

6 KNM Horten

6.1 Faktumbeskrivelse

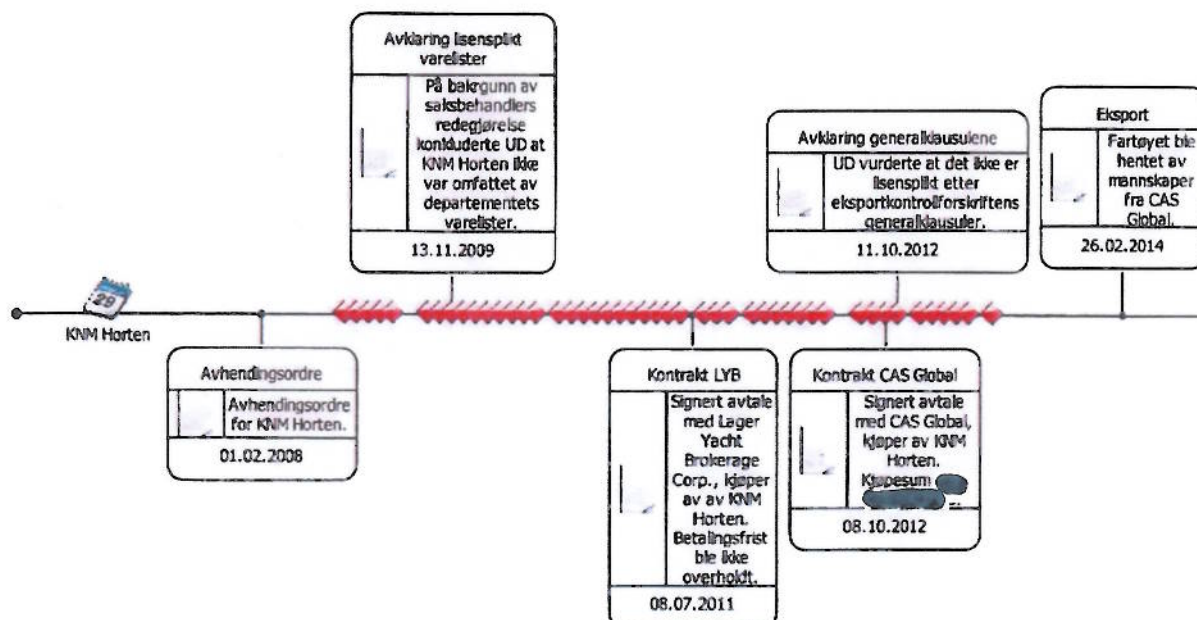
KNM Horten ble bygd i 1977 og fungerte som støttefartøy for ubåter og MTB'er.³³ "Fartøyet har også fungert som kongeskip, skoleskip og sist som boplattform for nye mannskaper i forbindelse med innføringen av nye fregatter".

Avhendingsordre

I februar 2008 ble det utstedt avhendingsordre for KNM Horten³⁴. Det var i forkant besluttet at fartøyet skulle ut av fartøystrukturen senest 31. desember 2008. I avhendingsordren ble det opplyst at FAP allerede hadde igangsatt avhending av fartøyet.

I følge pkt. 2.1 i avhendingsordren skulle den initiale avhendingen sørge for at eventuelle føringer vedrørende avhendingsmåte ble ivarettatt, samt at prosessen ved initial avhending skulle skje i samsvar med Direktiv for materiellforvaltning i Forsvaret (DMF) og Bestemmelser for materiellforvaltning i Forsvaret (BMF). I pkt. 2.2 ble det gitt føringer for avhending med basis i et eventuelt salg. Det forelå da et sluttbrukeransvar for materiell fra andre nasjoner.

I tidsrommet fra avhendingsordren blir gitt i februar 2008 til fartøyet faktisk forlot Norge i februar 2014 skjedde en rekke hendelser av betydning for undersøkelsen. PwC har registrert følgende tidskronologiske hovedmiløpæler (røde markeringer viser avholdte koordineringsmøter i perioden):



Engasjering av megler NMA

SAS sendte 16. oktober 2009 ut en forespørsel om bistand til salg av KNM Horten³⁵ til fire mulige leverandører, henholdsvis Egil Hållås Shipping, MG Shei Shipbrokers, Nidaros Shipbrokers AS og Norsk

³³ 166.pdf side 23

³⁴ 37.pdf

³⁵ 45.pdf

Megling & Auksjon AS (NMA). I brev av 11. november 2009 fra [REDACTED] SAS ³⁶ framgår det at NMA ble tildelt oppdraget.

[REDACTED] SAS sendte 18. januar 2010 brev til NMA med overskriften "Avtale med tilbyder ifm salg av KNM Horten"³⁷ som regulerte hva NMA skulle bistå FAP med i forbindelse med salget. Brevet var undertegnet av [REDACTED] SAS på vegne av FAP. NMA har ikke undertegnet det utkastet PwC har fått utlevert. I intervju med PwC opplyste [REDACTED] SAS ³⁸ at den første megleravtalen mellom FLO og NMA for salg av KNM Horten ble inngått av [REDACTED] SAS og [REDACTED] uten at [REDACTED] var involvert.

Av avtaleutkastet fremgikk det i punkt 3.1 at NMA skulle "finne en kjøper" til KNM Horten. "Dersom NMA lykkes med dette har NMA rett til å kreve provisjon av avtalt kjøpesum for KNM Horten i vederlag for bistanden (provisjon)." I forbindelse med regulering av provisjonens størrelse fremgikk det i punkt 3.2 at NMA skulle "avtale med kjøper, i egen avtale, forut for salget angående oppgjør av provisjonen. Forsvaret ønsker ikke å være involvert i provisjons-forpliktelsen". Provisjonen ble for øvrig fastsatt til 6 prosent av salgssummen. Om avtalens varighet het det i punkt 4 at den skulle opphøre automatisk dersom ingen kjøper var funnet og kjøpesum akseptert av Forsvaret innen 1. mars 2010.

Spørsmål om eksporttillatelse

Den 13. november 2009 henvendte [REDACTED] SAS seg på e-post³⁹ til UD i forbindelse med spørsmålet om lisensplikt for avhending av KNM Horten. I e-posten gjenga [REDACTED] SAS svar han hadde mottatt fra Systemstyring. I tillegg ble det opplyst til UD "at KNM Horten, så lenge det har vært i Forsvarets eie, er registrert som et administrativt støttefartøy. Av den grunn også beskyttet på sjøen av Geneve konvensjonen. Det er å betrakte på en måte som et sykehus på land."

Resterende del av e-posten er i hovedsak en gjengivelse av svaret fra Systemstyring med en sammenligning av KNM Hortens tilstand/egenskaper opp mot kravet til lisensplikt slik det var formulert i liste 1, ML9. Punktene a-1 og a-2 i ML9 ble gjengitt, men sammenligningen knyttet seg utelukkende til punkt a-2 om hvorvidt fartøyet har eller har hatt våpen om bord. KNM Horten ble ikke vurdert opp mot kravene i a-1 i listen, som lyder:

- | |
|---|
| <p>a. Vessels and components, as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vessels (surface or underwater) specially designed or modified for military use, regardless of current state of repair or operating condition, and whether or not they contain weapon delivery systems or armour, and hulls or parts of hulls for such vessels, and components therefor specially designed for military use; |
|---|

På grunnlag av [REDACTED] SAS s redegjørelse konkluderte UD i svar på e-posten samme dag at KNM Horten, slik departementet vurderte det, ikke var omfattet av departementets varelistene. I svaret ble det samtidig gjort oppmerksom på at alle varer kan være lisenspliktig i henhold til eksportkontrollforskriftens "catch all"-paragrafer. Endelig lisensplikt kunne dermed ikke avgjøres før UD hadde godkjent en eventuell kjøper og vurdert dennes anvendelse av fartøyet.

Den 23. november 2009 mottok [REDACTED] SAS en henvendelse⁴⁰ fra et engelsk sikkerhetsselskap ved John Barton som spurte om det ville være et problem om fartøyet ble benyttet i Adenbukta til oppdrag for den somaliske kystvakten. Til tross for departementets henvisning til "catch all"-paragrafene, skrev [REDACTED]

³⁶ 36.pdf

³⁷ 55.pdf

³⁸ 253.pdf

³⁹ 48.pdf

⁴⁰ 173.pdf

SAS følgende i en e-post av 23. november 2009, 10 dager etter at UD hadde varslet [redacted] om "catch all"-bestemmelsene:

Sir,

The Norwegian Ministry of foreign Affairs has concluded that ex KNM Horten can be sold on the open market without any constraints relating to the "Law of Export Control" In other words this vessel can be sold without any limitation with regards to export.

So according to this there would be any problem at all!

For å unngå vesentlig verdiforringelse av KNM Horten i perioden frem til avhendingen var endelig gjennomført, inngikk FAP den 8. desember 2009 kontrakt⁴¹ med Horten Skipsreparasjoner AS om vedlikehold av fartøyet i havnen til Horten industripark.

Kontrakt mellom FLO og NMA

I en e-post av 15. september 2010 orienterte [redacted] NMA⁴² [redacted] SAS om at [redacted] ville få et tilbud fra en kunde som [redacted] hadde jobbet med siden mars måned. Prisantydningen var i størrelsesorden 42-45 millioner kroner. Provisjon ville være på de vilkår som var fremforhandlet tidligere. [redacted] i NMA ba om en tilbakemelding hvis dette var av interesse for Forsvaret, hvorpå [redacted] SAS svarte følgende:

Hei

Klart dette er aktuelt. Jeg vil med bakunn i tidligere samtaler fremsende et forslag til hvordan vi beregner salær ved dette salget. I og med at vi pr dags dato ikke har noe kontrakt.

Den 22. november 2010 ble det inngått en ny avtale mellom FAP og NMA⁴³ der det framgår at det er fremskaffet en kjøper for KNM Horten. PwC har ikke mottatt dokumentasjon som viser forutgående anbudsprosess/konkurranseutsetting av oppdraget⁴⁴. Det er heller ikke fremkommet annen informasjon som beskriver bakgrunn for og på hvilket beslutningsgrunnlag NMA ble tildelt oppdraget.

Kjøper opplyses å være Clear Ocean LLC. Om partenes forpliktelser i avtalens punkt 2 framgår at NMA skulle "søke å realisere salg av KNM Horten til oppgitt kunde og innen den tidsfrist som er angitt i punkt 5", det vil si 1. februar 2010⁴⁵. Dersom NMA lyktes med å realisere salget innen fristen, skulle det utløse rett til provisjon. Salgssummen var fastsatt til 45 millioner NOK, hvorav provisjonen skulle utgjøre 3 millioner NOK inkl. mva. I et internt notat fra FLO⁴⁶ framgikk at kontrakt med Clear Ocean LLC om salg av KNM Horten ble inngått 22. november 2010.

Den 6. januar 2011 ble det avholdt et møte om KNM Horten med representanter fra FD, UD, FST, FLO og [redacted] i Clear Ocean LLC. [redacted] SAS var tilstede. Fra møtereferatet av 10. januar 2011⁴⁷ fremkommer følgende:

⁴¹ 50.pdf

⁴² 196.pdf

⁴³ 49.pdf

⁴⁴ Under sin kontradiksjonsgjennomgang av rapportens faktumdel 1. oktober 2014 anførte [redacted] SAS at årsaken til at det ikke forelå dokumentasjon på anbudsprosess og konkurranseutsetting, skyldes at daværende [redacted] SAS trakk utlysning på megler tjenester tilbake, slik at anbudsprosessen ble avbrutt.

⁴⁵ Det antas at årstallet skal være 2011

⁴⁶ 16.pdf

⁴⁷ 270.pdf side 6

- Kjøper av fartøyet er det norske/kontrollerte selskapet Clear Ocean.
- Clear Ocean har inngått avtale med somaliske myndigheter (TFG) om etablering av fiskeritilsyn i Gulf of Aden/Indiske hav.
- Selskapet har til hensikt å benytte fartøyet Horten som en del av dette.
- Fartøyet vil bli registrert i St. Kitt & Nevis Internasjonale skipsregister og derav seile under St. Kitt & Nevis flagg.
- Kjøper ønsker å rekruttere tidligere norske offiserer med kjennskap til KNM Horten.
- Fartøyet KNM Horten er dokumentasjon å anse som et sivilt fartøy iht. eksportkontrollregelverket.
- Clear Ocean har i tillegg ervervet 6 stk. helikoptre (Sea King) i Danmark som skal settes inn i den samme tilsynsoperasjon.

Representant fra Utenriksdepartementet bekreftet at salget var iht. regelverk og at KNM Horten ikke er klassifisert som forsvars- eller flerbruksmaterieel iht. eksportkontrollregelverket. Fartøyet kan derfor selges iht. samme regelverk som et hvert annet sivilt fartøy av samme størrelse og klasse.

FLO har kun forholdt seg til regelverket i forbindelse med salget og sørget for en god og ryddig markantil prosess. Dette ble presisert fra FLO (og UD for sin del)

██████████ NMA sendte 8. januar 2011 e-post⁴⁸ til ██████████ SAS om at International Shipping Bureau har bekreftet at de utsteder nye sertifikater på KNM Horten. Dette under forutsetning av at planlagt arbeid under utførelse blir fullført.

I e-post av 20. januar 2011 ba UD⁴⁹ om kontaktinformasjon til Clear Ocean LLC og selskapets kontaktperson (adm. dir.). ██████████ SAS informerte om at de hadde mottatt ferdig utstedte klassepapirer på fartøyet og at oppgjør i henhold til kontrakten skulle skje innen ti dager.

Den 31. januar 2011 sendte ██████████ NMA e-post⁵⁰ til ██████████ SAS der ██████████ viste til samtale den 27. januar 2011. Av e-posten framgår det at NMA skal ha blitt bedt om å avvente med mottak av kjøpesummen fra Clear Ocean LLC til svar fra UD forelå. ██████████ i NMA spurte om når en tilbakemelding fra UD kunne ventes å foreligge, hvorpå ██████████ SAS meldte tilbake at han ikke hadde lyktes å komme i kontakt med UD. Tre dager senere sendte ██████████ i NMA faktura for "utført oppdrag KNM Horten" pålydende 3 millioner NOK inkl. mva.

Kravet på meglerprovisjon førte til en tvist mellom Forsvaret og MNA som endte i en forliksavtale⁵¹ mellom Staten v/Forsvarsdepartementet og NMA 13. juni 2014 og PwC har derfor valgt ikke å omhandle forholdet ytterligere.

