



# FRA VESTLANDET TIL PYONGGYANG

## *De norske slaveskipene i Polen*

En nordkoreansk tvangsarbeider omkommer i en brutal brann på et verft i Polen i 2014. Med sertifikat fra Det norske Veritas sveiset han på det norske superskipet Polar Empress. Denne artikkelserien avslørte de mange forgreiningene fra Nord-Korea, via Polen, til det norske Vestlandet.



**Journalist:** Lars Taraldsen

**Prosjekt:** Fra Vestlandet til Pyongyang - De norske slaveskipene i Polen

**Redaksjon:** Teknisk Ukeblad, nettredaksjonen, Grensen 3, 0159 Oslo

**Kontaktpersoner:**

Lars Taraldsen, journalist

Fredrik D. Svendsen, nyhetssjef

Tlf: 95 24 81 04

Tlf: 91 62 50 80

Epost: [lars.taraldsen@tu.no](mailto:lars.taraldsen@tu.no)

Epost: [fredrik.svendsen@tu.no](mailto:fredrik.svendsen@tu.no)

## Innholdsfortegnelse

<b>Forside</b> .....	1
<b>Innholdsfortegnelse</b> .....	2
<b>Sammendrag</b> .....	3
<b>Liste over publiserte artikler</b> .....	4
<b>Arbeidets gang</b> .....	4
<i>Relevans for Teknisk Ukeblad</i> .....	4
<i>Starten – en utvidet sitatsak</i> .....	5
<i>Om å gjøre saken til sin egen</i> .....	5
<i>Hva var kjent – og hva kunne slås fast?</i> .....	6
<i>Bruk av kilder i innledende fase</i> .....	6
<i>De avgjørende dokumentene</i> .....	6
<i>Slaveforskerne i Nederland</i> .....	12
<b>Om å sitte stille i båten</b> .....	12
<b>Reportasjeturen</b> .....	13
<b>Ferdigstilling av hovedsaken</b> .....	14
<b>Den viktige oppfølgeren</b> .....	14
<b>Metoder</b> .....	14
<i>Innsynsbegjæringer i Polen og Norge</i> .....	14
<i>Tolk</i> .....	15
<i>Samarbeid på tvers av land og medier</i> .....	15
<i>Søkemotorer: Google og Dogpile</i> .....	15
<i>Poliske selskapsregistre: Polens Proff</i> .....	15
<i>Den viktigste metoden: Flittig kildebruk</i> .....	15
<i>Systematisering i Trello</i> .....	16
<i>Webarchive/Wayback Machine</i> .....	16
<b>Spesielle erfaringer</b> .....	16
<i>Selskapenes tilsynelatende likegyldighet</i> .....	16
<i>Påseplikt i utlandet</i> .....	17
<i>DNV GLs åpenhet</i> .....	17
<i>Samarbeid med andre medier</i> .....	17
<b>Konsekvenser</b> .....	18
<i>Kleven blir klar over problemstillingen</i> .....	18
<i>Verftet endrer praksis</i> .....	18
<i>Norge innfører omfattende tiltak</i> .....	18
<i>DNV GL beklager</i> .....	18

## Sammendrag

Gjennom denne artikkelserien har Teknisk Ukeblad avslørt at en rekke norske selskaper, hovedsakelig på Vestlandet, kan knyttes til nordkoreanske tvangsarbeidere som er sendt til Polen på vegne av sine egne myndigheter for å bygge norske skip. Totalt har vi klart å knytte ni norske fartøy til kontrakter som er inngått mellom et polsk selskap, Armex, og et nordkoreansk statseid selskap, Korea Rungrado General Trading. Om dette kun er toppen av isfjellet, eller om omfanget er større, vites foreløpig ikke.

En av de nordkoreanske arbeiderne, Chon Kyongsu, omkom på det mest brutale vis mens han sveiset på det høyteknologiske norske seismikkskipet Polar Empress. Dødsfallet og den påfølgende granskningen viste massiv svikt i sikkerhetsrutiner og elendige arbeidsforhold. Sakskomplekset ble etter alt å dømme ikke kjent for de norske selskapene før Teknisk Ukeblad begynte å grave i omstendigheten rundt dødsfallet. Det er dermed snakk om en sak det har blitt lagt lokk på i nesten to år, men som etter Teknisk Ukeblads avsløringer har fått konsekvenser, blant annet ved at det polske verftet har blitt presset til å slutte å bruke de nordkoreanske arbeiderne.



*Seismikkskipet Polar Empress er blant industriens mest avanserte. Men byggingen av skipet skjulte en mørk historie.*

Vi har også avslørt at Det norske Veritas, nå kjent som DNV GL, har stått for et hundretalls sertifiseringer av nordkoreanske sveisere i Polen over de siste årene, uten at de har meldt ifra om mulige menneskerettighetsbrudd.

Artikkelserien har skapt oppsikt og debatt, både hjemme i Norge, men også i en rekke internasjonale medier, fra Skandinavia, innom USA, Russland og Sør-Korea, for å nevne noe. Metodikken har i stor grad vært tradisjonell: Systematisk innhenting og sortering av relativt store datamengder. Den store utfordringen har vært at det meste av dokumentasjonen har vært på polsk, et språk ingen i Teknisk Ukeblads redaksjon behersker.

## Liste over publiserte artikler

24. mai 2016: «Tysk dokumentar: Nordkoreansk tvangsarbeider brant i hjel på norsk skip.» <http://www.tu.no/artikler/hevder-nordkoreansk-tvangsarbeider-brant-til-dode-under-sveising-pa-norsk-skip/347473>

27. mai: Avsløring om slavearbeid: Nå krever Kleven full stopp i bruken av nordkoreanere. <http://www.tu.no/artikler/avsloring-om-slavearbeid-na-krever-kleven-full-stopp-i-bruken-av-nordkoreanere/347566>

7. juni 2016: Verftet bygger norske skip og offshoreprosjekter. Nå bekrefter de bruk av nordkoreanske arbeidere: <http://www.tu.no/artikler/verftet-bygger-norske-skip-og-offshoreprosjekter-na-bekrefter-de-bruk-av-nordkoreanske-arbeidere/348358>

8. juni 2016: Mens Kleven krever full stopp fortsetter byggingen av Sverdrup på det polske verftet <http://www.tu.no/artikler/mens-kleven-krever-full-stopp-fortsetter-byggingen-av-sverdrup-pa-det-polske-verftet/347837>

27. august 2016 (HOVEDSAKEN): Fra Vestlandet til Pyongyang: Norske selskap i europeisk slaveskandale <http://www.tu.no/artikler/fra-vestlandet-til-pyongyang-norske-selskap-i-europeisk-slaveskandale/350677>

29. august 2016: Det norske Veritas har delt ut minst 140 sertifikater til nordkoreanske sveisere <http://www.tu.no/artikler/det-norske-veritas-har-delt-ut-minst-140-sertifikater-til-nordkoreanske-sveisere/350805>

31. august 2016: Kleven etter skandalen: – Fullstendig uakseptable forhold <http://www.tu.no/artikler/kleven-etter-skandalen-fullstendig-uakseptable-forhold/350908>

31. august 2016: Krever svar fra regjeringen om nordkoreanske tvangsarbeidere <http://www.tu.no/artikler/krever-svar-fra-regjeringen-om-nordkoreanske-tvangsarbeidere/350950>

