LARSEN / NTB (ARKIV)

»

Her er det en sak hvor problemstillingen ikke er kommunikasjon mellom departement og regjering, men departementets saksbehandling før regjeringen kom inn i bildet. Da virker dette ganske meningsløst.

Jan Fridtjof Bernt, jussprofessor



Professor Jan Fridtjof Bernt.
BJØRN ERIK LARSEN (ARKIV)

ling i de ulike berørte departementene.

Likevel skriver altså Justisdepartementets lovavdeling at regjeringen «i denne saken» er å betrakte som ett organ.

Kan ikke svare

Dermed holdes en rekke dokumenter unna den offentlige journalen. Det gjelder blant annet dokumenter om svar på skriftlige spørsmål fra Stortinget, oppfølging av høring på Stortinget, utarbeidelse av tidslinjer, praktisk planlegging, håndtering av innsynskrav og kommunikasjonsavdelingenes arbeid med saken.

BT/E24 har spurt Justisdepartementet når det ble besluttet at Bergen Engines-saken skulle behandles av regjeringen som kollegium:

Det ble ikke «på noen bestemt dato tatt en formell beslutning» om dette, svarer seniorrådgiver Maria Edvardsen i departementets lovavdeling.

På et tidspunkt så man imidlertid at saken berørte en rekke departementers ansvarsområder, og at behandlingen i de involverte departementene i all hovedsak besto i å koordinere regjeringens håndtering av saken. Saken gjaldt dermed den samlede regjeringens arbeid, og de enkelte departementene var da del av det felles sekretariatet for regjeringen, skriver hun.

Justisdepartementet har ikke svart på spørsmål om hvilket tidspunkt eller hvilken dato det

skjedde. De hevder at det ikke kreves noen formell beslutning om at saken skal behandles i regjeringen, for at dokumenter skal behandles som interne.

– Svekker formålet

De mener også at saken, etter at den er behandlet i statsråd, kan fortsette å være en sak for kollegiet, slik at dokumenter som dreier seg om oppfølging av et vedtak i statsråd kan unntas som interne dokumenter.

Det er imidlertid ingen automatikk i dette. Hvert dokument må vurderes konkret, opplyser seniorrådgiver Maria Edvardsen i Justisdepartementets lovavdeling.

«Kommunikasjon mellom departementet i en sak vil ikke nødvendigvis regnes som organinterne dokumenter i regjeringen fordi regjeringen som kollegium på et tidspunkt har behandlet saken», skriver hun.

Flere jurister BT/E24 har snakket med er uenige med Justisdepartementet.

Når man tolker offentliglova slik at regjeringen når som helst kan løfte en sak opp fra forvaltningen, med den virkning at alle dokumenter blir organinterne, da svekkes formålet med offentliglova.

Det sier jussprofessor Christoffer Conrad Eriksen til BT/E24.

Dermed svekkes også muligheten for demokratisk deltakelse, den enkeltes rettssikkerhet, tilliten til det offentlige og allmennhetens kontroll, mener

han. – Det er alvorlig. Det at man ikke får innsyn, ikke engang i en dokumentoversikt, gjør det veldig, veldig vanskelig å kontrollere regjeringen, sier Eriksen.

– Ikke tilbakevirkende kraft

Professor Jan Fridtjof Bernt synes regjeringens praksis er oppsiktsvekkende.

Dokumenter får sin status som offentlig dokument i det øyeblikk det kommer inn til departementet som ledd i saksbehandlingen der. De mister ikke sin offentlighet dersom de i neste omgang legges ved i en politisk overveelse mellom departement og regjering, ifølge Bernt.

Man kan heller ikke gjøre slike offentlige dokumenter til interne med tilbakevirkende kraft, sier han.

Spørsmålet om offentlighet skal vurderes ut fra situasjonen når dokumentet sendes ut eller kommer inn.

Jeg kan ikke forestille meg at det kan være riktig at reglene om journalføring og innsyn i dokumenter i saker et departement behandler, ikke gjelder fordi saken senere skal gå til regjeringen, sier Bernt.

Får kritikk av Riksrevisjonen

Bergen Engines-salget er blant sakene Riksrevisjonen har gått inn i. Konklusjonen er at behandlingen har vært sterkt kritikkverdig.

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

I 2017 leverte Riksrevisjonen en undersøkelse som avdekket mangelfull arkivering og feil journalføring i departementet og statlige etater.

Nå har de sjekket om det er bedring å spore.

– Det hadde vært å håpe, etter fire år, sa riksrevisor Per-Kristian Foss på pressekonferansen tirsdag.