Samtidig mottok UD opplysninger "som tilsa at fartøyet skulle nyttes til sikkerhetstjenester utenfor Somalias kyst". Eksporttillatelse ble derfor ikke gitt⁵² og FLO stanset derfor salget av KNM Horten til Clear Ocean LLC.

██████████ SAS sendte 30. juni 2010 ut et nyhetsbrev til en rekke interessenter⁵³ vedrørende avhending av KNM Horten og seks MTB'er:

⁴⁸ 199.pdf

⁴⁹ 48.pdf side 28

⁵⁰ 14.pdf side 1-2

⁵¹ 166.pdf side 1

⁵² 166.pdf side 11

⁵³ 248.pdf

Information regarding the disposal process of KNM Horten and 6 Fast patrol boats - package Sale

This is the latest news from Surplus Material Management program regarding sales process of KNM Horten and 6 Fast Patrol boats

Sir's

As mentioned in my previous correspondence, the NDLO Surplus Material Management Program has been undertaking negotiations with a potential customer since December 2009.

KNM Horten is possible to sell without any regulations regarding export. That's means that we can sell to any purchaser who wants the vessels.

The main problem in this process is that one of the potential customers wants to buy several vessels in a package. We talk about KNM Horten and 6 fast patrol boats. For selling the fast patrol boats, the NDLO Surplus Material Management Program will need an export license from The Ministry of Foreign Affairs, and we have regrettably not received any clarification in this process yet.

The latest news from Ministry of Defence and Ministry of Foreign affairs were that they were not able to handle this export license before the summer holiday. That means that we can hope for an answered within august 2010. In worse case scenario not until October 2010.

We are truly sorry for the delay, inconvenience and the problems this may have caused you.

I will continue to keep you informed if we have a development in this case.

Kontrakt med Lager Yacht Brokerage Corp (LYB) og Overwatch Maritime Securities Services Ltd.

Av mottatt korrespondanse framgår det at Forsvaret 8. juli 2011 inngikk avtale om avhending av KNM Horten til det amerikanske selskapet LYB⁵⁴, men at LYB ikke klarte å betale innen fristen. Av korrespondansen fremgår det at LYB hadde til hensikt å benytte KNM Horten til humanitære operasjoner for blant annet "Libyan Transitional Council", og at FD skrev at LYB ville fått kjøpe fartøyet dersom de hadde fått finansieringen på plass.

Den 1. oktober 2012 informerte [REDACTED] SAS FD i en e-post⁵⁵ at det var skrevet kontrakt med Overwatch Maritime Securities Services Ltd. representert ved JBA på 7 millioner USD for KNM Horten. Oppgjøret skulle innbetales senest 5. oktober⁵⁶, ellers hadde de en annen kjøper som de ville skrive kontrakt med (CAS Global).

Avtale om salg til CAS Global

Etter at salget av MTB'ene var gjennomført i februar 2012, sendte [REDACTED] SAS en e-post⁵⁷ til CAS Global hvor [REDACTED] ba om hjelp til å selge KNM Horten:

Subject: Possible sale of Horten through your contacts

Good Morning gentlemen!!

I will soon go in a meeting with [REDACTED] discussing the towing. I will come back to you later on.

There is one thing that I want to ask you about. How realistic is it that we manage to sell Horten through yours contacts? The reason for why I'm asking is that Ministry of Defence discussing donation of the vessel to Kenya!!

Avtale mellom FLO og CAS Global om salg av KNM Horten for 7 750 000 USD eks. mva ble inngått 8. oktober 2012⁵⁸. Kontrakten ble signert av [REDACTED] SAS på vegne av FLO. Betalingen skulle skje i to omganger, med en

⁵⁴ 166.pdf side 18-20

⁵⁵ 225.pdf

⁵⁶ Under sin kontradiksjonsgjennomgang av rapportens faktumdel 1. oktober 2014 anførte [REDACTED] SAS at avtalen med JBA ble annullert grunnet manglende betaling.

⁵⁷ 212.pdf

forskuddsbetaling på 10 % av total salgspris innen 5. oktober 2012 og resterende 90 % senest innen 16. november 2012. I henhold til kontrakten skulle begge betalingene skje i USD og således var det FLO som påtok seg valutarisikoen ved salget.

Første delbetaling var allerede gjort på tidspunktet for signering av kontrakt. Delbetalingen på 774 968,50 USD ble kontert i SAP 30.oktober 2012 med en valutakurs på 5,9656, dvs. 4 623 307 NOK. Kontert beløp er ikke verifisert mot bankbilag fra DnB.

Spørsmålet om lisensplikt ved avhending til CAS Global Ltd

I e-postkorrespondanse mellom FAP/SAS og UD i 10. september 2012⁵⁸ ble UD gjort oppmerksom på et mulig forestående besøk fra Nigeria i forbindelse med salg av KNM Horten. Som svar på den nigerianske interessen svarte UD følgende:

Vi har diskutert det Nigerianske besøket i dag. Bunnlinja herfra er at vi ikke kan gi noe forhåndstilsagn mht lisens. Som dere vet blir dette catch-all vurdering som kanskje ikke er så enkel. Ellers er det ut herfra som donasjonsveren fortsatt gjør gjeldende fortsatt når det gjelder Horten.

Under denne forutsetning anser vi det greit at Nigerianerne inspiserer fartøyet (ene) når det måtte passe for FLO. Antagelig er det flere årsaker til at Nigerianerne "er i byen" denne uka - det er blant annet statspartsmøte for klasekonvensjonen i Oslo.

11. oktober 2012, tre dager etter kontraktsinngåelse, sendte UD e-post⁵⁹ til SAS med beskjed om at de var gjort kjent med at KNM Horten var solgt og at det var nødvendig med informasjon om kjøper og bruken av fartøyet for å kunne vurdere eventuell lisensplikt. SAS opplyste at kjøper var den samme som for MTB'ene, GAS Global med tilhørighet til Storbritannia som også skulle være flaggstat. UD opplyste deretter følgende:

Forespørselen som lå til grunn for vår behandling av MTBene tar utgangspunkt i dokumentasjon som utelukkende omfatter de seks MTBene. Dersom Horten skal selges, bes det fremlagt dokumentasjon som bekrefter hvem som er kjøper (eventuelt mellomledd), flaggstat og tiltenkt bruk for denne båten. Bare på et slikt grunnlag kan departementet foreta en vurdering om eventuell lisensplikt jf generalklausulene i eksportkontrollforskriften.

SAS besvarte forespørselen fra UD på følgende måte:

Hei

Seksjon for Salg og avhending viser til Departementets vurdering av KNM Horten, datert 13 november 2009. Departementet avgjør tilsa at KNM Horten ikke er omfattet av departementets varelist. Ikke lisenspliktig, men alle varer kan være lisenspliktig iht. ekspokontrollforskriftens catch all paragrafer.

Fartøyet er solgt til det engelske selskapet Cas-Global Ltd. med hovedkontor London-England. Fartøyet skal inngå som en del av firmaets portefølje av skip. Cas-Global Ltd er sluttbruker, det vil ikke være noen mellomledd. Cas-Global vil bemanne fartøyet med egne mannskaper. Arbeidsfelt/arbeidsområde er hele verden basert på hvilke kontrakter selskapet har med ulike aktører verden over.

Fartøyet vil bli registrert under Britisk flagg, og av den grunn følge Britisk jurisdiksjon.

Kopi av signert kontrakt vil bli oversendt så fort vi får den i retur.

På bakgrunn av informasjon fra SAS konkluderte UD med følgende:

⁵⁸ 43.pdf

⁵⁹ 247.pdf

⁶⁰ 48.pdf side 7

På bakgrunn av informasjonen nedenfor, hvor det fremgår at Horten skal selges til det britiske selskapet Cas-Global Ltd; at Cas-Global Ltd er sluttbruker og skal bemanne fartøyet med sitt eget mannskap; at fartøyet registreres under britisk flagg og således gjenstand for britisk jurisdiksjon, har Utenriksdepartementet kommet til at det ikke er lisensplikt etter eksportkontrollforskriftens generalklausuler § 1 bokstavene f og h i dette tilfellet.

I en rapport vedrørende KNM Horten datert 2. januar 2013 fra Lager Maritime Corp⁶¹, gjengis en rekke detaljer om fartøyet. En verdivurdering pålydende 8,5-10 millioner USD for KNM Horten ble også utarbeidet. I rapportens punkt om "Special Features" heter det følgende⁶²:

Special Features:

- Ice Class
- Hazmat Decontamination Facility
- Helipad Deck with Heli-Control Tower and Fuel Storage
- Hospital Facilities
- Decompression Chamber
- Ammo & Explosives Storage
- Crematorium
- Cargo Storage
- Electrical Bonding Systems for Weapons Systems
- Large Deck Cranes
- Special Offshore Capable Fendering System
- Stabilizer System (Completely Overhauled)
- Active Surface Control Rudders
- Powerful Bow Thruster
- Long Range
- Continuous Upgrade and Naval Maintenance
- Extensive Spare Parts and Equipment Inventory
- Accommodation for 150-200+ Survivor Capacity

Etter det PwC kan se er rapportens oppsummering av KNM Hortens egenskaper og materiell ikke oversendt UD i etterkant som informasjon i forbindelse med den da allerede gjennomførte vurderingen av eksportlisensspørsmålet. Etter det [REDACTED] SAS opplyste til PwC, ble ikke rapporten sett i sammenheng med lisensspørsmålet.

Betaling fra CAS Global

Den 16. november 2012 etterlyste [REDACTED] SAS en oppdatering vedrørende resterende betaling. I en e-post⁶³ fra CAS Global samme dag viste [REDACTED] til et brev ("letter of credit") fra banken i Afrika. Videre informerte [REDACTED] at CAS Global måtte bruke selskapet Global West Vessel Specialist for å vinne kontrakter grunnet lokale lover og regler i Vest-Afrika:

⁶¹ 46.pdf side 39

⁶² Under sin kontradiksjonsgjennomgang av rapportens faktumdel 1. oktober 2014 anførte [REDACTED] SAS at "denne informasjonen er brukt ifm verdivurdering av fartøyet. Lager Maritime Corp fikk i oppdrag å lage en verdivurdering til bruk ifm finansiering. Denne informasjonen viser ulike typer lager og annen relevant informasjon om fartøyet. Fartøyet er/var demilitarisert."

⁶³ 218.pdf

I have attached for you the letter of credit from the bank in Africa.

The amount may be slightly confusing as this is the whole amount that we need for the DNV process, crews, mobilisation to UK, UK Registration and mobilisation to West Africa for the start of contract.

Also on there is Global West, as I explained when we met in Norway we have to deal with Global West because of the local content laws.

There is also a law for West Africa that if a local company has a vessel then it must be used before a "Foreign" vessel. So we have to use Global West if we want to win contracts.

Hopefully the letter will put everyone at ease that the money is secure and will be paid very soon.

My apologies for that last minute execution, this is unfortunately the way in West Africa.

██████████ SAS mottok 25. november 2012 e-post⁶⁴ om at det skulle foretas en inspeksjon av KNM Horten. Både ██████████ i CAS Global og ██████████ ville være til stede, sammen med representanter fra NIMASA⁶⁵.

Den 2. april 2013 mottok ██████████ SAS' e-postkorrespondanse⁶⁶ mellom Skye Bank i Nigeria, Global West Vessel Specialist (GWVS) og CAS Global hvor ██████████ i GWVS bes om å godkjenne "Letter of Credit" fra Sky Bank. Den 29. april etterlyste ██████████ SAS nok en gang status og betaling for KNM Horten⁶⁷. ██████████ svarte ██████████ samme dag:

Hi ██████████

I was just on the phone to ██████████ as you called.

The hold up just seems to be legal documents etc that are required by the Bank in Africa due to the contract we will be fulfilling with Nimasa.

I am getting a letter to confirm this later today.

I have been assured by all parties involved, banks included that the money is there and will be paid.

I forbindelse med finansieringen av kjøpet inviterte⁶⁸ FLO v/ ██████████ SAS to personer fra Skye Bank PLC i Nigeria til Norge. Det ble opplyst at formålet med besøket var inspeksjon og slutføring av finansiering av kjøpet av KNM Horten for kjøper. Den 5. mai 2013 sendte ██████████ SAS en bekreftelse⁶⁹ til Den norske ambassaden i Abuja om at representantene fra Skye Bank var invitert i den anledning:

⁶⁴ 229.pdf

⁶⁵ Nigerian Maritime Administration and Safety Agency

⁶⁶ 230.pdf

⁶⁷ 231.pdf

⁶⁸ 47.pdf

⁶⁹ 56.pdf

RE: Letter OF INVITATION FOR MR EFE AND MR ARIBALOYE – REF 2013 051822 02-001

This letter is to confirm that we have invited Mr. Henry Oghenerukwe Efe, and Mr Olufemi Aribaloye to Norway in regards to a close out on MV Horten, Vessel

Mr. Efe and Mr Aribaloye are both representatives of Skye Bank PLC, a financial institution in Nigeria. They would be sponsored by Global West Vessel Specialist Ltd, a company involved in the above said business transaction

We look forward to meeting you as soon as you are able to secure entry visa's to Norway..

Please do not hesitate to contact us if we can be of any assistance..

By authority

Samme dag oversendte [redacted] i Global West Vessel Specialist Ltd en liste over hvilke dokumenter de trengte i forbindelse med kjøpet av KNM Horten. E-posten⁷⁰ gikk til CAS Global og [redacted] SAS, og ble videresendt til [redacted] SAS.

Den 28. juni 2013, i en videresendt e-post⁷¹ fra [redacted] til [redacted] SAS, listet [redacted] i GVWS opp fem punkter for videre fremdrift vedrørende betaling:

Options:

1. Global West will pay Euro-Africa direct and secure the Husks in Nigeria. Balance of any invoice will be paid to Cas.
2. Pay any invoice that will make Sertco to complete their job on the remaining Husks.
3. Pay part of the invoice to move parts to Nigeria and pay the balance when shipping commence.
4. Bank personnel and Global West staff to travel to Horten for the closing of Horten. All will be possible next week because this guys visa will expire.
5. Which option Cas get please let me know so we can move fast as we have other things to do. As I have said without secure this three Husks in Nigeria Global West do any thing will Horten.

Please response immediate so we can move forward.