31. august 2016: Det norske kystvaktfartøyet ble reparert på verft med nordkoreanske arbeidere <http://www.tu.no/artikler/det-norske-kystvaktfartoyet-ble-reparert-pa-verft-med-nordkoreanske-arbeidere/350894>

5. september 2016: DNV GL: Vi beklager dersom vi har vært med på det som kan se ut til å være slavearbeid: <http://www.tu.no/artikler/dnv-gl-vi-beklager-dersom-det-var-slaver-vi-sertifiserte/351071>

14. september 2016: Innfører omfattende tiltak for å unngå slavearbeid på norske skip i Polen <http://www.tu.no/artikler/krever-omfattende-tiltak-for-a-unnga-slavearbeid-pa-norske-skip-i-polen/351500>

7. desember 2016: DNV sertifiserte nordkoreanske arbeidere i Polen. Nå har det vært stopp siden mai <http://www.tu.no/artikler/dnv-sertifiserte-nordkoreanske-arbeidere-i-polen-na-er-det-slutt-pa-foresporslene/365929>

## Arbeidets gang

### Relevans for Teknisk Ukeblad

Jeg som journalist, og Teknisk Ukeblad, har lenge sett på utenlandske verft med norske maritime og petroleumsrelaterte prosjekter som et interessant stoffområde for oss. Årsaken til interessen er mangefasettert, men i utgangspunktet har det dreid seg om at det ofte er høyteknologiske utbygginger som enten skal benyttes i Norge, eller av norske aktører. Det er

også av interesse for oss å finne ut hva slags forhold de norske prosjektene blir bygget under. Vi ser på arbeidsliv som et viktig dekningsområde for oss, og det gjelder også i utlandet når det er snakk om relevante prosjekter. Om det finnes kritikkverdige forhold på verftene der norske skip eller offshoreinstallasjoner bygges, mener vi det i høyeste grad er av interesse for vårt publikum. Crist-verftet i Gdynia har ofte mer enn halvparten av sine ordre fra norske oppdragsgivere, og er derfor en naturlig del av vårt dekningsområde.

### **Starten – en utvidet sitatsak**

For Teknisk Ukeblad startet saken tidlig en lørdag formiddag i mai. Den redaksjonelle utvikleren Ruben Solvang hadde benyttet starten av helgen på å se en tysk dokumentarfilm fra Vice Media om nordkoreanske tvangsarbeidere i Polen. Solvang tipset meg om å se starten på dokumentaren, rundt 1 minutt inn i filmen. Her kommer det frem at et dødsfall finner sted under sveisingen av et skrog på det polske Crist-verftet i Gdynia. Men det var ikke dødsfallet i seg selv som var oppsiktsvekkende, ifølge dokumentarskaperne, men hvilken nasjonalitet den forulykkede hadde: Han var nordkoreansk. Dokumentaren problematiserer videre forholdene til de nordkoreanske arbeiderne i Polen, både på verft og i landbruk, samt hvordan pengene blir sluset fra Polen og tilbake til regimet. Men det er én ting som gjør at jeg blir ekstra oppmerksom: Samtidig som dødsfallet blir omtalt, ruller det bilder over skjermen av skipet der ulykken skulle ha funnet sted: Polar Empress fra Bergen. Dette var starten. Siden Vice Media ikke hadde problematisert det norske aspektet, og siden dokumentarfilmen allerede var publisert, valgte jeg å sette i gang umiddelbart for å finne ut om dette virkelig kunne stemme. Benyttet norske oppdragsgivere seg av firmaer som ansatte nordkoreanske slaver for at skipene skulle bli rimeligere enn om de ble bygget andre steder, for eksempel i Norge?

Jeg fant tidlig ut av at skipet hadde minst tre norske forbindelser: Polar Empress var eid av GC Rieber i Bergen. Det ble operert av det norske seismikkselskapet Dolphin Geophysical, og det ble levert av norske Kleven Maritime. Visste noen av dem om dødsfallet?

Allerede lørdag formiddag startet jeg å ringe ledelsen i både Dolphin og Kleven. Kleven fnøs nærmest av påstandene, og mente dette kunne vente til etter helgen. Det var tydelig at de mente dette var oppspinn. Jeg opplyste om at jeg kom til å følge opp saken på mandagen. Etter flere telefoner i starten av uka, fikk jeg bekreftet av Kleven at dødsfallet hadde funnet sted og at det norske selskapet krevde et møte med ledelsen hos Crist. Kleven sa ikke noe om hvilken nasjonalitet den omkomne arbeideren hadde.

Senere samme uke kunne Kleven fortelle at de krevde umiddelbart opphør av bruken av nordkoreanske arbeidere på verftet. Vice Medias påstander stemte altså så langt: Dødsfallet hadde funnet sted, og det var brukt nordkoreanske arbeidere på verftet. Vi lagde følgende to saker om tematikken:

**24. mai 2016: «Tysk dokumentar: Nordkoreansk tvangsarbeider brant i hjel på norsk skip.»**  
<http://www.tu.no/artikler/hevder-nordkoreansk-tvangsarbeider-brant-til-dode-under-sveising-pa-norsk-skip/347473>

**27. mai: Avsløring om slavearbeid: Nå krever Kleven full stopp i bruken av nordkoreanere.**  
<http://www.tu.no/artikler/avsloring-om-slavearbeid-na-krever-kleven-full-stopp-i-bruken-av-nordkoreanere/347566>

### **Om å gjøre saken til sin egen**

De første artiklene Teknisk Ukeblad skrev om tematikken var i utgangspunktet basert på Vice Media sin dokumentar. Det ble altså snakk om utvidede sitatsaker, der vi tok utgangspunkt i

påstandene fra Vice, og bygde ut sakene med egne kilder og kommentarer. På et tidspunkt fant vi ut at dersom vi skulle gå videre med saken, måtte vi gjøre den til vår egen. Vi måtte rendyrke vinklingene og fokusere på det som ville være interessant for vårt publikum. Dessuten måtte vi ha ny informasjon og dokumentasjon på påstandene om slavearbeid. Som en norsk ingeniørpublikasjon var det derfor viktig å finne de norske innfallsvinklene. Sentrale spørsmål å få svar på var derfor: Har nordkoreanske arbeidere blitt benyttet på flere norske skip? Er det flere norske selskaper involvert? Og i hvilken grad kan vi slå fast eller sannsynliggjøre at det faktisk er snakk om tvangsarbeid? Det er alvorlige påstander, og dersom vi skulle gå videre for å lage våre egne saker, måtte vi ha solid dokumentasjon for å støtte artiklene. Dette ble starten på et langt, innviklet arbeid, med et knippe gode spor, flust av sidespor, og store språklige vanskeligheter.