Resultatet beskriver han som nedslående. Den nye rapporten viser at utviklingen går feil vei:

- Journalføringstiden i staten har økt (men bedret seg i departementene, fra 31 til 25 dager.
- Intetsigende og like titler gjør dokumenter vanskelig å finne.
- Andel saker som er forhåndsunntatt øker til 29 prosent, selv om dette som hovedregel ikke skal forekomme.
- Justis- og beredskapsdepartementet har i liten grad fulgt opp anbefalingene de fikk i 2017.

– Så lite oppfølging etter forrige rapport må jeg si at jeg er særdeles skuffet over, sa riksrevisor Foss.

Bergen Engines-saken

Riksrevisjonen er Stortingets kontrollorgan. De undersøker hvordan regjeringen og statsforvaltningen gjør jobben sin. De har i denne rapporten sett nærmere på arkiv- og journalføringen i enkeltsaker, blant annet det planlagte salget av Bergen Engines. Her fant de at:

- Sentrale dokumenter ikke ble arkivert og journalført, eller at de ble journalført sent eller etter at saken var avgjort.
- Mange dokumenter har intetsigende titler eller er gjemt på saker som ikke vises i postjournalen.
- I Justis- og beredskapsdepartementet er deler av korrespondansen med andre departementer feilaktig arkivert som gradert. Da er dokumentene svært vanskelige å finne.
- Begjæringer om innsyn i Utenriksdepartementets dokumenter ble behandlet sent. Det samme er krav

om begrunnelser for avslag.

Dokumenter mellom Rolls-Royce, som eide fabrikken og ville selge den til russiske oligark, er også av Utenriksdepartementet registrert slik at mottaker og sender (Rolls-Royce) er anonymisert, og med endrede dokumentdatoer, skriver Riksrevisjonen.

– Ikke i tråd med loven

I Justis- og beredskapsdepartementet er det meste av korrespondansen med øvrige departementer i Bergen Engines-saken arkivert og journalført.

Dette gjelder også dokumenter som ikke er gradert etter sikkerhetsloven eller skjermet etter beskyttelsesinstruks, skriver de.

– Det er dermed i praksis svært vanskelig for presse eller andre å søke etter dokumentene i departementets postjournal eller vite at de finnes.

Justis- og beredskapsdepartementet uttaler at det at et dokument er journalført i gradert arkiv, ikke er til hinder for at presse eller andre fremmer krav om innsyn i dokumentet, står det i rapporten.

Riksrevisjonen mener dette er en praksis som ikke er i tråd med offentliglovas formål.

«Sterkt kritikkverdig»

I rapportene til Riksrevisjonen benytter de fire begreper for kritikk, rangert etter alvorlighetsgrad: Kritikkverdig, sterkt kritikkverdig, alvorlig og svært alvorlig (sterkest).

I denne rapporten finner de to forhold sterkt kritikkverdige:

I fire «viktige enkeltsaker», deriblant Bergen Engines-saken, finner de at «mangelen på arkivering og mangelfull journalføring svekker i vesentlig grad mulighetene for offentlig debatt, medbestemmelse og demokratisk innsyn og kontroll i disse sakene. Dette vurderer vi som sterkt kritikkverdig».

Videre gir de sterk kritikk for Justis- og beredskapsdepartementets begrensede oppfølging av anbefalingene i rapporten vår fra 2017 og av evalueringen av offentliglova.

Flere av forholdene Riksrevisjonens rapport peker på har vært omtalt av BT/E24 de siste dagene.

Rapporten er overlevert til Stortinget for videre behandling.

»

Så lite oppfølging etter forrige rapport må jeg si at jeg er særdeles skuffet over.

Per-Kristian Foss, riksrevisor



Riksrevisor Per-Kristian Foss la tirsdag frem undersøkelsene om hvordan det har gått etter at Riksrevisjonen avdekket mangelfull arkivering og feil journalføring i departementer og statlige etater i 2017, som Verdensbanken, blir brukt.

STIAN LYSBERG SOLUM / NTB

– Solberg-regjeringen forsøkte å skjule Bergen Engines-dokumenter

Dette er gjort bevisst, og det er kreativt gjort for å forsøke å hindre innsyn, mener riksrevisor Per-Kristian Foss.

Tron Strand
tron.strand@bt.no

Gerhard Flaaten
gerhard.flaaen@bt.no

Bendik Støren
bendik.storen@bt.no

Arne Edvardsen
arne.edvardsen@bt.no

Tirsdag la Foss frem en knusende rapport om åpenheten i statsforvaltningen.

