



**DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT**

Utenriksministeren

Kontroll- og konstitusjonskomiteen
Stortinget
0026 Oslo

Deres ref:

Vår ref:

Dato:

14/13050 -

12.10.2015

Vedrørende Forsvarets avhending av materiell

Utenriksdepartementet viser til brev datert 1. oktober d. å. fra kontroll- og konstitusjonskomiteen med 12 spørsmål vedrørende Forsvarets avhending av materiell. Nedenfor følger svar på komiteens spørsmål.

Ad salg av marinesfartøyer

Spørsmål 1: Komiteen ber om å få opplyst om Utenriksdepartementet har mottatt svar fra Riksadvokaten og i tilfelle hva som er innholdet i svaret.

Dokumentasjonen som Utenriksdepartementet mottok fra Norsk Megling og Auksjon AS (NMA) i februar er oversendt påtalemyndigheten. Utenriksdepartementet har ikke mottatt svar fra Riksadvokaten, men departementet er kjent med at etterforskning pågår under ledelse av Økokrim, herunder av spørsmålet om mulige brudd på eksportkontrollloven.

Spørsmål 2:

Var UD kjent med at marinesfartøyene skulle selges til Nigeria og at et nigeriansk selskap var sluttbruker? Hvem var i så fall kjent med dette?

Utenriksdepartementets kunnskap baserte seg på Forsvarets Logistikkorganisasjons (FLO) opplysninger om utførsel av sivile fartøy til 1) nærstående land 2) for sivil bruk 3) til et britisk selskap 4) under britisk flagg og 5) underlagt britisk eksportkontroll ved eventuell re-eksport. På basis av denne informasjonen kom Utenriksdepartementet til at det ikke var lisensplikt.

Utenriksdepartementet var ikke kjent med annen sluttbruk og sluttbruker enn ovennevnte. Det er eksportørens plikt å innhente opplysninger om kjøper og sluttbruk,

Postadresse:
Postboks 8114 Dep
0032 Oslo, Norge

Kontoradresse:
7. juni plass 1
0251 Oslo

Bank innbetalinger:
7694.05.12618
Org. nr.:972 417 920

Telefon:
+47 23 95 00 00
Telefaks:
+47 23 95 00 99

Saksbehandler
Tittel
post@mfa.no
www.regjeringen.no/ud

fremlegge disse for Utenriksdepartementet og påse at salget gjennomføres i henhold til forutsetningene. Utenriksdepartementets rolle er å vurdere lisensplikt basert på eksportørens opplysninger.

Spørsmål 3:

Er det gjort ytterligere undersøkelser knyttet til hvem som stod som selger av KV Titran til nigeriansk selskap?

Jeg viser til mitt brev av 24. oktober 2014. KV Titran ble kun vurdert av Utenriksdepartementet i april 2011 etter en henvendelse fra FLO. Utenriksdepartementet vurderte den gang at fartøyet ikke var omfattet av departementets kontrollister. Dette på basis av mottatte opplysninger om at KV Titran var et passasjerskip bygget for personelltransport, og uten påmontert listeført materiell.

FLO forela aldri et konkret salg av KV Titran for Utenriksdepartementet. Utenriksdepartementet foretok dermed aldri en vurdering av lisensplikt etter «fang alt»-bestemmelsen før utførsel fant sted.

Spørsmålet for Utenriksdepartementet har vært hvem som er eksportør av fartøyet, og som dermed skulle ha avklart eventuell lisensplikt etter «fang-alt»-paragrafen i eksportkontrollforskriften. Utenriksdepartementet anser at det fortsatt kan være uklarheter knyttet til omstendighetene rundt salget av det tidligere KV Titran før det ble eksportert fra Norge. Basert på dagens kunnskap legger imidlertid Utenriksdepartementet til grunn at det er FLO som er «leverandør» og ansvarlig for eksport i eksportkontrollforskriftens forstand, og som dermed skulle ha avklart eventuell lisensplikt.

Spørsmål 4:

Hvilke tiltak er iverksatt for å forhindre gjentakelser av brudd på eksportkontroll-lovgivningen? Er det behov for ytterligere tiltak?