[redacted]

Restbeløpet på 7 millioner USD ble innbetalt 3. september 2013 til en vekslingskurs på 6,065 NOK/USD. Fratrullet omsetningsomkostninger utgjorde andre betaling 42 454 315,50 NOK. Beløpet er verifisert mot bankbilag fra DNB. Begge beløpene ble således betalt i avtalt valuta og sett hen til svingende valutakurser synes det som om CAS Global har betalt det de skulle i henhold til kontrakt.

I følge kontrakten gikk risikoen for fartøyet over til CAS Global senest 16. november 2012⁷². KNM Horten ble hentet av mannskaper fra CAS Global 26. februar 2014.⁷³

Bekreftelse til CAS Global Ltd. vedrørende våpen ombord

CAS Global Ltd skal senere ha bedt FLO om å bekrefte at det har vært våpen om bord i KNM Horten. Dette framgår av en bekreftelse som [redacted]: SAS skrev den 15. april 2014⁷⁴. I bekreftelsen skrev [redacted]

⁷⁰ 220.pdf

⁷¹ 219.pdf

⁷² 43.pdf

⁷³ 166.pdf side 11

SAS at det har vært installert en 40 mm Bofors kanon på frontdekket. [redacted] opplyste videre at kanonen var fjernet og at det bare var en plate/sokkel igjen der kanonen var montert. PwC har grunnet manglende intervju av CAS Global ikke fått fullstendig klarhet i hvorfor CAS Global ønsket en slik bekreftelse. 23. september 2014 mottok imidlertid PwC, som del av en mailoversendelse⁷⁵ fra [redacted] SAS' advokat, Haakstad, kopi av et brev datert 23. september 2014 fra CAS Global (adressat ikke angitt). Brevet, med overskrift "Letter regarding arms information", angir følgende:

Dear Sir,

The letter regarding the information on arms removal on KNM Horten was for the UK Import/ Export division of the UK Government (SPIRE)

Spire asked directly for this information and the information was only shared with SPIRE.

Documentation for this can be viewed at our offices in London.

KNM Horten i dag

PwC har gjennom e-postkorrespondanse med [redacted] i CAS Global 24. september 2014 fått svar⁷⁶ på en del spørsmål vedrørende kjøpene, herunder hva som var formålet med kjøp av KNM Horten og MTB'ene. Til dette svarte [redacted] følgende:

The Hauk vessels and KNM Horten were purchased by CAS to provide Fishery Protection on the West Coast of Africa.

På spørsmål om formålet endret seg underveis, svarte [redacted]:

The purpose did unfortunately change, there was a very unfortunate death of one of the people involved. This did not change things straight away, but over the following months after his death more and more people began to leave the project. In the end there was only CAS and a Ghanaian left willing to commit and this was not feasible so the project had to abandoned.

På spørsmål om hva som har skjedd med fartøyene, hvor de er lokalisert i dag og hvordan de har havnet der, svarte [redacted]

⁷⁴ 42.pdf

⁷⁵ 249.pdf

⁷⁶ 251.pdf

After the project failed CAS could not afford to continue with the project alone, so we had no choice but to sell the vessels and try to regain our costs.

The vessels were all shipped to the UK as this was part of the original agreement. They were registered in the UK as British vessels, they were sold under UK Licence to the Nigerian Coastguard and are now being used for Coastguard duties in Nigeria. CAS met with Nigerian Coastguard officials, Nigerian Ministers and we were involved in providing training for Nigerian Crews that would use the vessels.

CAS made considerable effort to make sure the use of the vessels was genuine and that the use was to be legitimate. UK Special Branch, HMRC and the UK Export department were consulted and kept informed. CAS staff made repeated trips to Nigeria and CAS are still involved in making sure the vessels are correctly used, we will be involved until sometime next year. This was all done under legally binding contracts and contracts can be viewed at our office in London.

På telefon 23. september 2014 kunne [REDACTED] opplyse at KNM Horten fremdeles ligger til kai i Ramsgate⁷⁷ i England i påvente av å bli fraktet til den nigerianske kystvakten, grunnet ombygging og opplæring av mannskap. Både NIMASA og Global West Vessel Specialist Ltd har sendt et brev⁷⁸ "Whom it may concern" hvor det fremgår at Global West Vessel Specialist er sluttbruker av KNM Horten på vegne av NIMASA.

6.2 Vurderinger knyttet til avhendingen av KNM Horten

UD skal i følge forklaringen til [REDACTED] SAS ha vært om bord i KNM Horten mens fartøyet lå til havn i Horten. Det ble formidlet opplysninger til UD fra Systemstyring om fartøyet. Disse opplysningene ble av UD benyttet som grunnlag for UD's vurdering som konkluderte med at KNM Horten ikke var omfattet av departementets varelistene. I [REDACTED] SAS' e-post til UD 13. november 2009⁷⁹, hvor fartøyet ble holdt opp mot ML9 i varelisten, framgår imidlertid at punkt a-1 i varelisten ikke er vurdert. Manglende vurdering av dette punktet lå imidlertid åpent for UD og kan vanskelig betraktes som tilbakehold av opplysninger.

Det kan reises spørsmål om den verdivurderingen som ble gjennomført 2. januar 2013⁸⁰, inneholdt opplysninger om fartøyet som ville hatt betydning for om det burde vært gjort en ny vurdering av om fartøyet var omfattet av varelisten. Antakelig burde denne vært oversendt UD. PwC har ikke hatt muligheten til å etterprøve opplysningene fra [REDACTED] SAS om at UD har vært om bord i fartøyet, og i hvilken grad UD under inspeksjonen ble gitt tilstrekkelig informasjon. PwC kan derfor ikke konkludere på dette punktet.

Særlig om "catch all" – vurderingen av KNM Horten

Det synes klart at SAS ikke har vært tilstrekkelig oppmerksom på nødvendigheten av catch-all-vurdering. I e-post av 11. oktober 2012⁸¹ fra UD til SAS framkommer at fartøyet var blitt solgt til CAS Global uten at UD hadde fått saken til behandling. I SAS sitt svar til UD⁸² opplyses at kunden var den samme som for MTB'ene og at UK skulle være flaggstat. UD's påpekning av at tidligere vurdering utelukkende gjaldt MTB'ene og anmodning om å få seg forelagt nødvendige opplysninger til en selvstendig vurdering av KNM Horten, var en klar oppfordring til SAS om å sikre at relevant informasjon for å vurdere "catch all"-bestemmelsene ble fremlagt. Etter PwCs

⁷⁷ 260.pdf

⁷⁸ 161.pdf og 162.pdf

⁷⁹ 48.pdf side 1

⁸⁰ 46.pdf side 39

⁸¹ 48.pdf side 7

⁸² 48.pdf side 6

vurdering ble det gjort en saksbehandlingsfeil av SAS da KNM Horten ble solgt til CAS Global uten at UD hadde fått seg forelagt salget til vurdering opp mot "catch all"-bestemmelsene i forkant. Det var heller ikke innarbeidet forbehold i salgskontrakten om nødvendigheten av en slik vurdering fra UD sin side. At vurderingen senere ble gjort og tillatelse gitt, synes å være et resultat av at UD selv hadde fanget opp at KNM Horten var blitt solgt til utenlandsk kjøper.

Det er på det rene at [REDACTED] SAS var kjent med at KNM Horten kunne bli brukt i nigerianske farvann. Likeså er det vanskelig å se at UD ikke skulle ha vært oppmerksomme på dette. Da det ligger utenfor mandatet for undersøkelsen, går ikke PwC nærmere inn på hvilken betydning kunnskapen om bruken av fartøyene i Nigeria og ECOWAS-landene skal tillegges ved vurdering av lisensplikt, og i hvilken grad dette skulle ha ledet til at lisens ikke ble gitt. Det tilligger UD å gjøre disse vurderingene.

7 MTB'ene

7.1 Faktumbeskrivelse

Sjøforsvarets Hauk-klasse MTB (missiltorpedobåter) ble bygd i perioden 1978-1980 for å utføre overflateoperasjoner i kystfarvann⁸³. Hauk-klassen bestod opprinnelig av 14 fartøy og i perioden 1997-2004 ble fartøyene modernisert for å kunne brukes operativt frem til 2015⁸⁴. Fartøyene ble utfaset tidlig i 2008 og ble siden lagret delvis på land og delvis ved kai⁸⁵.

Behov for vedlikehold og ombygging

Seks av de 14 fartøyene ble destruert i 2008, noe som avstedkom negativ medieoppmerksomhet. Bakgrunnen var at Hauk-klassen før utrangering var igjennom en betydelig oppgradering slik at den kunne være i operativ bruk til 2015.⁸⁶

I opplagsperioden var de resterende åtte MTB'ene underlagt et minimum av vedlikehold og tilsyn, noe som ville vært tilstrekkelig dersom et salg av fartøyene ble gjennomført som planlagt i 2009. I januar 2011 erfarte FLO at minimumsvedlikeholdet likevel ikke var godt nok for å hindre forvitring, korrosjon, oksidering og uttørring av pakninger i motorer og systemer. FLO konkluderte med at fartøyenes systemer ville degraderes i økende takt fremover og at det var behov for forsterket vedlikehold, tilsyn og rutinekjøring. Dersom det medio januar 2011 ikke ble avklart at det gikk mot et salg av fartøyene, så anbefalte FLO at FAP umiddelbart ble gitt i oppdrag å iverksette avhending av fartøyene ved hugging og kassasjon⁸⁷.

Avhendingsordre

Den 1. september 2009 ble det gitt avhendingsordre⁸⁸ for ytterligere seks MTB'er av Hauk-klassen. I tillegg nevnes det at ytterligere to MTB'er er i noe dårligere forfatning enn de øvrige som omfattes av avhendingsordren, og at det derfor vil være mer kostbart å reparere/oppgradere disse. Det ble senere besluttet at disse to fartøyene skulle overføres som målfartøyer til Sjøforsvaret⁸⁹. I avhendingsordren for de seks MTB'ene ble følgende begrensninger for avhendingsprosessen gitt i pkt. 2.2:

2.2 Begrensninger for avhendingsprosessen

Om fartøyene skal selges til nasjoner utenfor NATO vil de deler av våpensystemet som ikke er NATO spesifikke kunne inngå. Forutsetningen er at det er gjort avklaringer i forhold til system eiendomsrettigheter og ikke sprednings bestemmelser gitt av Wassenaar arrangementet.

Ved salg til sivilt formål vil alle deler av våpensystemet måtte fjernes med unntak for de deler av navigasjonssystemet som er ugradert.

FLO/S-MK-MTB- systemer skal avvente initial avhending inntil beslutning om til hvilket formål fartøyene vil bli solgt.

I tidsrommet fra avhendingsordren blir gitt i januar 2009 til fartøyene faktisk forlot Norge i april 2013 skjedde en rekke hendelser av betydning for undersøkelsen. PwC har registrert følgende tidskronologiske hovedmiløpøler (røde markeringspunkter viser avholdte koordineringsmøter i perioden):

⁸³ 244.pdf, side 23

⁸⁴ Innst. S. nr. 191 (1994-1995), jf Stprp. nr. 48 (1994-1995)

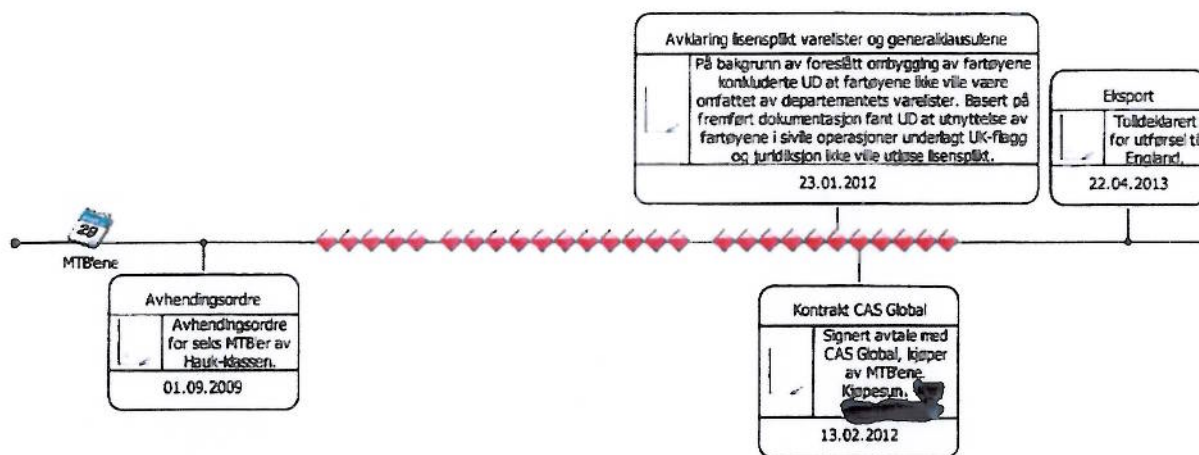
⁸⁵ 244.pdf, side 26

⁸⁶ 244.pdf, side 23

⁸⁷ 244.pdf, side 26 og 27

⁸⁸ 242.pdf

⁸⁹ 242.pdf



Bistand til salget

NMA hadde i 2007 inngått avtale med FLO om auksjonstjenester⁹⁰. [redacted] SAS har i intervju med PwC opplyst om at MTB'ene ble annonsert til salgs på nettsidene til NMA på grunnlag av den rammeavtalen som FLO hadde med NMA fra før av. Det opplyses også at NMA ikke tok seg betalt for denne tjenesten utover det som lå i rammeavtalen og at de for øvrig ikke hadde noen rolle i forbindelse med salget av MTB'ene.

I en e-post av 7. april 2010 informerte [redacted] SAS [redacted] i NMA⁹¹ om at NMA ikke kunne selge militært materiell på vegne av Forsvaret uten godkjenning fra UD, men at [redacted] SAS hadde avklart med [redacted] SAS at NMA kunne brukes til å markedsføre MTB'ene slik det var gjort i den tidligere kontraktperioden.

Eksportlisens

[redacted] SAS hadde i flere nyhetsbrev⁹² sendt ut informasjon til en rekke interessenter av KNM Horten. Her hadde [redacted] informert om at det var ønskelig å selge KNM Horten og de seks MTB'ene som en pakke, men at FLO ikke hadde fått klarhet i eksportlisens fra UD. [redacted] SAS har i intervju med PwC opplyst at det i denne perioden var flere interesserte kjøpere til MTB'ene:

"...vi hadde et sted mellom 20 og 30 interessenter på kjøp av Horten, blant annet fra Egypt. Egypt ble ikke godtatt selv om vi hadde bud på 120 millioner kroner på salg av KNM Horten og seks MTB'er dit. Dette var rett og slett på grunn av "catch all"-paragrafen. Måten vi jobber på i avdelingen, er at dersom vi får en seriøs kunde inn som kan betale, tar vi kontakt med UD og spør om det er greit at vi kan selge til kunden. I dette tilfellet tok jeg kontakt med UD og fikk avslag."