### **Hva var kjent – og hva kunne slås fast?**

Da vi bestemte oss for at jeg skulle arbeide videre med saken, var det helt nødvendig å gjennomgå påstander som Vice Media hadde brakt på banen. Blant annet mente de å kunne bevise at dødsfallet hadde funnet sted, de mente de kunne bevise at arbeiderne ble behandlet som slaver, og at profitten ble sluset tilbake til Nord-Korea, samt at de mente å kunne bevise at et selskap ved navn Armex, med gründeren Cecylia Kowalska i spissen, ansatte nordkoreanerne ved hjelp av nordkoreanske statseide selskaper. Flere av påstandene ble støttet av blant annet International Labour Organization, FN-rapporter, Initiativ for etisk handel og internasjonale media, som for eksempel The Guardian. For å forsøke å få mer innsikt i hva Vice Media kjente til angående saken og hva slags dokumentasjon de hadde, tok jeg kontakt med reporterne. De var behjelpelige med å svare på spørsmål. En av dem forsikret meg om at forbindelsen til Norge var omfattende og de sendte et lite utdrag av et dokument som kunne være med å bevise dette. Dokumentet var om lag 90 prosent sladdet. På toppen stod noen nesten uleselige setninger på polsk, samt et knippe tall- og bokstavkoder (NB 369, NB69/2, NB305, NB306, NB371, NB302, NB374, NB428, NB373, NB 378). Jeg forstod etter hvert at kodene var nybyggnumre – rett og slett identifikasjonen på forskjellige skipsprosjekter. Blant annet figurerte koden NB369 i dokumentet. Etter noen googlesøk fant jeg ut at dette var det aktuelle skipet, Polar Empress. Nummeret og skipet stod listet opp på Crist-verftets referanseliste. Deretter gjorde jeg googlesøk på resten av skipsnumrene. Ni av ti skip på det aktuelle dokumentet, var norske. Det siste var et dansk fartøy. Hovedproblemet mitt var: Jeg visste ikke hva dette dokumentet var, jeg visste ikke hvor det kom fra, og jeg visste egentlig ikke hva det kunne fortelle meg.

### **Språkproblemer**

Allerede med de første sakene merket jeg at det kom til å bli vanskelig for meg å orientere meg i det polske offentlighetslandskapet. Både verftet, som jeg forsøkte å få tilsvaret fra, samt mine henvendelser til andre polske kilder, endte stort sett opp med at samtalene ble brutt, tydelig på grunn av anglofobi på den andre enden av telefonlinjen. Jeg bestemte meg derfor for å knytte til meg en polsk tolk, som kunne hjelpe meg med intervjuer, forespørsler og innsyn. Dette var essensielt for at jeg skulle komme meg noe videre.

### **Bruk av kilder i innledende fase**

Jeg bestemte meg raskt for at jeg ønsket å lage én stor reportasje, for så å følge opp saken med flere nyhetssaker. Jeg startet en rekke parallelle undersøkelser for å forsøke å få så mye informasjon som mulig. Jeg ønsket å få mer informasjon om følgende temaer:

- Var de aktuelle skipene bygget i Polen? På hvilke tidspunkt? Og på hvilke verft?
- De nordkoreanske arbeiderne: Hvor utbredt er dette i Polen og Europa? Og hva er arbeidsforholdene deres?
- Armex – selskapet som ansetter nordkoreanerne: Hvem er dette, og hva slags virksomhet er det?
- De norske selskapene med prosjekter på det aktuelle verftet: Hva visste de?
- Crist-verftet: Hvem er dette og hva mener de om bruken av de nordkoreanske arbeiderne?
- Fagforeningers holdninger til praksisen, både i Polen og Norge.
- Polske myndigheters holdninger

De parallelle undersøkelsene mine inkluderte en rekke forskjellige metoder, men i hovedsak dreide det seg om utstrakte søkemotorsøk, innsynsbegjæringer i Offentlig elektronisk postjournal knyttet til de aktuelle skipene, samt telefonsamtaler og eposter til en rekke kilder. De gangene jeg kom over polske nettsider der jeg mistenkte at jeg kunne finne relevant informasjon, brukte jeg google translate og tolk.

Undersøkelsene viste følgende:

- Skipene jeg hadde sett meg ut så ut til å ha blitt bygget på det aktuelle verftet i det aktuelle tidsrommet.
- Informasjon fra en rekke skriftlige kilder, både FN, ILO, og internasjonale medier, viste at praksisen med at Nord-Korea sender sine innbyggere til utlandet for å arbeide, var utbredt. Oppfatningen om at disse arbeiderne jobbet for å tjene penger til regimet, under elendige vilkår, var også utbredt og veldokumentert.
- Jevn kontakt med Kleven og andre norske foretak fortalte meg at det var svært lite de norske selskapene visste om dette. Mitt inntrykk var også at de så svært alvorlig på bruken av de nordkoreanske arbeiderne.
- Under en polsk artikkel, fant jeg en brukerkommentar som nevnte en DNV-sertifisering som jeg ikke visste hva var. Sertifiseringen het OHSAS 18001 og skulle dreie seg om arbeidsmiljø.
- Armex – selskapet som ansetter de nordkoreanske arbeiderne – hadde flere tilknytninger til Norge. Blant annet bestod referanselisten på Armex sine nettsider i all hovedsak av norske selskaper. Dessuten kunne sjefen, Cecylia Kowalska knyttes til en rekke andre selskaper. Ett av selskapene, Aramex Elektro (merk at Armex og Aramex er to forskjellige firmaer), har også virksomhet i Norge, der elektrikere leies ut til petroleums- og maritimbransjen. Også Aramex Elektros polske nettside hadde en rekke referanser til norske selskaper.
- Deler av det norske gigantprosjektet Johan Sverdrup, som på mange vis blir sett på som selve frelseren av norsk økonomi og norsk oljebransje, bygges på et underbruk av Crist: Crist Offshore. Det er Kværner som har satt kontrakten dit, på vegne av Statoil. Dette meldte også bransjeavisen Upstream om etter at Teknisk Ukeblad hadde skrevet om den omkomne arbeideren.
- Armex-sjef Cecylia Kowalska kunne – som også Vice påstod i sin dokumentar – knyttes direkte til Nord-Korea gjennom to forskjellige kontaktpunkt: (1) En youtube-video der gaver fra utenlandske aktører til diktatorene blir vist frem. En

av gavene – et tradisjonelt polsk sverd – har Armex som avsender. (2) Ett av selskapene hun er involvert i, har to nordkoreanere med på eiersiden og i styret.

Samtidig, og i etterkant av disse undersøkelsene, tok jeg kontakt med en rekke kilder. Deriblant følgende:

**Vice Germany:** Reporterne i Vice Germany fulgte i stor grad med på stoffet fra Teknisk Ukeblad, som de fikk oversatt og delte videre gjennom sine twitterkontoer. Videre ønsket de å peke oss i riktig retning for at vi skulle finne de riktige og relevante dokumentene for å kunne underbygge påstander knyttet til den norske siden av «slavesaken». En rekke ganger var vi i kontakt med hverandre, både på epost, twitter og telefon.

**Arbeidstilsynet i Polen (PIP):** Et sted mellom 30 og 50 (forsøk på) telefonsamtaler til det polske arbeidstilsynet, førte i første omgang ikke frem til noe substansielt. Eposter på engelsk ble ikke besvart. Da vi fikk med oss tolken, kunne vi etter hvert finne frem til riktig kontaktperson som kunne svare på spørsmål om dødsulykken på verftet. Siden han ikke svarte på telefon eller epost, sendte vi SMS på polsk, og han kunne fortelle at han var på ferie i et par uker. Vi måtte ta kontakt når han var tilbake igjen. Først da begynte noe å ta form: Vi fikk hjelp til hvor vi kunne henvende oss for å søke om innsyn i relevant materiale. Det var dette som var det avgjørende for at vi fikk hull på saken.