Utenriksdepartementet har i lys av denne saken vurdert at deler av eksportkontrollregelverket tidligere kan ha åpnet for en for stor grad av skjønn hos eksportøren mht. om en vare er lisenspliktig eller ikke. Utenriksdepartementet valgte derfor 9. september 2014 å stramme inn og tydeliggjøre regelverket ved at det nå er innført lisensplikt for alt materiell som har vært til militær bruk («en gang militært – alltid militært»), og som på et tidspunkt har vært omfattet av eksportkontrollforskriftens liste I, uavhengig av tilstand ved utførsel fra Norge.

Dette betyr at i dagens regelverk vil tidligere militære fartøy som er ombygd til sivile formål automatisk være underlagt lisensplikt og dermed trenge en lisens fra Utenriksdepartementet for utførsel fra Norge. Sivile fartøyer som har vært benyttet av Forsvaret, men som ikke har vært særskilt ombygget eller utrustet til militær bruk, vil fortsatt kun være gjenstand for vurdering opp mot «fang alt»-bestemmelsen ved utførsel fra Norge.

Det skal ikke herske tvil om at materiell som har vært omfattet av kontrollisten nå er lisenspliktig uavhengig av nåværende tilstand. Dette mener jeg vil bidra til å redusere risikoen for lignende saker i fremtiden ved at Utenriksdepartement heretter blir forelagt slike saker for ordinær lisensvurdering.

Ad salg av lastebiler til Eritrea

Spørsmål 5: Vil dagens regelverk kunne forhindre salg av utrangerte militære lastebiler/militært utstyr til Eritrea i fremtiden?

Det er viktig å understreke at Utenriksdepartementet 12. juni 2012 avsto en utførsel fra et norsk firma av 17 kjøretøy tidligere eid av Forsvaret, til Eritrea. Den 13. juni avsto Utenriksdepartementet en ny utførsel til Saudi-Arabia for de samme kjøretøyene. 24. oktober 2012 ble Utenriksdepartementet gjort kjent med at det ble utført et større antall kjøretøy til Eritrea i strid med Utenriksdepartementets regelverk. Utenriksdepartementet anmeldte forholdet 19. juni 2013, etter en omfattende undersøkelse i samarbeid med blant annet Forsvaret, TAD og FNs sanksjonskomite for Somalia og Eritrea. Utenriksdepartementet avventer påtalemyndighetens sluttbehandling av saken.

I etterkant av denne hendelsen har regelverket blitt ytterligere innstrammet som redegjort i spørsmål 4.

Utførselen fra 2012 var i strid med regelverket den gang, og ville også ha vært i strid med dagens regelverk.

Ad Utførsel av beltevogner til Sudan

Spørsmål 6: Var Utenriksdepartementet kjent med våpenembargoen da godkjenningen ble gitt?

La meg først understreke at Utenriksdepartementet ikke har gitt lisens for eksport av militære beltevogner fra Norge til Sudan. På basis av søknad fra et norsk firma om eksport av demilitariserte beltevogner til sivilt bruk i Sudan uttalte Utenriksdepartementet 24. januar 2006 at denne eksporten, under de gitte forutsetninger, ikke krevde lisens.

FN innførte en våpenembargo mot ikke-regjeringsstyrker og individer, inklusive Janjaweed-militsen, i Darfur, i juli 2004 (Sikkerhetsrådsresolusjon 1556 (2004)). Våpenembargoen ble utvidet i mars 2005 (Sikkerhetsrådsresolusjon 1591 (2005)) til å omfatte alle parter til våpenhvileavtalen som ble inngått i N'Djamena så vel som alle andre kjempende i Darfur, inklusive regjeringsstyrkene.

FNs våpenembargo er gjennomført i norsk rett ved eksportkontrollforskriften og tilhørende retningslinjer. Våpenembargoen omfatter en rekke varer og tjenester som er omfattet av eksportkontrollforskriftens liste I og dermed omfattet av våre regler om lisensplikt. Etter Utenriksdepartementets retningslinjer skal lisenssøknader avslås dersom en innvilgelse er uforenlig med Norges internasjonale forpliktelser. Sudan er heller ikke et land som er åpent for eksport av militært materiell fra Norge, slik at lisens for eksport av slikt utstyr, uansett til hvilken del av Sudan og uavhengig av mottaker, vil bli avslått.

FN innførte også i 2006 reiserestriksjoner for visse enkeltpersoner og frys av deres midler. FNs reiserestriksjoner er gjennomført ved instruks til UDI om at personer på FNs lister ikke skal gis visum eller på annen måte adgang til riket. Av hensyn til påleggene om frys av midler, og for å synliggjøre også reiserestriksjonene og våpenembargoen, vedtok man i mai 2006 *Forskrift om sanksjoner mot visse grupper, militser og personer som opererer i Darfur-provinsen i Sudan*.