I e-postkorrespondanse⁹³ mellom [redacted] SAS og FD vedørende salg av et fartøy til Latvia, uttalte [redacted] SAS følgende om UD's vurdering av regelverket:

Basert på tilbakemeldinger fra UD i forhold til søknad om salg av Hauk-klassen, så vil jeg anta at fullstendig destruksjon vil bli påkrevd fra dem. UD har tidligere tilkjennegitt at når et fartøy har blitt bygget for militære formål, finnes det ingen måter å demilitarisere det på, som endrer den militære klassifiseringen av fartøyet - klasse A - materiell

Den 4. juli 2011 mottok [redacted] SAS svar⁹⁴ fra UD vedrørende klassifisering av MTB'ene:

⁹⁰ 252.pdf

⁹¹ 194.pdf

⁹² 195.pdf og 198.pdf

⁹³ 197.pdf

Til FLO ved SAS.

Sak: Eksport av utrangerte MTB, Hauk Klasse, og vurdering av fartøyene mot varelistene.

Dato: 4. Juli 2011

Departementet har hatt saken inne til vurdering, og besluttet følgende.

MTB klassifiseres som følger:

Fartøyer med våpensystemer klassifiseres som Liste-I, pkt 8.a, A-materiell

Fartøyer uten våpensystemer klassifiseres som Liste-I, pkt 8.a, B-materiell

Forutsetningen for B-materiell klassifisering er at alle våpen og motmiddelsystemer, fester og utskyttingsmekanismer (tre-fot, launchere osv) samt kontrollsystemer for våpensystemene demonteres fra båtene og videre at kamuflasje og nasjonal merking overmales.

██████████ SAS skrev 7. november 2011 en e-post⁹⁵ til UD med henvisning til unntaket, og forespurte i hvilken grad CAS Global kunne aksepteres som kjøper av demilitariserte og ombygde MTB'er uten eksportlisens:

Vi har i lengere tid hatt en dialog med et selskap i England som ønsker å kjøpe alle 6 MTB'ene til Forsvaret. Demilitarisert og uten styrhus.

I følge ██████████ kan disse MTB'ene selges demilitarisert og uten styrhus. Det vil da ikke være krav til eksportlisens.

Hvordan stiller UD seg til å selge disse fartøyene demilitarisert og uten styrhus til det engelske selskapet CAS. Global? Ytterligere informasjon om selskapet finner du på: www.CasGlobal.com Dette er et internasjonalt selskap som har sin virksomhet over hele verden.

Det man må ta i betraktning er at selskapet ønsker å fjerne/demontere styrhusene ved Bergen Group i Bergen, med tilsyn av oss. Deretter bygge nye styrhus før de seiler de ut.

14. november 2011 informerte ██████████ SAS CAS Global i en e-post⁹⁶ om at UD ville vurdere godkjenning av eksport dersom styrhus og bro på MTB'ene ble ombygget til sivil utseende.

Om den videre prosessen vedrørende spørsmålet om lisensplikt uttalte ██████████ SAS følgende i intervju med PwC:

"Da CAS Global henvendte seg til FAP og ville kjøpe MTB'ene, forelå det en vurdering fra UD v/ om at disse ble kategorisert under vareliste 1 som B-materiell. Det vil si at det var forsvarsmateriell og kunne ikke selges uten videre. Det var restriksjoner i form av at man enten kunne selge til NATO land, til produsent eller skrape dem."

CAS Global redegjorde i erklæring av 20. desember 2011⁹⁷ for CAS Globals virksomheten og at denne i hovedsak var i Vest-Afrika med kontorer i Ghana, Sierra Leone og Nigeria. Det fremgikk videre av erklæringen at selskapet var i diskusjoner med ECOWAS-statene⁹⁸ og noen individuelle stater i forbindelse med bidrag til et fiskeoppsynsprogram. Hensikten med bruk av MTB'ene som ledd i dette programmet ble redegjort for:

⁹⁴ 205.pdf

⁹⁵ 206.pdf

⁹⁶ 207.pdf

⁹⁷ 159.pdf side 51

⁹⁸ Economic Community of West African States

To whom it may concern,

CAS Global operates mainly in West Africa, where we have offices in Ghana, Sierra Leone & Nigeria. We are a specialist risk assessment, personnel & asset protection company. We are currently in discussions with the ECOWAS states, and some individual constituent countries with regard to providing a Fishery Protection programme. Sub Saharan Africa is thought to be losing \$1bn per year to illegal fishing activities.

CAS Global has put together a potential comprehensive fisheries protection package, consisting of a new licensing law and AIS transponder unit which will be monitored by an OTHR system (over the horizon radar) with an ability to track vessels out to 200kms + and working off an AIS transponder network to facilitate a co-ordinated approach with sea based & UAV assets.

What we require to complete this package is a fleet of patrol / intercept vessels, with good self-sufficiency capability. The 6 Hawk boats are perfect for this role. Once de-militarised, we intend to add additional fuel tanks in the missile storage hold, refit to commercial standards and deploy to West Africa soonest.

An A frame and deep sea RIB would also be added for additional functionality. We will work with you to re-structure the wheelhouse and hope we can conclude these negotiations shortly.

Den 13. januar 2012 ble det avholdt et møte mellom FLO v/ [REDACTED] SAS og UD der det ble framlagt forslag til ombygging av MTB Hauk klasse ved verft i Norge. Under møtet ble det fremlagt en presentasjon av fartøyene i nytt design.⁹⁹ Hensikten med ombyggingsplanene var å gi fartøyene et nytt sivilt utseende. Presentasjonen var utarbeidet av Horten Skipsreparasjoner AS.

I intervju med PwC 13. oktober 2014¹⁰⁰ uttalte [REDACTED] SAS at det var UD's forslag å bygge om MTB-ene. Dette forslaget ble fremsatt etter at [REDACTED] SAS forespurte UD om det var noe som kunne gjøres for å unngå skraping. Deretter uttalte [REDACTED]

[REDACTED]. Jeg regner med at [REDACTED] har hatt koordineringsmøte internt og at dette var avklart med sjefen [REDACTED]. Utgangspunktet var at vi spurte om det var noe vi kunne gjøre og da kom de opp med dette. Vi hadde jo tidligere fått kritikk for å skrote MTB-er. Det var jo kostet på 12 MTB-er i Hauk-klassen 1,4 milliarder i 2001-2002. Så skrapet vi de første allerede i 2007.

For øvrig uttalte [REDACTED] SAS at det var CAS Global som bestemte fargene på MTB-ene (hvit og blå). Kravet fra UD var at de var i en ikke-militær farge.

13. januar 2012 sendte [REDACTED] SAS' e-post til [REDACTED] og anmodet CAS Global om å utstede en sluttbrukererklæring. I e-posten ble det redegjort for kravet til innholdet i sluttbrukererklæringen på følgende måte¹⁰¹:

The end user statement has to contain some words regarding your company, the legal owner of the vessels, what you are going to use the vessel for, flag state, and that you will be acting under UK jurisdiction while conducting "operations".

It is also important that you put in a phrase stating that you will follow UK export control regulations in case you should decide to sell the vessels on to a third party in the future.

Med henvisning til si tidligere erklæring av 20. desember 2011 ustedet CAS Global en sluttbrukererklæring¹⁰² i samsvar med kravet fra [REDACTED] SAS:

⁹⁹ 159.pdf side 7

¹⁰⁰ 273.pdf

¹⁰¹ 159.pdf side 61

¹⁰² 159.pdf side 62

Sirs,

Re: End User Statement (EUC) for 6 Hawk Class MTB Vessels

Further to our letter of 20th December 2011 from [REDACTED] director OEM and Systems to the Norwegian Ministry of Foreign Affairs (MFA) I am able to confirm the following

- CAS-Global operates mainly in West Africa and has presented a comprehensive fisheries protection package for the ECOWAS region.
- Pursuant to this presented fishery protection proposal the vessels would be operated within the ECOWAS offshore region to combat the illegal fishing activities that severely damage these regional nations.
- CAS-Global Limited as a wholly owned UK company would be the vessels owners and as such these vessels would be registered under the UK flag and be operated under UK jurisdiction whilst conducting the fishery protection operations.
- Whilst in international and ECOWAS waters the vessels would comply with all IMO regulations. Further the vessels would be commanded and operated by experienced European crews.
- In the unlikely event of vessel sale in part or in total CAS-Global Limited will be bound by the UK export control regulations

As CEO of CAS-Global Limited I would thank the Norwegian Navy and particularly [REDACTED] for the opportunity to operate these vessels

Også av sluttbrukererklæringen fremgikk det at CAS Global i hovedsak opererte i Vest-Afrika, at de jobbet for en avtale med ECOWAS, at båtene ville seile under britisk flagg og jurisdiksjon og at båtene, i det lite sannsynlige tilfellet av et videresalg, skulle følge britiske eksportkontrollbestemmelser.

[REDACTED] SAS videresendte sluttbrukererklæringen og e-posten fra CAS Global til [REDACTED] i UD 16. januar 2012¹⁰³. Den 23. januar 2012, med henvisning til møtet av 13. januar, konkluderte UD i en e-post til [REDACTED] SAS at MTB'ene ut fra dette ikke ville omfattes av departementets varelistene etter ombygging.¹⁰⁴

Sak: Vurdering av lisensplikt ved foreslått ombygging av Hawk MTB klasse, vår ref.2012H009:

Seksjon for Eksportkontroll har vurdert forsvarets forslag for ombygging båtene.

Det legges til grunn at våpenfester gjøres varig ubrukbare og at alle våpen-, og militære systemer er fjernet fra båtene.

Departementet har besluttet at forsvarets forslag til ombygging av MTB Hawk klasse ved verft i Norge, slik som framlagt i møtet 13/1 2012 samt framsendt dokumentasjon, vedlagt, vil medføre at båtene etter ombygging ikke er omfattet av varelistene. Videre har Seksjonen vurdert framlagt informasjon om sluttbruk og sluttbruker av båtene etter ombygging:

Basert på fremført dokumentasjon fra Forsvaret finner seksjon for eksportkontroll at utnyttelse av de ombygde fartøyer i sivile operasjoner underlagt UK-flagg og jurisdiksjon, ikke vil utløse lisensplikt.

Departementet viser til generalklausulene (catch all) i forskriften.

Medlemsstater til ECOWAS er i følge nettstedet www.ecowas.int følgende:

¹⁰³ 159.pdf side 60-62

¹⁰⁴ 159.pdf side 4

ECOWAS MEMBER STATES

The fifteen (15) West African States that constitute ECOWAS



Som nevnt tidligere har FNs sikkerhetsråd har vedtatt sanksjoner, herunder våpeneksportrestriksjoner mot statene Liberia, Elfenbenskysten (Cote D'Ivoire) og Sierra Leone som alle er medlemmer av ECOWAS. Sanksjonene er gjennomført i norsk rett gjennom forskriftene av 23. oktober 1997 (Sierra Leone), 27. november 1992 (Liberia) og 10. desember 2004 (Elfenbenskysten).

I intervju med PwC fortalte [redacted] SAS at "saken med CAS Global lå i ro i nesten ett år. Så tok [redacted] opp saken og spurte om det fantes noen muligheter til å få solgt MTB'ene. Den henvendelsen gikk til UD og det var som behandlet den også. Etter ca. tre måneder fikk [redacted] svar om at hvis man bygger om MTB'ene kan man faktisk frigi de fra regelverket og dermed unnta dem fra eksportdirektivet. Da ga UD føringer på hva vi måtte gjøre for å demilitarisere fartøyene for å få dem unntatt fra lisensplikten. De føringene vi fikk innebar at vi måtte fjerne alt militært materiell på fartøyene innvendig og utvendig. Vi måtte endre fasong på styrehuset. Vi måtte fjerne buene i baugen. Dette ble det laget en presentasjon på det som dere vil finne i filstrukturen på fartøyet. Det ble presentert UD og de sa ja til det. Vi fikk beskjed om at fartøyene da ville bli unntatt lisensplikt."

Bill of Sale

Den 20. august 2012 utstedte FLO v/[redacted] SAS "Bill of Sale"¹⁰⁵ på salg av seks MTB'er, henholdsvis Geir, Falk, Stegg, Jo, Terne og Tjeld til CAS Global. I desember ble det inngått en intensjonsavtale¹⁰⁶ om overdragelse av MTB'ene. Etter intensjonsavtalen skulle CAS Global for egen regning forestå tegning av nytt styrehus og bro samt forslag til maling av fartøyene i en sivil farge. Selskapet skulle også utstede en sluttbrukererklæring.

Kjøpekontrakt

Den 13. februar 2012 inngikk FLO kontrakt¹⁰⁷ med CAS Global om salg av MTB'ene. Kjøpesummen ble avtalt til 450 000 GBP pr. fartøy, til sammen 2,7 millioner GBP inkludert mva. Betalingen skulle skje i to omganger, hvorav 10 % av total salgpris skulle betales ved kontraktsinngåelse og de siste 90 % ved overlevering av fartøyene. I henhold til kontrakten skulle alle betalingene fra CAS Global være i GBP.

På tidspunktet for kontraktsinngåelse hadde salgsavtalen en verdi på 24 368 850 NOK basert på NOK/GBP-kursen hentet fra Norges Bank. Kontrakten spesifiserte at betalingen skulle skje i GBP og det var således FLO som påtok seg valutarisikoen ved salget.

I henhold til kontrakten skulle CAS Global betale innen 30 dager etter mottak av faktura. Første faktura, pålydende 270 000 GBP, ble utstedt 15. februar 2013, dvs. to dager etter kontraktsinngåelse. [redacted]

¹⁰⁵ 159.pdf side 33

¹⁰⁶ 159.pdf side 48

¹⁰⁷ 159.pdf side 53

SAS har i intervju med PwC fortalt at CAS Global betalte umiddelbart da kontrakt for MTB'ene ble skrevet, først ti prosent etter 14 dager og så ble restbeløpet betalt etter en måned.