En av sakene Riksrevisjonen har dykket ned i, er Bergen Engi-

nes-saken. Norske myndigheter ga tidligere i år tommelen opp for salget av motorfabrikken i Bergen til russiske oligarkar. Så bråsnudde Solberg-regjeringen og stanset salget av hensyn til rikets sikkerhet.

Nå har Riksrevisjonen konkludert med at behandlingen av denne og tre andre saker var «sterkt kritikkverdige».

Blant annet har det vært svært vanskelig for offentligheten å få innsyn i hva som egentlig skjedde i regjeringens behandling av saken.

– Det er klart at Bergen Engines-saken var pinlig for regjeringen, det så enhver oppegående mann eller kvinne, og at det sikkert har vært uenighet mellom departementer, som de forsøker å tildekke, sier han.

For eksempel finner man kun ett dokument i Utenriksdepartementets offentlige journal hvis man bruker «Bergen Engines» som søkeord. Resten av dokumentene er journalført under intetsigende dokumenttitler, eller ikke ført opp i det hele tatt.

– Ikke et arbeidsuhell

Dette er gjort for å holde dokumentene unna offentligheten, sier Foss.

– Jeg tror i hvert fall ikke det er et arbeidsuhell. Dette er gjort bevisst, og det er kreativt gjort for å forsøke å hindre innsyn, sier riksrevisoren.

– Hadde de brukt den kreativiteten i UD til heller å få en effektiv journalføring, hadde det gått meget bedre, fortsetter han.

Spesialrådgiver Knut Aarhus i

Riksrevisjonen er en av dem som har hatt ansvaret for rapporten.

– Jeg kan ikke tenke meg at det er tilfeldig at du ikke får treff på «Bergen Engines» eller «Rolls-Royce», unntatt i ett dokument, når du søker i UD's offentlige postjournal. Og det er ikke tilfeldig at tituleringspraksisen er sånn som den er, sier han.

– Hevet over den gemene hop

Riksrevisor Foss mener Utenriksdepartementet er i en særstilling når det kommer til hemmelighold. Han svarer følgende på hvorfor han tror så mye er holdt unna offentligheten i UD:

– UD holder jo til på en egen plass, 7. juni-plassen, der har de holdt til fordi de har praktisert en særlig eksklusivitet overfor andre departementer. Dette er en

kultur som altså går langt tilbake, tror jeg. De ser seg litt hevet over den gemene hop av departementer og mener at deres saker har særskilt betydning, og må holdes hemmelige.

Det er ikke bare UD og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) som får gjennomgå i rapporten.

Da Riksrevisjonen undersøkte Justis- og beredskapsdepartementet sin håndtering av saken, fant de at det meste av korrespondansen med andre departement i saken var arkivert og journalført i departementets graderterte arkiv.

Men nærmere ti av de 90 dokumentene som var ført i dette arkivet, som allmennheten ikke har innsyn i, skulle ikke vært der: De var ikke graderte.

«Det er dermed i praksis umulig for presse eller allmennhet å søke etter dokumentene i Justis- og beredskapsdepartementets arkiv eller vite at de finnes», skriver Riksrevisjonen i rapporten.

Statsministerens kontor har med ett unntak ikke journalført noen dokumenter til eller fra noen av de berørte departementene med «Bergen Engines» i saks- eller dokumenttittelen.

De viser til at korrespondansen med andre departementer i denne saken er ansett som organintern i regjeringen og derfor ikke journalført.

– Har de her sikret seg en

»

Det er klart at Bergen Engines-saken var pinlig for regjeringen, det så enhver oppegående mann eller kvinne.

Per-Kristian Foss, riksrevisor

»

Jeg kan ikke tenke meg at det er tilfeldig at du ikke får treff på «Bergen Engines» eller «Rolls-Royce», unntatt i ett dokument, når du søker i UDs offentlige postjournal.

Knut Aarhus, Riksrevisjonen

viktig i et demokrati. Det må et skippertak til fra alle departementer for å gjøre dette bedre i fremtiden.

Ikke systematisk vond vilje

Han mener det ikke er holdbart at så mye hviler på journalisters skuldre for å finne frem til dokumenter som ganske enkelt forsvinner i systemet.

– Vi mistenker ikke at det er systematisk vond vilje som fører til at dokumenter gjemmes, men dette er ikke heldig og må forbedres, sier han.

Lubna Bobby Jaffery (Ap), som er nestleder i kontroll- og konstitusjonskomiteen, sier forbedringer må gjøres.

– En del tidligere påpekninger er ikke fulgt godt nok opp. Jeg har store forventninger til at Ap/Sp følger opp det som er sagt om offentlighetsloven i regjeringsplattformen, sier hun.