**Amnesty:** Amnesty kommenterte på innholdet i de første artiklene.

**Crist Shipyard:** Jeg var i kontakt med Crist en rekke ganger for å få tilsvaret til påstandene fra Vice. I flere uker fortalte de at det var umulig å kommentere saken uten at styret i Crist godkjente eventuelle kommentarer. Styret var utilgjengelig over en periode på flere uker.

**Leiden Asia Center, Leiden University:** En gruppe forskere ved Leiden University ble sitert i dokumentaren fra Vice, og da det virket som at de hadde stor kunnskap om emnet, tok jeg kontakt med professor Remco Breuker. Til min overraskelse satt han med svært store informasjonsmengder om Crist, om Armex, om Cecylia Kowalska og de norske prosjektene på verftet. I tillegg hadde forskerteamet mye kunnskap om moderne slaveri knyttet til nordkoreanske arbeidere i Polen. Forskerne var i avslutningen av et større prosjekt, Slaves to the System, og jeg fikk innsyn i de foreløpige resultatene. Jeg brukte denne informasjonen som bakgrunn, men ble også lovet å få den ferdige rapporten da den var ferdig. Dette ble sentralt i det videre arbeidet mot den første egne reportasjen. Se eget avsnitt.

**International Labour Organization:** Eposter til International Labour Organization. De svarte aldri, men jeg fant deres uttalelser og syn på saken gjennom allerede publiserte notater og dokumenter.

**Polske fagforeninger:** Jeg tok kontakt med enkelte fagforeninger i Polen, noe som førte til omfattende bakgrunnsmateriale fra et fagforeningsperspektiv. Her kom det frem at det ikke var noen fagorganisering på Crist-verftet og at fagforeningen Solidaritet tydeligvis mente Crist-verftet var blant verstingene i klassen på arbeidsmiljø. Kilden ønsket ikke å bli sitert på noe, og fortalte selv at han fryktet for både hans eget og familiens liv dersom han kunne knyttes til verftet gjennom kritiske uttalelser.



**Norske politikere:** Vi tok kontakt med en rekke medlemmer fra arbeids- og sosialkomiteen. Med unntak av Fremskrittspartiet og Venstre, som begge fortalte at de ser svært alvorlig på saken, svarte ingen av de andre på våre henvendelser før etter vi hadde publisert hovedsaken vår, flere måneder senere. FrP og Venstre mente for øvrig at polsk politi og polske myndigheter burde svare på hva de gjør i forbindelse med saken.

**Polsk-norsk handelskammer:** Crist-verftet i Polen var medlem av polsk-norsk handelskammer. Da jeg ikke fikk kommentarer fra verftet, var handelskammeret behjelpelig med å få fortgang i tilsvarsprosessen.

**Norsk arbeidstilsyn:** Fremskrittspartiet mente norske myndigheter burde sjekke hvorvidt det har skjedd brudd på norsk regelverk. Arbeidstilsynet mener det ikke har vært noen brudd, da dette har foregått i Polen, med polske selskaper og med polsk regelverk.

**Polsk politi:** Det polske politiet fortalte at de jevnlig har undersøkt arbeidsforhold for utlendinger i Polen, men at de ikke har klart å påvise noen lovbrudd. De sier dog at grensemyndighetene har mistanker om at nordkoreanske arbeidere i Polen er utsatt for menneskehandel.

**Kleven:** Selskapet som var oppdragsgiver til Crist på Polar Empress der nordkoreaneren omkom. De fortalte at de krever stopp i bruken av nordkoreanerne og at de ikke visste om at Crist benyttet seg av denne typen arbeidere.

**Ulstein:** Står på referanselisten til Crist. De kjente ikke til bruken av nordkoreanere på deres prosjekter. De fortalte at de ikke ville brukt verftet igjen om det viste seg å stemme at tvangsarbeid ble benyttet.

**ArticGroup:** Står på referanselisten til Crist. Vi kontaktet dem flere ganger uten å få svar.

**GC Rieber:** Er eier av Polar Empress, skipet som var under bygging på verftet da nordkoreaneren omkom. De viste til Kleven, men understreket sin forventning om at Kleven sørger for gode arbeidsforhold nedover i leverandørhierarkiet.

**Dolphin Geophysical:** Operatør av Polar Empress. Viste til GC Rieber og Kleven.

**Nettverk for samfunnsansvar Norge:** Opplyste at de har lagt merke til en økt bruk av nordkoreanere i flere segmenter. Sier til Teknisk Ukeblad at de ikke kjente til at det ble brukt på norske prosjekter.

**Larsnes Mekaniske:** Står på referanselisten til Crist. De opplyste at de ikke har vært på verftet siden 2012, og at de ikke har oversikt over hvem som jobbet der den gang.

**Kværner:** Har satt ut jobb til Crist Offshore med Johan Sverdrup. Støttet seg til Crist sin versjon, og viser til at det kun er indere, ukrainere og polakker som jobber på Sverdrup.

**Statoil:** Ansvarlig for Sverdrup, og oppdragsgiveren til Kværner. Fortalte at de har folk på verftet og at de følger opp at alle lover, forskrifter og avtaler følges opp tett.

**Flekkefjord Elektro:** Står på kundelista til Aramex. Fortalte at de kun har leid polakker, og at firmaet har virket ryddig.

**Knutsen OAS:** Står på listen til Armex. Etter alt sigende kjente ingen her til at de brukte Armex, men sier det kan være at et annet selskap brukte dem som underleverandør. «Det var i hvert fall ingen fra Østen der da», ifølge Knutsen OAS.

**Fjord1 (ny eier av Møre og Romsdal Fylkesbåter):** Møre og Romsdals fylkesbåter står på kundelisten til Armex. De kjente heller ikke til bruk av nordkoreanske arbeidere på sine skip.

**Kleven igjen:** Kleven står også på kundelisten til Aramex Elektro i Norge. De fortalte at selskapet følger norske regler og at det er stuereint. Forteller at det kun er polsk arbeidskraft som blir leid ut.

**DNV GL:** Etter at jeg fant henvisningen til OHSAS 18001 tok jeg kontakt med DNV GL for å finne ut hva dette var. De fortalte at de har sertifisert Crist-verftet etter OHSAS 18001, som er en arbeidsmiljøsertifisering. Ifølge DNV GL ble Crist sertifisert én måned etter dødsulykken, selv om sertifiseringsprosessen allerede var i gang da dødsulykken fant sted.

Jeg hadde i tillegg kontakt med en rekke andre kilder, blant annet OECDs kontaktpunkt i Norge, flere andre selskaper, og polske bekjente som kunne fortelle at bruken av nordkoreanere i forskjellige segmenter i Polen var mer og mer utbredt.

### **De avgjørende dokumentene**

Arbeidet med denne saken har gjort meg oppmerksom på et finurlig arbeidsverktøy: Tålmodighet. Ting tar tid. Spesielt gjelder dette i saker der offentlig saksbehandling og offentlighetslover har en sentral rolle. Og det gjelder kanskje spesielt når det er i et annet land, der offentlighetsloven er en annen enn her hjemme, der innsynsbegjæringene må tas på et annet språk, og ikke minst der de endelige dokumentene må oversettes nøye fordi detaljene er helt avgjørende.