EUs våpenembargo mot Sudan som ble innført i mai 2005, er i sin helhet ivaretatt gjennom den norske eksportkontrolllovgivningen.

Spørsmål 7: Var Utenriksdepartementet kjent med at Norge ble oppfattet som «et smutthull» i forhold til det internasjonale regelverket?

De norske reglene var i tråd med internasjonalt regelverk.

Forskjellen mellom Norge og Storbritannia før 2014 knyttet seg til en britisk regel om lisensplikt for eksport eller reeksport av alt tidligere militært utstyr selv om utstyret var blitt demilitarisert (regelen om «once military – always military»). Norge i likhet med flere sentrale EU-land, inklusive land vi tradisjonelt sammenligner oss med, åpnet på dette tidspunktet for demilitarisering av tidligere militært utstyr for salg på det sivile markedet.

For å illustrere dette nærmere velger vi å redegjøre for salg av beltevogner på det åpne markedet, og den konkrete saken fra 2006 som har initiert spørsmålene fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen om beltevogner.

Det ble i 2002 besluttet å avhende et større antall av Forsvarets beltevogner. Dette etter den gang massiv kritikk av at Forsvaret hadde skrotet rundt 1200 beltevogner som et alternativ til avhending. I etterkant av denne beslutningen har salg av beltevogner på både det militære og sivile marked vært en jevnlig foreteelse uavhengig av sittende regjeringer.

Salgene av beltevogner til militære kjøpere ble lisensiert på normalt vis, og utført til land som er klarert for eksport etter Utenriksdepartementets retningslinjer. Forsvaret har i tillegg solgt et større antall kjøretøy på det sivile markedet i Norge.

Utenriksdepartementet har i denne perioden arbeidet med basis i etablerte kriterier for klassifisering av kjøretøy med militære funksjoner (for eksempel stridsbelysning, våpenfester eller ballistisk beskyttelse). Kjøretøy som ikke oppfyller disse kriteriene har vært vurdert som sivile, og ikke gjenstand for lisensplikt ved utførsel. Et unntak fra denne regelen er dersom en utførsel gjelder militær bruk i et område hvor det er krig, krig truer eller borgerkrig, eller for militær bruk i områder underlagt våpenembargo som Norge har sluttet seg til («fang-alt» paragrafen). Norsk praksis ble etablert etter dialog med svenske eksportkontrollmyndigheter som sto overfor lignende problemstillinger knyttet til avhending av tilsvarende tidligere militært utstyr.

I 2006 mottok Utenriksdepartementet en henvendelse fra et norsk firma om utførsel av 15 beltevogner av type BV 206 til Sudan for seismikk-undersøkelser i sørlige sumpområder. Beltevognenes fremkommelighet for personell og utstyr var avgjørende for dette formål. Kjøretøyene ble ombygget/demilitarisert i henhold til spesifikasjoner godkjent av Utenriksdepartementet og hvitmalt. Firmaet ga også skriftlige forsikringer til Utenriksdepartementet om bruken av kjøretøyene, herunder at de skulle opereres og til enhver tid være under kontroll av firmaets personell, at de ikke vil bli overført til andre, og at de vil bli tatt ut av Sudan når det geologiske oppdraget var avsluttet. Denne utførselen ble ikke vurdert som lisenspliktig basert på fremlagt dokumentasjon som dokumenterte sivil bruk. Senere i 2007 utførte det samme selskapet ytterligere 15 beltevogner til samme formål. I dialog med det aktuelle firmaet har Utenriksdepartementet mottatt dokumentasjon som underbygger at firmaet har overholdt sine forpliktelser.