UD: – Rom for forbedring

Pressetalsperson Mari Bangstad svarer på vegne av Utenriksdepartementet.

– Denne rapporten fra Riksrevisjonen viser at det fortsatt er rom for forbedring, og det tar vi på største alvor, sier hun.

Ifølge Bangstad har Utenriksdepartementet satt i gang en rekke tiltak etter den forrige rapporten fra 2017, som har gitt målbar resultater.

– Rapporten den gang viste at vi arkiverte for lite. Siden da har vi jobbet systematisk med automatisk arkivering. Halvparten av alle dokumenter i arkivet, blir nå automatisk arkivert. Eksportkontroll er nettopp ett av fagområdene der vi har fått på plass automatisk arkivering, sier hun.

Departementet kommer til å gjennomgå og følge opp også den nye rapporten fra Riksrevisjonen, sier Bangstad.

– UD allerede er i gang med en bredere gjennomgang av arbeidet med eksportkontroll saker, og ser i den sammenheng også på journalføring og arkivering av slike saker, sier hun.

Om Bergen Engines-saken sier hun følgende:

– Den omtalte saken har vært uvanlig krevende, og behandlingen av innsynskravene har nødvendiggjort komplekse og omfattende vurderinger, i en periode tatt for lang tid. Vi beklager den lange saksbehandlingstiden, og det har vi også gjort til Silvilombudet.

E24/BERGENS TIDENDE

Får ikke fly når det er snø og kaldt

– Kan i visse tilfeller medføre økt helserisiko, sier ambulansesjef Øyvind Østerås.

Martin Alexander Fjellheim
martin.alexander.fjellheim@bt.no

Airbus Helicopters innførte tirsdag strenge begrensninger for flyging i snøvær for helikoptertypen H145 med et spesifikt filter installert. Det er samme type helikopter som brukes som luftambulans på basen i Bergen og flere andre steder i landet.

– Foreløpig har vi noen restriksjoner på å kunne fly når det er kaldt og nedbør i kombinasjon, det vil si at vi ikke kan fly i mindre enn fem grader hvis det samtidig er nedbør i form av snø, sier Øyvind Østerås, sjef for akuttmedisinsk avdeling i Helse Bergen.

Han og avdelingen har ansvar for ambulanse, luftambulans og AMK i helseforetakets dekningsområde. Flynekten i snøvær ble innført etter to hendelser der ambulansehelikopter mistet motorkraft under flyging i snøføyk i Troms og Brønnøysund.

Kan påvirke beredskapen

Flynekten i snøvær for helikopter på basen i Bergen kan få konsekvenser for beredskapen i området, vedgår Østerås.

Selv om kulde og snø kan være en sjeldenhet i Bergen, blir det fort kjelligere når helikopter stiger i høyden. Derfor kan flynekten gjelde også når det er mildvær, forklarer avdelingssjefen.

– Enkelte oppdrag kan ta lengre tid å gjennomføre. I gitte situasjoner der pasienten trenger raskt transport, og været hindrer flyging – kan den forlengelsen av tiden det tar for transport i visse tilfeller medføre en økt helserisiko, sier Østerås.

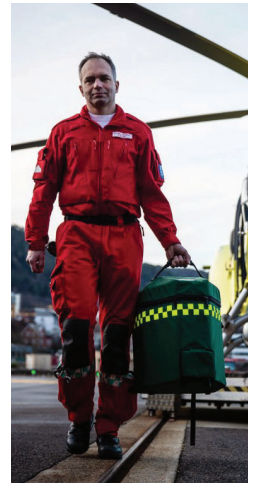
Men han peker på at deknningen fremdeles er god.

– Vi har fremdeles operative helikopter i Førde og Stavanger som ikke har dette problemet. Og vi har redningshelikopter stasjonert i Florø og Sola. I tillegg har vi mulighet til at vakthavende anestesilege og redningsmann bemaner legebilen og rykker ut, forklarer han.

Ytterligere tiltak utover det er nok ikke nødvendig, mener ambulansesjefen. Det tar 45 minutter å sende luftambulans til bergensområdet fra Stavanger og Førde. Ettersom luftambulansen er en nasjonal ressurs kan de i tillegg få hjelp både nord- og sørfra.

Skal utbedres torsdag

Flybegrensningene rammet seks av basene til Norsk Luft-



Øyvind Østerås i Helse Bergen har ansvar for blant annet luftambulansen.

© BJØRN ERIK LARSEN (ARKIV)

ambulans Helikopter i Lørenskog, Arendal, Bergen, Trondheim, Brønnøysund og Kirkenes.