#### **a) Granskningsrapporten**

Vendepunktet i denne saken kom i midten av juni, da det polske arbeidstilsynet hadde fått vurdert vår innsynsforespørsel rundt granskningen av dødsulykken på det norske skipet. Vi fikk delvis innsyn i rapporten, som var på totalt 121 sider. Etter en gjennomgang fra tolken, fikk vi vite de mest sentrale tingene rundt dødsulykken. Informasjonen herfra var som følger:

- Bekreftelse på at dødsulykken fant sted på NB369 Polar Empress, og at vedkommende som omkom var nordkoreansk statsborger.
- Bekreftelse på at vedkommende jobbet for Armex, som var underleverandør av Crist
- Bekreftelse på ingen tolker fra Armex hadde dukket opp denne morgenen
- Bekreftelse på at klærne hans ikke var brannsikre, noe som ifølge rapporten var Armex sitt ansvar
- Bekreftelse på at det ikke var brannslukningsutstyr i nærheten

- Bekreftelse på at det ikke var noen kolleger i nærheten mens han sveiset i det bekmørke skottet
- Bekreftelse på at det ikke var noen ventilasjon inn i hulrommet der han jobbet
- Bekreftelse på at det ikke var noen tillatelse til å arbeide i det aktuelle skottet
- Bekreftelse på at det ikke hadde vært forberedelser på dette arbeidet
- Bekreftelse på at den nordkoreanske sveiseren hadde blitt sertifisert av Det norske Veritas, før DNV fusjonerte med GL.

Dette dokumentet hjalp meg med å få på plass det jeg ville skulle være ett av de bærende elementene i hovedrapporten vår: En detaljert beskrivelse av det brutale dødsfallet. Dessuten var informasjonen i granskningsrapporten langt på vei en bekreftelse på hvordan arbeidsforholdene kunne være for nordkoreanerne: Ikke godkjent verneutstyr, farlig arbeid uten andre personer i nærheten for sikring, ingen brannslukningsapparater i nærheten, samt minimalt med informasjon og opplæring i forkant av farlig arbeid.

Jeg fikk også den noe overraskende informasjonen om at det var Det norske Veritas som hadde sertifisert arbeideren. Jeg sendte dermed forespørslers umiddelbart til DNV GL om flere detaljer. Blant annet ba jeg om å få innsyn i hvor mange nordkoreanere de har sertifisert i Polen. Svaret kom rimelig raskt: 140 sertifikater til nordkoreanske arbeidere de siste fem årene. Dette ville være en viktig bit i det totale sakskomplekset, slik jeg så det. Men det var også informasjon jeg savnet fra granskningsrapporten. Blant annet hadde jeg et håp om at dokumentet jeg tidligere hadde fått se en flik av, der de andre norske skipene nevnes, skulle finnes i granskningsrapporten. Men det gjorde det ikke.

#### **b) Revisjonene av Armex**

Jeg bestemte meg for at jeg måtte komme meg dypere inn i materien. Etter kontakten min med Leiden University ble jeg nok en gang pekt i retningen av dokumentene der de norske skipene var nevnt. Universitetet var også i besittelse av disse. De ville dog ikke dele dokumentene med meg, på grunn av universitetets regler om å dele informasjon som kan være sensitive for enkeltpersoner. I dette tilfellet dreide det seg om den omkomne nordkoreanske arbeideren.

Jeg bestemte meg derfor for å sende et omfattende innsynskrav til det polske arbeidstilsynet. Jeg ba om innsyn i alle dokumenter som direkte eller indirekte dreide seg om de konkrete skipsnumrene. Etter en god stunds behandlingstid fikk jeg beskjed om at dette ikke var mulig, da denne typen dokumentasjon rett og slett var vanskelig tilgjengelig og vanskelig søkbar.

Jeg valgte dermed å sende ytterligere en omfattende innsynsbegjæring. Denne gangen ba jeg om innsyn i alle dokumenter knyttet til Armex. Jeg fikk til svar at dette kunne la seg gjøre, men at det kunne ta noen uker.

Den 5. juli, da jeg var nær en uke ute i sommerferien min, fikk jeg svar på innsynsbegjæringen.

Jeg skummet det polske dokumentet, og sendte det deretter over til tolken. Jeg ba ham lese igjennom og holde øynene åpne for informasjon om tall- og bokstavkoder der det kunne skjule seg informasjon om norske skip.

Bingo: Nesten helt i bunnen av det 221 sider lange dokumentet fant vi kontrakter mellom Armex og "Gruppen av koreanerne", som talte 44 personer. Kontraktene spesifiserte nøyaktig hvilke skip de nordkoreanske arbeiderne skulle jobbe på: Ni norske skip, og ett dansk. Som et vedlegg til kontrakten, fant vi også spesifisert hvor stor sum det var snakk om

for arbeidet som skulle utføres. Dessuten – og dette var de avgjørende dokumentene – var det et vedlegg til rapporten med bekreftelser på gjennomført arbeid på de norske skipene, samt utbetaling av deler av kontraktssummen. Her henvises det i klare ordelag til ferdigstilt arbeid på de konkrete norske og danske prosjektene, og at pengene er utbetalt i henhold til avtalen.

Med andre ord: Dokumentet bekrefter eksplisitt at de ni norske skipene og det danske skipet har blitt arbeidet på av de nordkoreanske arbeiderne, og at det er utbetalt penger for arbeidet.

Det var også en rekke andre interessante opplysninger å hente fra dokumentene. Blant annet var det opplyst hvor mange av de ansatte i Armex som var nordkoreanere år for år. Opp mot 90 prosent av arbeiderne i selskapet var nordkoreanske, ifølge dokumentene. Denne informasjonen var helt avgjørende. Vi kunne bevise følgende:

- Kontrakt mellom Armex og koreanerne, stemplet av det statseide firmaet Korea Rungrado General Trading
- Kontraktssum
- Bekreftelse på utført arbeid på de konkrete norske og danske prosjektene
- Den store brorparten av de ansatte i Armex, var nordkoreanske

Dokumentasjonen vi hadde nå kunne linke de norske skipene til Korea Rungrado General Trading, gjennom en relativt lang leverandørkjede. Dessuten kunne vi fortelle hele historien om Chon Kyongsus dødsfall. Det sprikende punktet var: Kunne vi slå fast at de nordkoreanske arbeiderne – bare i kraft av å være nordkoreanere – faktisk var tvangsarbeidere? Nei, det kunne vi ikke. Ikke før dagen etter.