I en e-post¹⁰⁸, datert 8. mars 2012, fra [redacted] til [redacted] SAS og sjef SAS, fremgår det følgende:

[redacted]
Sorry for delay in answering you, we are finalising the funds transfer from client this afternoon, now I know you are just concerned about getting the deposit (£270,000) paid, but for our client's they want to transfer the complete amount for all 6 boats, including the work, to us, (\$10M!) so getting the final numbers has always been important for us.
Can you confirm yet that if we use Horten for wheelhouse refit, the Navy could move boats for us?

I en e-post¹⁰⁹ av 5. april 2012, fra [redacted] i CAS Global og [redacted] til [redacted] SAS, informerer [redacted] i CAS Global at prosessen med betaling av MTB'ene har tatt tid som følge av det kjøper karakteriserer som "civil unrest" i Nigeria, hvilket har skapt problemer i forhold til investorene:

I have at last some clarity on the investment for the vessels. Firstly I would apologise to [redacted] for this unacceptable delay in progressing this matter. [redacted] has reported that having been so helpful throughout this project we very much wanted to fit to the timetable he set for us. The vessels are needed for the fishery protection, they are very much wanted and there will be clarity by the 10th provided by the investors. The problem to date has been caused with the civil unrest in Nigeria which caused investors including banks needing confirmation that this trouble has been overcome. They now have thus confidence. On our part we have asked that the total sum be paid to the defence department to in some way compensate for the tardiness of payment up to now. I hope that this mail finds favour in that all will become crystal clear very shortly. Once this payment has been transferred I suggest all of us visit Norway to thank the principals in person for their steadfast involvement

Den 7. juni 2012, etter gjentatte purringer til CAS Global, sender [redacted] SAS en e-post¹¹⁰ til [redacted] om at de har mottatt deler av betalingen for MTB'ene:

We have received 3,7million USD so fare for the Mtbs. Change to Norwegian kroner the 31st of May, it comes to 22 175 761,21.kroner

According to contract the total price was 2,7million GBP. Change to Norwegian kroner the 31st of May when we received the money, it comes to a total price of 25 272 000 kroner.

We are in lack of 3 096 236,79 Norwegian kroner, or 330 784,74 GBP, or 513 473 USD.

With reference to earlier e-mail, you said that your company have transferred 1,4 million USD from Dubai to us.

We have so fare not received this money.

Could you kindly give me an update/status on this matter.

¹⁰⁸ 210.pdf

¹⁰⁹ 186.pdf

¹¹⁰ 211.pdf

Fem dager senere utsteder FLO den andre fakturaen til CAS Global. Faktura med fakturadato 12. juli 2012 ble utstedt i amerikanske dollar pålydende 3 695 960 USD. Det gir en vekslingskurs på eksakt NOK/USD 6 for beløpet i NOK som ██████████ SAS referer til i e-posten over. Valutakursen i følge Norges Bank var 6,1348 for NOK/USD denne dagen. Det er således et avvik mellom benyttet valutakurs og faktisk valutakurs.

Den 7. august 2012 sender ██████████ en e-post¹¹¹ til ██████████ SAS hvor han forklarer at de har instruert banken deres til å overføre \$573,473 USD. I etterfølgende korrespondanse 13. august ber ██████████ SAS om en forklaring på hva beløpet gjelder:

> > ██████████
 > >
 > > Can you please explain to me the amount 573 473 USD. This is not the amount that I have sent you an invoice on.
 > >
 > > You will receive two invoices. One is for the towing and the engines, and the other for the outstanding amount for the vessels.

██████████ svarer ██████████ SAS samme dag:

> Hi ██████████ ,
 >
 > I did ask them to wait for the invoices but ██████████ has a problem with waiting , he likes things done now ! So he sent that amount .
 >
 > So the \$573 473 usd was the amount left owing for the Hawk class vessels .
 >
 > Once they receive the invoices though they can correct the amount

██████████ SAS videresender e-postkorrespondansen med ██████████ til ██████████ SAS 21. august 2012:

Hei

Cas Global skal ha overført 573 473 USD i f m oppgjør av mtb'er . Se e-post utveksling under.

Vi må sette oss ned og regne ut i forhold til hva han skal betale. Dette skal dekke restbeløpet for MTB'ene, tauing samt kjøp av to stk hovedmotorer til kr 40 000 pr stk.

Den 11. september 2012 ble det utstedt to fakturaer fra FLO til CAS Global, pålydende henholdsvis 513 441 USD og 850 000 NOK. På sistnevnte faktura spesifiseres det at fakturaen knytter seg til motorer og tauing av MTB'er, mens det ikke er noe spesifisering på førstnevnte faktura. I kontrakten med CAS Global heter det i punkt 4.1 at *"The Purchaser is responsible for all costs related to moving the vessels from Haakonsværn and to a dedicated shipyard for rebuilding"*. Fakturaen vedrørende tauing av MTB'ene er således ikke en del av kontraktssummen.

Avtalens verdi mellom FLO og CAS Global var på 2,7 millioner GBP. Totalt innbetalte CAS Global 4 213 441 USD. Omregnet til britiske pund på innbetalingstidspunktene¹¹² utgjorde dette ca. 2 690 000 GBP. Sett hen til svingende valutakurser fremstår det som om CAS Global har betalt det de skulle i henhold til kontrakt.

¹¹¹ 214.pdf

¹¹² 29. mai 2012 for første innbetaling, gjennomsnittlig kurs i antatt periode for andre innbetaling

Bruk av MTB'ene i dag

Av tollpapirene¹¹³ framgår at MTB'ene ble deklartert for utførsel til England 22. april 2013. I intervju med PwC opplyste ████████ SAS at de tre første MTB'ene ble hentet av mannskap fra CAS Global og seilt over til England for egen maskin, mens de tre siste ble lastet på et større fartøy som fraktet dem over.

██████ SAS sier videre i intervjuet at han, som følge av påstandene i media, tok kontakt med ████████ i CAS Global og spurte om båtene. ████████ fikk da forklart at båtene ble brukt som kystvaktfartøy av myndighetene i Nigeria. ████████ SAS var fast bestemt på at de ikke var i hendene på rebeller eller eks-pirater. Det skal, slik ████████ så det ikke være noe i veien med at båtene har havnet i Nigeria, noe UD dessuten måtte ha vært klar over. ████████ hadde selv opplyst til UD at det kunne bli aktuelt for CAS Global at de benyttet båtene "world wide", som ████████ sa. På spørsmål om nigerianske myndigheter hadde kjøpt båtene av CAS Global, svarte ████████ at ████████ ikke visste det, men at dersom det var tilfellet, var det gjort etter eksporttillatelse fra engelske myndigheter.

I en intern e-post av 17. juni 2014 med emne "Status MTB" skriver ████████ SAS:

"Kort oppdatering vedrørende MTB'ene, og verifisert via kjøper i dag.

1. *Alle seks fartøyene er registrert under Engelsk Flag.*
2. *Fartøyene Registrert i klaseselskapet MCA som Pleasure Vessel*
3. *Fartøyene har Engelsk Kalle og Radio signal*
4. *3 fartøyer seilte fra Norge til byen Sheerness i England – under Engelsk Flag*
5. *3 fartøyer ble hentet med båt i Horten og fraktet til byen Sheerness i England*

Har ikke kontrollert mot klaseselskap."

CAS Global har i e-post¹¹⁴ til PwC av 23. september 2014 opplyst at de opprinnelig hadde tenkt til å bruke fartøyene som beskyttelse mot ulovlig tjuvfiske langs kysten av Vest-Afrika. CAS Global hadde på kontraktstidspunktet en avtale med kystvakten og selskaper i Nigeria, Ghana og Sierra Leone. Forutsetningene ble imidlertid endret som følge av at en sentral person i avtalegjennomføringen ble drept. CAS Global hadde ikke råd til å fortsette prosjektet alene og så seg derfor nødt til å selge fartøyene. ████████ opplyste til PwC at de seks fartøyene ble fraktet til England i henhold til den opprinnelige avtalen. Der ble de registrert i det britiske registeret, før de ble solgt under britisk eksportkontroll til den nigerianske kystvakten. CAS Global møtte representanter fra den nigerianske kystvakten og nigerianske ministre og har vært involvert i opptreningen av nigeriansk mannskap som skulle være ombord i fartøyene. De er fremdeles involvert i å sørge for at fartøyene benyttes riktig. ████████ opplyste at fartøyene ikke var bevæpnet sist CAS Global besøkte de, men mannskapet fra kystvakten bærer håndvåpen.

På grunnlag av at PwC ikke har fått intervjuet CAS Global, samt manglende tid til å kontrollere påstandene gjennom uavhengige undersøkelser, kan PwC ikke verifisere informasjonen gitt av ████████. Dagbladet har i flere artikler opplyst at de aktuelle MTB'ene i dag benyttes i en privat kystvaktstyrke i Nigeria, kontrollert av den tidligere nigerianske opprørslederen Government "Tompolo" Ekpemupolo. Dagbladet har vist til bilder tatt av fartøyene i Lagos¹¹⁵. Bildene viser navnet på fem av de seks fartøyene; NIMASA Amaseikumor, NIMASA Oglakirigha, NIMASA Oweikenighan, NIMASA Barugu og NIMASA Bini-Ebi.

PwCs undersøkelser viser at NIMASA i oktober 2013 anskaffet tre fartøy (NIMASA Amaseikumor, NIMASA Oglakirigha og NIMASA Oweikenighan). Disse seiler nå under nigeriansk flagg. Ytterligere tre fartøy var på det tidspunktet i transitt¹¹⁶.

¹¹³ 159.pdf side 67-89

¹¹⁴ 251.pdf

¹¹⁵ <http://www.dagbladet.no/2014/06/14/nyheter/forsvaret/innenriks/utenriks/forsvarspolitik/33821427/>

¹¹⁶ 254.pdf

Gjennom søk i media har PwC identifisert at NIMASA har inngått en samarbeidsavtale (Public Private Partnership), verdt 103,4 millioner USD, med det nigerianske selskapet Global West Vessel Specialist Ltd., et selskap som angivelig skal være eid av Tompolo. Samarbeidsavtalen går hovedsakelig ut på å forhindre tyveri av råolje nigeriansk farvann. 12. august 2013 publiserte Nigerian Vanguard News et intervju¹¹⁷ hvor Tompolo snakket gjennom sin representant i Tompolo Foundation. I intervjuet fremkom det at Tompolo ble kontaktet av ledelsen i Global West Vessel Specialist Limited og bedt om å bistå i gjennomføringen av deres oppdrag for NIMASA, som følge av Tompolos kunnskap om de nigerianske kystområdene. Hvorvidt det innebærer at han har disponert fartøyene er uvisst.

7.2 Vurderinger knyttet til avhending av MTB'ene

Når det gjelder avhendingen av MTB'ene, har det vært utstrakt kommunikasjon mellom FAP/SAS og UD. På bakgrunn av ombygging av MTB'ene vurderte UD for det første at fartøyene ikke ble omfattet av departementets varelistes. Derneft ble UD informert om kjøper CAS Global og den tiltenkte bruken, både i e-post korrespondanse med FAP/SAS og i sluttbrukererklæring fra CAS Global.

CAS Global opplyste i sluttbrukererklæringen at fartøyene skulle seile under britisk flagg, være omfattet av britisk jurisdiksjon under operasjonene og være eiet av et britisk registrert selskap. Det var vel kjent at fartøyene skulle operere i farvannene utenfor Nigeria og andre ECOWAS-stater og at nigerianske banker var involvert i finansieringen av fartøyene.

Det er vanskelig å se at UD ikke var gjort tilstrekkelig oppmerksom på at fartøyene var tiltenkt brukt i Nigeria og i farvannene til ECOWAS. Riktignok avslutter UD i e-post av 23. januar 2012 til ██████████ SAS med at "Departementet viser til generalklausulene (Catch all) i forskriften", men vurderingen som fremkommer foran indikerer tydelig at "catch-all"-vurderingen var foretatt og at konklusjonen var at MTBene kunne eksporteres uten at det var nødvendig med lisens.

Siden det for ██████████ SAS synes å ha fremstått som åpenbart at UD hadde kunnskap om fartøyenes kjøper og operasjonsområde, er PwC av den oppfatning at opplysningsplikten overfor UD må ansees oppfylt i dette tilfelle.

Da det ligger utenfor mandatet for undersøkelsen, går ikke PwC nærmere inn på hvilken betydning kunnskapen om bruken av fartøyene i Nigeria og ECOWAS-landene skal tillegges ved vurdering av lisensplikt. Det tilligger UD å gjøre disse vurderingene.

8 KV Titran

8.1 Faktumbeskrivelse

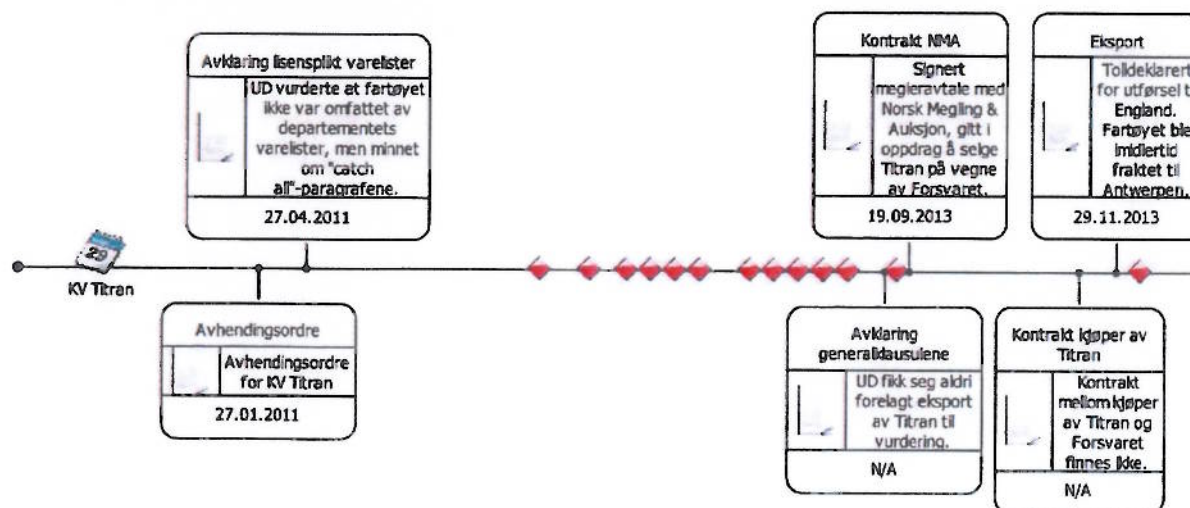
KV Titran (Titran) ble bygget ved skipsverftet Westcraft i 1992 til bruk for transport av personell til og fra kystfortene utenfor Trondheim¹¹⁸. Fartøyet ble klassifisert som kystvaktfartøy. Titran er 33,1 meter langt og 6,8 meter bredt og beregnet for 77 soldater¹¹⁹.