I en oppdatering tirsdag ettermiddag annonserte Leif Olstad, administrerende direktør i Norsk Luftambulans AS, at teknikere ble sendt til Lørenskog tirsdag, til Arendal onsdag, for så å ankomme Bergen torsdag.

Værutsikten for basene i Trondheim, Brønnøysund og Kirkenes er foreløpig gode, noe som betyr at helikoptrene der kan fly til tross for begrensningene som er satt.

– Vi håper at Airbus og Norsk Luftambulans AS kommer med en løsning som vil sikre at vi kan fly, også i dårlig vær. Trolig kan det bli visse flyrestriksjoner også etter dette filteret blir fjernet, men vi vet ikke hva de så fall vil være enda, sier Østerås i Helse Bergen.

FAKTA

Flynekt i snøvær

- Airbus Helicopters sendte tirsdag ut en såkalt safety information notice med pålegg til alle operatører som flyr H145 med inlet barrier filter (IBF) om å ikke fly under følgende forhold:
- Flyginger i fallende eller blåsende snø
- Flyginger under fem grader og synlig fuktighet.
- Synlig fuktighet er snø, sludd, is eller take/skyer som reduserer sikten under 800 meter.
- Ved fjerning av IBF gjelder ikke pålegget.

umt hvordan milliardene Norge gir i bistand gjen-

mulighet for å unnta nærmest hva de måtte ønske som interne dokumenter?

– Ukultur i departementene

– Det kan virke sånn. Det har åpenbart skjedd en tilstramming av praksis opp gjennom årene. Men saken vil nok ende med en avklaring, også i forhold til Silvilombudet, som har støtt på det samme problemet, sier Foss.

Han mener det er en kultur i departementene for å beskytte statsråden for enhver pris, spesielt mot pressen, som må holdes unna slik at statsråden får fred.

– Kulturen i embetsverket er ikke for noen genuin åpenhet, etter mitt syn, sier Foss.

– Jeg vil si at det er en ukultur som må forandres fra toppen. Man må si at presse og innsyn er ikke noe fremmedelement, og det er kommet for å bli, og det er noe man må leve med, fortsetter han.

– Direkte tungnemme

SV-leder Audun Lysbakken er oppgitt over at Riksrevisjonen må repetere kritikken fra 2017:

– Noen departementer fremstår som direkte tungnemme. Nå må det gjennomføres en ryddejobb. Den avgitte regjeringen har åpenbart ikke gjort jobben. Vi håper den nye regjeringen tar dette mer på alvor.

Han mener journalføring tar for lang tid, at det er for vanskelig

å finne dokumenter og han peker på at kontrollkomiteen for tiden har flere saker på gang om hva som kan unntas offentlighet fordi det er interne dokumenter.

– Der må vi ha en prinsipiell diskusjon. Det er riktig nok noen tilfeller der dokumenter kan unntas når de inngår i den politiske behandlingen, men det er flere eksempler på at det går for langt.

– Svært kritikkverdige funn

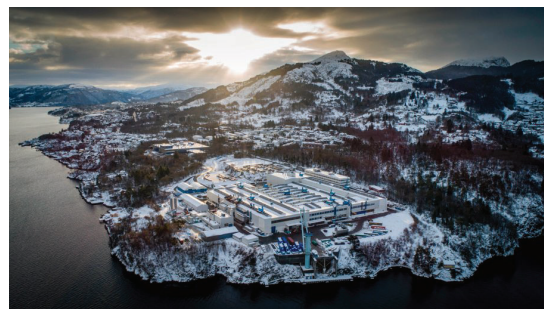
Lysbakken sier at Stortinget må sikres innsyn i interne dokumenter når innsyn er avgjørende viktig for Stortingets kontroll av regjeringen.

– Når det gjelder våpeneksportsakene og det BT/E24 har avdekket, har jeg tenkt å ta dette særskilt opp fordi det bekymrer meg. Det er sterke krefter som har interesse av å holde på uten å bli forstyrret av offentlig debatt.

– Nettopp fordi sakene er så sensitive og politisk betente, kan vi ikke ha en praksis med hemmelighold, basert på tradisjon og med et grunnlag UD ikke kan redegjøre for. Hvis UDs begrunnelse ikke holder, må praksis endres, sier Lysbakken.

Peter Chr. Frølich (H) leder kontroll- og konstitusjonskomiteen på Stortinget. Han erkjenner at systemene ikke fungerer godt nok.

– Det er en del svært kritikkverdige funn i rapporten til Riksrevisjonen. Innsyn og kontroll er



Salget av motorfabrikken på Hordvikneset ble stanset i siste liten.

© BJØRN ERIK LARSEN (ARKIV)