### **Slaveforskerne i Nederland**

Den 6. juli falt den siste og avgjørende brikken på plass i puslespillet. Etter lang tids forskning, på nøyaktig disse arbeiderne, og med utgangspunkt i Chon Kyongsus dødsfall på det norske skipet, presenterte de åtte forskerne ved Leiden University sine funn i "Slaves to the System"-prosjektet. Det ble ettertrykkelig slått fast at Chon Kyongsu og de andre nordkoreanske ansatte i Armex var ofre for tvangsarbeid. Forskerne kunne vise til både samtaler med nordkoreanerne, bevis på at de kun fikk utbetalt små summer av lønningene selv, og at mesteparten av pengene ble sendt tilbake til Pyongyang. Sett i sammenheng med rapportene fra FN, ILO og andre internasjonale organisasjoner kunne vi nå fortelle følgende historie:

- Chon Kyongsus horrible død på det norske skipet, samt de dårlige arbeids- og sikkerhetsforholdene
- De norske koblingene til Armex og Korea Rungrado General Trading
- Forskernes rapport om at nøyaktig disse arbeiderne var å regne som tvangsarbeidere

### **Om å sitte stille i båten**

Da alle brikkene hadde falt på plass, hadde jeg tre uker igjen av ferien. Norge var i sommerdvale, og selv om jeg gjorde en god del arbeid i ferien valgte jeg å sitte relativt stille i båten. Det var selvsagt en viss risiko for at andre ville begynne å jobbe med saken, siden rapporten der norske aspekter aspekt omtales, var blitt offentlig. Jeg anså likevel risikoen for dette som liten, rett og slett fordi jeg visste hvor mye bakgrunnsarbeid som måtte gjøres for

å kunne slå fast noe som helst. Og dersom jeg ventet til juli var over ville det føre til to ting: Jeg kunne fortsette å feriere, og jeg ville mest sannsynlig få større rekkevidde på saken når den først ble publisert, fordi folk er tilbake på jobb og mer påskrudd når høsten nærmer seg enn midt i fellesferien.

## Reportasjeturen

I løpet av sommeren hadde noen få ting endret seg. Nettsiden til Armex var lagt ned, noe som gjorde det mer utfordrende å hente opp referanselistene igjen. Det var i og for seg enkelt å løse ved hjelp av tjenesten Webarchive/Wayback Machine, der jeg kunne finne historiske data fra nettstedet. Samtidig: Jeg fikk en anelse om at Armex hadde begynt å gjemme seg.

Da jeg i månedsskiftet juli/august sjekket med Kleven om de hadde noe mer informasjon om de nordkoreanske arbeiderne, fortalte Kleven at de hadde fått bekreftet at de nå ikke arbeidet på verftet lenger. Jeg brukte den første tiden i august på å spikre en avtale med Crist-verftet, samt noen hederlige forsøk på å få tak i Armex og Cecylia Kowalska. Jeg fikk avtalt et intervju med en av Crist-gründerne den 18. august. Sammen med tolken dro jeg dermed på en tre dagers reportasjetur til Gdynia og Gdansk. Jeg ønsket at reportasjen min skulle være en avslørende nyhetsfeature, og var opptatt av å få på plass gode reportasjeelementer. Jeg ønsket også å snakke med andre verftsarbeidere i forkant av intervjuet med verftsledelsen.

Følgende fikk jeg ut av reportasjeturen:

- Vi ventet på utsiden av verftet for å snakke med arbeiderne om arbeidsforholdene. Vi kom i kontakt med om lag 10 arbeidere som i stor grad fortalte om elendige arbeidsforhold, lange dager og dårlig sikkerhet på verftet. De bekreftet også at de nordkoreanske arbeiderne over lang tid hadde jobbet på verftet, men at de en dag i månedsskiftet juli/august hadde forsvunnet. Ingen av dem ville stille opp med navn og bilde.
- Dagen etter stilte vi verftet til veggs angående sikkerheten, bruken av underleverandører som ansetter nordkoreanere, samt det brutale dødsfallet. Det var tydelig at verftet mente det ikke var deres ansvar å se til at arbeidsforholdene for arbeiderne er gode. Crist mente dette var Armex sitt ansvar. Og så lenge arbeiderne hadde arbeidstillatelse i Polen, mente verftet at de hadde sitt på det tørre. De mener også at rapporten fra Leiden Asia Center i stor grad er oppspinn. Verftsledelsen fortalte også at de norske selskapene, Kleven og Ulstein presset Crist til å bryte kontrakten med Armex.
- Mot all formodning slapp verftsledelsen hos Crist oss inn på verftsområdet der vi kunne ta bilder og få et inntrykk av hva som var det daglige livet på verftet. Her ble det også svært tydelig hvor viktig norske kunder er for verftet: Av 13 pågående prosjekter var 10 av dem norske.
- Deretter dro vi på jakt etter Armex-gründer Cecylia Kowalska. Vi fant verken henne eller Armex, men vi fant ett av de andre selskapene hennes og en kollega, som lovet at Kowalska ville svare på alle spørsmål på epost.

## Ferdigstillelse av hovedsaken

Etter reportasjeturen dreide det meste seg om å strukturere informasjon og formulere reportasjen, samt hente inn de siste tilsvarene fra de involverte aktørene. Jeg fikk tak i Cecylia Kowalska på epost, som nektet for alle påstander om hennes forbindelser til regimet, og om påstandene knyttet til tvangsarbeid og manglende lønnsutbetalinger. Spørsmål knyttet til kontrakter mellom Armex og Korea Rungrado General Trading ønsket hun ikke å svare på.

Som nevnt ønsket jeg at hovedreportasjen skulle ha formen til en avslørende nyhetsfeature, der kombinasjonen av godt språk, gode miljøbeskrivelser, og oppsiktsvekkende, ny informasjon skulle bære saken. Dessuten var det viktig for meg at det kom tydelig frem at saken var *norsk*. Med elementer fra både Nord-Korea, Polen, Nederland og Tyskland, fryktet jeg at de norske aspektene kunne drukne. Dessuten føltet det viktig å knytte saken opp mot det teknologiske aspektet: Skipet var norsk og ett av industriens mest avanserte av sitt slag. Dette gjorde at jeg googlet meg frem til bilder fra dåpen, samt at vi kjøpte en video fra en av Sunnmørspostens journalister fra merkedagen i Gursken, der skipet ble døpt. Informasjonen fra bildene og videoen gjorde at vi kunne knytte anslaget i saken til noe helt konkret norsk: En rød, hvit og blå sløyfe knyttet rundt champagneflasken, applausen over den regnvåte, vestlandske kaien etter at champagneflasken knuste mot skipet og en kort oppsummering av de teknologiske løsningene på Polar Empress ble åpningselementet i artikkelen, etterfulgt av en beskrivelse av Chon Kyongsus brutale dødsfall. Poenget med å åpne saken slik, var å fremheve kontrastene: På den ene side feires ferdigstillingen av et høyteknologisk skip i Norge. På den andre siden tar en tvangsarbeider fyr i et bekmørkt hulrom i skroget på det samme skipet. Det er en ulykke han ikke overlever.

## Den viktige oppfølgeren

Samtidig som hovedsaken ble ferdigstilt, gjorde jeg klar en oppfølger. I stedet for å blande inn DNV GL i den allerede lange hovedsaken, valgte jeg å bruke informasjonen om selskapets sertifisering av nordkoreanere til en helt egen sak. Noe av ideen med dette var også at det ville være enklere for publikum å ta inn over seg informasjonen over flere saker. Det ville også være enklere å få reaksjonssitter på saken, da problemstillingen allerede ville være friskt i minne fra den første saken. Denne saken ble lest om lag like mye som den forrige saken, og var også ett av elementene som ble hyppigst brukt av andre medier som fulgte opp saken i senere tid. Blant annet hadde TV2 denne saken som hovedoppslag i en av sine nyhetssendinger klokken 21, der DNV ble stilt til veggs. De senere dagene fulgte TV2 opp saken, blant annet med debatt mellom DNV og Amnesty.