Den 12. august 2010 anmodet Heimevernet om at FLO startet "en avhendingsprosess for å ta Titran ut av SHV strukturen så snart dette var praktisk mulig."¹²⁰ Bakgrunnen var tilstanden på fartøyet. Planlagt verkstedopphold og usikkerhet knyttet til den tekniske tilstanden, tilsvarte ikke SHVs forventninger.

Avhendingsordre

Den 27. januar 2011 ble det utstedt avhendingsordre på Titran¹²¹. I ordren ble det opplyst om at det "er FD som bestemmer om materiellsystemet/materielltypen skal utrangeres i Forsvaret". I brev av 8. mars 2011 fra Forsvarsstaben (FST) til FLO¹²² ble denne bemerkningen korrigert og det ble opplyst at FST var formell beslutningstaker for hvorvidt denne type materiell skulle ut av strukturen eller ikke. Bakgrunnen var at Titran ikke lenger ble ansett å være i kategorien sensitivt militært materiell.

I tidsrommet fra avhendingsordren blir gitt i januar 2011 til fartøyet faktisk forlot Norge i november 2013 skjedde en rekke hendelser av betydning for undersøkelsen. PwC har registrert følgende tidskronologiske hovemilæpæler (røde markeringspunkter viser avholdte koordineringsmøter i perioden):



Eksporttillatelse

SAS sendte 21. mars 2011 en e-post til Eksportlisensavdelingen i UD med spørsmål om vurdering av lisensplikt for Titran¹²³:

¹¹⁸ 118.pdf

¹¹⁹ 119.pdf

¹²⁰ 100.pdf

¹²¹ 102.pdf

¹²² 103.pdf

¹²³ 111.pdf side 1

Subject: vurdering lisesnplikt P392 Titran

Seksjon for salg og avhending har fått for salg indre kystvaktfartøy P392 Titran for avhending/salg.

Fartøyet har pr i dag ingen bevapning eller materiell ombord av militær karakter. Bygget ved Westcraft AS i 1992. Skroget er av plast.

Seksjon for salg og avhending ber om en vurdering, hvorvidt fartøyet er omfattet av departementets vareliste eller ikke.

Eksportkontrollen i UD vurderte den 27. april 2011 at fartøyet ikke var omfattet av varelistene.¹²⁴

Under forutsetning at det ikke er innmontert listeført materiell, at skipet er sivilt klasset da de ble bygget, og at det senere ikke er modifisert for tilpasninger til militær bruk (eksempelvis våpenfester), så vurderer eksportkontroll at denne båten ikke er omfattet av varelistene. Vennligst bekreft at uttalelsen over korrekt, og send svar til undertegnede.

Videre vil vi anbefale at egnede flater på overbygningen males i en "ikke-militær - marine farge", eksempelvis hvit, rød, blå, og at "kystvakt" og "KV1" overmales for å brette opp marinesignaturen som framkommer av bildet som du framsendte til oss.

Departementet minner om fang-alt og sanksjoner.

Til tross for at departementet minnet om generalklausul og sanksjoner, oversendte ikke FLO til UD noen nærmere forespørsel om vurdering av eksport av Titran i forbindelse med kontraktsinngåelsen. "Catch all"-paragrafene ble derfor aldri vurdert da Titran senere ble solgt.

Avtale med NMA vedrørende bistand til salg av fartøyet

I et usignert utkast til kontrakt mellom FLO og NMA vises det til et møte som ble avholdt 24. mars 2011 vedørende formidling og bistand i salg av Titran¹²⁵. Etter kontrakten skulle NMA søke å selge Titran innen 1. september 2011. I kontraktutkastets punkt 3. om kjøpesum og provisjonens størrelse fremkommer det:

Minimum Salgspris for fartøyet er satt til NOK 8 000 000

Provisjonens som tilfaller Megler er 8% av salgssum eksklusiv mva.

Dersom det oppnås en høyere salgspris en angitt overfor, beregnes provisjon etter reell salgspris som er oppnådd i forbindelse med salg.

Bud på Titran

Den 30. mars 2011 sendte NMA [redacted] en e-post¹²⁶ til [redacted] SAS hvor [redacted] viste til tidligere samtaler vedrørende KV Titran og MS Hessa/Vigra: "Kunden som har bydd 1 million Euro for Titran og 2 millioner NOK for Hessa eller Vigra har begynt å gå lei. Han har ventet på inspeksjon av fartøyene nå i 1 måned. Han har bedt meg om å finne andre alternativer på båter. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at vi ikke har noen avtale om salg av disse båtene."

¹²⁴ 111.pdf side 1

¹²⁵ 117.pdf

¹²⁶ 201.pdf

Den 8. august 2011 sendte [REDACTED] SAS en e-post¹²⁷ til [REDACTED] i NMA hvor han viste til helgens samtale med en afrikansk kjøper av Titran: "Forsvaret aksepterer budet på 900 000 euro for Titran. AS is Where is. Oppgjøret skal settes inn på Forsvarets konto."

I e-postkorrespondanse¹²⁸ 3. september 2012 mellom [REDACTED] i NMA og [REDACTED] SAS, herunder [REDACTED] SAS, informerte [REDACTED] NMA at den nigerianske ambassadøren med reisefølge ønsket inspeksjon av KNM Horten og KV Titran. [REDACTED] SAS viste så til denne korrespondansen og spurte [REDACTED] i NMA:

Er det da slik å forstå at NMA opptrer på vegne av kjøper (Nigeria) eller som uavhengig agent i denne saken?

Jeg bekjent har NMA ingen kontrakt eller avtale om salg av Forsvarets overskudd av fartøy (NMA's avtale om salg av EX KNM Horten utløp den 31 januar 2011). I tillegg så er Nigeria ihht UD, et ikke land ved salg av denne type materiell, så det kan mao by på problemer å få innvilget eksportlisens? (vi har allerede vært i kontakt med UD og fått et muntlig nei på Nigeria som mulig sluttbruker).

Den 1. oktober 2012 skrev [REDACTED] SAS en e-post¹²⁹ til FD hvor han informerte om at prisforlangende for Titran er 1,2 millioner Euro:

Titran:

Fartøyet ligger ute for salg. Salget skal være avsluttet innen 31 oktober 2012. Pr i dag har vi to interensenter. En Nedrlandsk kjøper, samt Engelsk. Avventer bud. Fartøyet er unntatt eksportdirektivet.

Prisforlangende 1,2 mil Euro

I en e-post¹³⁰ datert 29. oktober 2012, informerte [REDACTED] SAS FD at, basert på mottatt tilbud, var salgsv verdien på Titran ca. 7 millioner, uten at [REDACTED] oppgir i hvilken valuta.

Den 7. november 2012 ble det sendt en e-post¹³¹ til [REDACTED] SAS [REDACTED] på kopi. E-posten viser korrespondanse innad i FD hvor det fremgår at FLO hadde mottatt et tilbud på KV Titran på 1,5 millioner euro:

Verdi på fartøy.

FLO har mottatt et tilbud på KV Titran på 1,5mill EURO. Tilbudet er fra Cas Global, dvs. det samme firmaet som tidligere i år kjøpte resterende Hawk klasse MTBer. Tilbudet kan gi en pekepinn på antatt markedsverdi på fartøyet.

Avtale mellom FLO og CAS Global

Av et usignert avtaleutkast av 8. november 2012 fremkommer det at FLO skal selge Titran til CAS Global for 1 655 000 USD¹³². I e-post fra [REDACTED] SAS 9. november 2012¹³³ til [REDACTED] SAS vedlegges kontrakten og [REDACTED] SAS skriver:

"Vedlagt følger utkast til kontrakt på salg av Titran. Kan du lese igjennom og eventuelt komme med kommentarer.

Salgsprisen er satt i US Dollars til 1 655 000 som utgjør etter dagens valuta. 9 516 250.

¹²⁷ 204.pdf

¹²⁸ 215.pdf

¹²⁹ 225.pdf

¹³⁰ 217.pdf

¹³¹ 184.pdf

¹³² 258.pdf

¹³³ 259.pdf

Er den ok Scann den inn og returner den til meg så skal jeg få sendt den over. Da har vi kontrakten på mandag"

I følge [REDACTED] SAS s forklaring i intervjuet med PwC ble kontrakten ikke signert og gjennomført grunnet manglende betaling.

NMA har i møte med PwC forklart¹³⁴ at da FLO solgte Titran til CAS Global, slettet de Titran fra nettsidene sine. "Det forelå ikke da en formell avtale mellom NMA og Forsvaret om eksklusivitet for salget av Titran, men de jobbet med det som megler løpende."

[REDACTED] SAS fortalte til PwC om dette at "Titran har vært for salg i tre år. Den har ligget på hjemmesiden for NMA i over to år uten at det ligger en avtale om det. Det har vært stilltiende godtatt. ... [REDACTED] prøvde å finne kunde [REDACTED] NMA. Rett før [REDACTED] skulle slutte kom det en melding fra NMA om at de hadde en kunde."

Avtale med NMA vedrørende bistand til salg av fartøyet

27. juni 2013 sendte [REDACTED] SAS en e-post¹³⁵ til [REDACTED] SAS hvor [REDACTED] informerer om at NMA hadde en kunde til Titran:

Hei

Snakket med [REDACTED] i ettermiddag vedrørende Titran. Kommer tilbake til meg i morgen med noe konkret. Kunden er der. Han sier de skal komme å se båten.

Avventer til jeg får noe svar i morgen så orienterer jeg deg.

FLO og NMA inngikk den 19. september 2013 kontrakt¹³⁶ der NMA ble gitt i oppdrag å selge Titran på vegne av Forsvaret. PwC har ikke mottatt dokumentasjon som viser forutgående anbudsprosess/konkurranseutsetting av oppdraget. Det er heller ikke fremkommet annen informasjon som beskriver bakgrunn for og på hvilket beslutningsgrunnlag NMA ble tildelt oppdraget.

I henhold til kontraktens punkt 2 og 3 skulle NMA forestå alle praktiske detaljer i forbindelse med tilrettelegging og gjennomføringen av salget, herunder, utstedelse av skipsskjøte, flaggstatsskifte/ klassing av fartøyet mv. Etter kontraktens punkt 7 var oppdraget tidsbegrenset til 45 dager fra signering av kontrakten. Etter kontraktens utløp kunne Forsvaret fritt selge fartøyene uten noe ansvar overfor NMA. Kontrakten er undertegnet av [REDACTED] NMA på vegne av NMA og [REDACTED] SAS på vegne av FLO.

NMAs vederlag reguleres i kontraktens punkt 4 og 5:

"4. Som provisjon/vederlag oppebærer NMA alt vederlag som måtte bli oppnådd fra kjøper, over Euro 1,0 millioner.

5. Hvis ikke Norsk Megling & Auksjon AS ikke klarer å selge fartøyet for over 1.0 million Euro har ikke NMA rett til provisjon eller avlønning for markedsføring, annonsering og andre utlegg.

Avregning av provisjon/vederlag, det vil si alt overskytende over kr 1.0 million Euro, vil finne sted straks salgssummen er kommet på Forsvarets konto. Salgssummen skal gå igjennom advokatene

¹³⁴ 263.pdf

¹³⁵ 227.pdf

¹³⁶ 114.pdf

Angell, Guldbakke, Helstrøm og Storli AS ved advokat Cato Helstrøm klientkonto. Overføring skal skje etter avtale mellom advokat Cato Helstrøm og Forsvaret når skipsskjøte og nødvendige skipspapirer er signert/overført."

Det fremkommer således av kontrakten at salgssummen skal overføres til FLO, som igjen skal foreta avregningen og overføre alt overskytende 1 million euro tilbake til NMA som provisjon for salget, når kjøte og nødvendige papirer er signert/overført. Det henvises ikke til kontraktsutkastet som ble utferdiget i 2011¹³⁷. Det er ikke kjent hva som var bakgrunnen for at det ble utarbeidet en ny kontrakt som ga NMA rett på provisjon tilsvarende alt overskytende 1 million Euro.

Betaling, kontoføring

Det fremkommer videre av kontrakten mellom FLO og NMA at salgssummen skulle gå via NMAs advokats klientkonto. [REDACTED] SAS har i intervju med PwC forklart at "Det ble gjort opp på den måten at pengene ble betalt inn på klientkonto da kjøper var i utlandet." Videre har [REDACTED] SAS i e-post¹³⁸ med emne "Titran" av 11. juli 2014 skrevet en intern redegjørelse for salgsprosessen knyttet til Titran der det fremkommer i punkt 2 at "Oppgjørsform skulle være via FRA (PwCs merknad: Forsvarets regnskapsadministrasjon). Dette blir ikke gjennomført. Årsak til det er oppgjør i utenlandsk valuta. Hvor pengene må/skal settes på klientkonto. Forsvaret har ingen mulighet/lov til å opprette klientkonto. Dette har jeg prøvd å få gjort i 3 år. Derfor blir oppgjøret gjort opp via advokat Cato Helstrøm som er styreleder i NMA."

PwC viser i denne forbindelse til at FLO har solgt flere skip til utenlandske kunder og at oppgjør fra blant annet CAS Global for KNM Horten og de seks MTB'ene ble innbetalt i USD og GBP, uten at dette har medført behov for betaling via advokaters klientkonto. I tillegg har Forsvaret fakturert NMA i Euro for salget av Titran.

I praksis gikk hele salgssummen direkte inn på NMAs advokats klientkonto uten at den ble videreført til Forsvaret for avregning og overføring av provisjon til NMA. NMA [REDACTED] foresto avregningen selv uten å opplyse FLO om endelig salgssum. I intervju med PwC opplyste [REDACTED] SAS at [REDACTED] fortsatt ikke visste hva Titran ble solgt for. [REDACTED] SAS' advokat hadde i forkant av intervjuet kontaktet NMA og spurt om dette, men fikk opplyst at det var en forretningshemmelighet. NMA bekreftet i møtet med PwC at de anså endelig salgssum for skipet å være en forretningshemmelighet, men at de hadde oppnådd en fortjeneste.