## Metoder

Denne artikkelserien, særlig den bærende reportasjen, har kommet til ved bruk av en rekke forskjellige metoder. Det er for det meste snakk om tradisjonelle journalistiske metoder, men i et rimelig stort omfang.

### Innsynsbegjæringer i Norge og Polen

Innsynsbegjæringer til polske myndigheter har vært avgjørende for å få den nødvendige informasjonen til artikkelen. Mens Norge har en god, søkbar database for offentlige dokumenter, Offentlig elektronisk postjournal, er det ikke riktig så godt tilrettelagt i Polen. Disse innsynsbegjæringene har i varierende grad derfor vært basert en god del på

tilfeldigheter og mer eller mindre kvalifiserte gjetninger på hva som finnes av informasjon å be om innsyn i. Dette ga etter hvert resultater, selv om det også var ett og annet bomskudd der vi søkte om innsyn i papirer som ikke fantes.

### **Tolk**

Siden språkutfordringen har vært såpass stor, har det vært helt essensielt at jeg har knyttet til meg en tolk som både kan oversette raskt, og som forstår hva slags informasjon jeg har vært ute etter. Bruk av tolk har vært helt avgjørende for at jeg har fått bevege meg rundt i den polske offentlighetsloven, og for at jeg har kunnet komme meg frem i det tungt byråkratiske, polske landskapet. Uten tolken hadde det vært svært vrient å finne frem på de forskjellige kontorene og de forskjellige avdelingene i det polske arbeidstilsynet, samt det å finne kontaktinformasjon til pressetalspersoner hos både grensevakter, politi og andre etater. Tolken var også essensiell for å kunne få kontakt med personer på reportasjeturen til Polen. Det er enklere å få kontakt med folk, og enklere å vinne tillitt når man har med seg noen som kan morsmålet.

### **Samarbeid på tvers av land og medier**

En annen ting som var essensiell for at jeg skulle gå videre med denne saken, var kontakten med Vice media, som pekte meg i riktig retning. Med både eposter og telefonsamtaler, var det både hyggelig og nødvendig med dette lille samarbeidet.

### **Søkemotorer: Google og Dogpile**

Det var tidvis svært mange løse tråder som måtte nøstes opp i. Det var snakk om en rekke norske skip, gjemt i sladdede dokumenter, kun nevnt i tall- og bokstavkoder. Det var snakk om en rekke involverte selskaper, både direkte og indirekte, og det var snakk om en leverandørkjede som involverte parter fra flere forskjellige land.

Googling og dogpiling av skipsnumrene for å få bekreftet eierskap og tidspunkt for bygging var en viktig del av arbeidet. Ofte opplever jeg at metasøkemotoren Dogpile fungerer bedre enn Google, rett og slett fordi den samler alle resultatene fra både Google, Yahoo og Yandex, med mye mindre annonser, og sorterer etter min mening resultatene på en mer fornuftig måte enn Google.

Et solid knippe polske artikler og tilhørende kommentarfelt ble resultatet fra søkemotorene. Dette ble helt essensiell for å komme på sporet av saken om DNV GL, da også med hjelp av Google Translate.

### **Polske selskapsregistre – Polens Proff**

For å kunne si noe om kompleksiteten i leverandørkjedene, og for å finne ut forbindelsene mellom de forskjellige polske involverte selskapene, savnet jeg en forståelig tjeneste slik som Proff her i Norge. En slik tjeneste fant jeg etter hvert, noe som gjorde at jeg raskt kunne knytte Cecylia Kowalska til andre selskaper, både med virksomhet i Norge, men også med tilknytning til Nord-Korea. Disse tjenestene har fungert godt, selv uten tolk. Både KRS og Forbes sin polske nettside kunne brukes til denne typen søk, og kan finnes her.

<http://manager.money.pl/krs/cecylia-kowalska/>

### **Den viktigste metoden: Flittig kildebruk**

Det viktigste jeg har gjort i denne saken har vært helt tradisjonelt og fullstendig grunnleggende: Utstrakt kontakt med kilder. Dette inkluderer andre mediefolk, forskere,

politi i inn- og utland, grensemyndigheter, frivillige organisasjoner, polsk og norsk arbeidstilsyn, fagforeninger, verft, norske oppdragsgivere, rederier og operatører, samt så mye skriftlig informasjon som mulig. Summen av all informasjon fra kilder, har gjort det mulig å tegne opp et bredt og troverdig bilde av det som har skjedd.

### **Systematisering i Trello**

Det viste seg rimelig raskt at jeg var nødt til å oppsøke svært mange kilder. Dette gjaldt både skriftlige og allerede publiserte kilder til informasjon, men spesielt muntlige og skriftlige nye kilder, som ikke var blitt brukt før. Totalt var det snakk om opp mot 60 muntlige og skriftlige kilder. Dette førte til en stor informasjonsmengde, og mange forskjellige potensielle knagger. Ved hjelp av Trello, et verktøy for systematisering og oversikt, som Teknisk Ukeblad også bruker til reportasjeledelse, kunne jeg samle inn all informasjon, og dele det opp systematisk i forskjellige kategorier. For eksempel hadde jeg en kategori med "De norske aspektene", der jeg listet opp de norske selskapene og skipene, Det norske Veritas, samt sidesporet med den norske geskjeften til Cecylia Kowalska. En annen kategori var en liste over hypoteser. I tillegg lagde jeg en oversikt som viste potensielle saker jeg kunne lage og hvordan de eventuelt skulle struktureres. Videre hadde jeg en kategori som tok for seg motstridende argumenter, for eksempel at DNV mener sikkerheten på verftet tas på det største alvor, Arbeidstilsynet i Polen hevder de ikke har funnet brudd på menneskerettigheter, mens forskerne i Nederland hevder det motsatte. Dette verktøyet gjorde at jeg enkelt kunne navigere i et ganske stort kompleks, og det var lett å holde oversikten over hvilke tråder som fortsatt var løse.

### **Web Archive – Wayback Machine**

På et tidspunkt ble jeg også nødt til å benytte meg av den fantastiske tjenesten Wayback Machine, som gjør det mulig å hente frem nettsider slik de så ut på et gitt tidspunkt. Det betyr at da Armex i løpet av sommeren stengte ned sin nettside, der jeg visste det lå en referanseliste med en rekke norske selskaper, kunne jeg likevel gå inn på Wayback Machine og finne referanselisten slik den så ut før nettsiden ble fjernet. Informasjonen om de norske selskapene på Armex referanseliste har jeg ikke laget redaksjonelt stoff på, rett og slett fordi det ikke har latt seg gjøre å knytte disse prosjektene til de nordkoreanske arbeiderne.

## **Spesielle erfaringer**

### **Selskapenes tilsynelatende likegyldighet**

Da jeg først så Vice-dokumentaren, der det ble påstått at en slave omkom på et norsk skip, tok jeg som nevnt kontakt med Kleven umiddelbart. Nyheten var i og for seg ute, selv om det var i en tysk dokumentar. Jeg regnet med at Kleven ønsket å kunne svare på dette så fort som mulig. Jeg opplevde det som underlig da administrerende direktør mente at dette ikke var interessant å finne ut av på en lørdag.

I oppfølgingen av saken var det også flere aspekter som slo meg som underlig: Blant annet er inntrykket mitt, selv flere måneder etter at saken først sprakk, at verken Kleven eller Ulstein har krevd noen form for granskning for å finne ut hvor stort omfanget av dette faktisk har vært. Nordkoreanerne har jobbet på verftet i en rekke år, og begge selskapene har hatt flere prosjekter på verftet denne tidsperioden. Det er ikke sikkert at Teknisk Ukeblads



dokumentasjon viser hele bildet. At ikke disse undersøkelsene ble satt i gang, har virket underlig.

Selskapet ArticShipping/Artic Group har ikke svart på noen av Teknisk Ukeblads henvendelser, selv om de har kommet både gjennom en rekke forsøk på telefon, epost og SMS. Dette fremstår også som noe spesielt.

### **Påseplikt i utlandet?**

I hovedreportasjen vår, skrev vi at Kleven har en såkalt påseplikt, som betyr at selskaper som har prosjekt i utlandet med underleverandører skal sikre at det er gode forhold også i leverandørkjeden. Dette reagerte Kleven på og mente at det var feil. Arbeidstilsynet avviste senere at påseplikten gjelder når norske selskaper har prosjektene i utlandet. Likevel rammes arbeidsforholdene for de nordkoreanske arbeiderne av de såkalte OECD-retningslinjene, som blant annet tar opp forholdet til leverandørkjeder. I praksis betyr dette at norske kjøpere må undersøke forholdene hos sine leverandører og kreve at leverandørene har ordentlige forhold. Dette er dog et ikke-juridisk ansvar.

### **DNV GLs åpenhet**

DNV GL har gjennom flere måneder mens jeg har jobbet med saken besvart samtlige henvendelser høflig og grundig, med god oppdatering på status underveis. Det slo meg også at de i større grad enn veldig mange andre selskaper ønsket å svare så ærlig som mulig, selv om de forstod at dette ikke nødvendigvis ville slå så heldig ut for dem rent omdømmemessig. For eksempel hadde jeg aldri forventet at DNV GL ville svare nøyaktig på hvor mange nordkoreanske sveisere de hadde sertifisert i Polen, all den tid det var snakk om potensielle traffickingofre og tvangsarbeidere. Men DNV GL svarte så nøyaktig de kunne. Et annet interessant aspekt er at kommunikasjonsdirektøren i DNV GL fortalte at flere internt i organisasjonen hadde reagert på artiklene fra Teknisk Ukeblad. Da hadde han svart: "Teknisk Ukeblad gjør bare jobben sin. Det er slik vi kan bli bedre." Selv om det kanskje føles som en selvsagt ting å si, føles det godt å få bekreftet at enkelte kommunikasjonsfolk har en såpass profesjonell holdning til både sin egen og journalistenes jobb.

### **Samarbeid med andre medier**

Teknisk Ukeblad har i arbeidet med denne artikkelen samarbeidet med flere medier. I første omgang, før vi publiserte hovedsaken, var vi i tett kontakt med Vice som satt med en god del relevant informasjon for Teknisk Ukeblad. Viktigst av alt var at de pekte oss i rett retning for hvor i Polen de viktigste dokumentene kunne bli funnet. Det virker kanskje som om dette burde være enkelt å finne ut av, men dette har vært essensielt.

I etterkant av at hovedreportasjen vår ble publisert, opplevde jeg relativt stort trykk fra andre medier, både i Norge og i utlandet. Med de norske mediene forsøkte jeg å være så behjelpelig som mulig, spesielt når det kom til billedmateriale, som i hovedsak var det som ble etterspurt.

Men saken vakte spesielt oppsikt i Danmark. Årsaken til dette var at av de ti skipene vi kunne knytte til Korea-kontraktene, var det ett dansk i tillegg til de ni norske skipene. Jeg hadde ikke fokusert noe på dette før flere danske medier tok kontakt og lurte på hvilket skip det var snakk om. Da jeg sjekket opp, viste det seg å være kanskje enda mer oppsiktsvekkende enn de norske sakene. Det danske skipet var nemlig et dansk sjøvernsfartøy. Det vil altså si at flere aktuelle problemstillinger dukket opp: Har danske skattepenger gått rett til Pyongyang?

Og har nordkoreanske arbeidere hatt tilgang på danske, militære fartøy? Kunne man forvente at identiske skip ville dukke opp i Nord-Korea?

I denne forbindelse var jeg behjelpelig med å dele noe skriftlig dokumentasjon angående det danske skipet. Jeg kjenner til at alle involverte parter i Danmark, både oppdragsgiveren og myndighetene har benektet at nordkoreanere har arbeidet på skipet, noe som har gjort at de danske mediene foreløpig har vegret seg for å omtale saken. Selv sitter jeg med to avgjørende typer dokumentasjon som viser noe annet: (1) Avtale om at nordkoreanske arbeidere skal jobbe på det danske sjøvernshattøyet. (2) Bekreftelse på at arbeidet er utført og penger er betalt for arbeid på det samme skipet. Jeg vet at de i skrivende øyeblikk (januar 2017) jobbes videre med en potensiell dokumentarfilm om det danske skipet og de nordkoreanske arbeiderne, basert på Teknisk Ukeblad og Vices reportasjer.

## **Konsekvenser**

Konsekvensene av denne saken kan ikke utelukkende tilskrives Teknisk Ukeblads arbeid, men en kombinasjon av Vice sine avsløringer, forskernes research og rapporter, og Teknisk Ukeblads videre avsløringer om det norske omfanget.

### **Kleven ble oppmerksom på forholdet**

Da Teknisk Ukeblad første gang tok kontakt med Kleven for å finne ut hva de visste om bruk av nordkoreansk arbeidskraft på deres prosjekter i Polen, var det tydelig at de ikke kjente til dette. Første konsekvens var altså at den norske oppdragsgiveren ble oppmerksom på dette.

### **Verftet endrer praksis**

Den neste konsekvensen av arbeidet med denne saken, var at både Kleven og Ulstein tok kontakt med verftet og krevde umiddelbart opphør av denne typen arbeidskraft. I månedsskiftet juli/august skjedde dette.

### **Norge innfører omfattende tiltak**

Først da vi publiserte hovedreportasjen mot slutten av august, ble det også en større offentlig debatt om problemstillingen. Kristelig folkeparti ba regjeringen, ved næringsminister Monica Mæland om et svar på hvordan regjeringen vil hindre at norske selskaper i fremtiden benytter seg av tvangsarbeidere. Dette ble i september besvart av Mæland. Her går det frem at statlige eksportkreditselskap – GIEK og Eksportkredit Norge – skjerper kontrollen av de polske verftene før de eventuelt stiller med garantier.

### **DNV GL beklager**

DNV GL har beklaget dersom de har vært med på det som kan se ut til å være slavearbeid. De opplyser til Teknisk Ukeblad at denne saken har vært med på å gjøre dem bedre, og at det utelukkende er bra. De kan dog ikke kategorisk si at de ikke vil sertifisere nordkoreanske arbeidere igjen. Ved den siste oppdateringen i desember 2016 har de ikke sertifisert ytterligere nordkoreanske arbeidere i Polen.

Lars Taraldsen  
Oslo, januar 2017