I henhold til kontrakten med FLO var NMAs betalingsfrist 45 dager etter kontraktsignering, det vil si 6. november 2013. I brev fra [REDACTED] SAS til NMA av 19. november fremgår det at [REDACTED] SAS den 6. november innvilget NMA en betalingsutsettelse frem til 20. november, og at det i dette brevet innvilges en ytterligere utsettelse frem til 25. november.¹³⁹ Den 21. november 2013 utstedte FRA på vegne av FLO en faktura pålydende 1 million Euro til NMA.¹⁴⁰ Betaling fra NMA ble inntektsført hos Forsvaret først den 7. januar 2014.

NMA som kjøper av Titran

Av kontrakten mellom FLO og NMA fremkommer det ikke at NMA skal ha rett til å kjøpe Titran, og etter det som er opplyst er det heller ikke inngått noen kjøpekontrakt mellom FLO og NMA. Likevel har NMA i intervju med PwC forklart at det var de som kjøpte Titran av FLO for deretter å videreselge fartøyet. NMA anfører at "eiendomsretten til Titran gikk over til NMA ved betaling av faktura til Forsvaret¹⁴¹ og viser til at det står

¹³⁷ 117.pdf

¹³⁸ 222.pdf

¹³⁹ 240.pdf

¹⁴⁰ 236.pdf

¹⁴¹ 236.pdf

"Kjøp av fartøyet Titran" på fakturaen. Videre anfører NMA at "de har forholdt seg til den kontrakten de har hatt med Forsvaret og den fakturaen de fikk."

På spørsmål om hvorvidt NMA hadde en kunde på hånden da de henvendte seg til [REDACTED] SAS om salg, svarte NMA at "NMA begynte etter kontrakten 19. september 2013 å jobbe med nettverket for å få solgt båten." [REDACTED] SAS sier til PwC at "Rett før [REDACTED] kom det en melding fra NMA om at de hadde en kunde." Videre sier [REDACTED] SAS: "[REDACTED] skrev da en avtale mellom NMA og SAS om at de kunne kjøpe fartøyet og selge det til kunde i Vest-Afrika for MNOK 8. Avtalen ble utarbeidet av [REDACTED] i NMA. [REDACTED] så ikke noen problemer med det. Fartøyet ble solgt og vi fikk MNOK 8 uten at det ble tatt noe provisjon. Det ble gjort opp på den måten at pengene ble betalt inn på klientkonto da kjøper var i utlandet. [REDACTED] laget faktura i SAP for å være sikker på at [REDACTED] skulle få penger inn, slik at det ikke stod og forrentet seg på konto til NMA. Beløpet ble betalt og fartøyet ble solgt. Det var kort fortalt om det som skjedde med Titran."

[REDACTED] SAS sier videre at det var [REDACTED] som på egen hånd inngikk avtalen med NMA. [REDACTED] ser i ettertid at [REDACTED] kan ha gått utover sine fullmakter og bekrefter at [REDACTED] ikke orienterte sine overordnede om denne kontrakten i forkant. [REDACTED] presiserer imidlertid at [REDACTED] gjorde det i Forsvarets interesse og viser til at [REDACTED] "klarte tross alt å få inn 8 millioner kroner på et fartøy som hadde ligget til salgs i over tre år." Etter det PwC har kan se av mottatt og innhentet dokumentasjon, er det ikke utferdiget kjøpekontrakt på salg av Titran til verken NMA eller andre aktører.

Den 24. oktober 2013 skrev [REDACTED] SAS en bekreftelse¹⁴² til "Whom it may concern" om at NMA hadde kontrakt med FLO som ga NMA en eksklusiv¹⁴³ rett til å gjennomføre salg av Titran samt at kjøpesummen skulle innbetales til nevnte klientkonto.

OMAK Maritime Limited og agenten Nautic Africa Ltd

NMA opplyste til PwC at Titran ble videresolgt gjennom agenten Nautic Africa og at det var kjent for Nautic Africa at NMA var et ekstra mellomledd i salget. Videre anfører NMA at "dagens bruker av båten har jobbet i 20 år med norske supplybåter og ikke har noen ting med militær aktivitet å gjøre. De har ingen ting med det CAS Global bruker båtene til å gjøre. Titran var del av kundens nybyggingsprogram. Se for øvrig www.nauticafrica.com".

[REDACTED] SAS forteller at [REDACTED] vet at OMAK er endelig kjøper av Titran og at "Nautic Afrika er megler som henvendte seg til NMA. Nautic Africa er jo en stor våpenaktør i Afrika."

Lisensplikt

På spørsmål fra PwC om hvordan en eventuell lisensplikt etter "catch all"-bestemmelsene ble behandlet i forhold til Titran, svarte [REDACTED] SAS¹⁴⁴ at UD ikke var inne i bildet ved dette salget og at [REDACTED] gjennom tidligere korrespondanse med UD visste at salg til Vest Afrika var uproblematisk. På spørsmål om hvem det er som avgjør hvorvidt "catch all"-bestemmelsene kommer til anvendelse, mente [REDACTED] SAS det måtte være den enkelte [REDACTED] SAS. [REDACTED] SAS ble forelagt e-postkorrespondanse¹⁴⁵ med UD vedrørende salget av KNM Horten som viste at UD måtte ha informasjon om blant annet kjøper og den tiltenkte bruken av fartøyet før de kunne ta stilling til om salget ville omfattes av catch-all-bestemmelsen. Dette endret ikke på [REDACTED] oppfatning om hvem som avgjorde spørsmålet om lisensplikt etter "catch all"-bestemmelsene.

¹⁴² 108.pdf

¹⁴³ Under sin kontradiksjonsgjennomgang av rapportens faktumdel 1. oktober 2014 anførte [REDACTED] SAS at [REDACTED] ikke kan "huske å ha gitt en slik eksklusivitet. Har man kontrollert at dette er mot riktig sak?"

¹⁴⁴ 253.pdf side 12

¹⁴⁵ 48.pdf

Bill of sales, tolldeklarasjon og transitt

Fra dokumentasjonen PwC har funnet gjennom søk i FLOs systemer, foreligger det et usignert utkast til "Bill of Sales" av 27. november 2013¹⁴⁶ – med OMAK Maritime Limited oppført som kunde. Signert "Bill of Sales" er datert 16. desember 2013¹⁴⁷. Dokumentet er signert av [REDACTED] SAS, på vegne av FLO. Salgspris er ikke oppgitt, men det fremkommer at det er Nautic Africa West Africa Ltd på British Virgins Island som skulle overta fartøyet.

[REDACTED] SAS skriver i en intern e-post av 11. juli 2014¹⁴⁸ der [REDACTED] redegjør for Titran-prosessen av "Med bakgrunn i oppgjørsform så utsteder jeg «Bill of Sale» på kjøper av Fartøyet «Nautic Africa» og ikke NMA. Korrekt hadde muligens vært NMA."

Tolldeklarasjon for Titran er utstedt av [REDACTED] SAS 29. november 2013¹⁴⁹. Av deklarasjonen fremgår det at CAS Global Ltd i Surrey er mottaker av Titran. Varens pris oppgis å være 8 268 500 NOK, samme beløp som utgjorde 1 million euro etter dagjeldende valutakurs og det som er bokført i FLOs regnskaper. [REDACTED]

Den 5. desember 2013 sendte [REDACTED] SAS en invitasjon til tre representanter for Guaranty Trust Bank i Nigeria¹⁵⁰. Formålet ble opplyst å være "the surrender of coastguard vessel KV Titran". Det ble opplyst at salgsdokument og leveringsprotokoll skulle signeres og formidles til Guaranty Trust Bank/ OMAK Maritime Limited i Horten, mens overføringen av kjøpesummen skulle gjøres fra advokat Cato Helstrøm.

[REDACTED] SAS skriver i en intern e-post¹⁵¹ av 11. juni 2014 følgende oppsummering:

7. "Utsteder et tollpapir for utførsel av fartøyet på Cas Global. Da de har påtatt seg for kjøper av Titran å frakte det til mottaker. Transitt via England.
Det blir ikke noe av transitt og frakting via England. Fartøyet seiles i stedet til Antwerpen for lasting og frakting videre til mottaker.
Tollpapirene som er utstedt på Cas Global er muligens feil. Dette skulle være transittpapirer. Cas hadde kun med eventuell seiling og frakting av båten til England.
8. Har tatt en telefon til Cas Global. De seilte fartøyet til Antwerpen for Nautic Africa. En avtale vi ikke var engasjert i. Tollpapirer – De brukte de opprinnelige – papirene som var utstedt til England. De papirene ble akseptert i Antwerpen. Fartøyet løftet opp på frakteskip og sendt til mottaker Nautic Africa."

I intervju med PwC har [REDACTED] SAS opplyst at "Det som skjedde med Titran var at OMAK kontaktet CAS Global for å forestå frakten av fartøyet. Meningen var at det skulle fulgt det fraktefartøyet som hentet tre MTB'er over til England. Og så skulle han frakte det videre med båt dit OMAK skulle ha den. Det eneste jeg har gjort er å ha utstedt en tolldeklarasjon i CAS Global sitt navn fordi jeg mente at det var en transitt. Jeg skulle ha snakket med [REDACTED] på tollkontoret vårt på Gardermoen om hvordan dette skulle gjøres for det var en transitt. Men det ble kansellert alt sammen. Det jeg vet er at CAS Global seilte fartøyet for OMAK til Antwerpen. Så ble det lastet opp på et fartøy i Antwerpen."

På hjemmesiden til Nautic Africa Ltd¹⁵² fremgår det i et nyhetsbrev datert 16. juli 2014 at Nautic Africa fasiliterte kjøpet av Titran på vegne av sin Vest-Afrikanske klient, OMAK Maritime.

¹⁴⁶ 234.pdf

¹⁴⁷ 109.pdf

¹⁴⁸ 222.pdf

¹⁴⁹ 124.pdf

¹⁵⁰ 113.pdf

¹⁵¹ 222.pdf, se pkt. 7 og 8

¹⁵² <http://nauticafrica.com/>

Titran opererer i dag i Vest-Afrikansk farvann under navnet HV Titran og med Luxembourg som flaggstat. Fartøyet ble sist registrert i Guineabukta 24. september 2014.¹⁵³

8.2 Vurderinger knyttet til avhending av Titran

Kontrakten med NMA

Kontrakten¹⁵⁴ mellom FLO og NMA for bistand til salg av Titran, som sikrer NMA en provisjon tilsvarende det beløp som overstiger 1 million euro, [redacted]. NMA har ikke villet oppgi salgssummen til PwC. [redacted]

Av Instruks for utrangering, kassasjon og avhending av materiell og fast eiendom som tilhører staten § 14 første ledd fremgår det at "Tjenestemann som treffer beslutning om salg eller som deltar i arbeidet med salget, har ikke adgang til å opptre som kjøper. Det samme gjelder den som forvalter materiellet på den tid da salget foregår." [redacted]

[redacted] SAS forklarte i intervju med PwC at: "Jeg skrev da en avtale mellom NMA og SAS om at de kunne kjøpe fartøyet og selge det til kunde i Vest-Afrika for MNOK 8. Avtalen ble utarbeidet av i NMA. Jeg så ikke noen problemer med det." Etter PwCs vurdering er det ikke på noe tidspunkt skrevet en kjøpekontrakt med NMA om Titran. Avtalen som ble inngått i september 2013 og kontraktsutkastet av 2011 omhandler kun meglertjenester for bistand til salget. PwC har ikke sett noen dokumenter som juridisk sett overdrar Titran til NMA.

Det foreligger ingen kjøpsdokumenter slik det gjør for andre avhendede fartøy som regulerer pris, overtakelse, forutsetninger for kjøp, as is-klausuler mv. Utover Bill of Sales til Nautic Africa av 16. desember 2013¹⁵⁵ er Titran i realiteten overdratt uten at det foreligger kjøpekontrakt som regulerer Forsvarets ansvar i etterkant av overdragelse. Dette er i strid med krav til god forvaltningsskikk.

Særlig om "catch all" – regelverket ved avhendingen av Titran

¹⁵³ 257.pdf

¹⁵⁴ 114.pdf

¹⁵⁵ 109.pdf

[REDACTED]

[REDACTED]

han fått muntlig opplyst i etterkant at fartøyet er kjøpt av OMAK Maritime Ltd

Vurderinger knyttet til [REDACTED]

Tolldeklarasjon for Titran er utstedt av [REDACTED] SAS 29.november 2013¹⁵⁶. Av deklarasjonen fremgår det at CAS Global Ltd i Surrey er mottaker av Titran, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

9 PwCs anbefalinger

9.1 Innledning

PwC har med hjemmel i mandatet og på bakgrunn av sine observasjoner og vurderinger utarbeidet anbefalinger til FLO. Anbefalingene er todelt;

1. Anbefalinger knyttet til forbedret saksbehandling. Anbefalingene har som formål å bidra til en mer forsvarlig organisering og innretning ved avhending av fartøy og annet utrangert materiell i FLO (jf. pkt 9.2)
2. Anbefalinger om videre undersøkende handlinger i saken for å sikre at alle vesentlige forhold i saken blir tilstrekkelig belyst (jf. pkt 9.3).

PwC har som nevnt tidligere ikke undersøkt saksbehandlingen til myndighetsorganene FST, FD og UD. PwC ser likevel ved gjennomgangen av fartøysalgene, og gjennom den dokumentasjon som FLO har overlevert, at koordineringen på dette overordnede nivå kan ha forbedringspunkter. Da saksbehandlingen ikke konkret er undersøkt, har imidlertid ikke PwC grunnlag for å fremme konkrete anbefalinger.

9.2 Anbefalte tiltak for bedre håndtering av salg av fartøyer

Etter PwCs vurdering står FLO/Forsvaret overfor to sentrale hovedutfordringer ved avhending av fartøy, begge vesentlige for en god prosess og et riktig og omforent resultat:

9.2.1 Mangelfull organisering og innretning

For det første foreligger det store utfordringer internt knyttet til saksbehandling innad i FLO og oppover i forsvarssystemet. Per i dag foreligger det ikke en forsvarlig organisering og innretning av avhendingsprosesser. PwC anbefaler derfor at FLO/Forsvaret innfører en rutine for helhetlig prosessstyring fra begynnelse til slutt i avhendingsprosessen. Formålet er å sikre en bedre og mer helhetlig styring, notoritet rundt beslutninger og aktiviteter, mer effektiv utnyttelse av foreliggende ressurser og økt bevissthet for risiko i egen organisasjon og i egne prosesser.

9.2.2 Mangelfull kunnskap om regelverket for eksportkontroll

For det andre viser gjennomgangen at det er utfordringer knyttet til Forsvarets plikt ved salg av militært materiell å gi tilstrekkelige opplysninger til UD. Etter PwCs vurdering skyldes dette både at FLO Forsyning har liten kunnskap om eksportregelverket og derav hvilken informasjon som skal/bør formidles.

Det er i både Forsvarets og UDs interesse at kunnskap om kjøper aktivt søkes. Saken har vist at det er behov for grundigere undersøkelser enn i dag for å avdekke hvor militært materiell ender opp (uavhengig av om materiellet betraktes som demilitarisert), og at det kan avsløres frontsselskaper der sluttbruker i realiteten opererer i land som materiell ikke ville blitt solgt til i henhold til eksportkontrollforskriften § 7. Det er en overordnet målsetning at militært materiell ikke skal selges til land som for eksempel er underlagt våpenembargo eller der det er krig, krig truer eller det er borgerkrig.

PwC anbefaler på denne bakgrunn at FLO/Forsvaret innfører rutiner som sikrer at saksbehandlere ved avhending i større grad tilegner seg kunnskap om kjøper av militært materiell, for på denne måten å sikre at UD får tilstrekkelig grunnlag for å vurdere lisensplikt. Slike bakgrunnsundersøkelser bør etter vår vurdering innhentes systematisk og tilnærmingen bør være risikobasert. En måte å gjennomføre dette på er ved kundekontroll, såkalt "integrity due diligence" (IDD), en undersøkelse rettet mot en kontraktparts omdømme, integritet, etikk og selskapsansvar. Slike undersøkelser gjennomføres rutinemessig i næringslivet, særlig ved kontrakter med utenlandske parter, for å minimere risikoen for å bli involvert i misligheter eller uetisk adferd og for å forhindre ansvar for korrupsjon.

9.2.3 Helhetlig prosessstyringsrutine

For å sikre at avhendingsprosesser i fremtiden er i tråd med kravene til god forvaltningskikk, anbefales det at FLO/Forsvaret utarbeider en plan for hvordan en helhetlig prosessstyringsrutine skal innarbeides og oppdateres i allerede eksisterende struktur. Planen må legge grunnlaget for et helhetlig, kontinuerlig og virksomhetsomspennende program med fokus på å sikre en forsvarlig organisering og innretning av avhendingsprosesser. Et slikt program bør minimum inkludere følgende sentrale elementer:

Tydelige roller og ansvarsområder

- Formalisere og definere linjen i organisasjonen
- Innføre fullmaktsstruktur og beslutningsmyndighet for avhending
- Sikre tilstrekkelig kompetanse og kvalitet, herunder adekvat opplæring av personell og komplementær kompetanse
- Sikre at kompetansen vedlikeholdes og kunnskap oppdateres.
- Sikre at avsatte ressurser står i forhold til oppgavenes kompleksitet
- Vurdere hva som er hensiktsmessig beslutnings- og utførernivå for det enkelte skritt i saksbehandlingen

Rutine for planlegging av prosessen

- Utarbeide avhendingsplan straks avhendingsordre foreligger, herunder vurdere:
 - behov for involvering av andre avdelinger/fagområder/kompetanser i FLO/Forsvaret
 - behov for megler
 - tidsplan
 - budsjett

Rutine for risikovurdering av prosessen

- Som ledd i avhendingsplanen, gjennomføre risikovurdering av forestående prosess:
 - hva selges?
 - hvem er kjøper?
 - til hvor kan det selges?
 - hva skal materiellet brukes til?
 - hvem skal kontaktes, jf. generalklausulen?
- Avhendingsplanen sendes til leder for godkjenning før gjennomføring
- Eventuell godkjenning fra FD ved direktesalg

Meglertjenester

- Sikre ledelsesinvolvering i hele forhandlingsprosessen
- Inngå rammeavtale med flere meglerhus
- Sikre gode rutiner for kunngjøring og evaluering av innkomne tilbud
- Sikre juristkompetanse ved kontraktsforhandling

- Innta klausul om krav til forsinkelsesrenter i kontraktene, og dersom man ut fra risikovurderingen har grunn til å stille spørsmål ved kjøpers betalingsdyktighet, bør det vurderes om det skal kreves bankgaranti.
- Sikre rutiner for føring av anbudsprotokoll og godkjenning fra leder
- Sikre arkivering på sak i DocuLive

God kunngjøring av fartøy i tråd med regelverket

Vurdering av tilbud

- Sikre ledelsesinvolvering
- Sikre gode rutiner for mottak og evaluering av tilbud på fartøy - fokus på notoritet
- Innføre fast rutine for forespørring av FD om godkjenning av utførsel
- Sikre involvering av juristkompetanse ved kontraktsforhandling
- Utarbeide gode kontraktsmal, utførselserklæringer, Bill of Sales mv

Vurdering av kjøper, IDD og samarbeid med UD

- Gjennomføre IDD av kjøper.
Tilnærmingen bør være risikobasert, slik at de transaksjoner det er knyttet mest risiko til, er de transaksjonene som undergis en grundigere undersøkelse. En vurdering av følgende momenter vil kunne danne grunnlag for en beslutning om nærmere undersøkelser bør igangsettes:
 - Hva slags vare/materiell skal selges?
 - Hva er salgssummen, bruksområdet og mulighetene knyttet til materiellet?
 - Hvem er kjøper? Hvem er reell eier, er eier godt kjent, hvor lenge har kjøper operert i markedet?
 - Hvor skal det selges? Hvilke(t) land kan være involvert i handelen, og hva er den politiske og faktiske situasjonen i landet?

En bakgrunnssjekk av nøkkelpersoner og selskap kan for eksempel omfatte:

- Søk i selskapsregistre for å innhente grunnleggende selskapsinformasjon, reelle eiere, aksjonærer og styreverv, finansiell informasjon, bankforbindelser og tilknyttede selskaper
- Målrettede søk i åpne internettkilder og mediedatabaser for å identifisere negativ informasjon/bevis for ulovlig eller uetisk aktivitet som involverer tredjeparten, assosierte selskaper, eiere og nøkkelpersoner
- Søk i globale risiko- og etterlevelse-databaser (watch lists) for å identifisere om tredjeparten, eiere og nøkkelpersonell er omfattet av nasjonale og internasjonale sanksjonslister, som f.eks. OFACs liste over Specially Designated Nationals og/eller er registrert som politisk eksponerte personer (PEPs)
- Søk i nasjonale og globale rettskilder for å identifisere tvistemål, strafferettslige forhold eller insolvens/konkurs knyttet til tredjeparten, eiere og nøkkelpersonell
- Innføre rutiner for å sikre at UD får forelagt seg all relevant informasjon om kjøper, herunder resultatet av IDD/kundekontrollen.
- Alternativt anbefales vurdert at UD forestår IDD-prosessen (PwC ser fordeler og ulemper i forhold til hvor ansvaret legges).
- Sikre god mal og gode rutiner for innhenting av sluttbrukererklæringer

Eventuell utbedring/ombygging/oppgradering/vedlikehold

- Sikre ledelsesinvolvering i beslutning av i hvilken grad fartøyet skal påkostes og hvem som er økonomisk ansvarlig for kostnaden
- Sikre åpenhet og ledelsesinvolvering i vurdering av hvordan utbedring/ombygging mv skal skje og etter hvem sine/hvilke spesifikasjoner

Overlevering fartøy - betaling

- Vurdere å oppstille krav om bankgaranti for oppgjør
- Sikre gode rutiner for overlevering av fartøy i tråd med det som er skissert i kontrakt
- Utstede faktura
- Utarbeide utførselserklæring, sikre at denne blir godkjent av leder
- Etablere rutiner for å sikre oppfølging av innbetaling - rett beløp til rett tid
- Ved forsinket betaling, sende purring og vurdere spørsmål om forsinkelsesrente Avslutning avhendingsprosess – protokoll, evaluering, arkivering
- Sikre gode rutiner for overlevering av fartøy i tråd med det som er skissert i kontrakt
- Ferdigstille avhendingsprotokoll. En avhendingsprotokoll bør minimum inneholde informasjon om:
 - Type salg (auksjon, anbud eller direkte salg) med begrunnelse
 - Gjennomført salgsprosedyre
 - Registreringsnummer, benevnelse materiell
 - Dato, klokkeslett og personer tilstede ved eventuell tilbudsåpning
 - Informasjon om tilbydere, herunder navn, tilbudt pris og andre opplysninger av betydning
 - Informasjon om kjøper, herunder navn, tilbudt pris og opplysninger fremskaffet gjennom kundekontrollen (IDD, jf. punkt 10.3)
 - Evaluering av prosessen
- Avslutte sak i DocuLive og sikre at all relevant dokumentasjon og korrespondanse ligger arkivert på saken.
- Oversende ledergodkjent protokoll til Sjef FLO F til orientering.

I tillegg anbefales FLO å sikre etterlevelse/implementering av:

Etter PwCs oppfatning står ikke ressursene som har vært avsatt til avhending av fartøy i forhold til oppgavens omfang og kompleksitet. Juridisk kompetanse bør blant annet være en del av tjenesten for å sikre tilstrekkelig og god behandling av kontraktsrettslige problemstillinger.

Bedre arkivrutiner

Rutinene for lagring/arkivering av dokumentasjon knyttet til saksbehandlingsprosessene må oppdateres og etterleves blant annet for å sikre notoritet og etterprøvbarehet.

Bedre rutiner for sikring av e-post korrespondanse

All virksomhetsrelatert e-post korrespondanse både internt og eksternt må kunne fremskaffes i ettertid.

Revisjonsklausul i kontrakter

FLO Forsyning bør innarbeide en klausul om revisjonsrett i sine kontrakter med leverandører av salgsoppdrag og kjøpere. Det bør i tillegg innføres rutiner for stikkprøvekontroll.

9.3 Undersøkelsesrelaterte anbefalinger

Som skissert innledningsvis ser PwC flere forhold som bør undersøkes før det er mulig å konkludere på en del sentrale forhold.

CAS Global

CAS Global er en sentral aktør i avhendingen av KNM Horten og MTB'ene, i tillegg til å besitte informasjon om utførselen av KV Titran. CAS Global har sagt seg villig til å fremvise all relevant informasjon på deres kontor utenfor London, herunder kontrakter, betalingsanvisninger, korrespondanse, eksportdokumenter mv. Et møte med CAS Globals representanter på deres kontor anbefales derfor som en oppfølgende handling.

I forlengelsen av kontakten med CAS Global bør det vurderes i hvilken grad det er hensiktsmessig å foreta undersøkelser og intervjuer av aktører i Nigeria.

Toll- og avgiftsdirektoratet

Toll- og avgiftsdirektoratet har i dokumenter oversendt FLO, videresendt til PwC 24. september 2014, forklart at britiske tollmyndigheter varslet Toll- og avgiftsdirektoratet om eksport av militære fartøy. Toll- og avgiftsdirektoratet har tilgang til Valutaregisteret, og det anbefales å innlede et samarbeid for å kontrollere i hvilken grad penger for fartøyene er overført fra CAS Global til NMA og/eller privatpersoner involvert i transaksjonene fra de enkelte som ikke framgår av kontraktene.

Informasjon fra øvrige myndighetsaktører

Det anbefales også å innhente og sammenstille all relevant informasjon fra UD, FD og FST i saken for i større grad å belyse den enkelte parts rolle i de aktuelle avhendingsprosessene.

NMA

Det er flere forhold knyttet til engasjering av NMA som leverandør av meglings-, markedsførings- og salgstjenester for avhending av de aktuelle fartøyene som bør undersøkes nærmere.

I tilknytning til Titran gjelder det for det første å avklare i hvilken grad NMA har overtrådt Normalinstruksen § 14 ved håndteringen av Titran. For det andre bør det avklares i hvilken grad det foreligger dokumentasjon for overdragelse av Titran fra FLO og til NMA og/eller kjøper. Videre anbefales kontakt med sluttbruker av fartøyet for å bringe klarhet i endelig salgssum. Det vises også i denne forbindelse til UD's hjemmel for innhenting av informasjon i eksportkontrollforskriften.

Når det gjelder kontrakten som [REDACTED] SAS inngår og undertegner med NMA den 19. september 2013¹⁵⁷, og som sikrer NMA provisjon for den delen av kjøpesummen som overstiger 1 million euro for salg av Titran, vil den kunne utgjøre et brudd på ARF punkt 2.19 dersom det viser seg at [REDACTED] SAS ikke hadde fullmakt til å inngå kontrakter på vegne av Forsvaret. Selv hevder [REDACTED] i intervju med PwC at [REDACTED] ikke har fullmakt til å inngå kontrakter, og at slik fullmakt lå til hans leder [REDACTED]. PwC har ikke innhentet informasjon om hvem som hadde fullmakter i SAS i tråd med ARF punkt 2.19.

Forøvrig har PwC ikke mottatt tilstrekkelig dokumentasjon til å avgjøre om anskaffelsesregelverket har vært fulgt når det gjelder kjøp av tjenester fra NMA i forbindelse med avhendingen av KNM-Horten og Titran. Det er ikke mottatt anskaffelsesprotokoll for de kontrakter som er undertegnet verken for kontrakten ved salget av Titran eller for de to øvrige kontrakter for bistand til salget av KNM Horten. I henhold til FOA § 3-2 og ARF punkt 25.4 bokstav c, skal det foreligge protokoll for anskaffelser som overstiger 100 000 kroner. Det skal her imidlertid påpekes at [REDACTED] SAS i intervju med PwC opplyste at [REDACTED] hadde skrevet anskaffelsesprotokoller som skal være å "finne under nettstrukturen til SAS under noe som heter økonomi (gamle filstrukturen)"¹⁵⁸

¹⁵⁷ 114.pdf

¹⁵⁸ 253.pdf side 8

© 2014 PwC. Med enerett. I denne sammenheng refererer "PwC" seg til PricewaterhouseCoopers AS, Advokatfirmaet PricewaterhouseCoopers AS, PricewaterhouseCoopers Accounting AS, PricewaterhouseCoopers Skatterådgivere AS og PricewaterhouseCoopers Services AS som alle er separate juridiske enheter og uavhengige medlemsfirmaer i PricewaterhouseCoopers International Limited.