Den første forsendelsen av beltevogner i 2006 viste seg i etterkant å ha befunnet seg i Storbritannia på et tidligere tidspunkt. De aktuelle beltevognene ble der forsøkt utført til Sudan fra britisk tollområde. Dette ble avslått av britiske myndigheter grunnet deres nasjonale eksportkontrollregelverk som vurderte disse som militære (regelen om «once military – always military»). Så vidt vi har kunnet bringe i erfaring førte avslaget til at 15 beltevogner ble returnert til Norge. De ble dernest solgt til et norsk firma, ombygget, og sendt til Sudan. Britiske myndigheter avdekket i samarbeid med norske myndigheter at dette var en omgåelse av britisk regelverk, og to britiske borgere ble straffedømt i saken. Norske myndigheter, under ledelse av Toll- og avgiftsdepartementet, samarbeidet med britiske myndigheter, men det ble ikke avdekket brudd på norsk eksportkontrollregelverk. Dette basert på at de aktuelle beltevognene var ombygget (demilitarisert), og at sluttbruk og sluttbruker var sivil. De gjeldende sanksjoner mot Sudan ble vurdert, og kom ikke til anvendelse i denne saken.

Som nevnt ovenfor ble det norske regelverket endret 9. september 2014, og er nå tilsvarende det britiske regelverket mht. lisensplikt for tidligere militært utstyr («engang militært - alltid militært»).

Spørsmål 8: Med de innstrammningene i regelverket som har funnet sted siden 2009 og frem til i dag; kunne Norge i dag ha blitt benyttet som transittland?

Utenriksdepartementet så det i 2009 som nødvendig å klargjøre ytterligere hvilke egenskaper ved beltevogner som ble ansett som militære kapasiteter, og dermed kreve en lisens fra Utenriksdepartementet. Kun beltevogner hvor disse militære kapasitetene var blitt fjernet, skal kunne utføres uten lisens. Dette ble gjort i en pressemelding datert 31. mai 2009 som ble lagt ut på Utenriksdepartementets hjemmesider, og formidlet til Forsvaret. I samme pressemelding ble det gjort oppmerksom på «fang-alt» paragrafen i Utenriksdepartementets forskrift.

I september 2014 ble regelverket ytterligere strammet inn ved at det nå er innført lisensplikt for alt materiell som er særlig konstruert eller modifisert for militær bruk, og som på et tidspunkt har vært omfattet av liste I (forsvarsmateriell), uavhengig av tilstand ved utførsel fra Norge.

Forskriftsendringen i 2014 betyr at tidligere militære beltevogner som er ombygd til sivile formål (jfr. vilkårene som ble presisert i 2009) likevel vil være underlagt lisensplikt og dermed trenge en lisens fra Utenriksdepartementet for utførsel fra Norge. Regelverket er nå på linje med det britiske regelverket.

Spørsmål 9: Kunne norske beltevogner ha blitt solgt til Nord- og Sør Sudan med dagens regelverk?

Som tidligere nevnt, ble det norske regelverket endret 9. september 2014. Forskriftsendringen betyr at tidligere militære beltevogner vil være underlagt lisensplikt, også når de er ombygd til sivile formål.

Spørsmål 10: Ifølge oppslag i Dagbladet fikk en engelsk våpenhandler anledning til å kjøpe utrangerte beltevogner fra Norge i 2014. Dette til tross for at vedkommende er domfelt og har sonet fengselsstraff i England for brudd på eksportkontroll-regelverket. Hvorfor ble ikke Forsvaret som selger av utstyret varslet om at de var i ferd med å selge militært utstyr til en tidligere straffedømt?

Norske myndigheter samarbeidet i 2007 med britiske myndigheter i saken mot to britiske statsborgere, men det ble i denne sammenheng ikke avdekket brudd på norsk eksportkontrollregelverk. Dette basert på at de aktuelle beltevognene var ombygd (demilitarisert), og at sluttbruk og sluttbruker var sivil.

Utenriksdepartement har ingen praksis mht. å varsle eksportører av utrangert forsvarsmateriell om aktører som er domfelte i utlandet, og som kan tenkes å kjøpe slikt utstyr, og i dette tilfellet 5 år etter domfellelse. Utenriksdepartementet var ikke kjent med det aktuelle salget som skal ha funnet sted våren 2014, dvs. før forskriftsendringen i september 2014.

Spørsmål 11: Er dagens regelverk tilstrekkelig for å forhindre salg av marinefartøyer til Nigeria, lastebiler til Eritrea og beltevogner til Sudan i fremtiden?

For å styrke eksportkontrollen innførte Utenriksdepartementet i september 2014 automatisk lisensplikt for demilitarisert materiell, det vil si materiell som har vært særlig utviklet eller modifisert for militær bruk – etter prinsippet «en gang militært – alltid militært».

Det skal med denne endringen ikke herske tvil om at materiell som har vært omfattet av kontrollisten nå er lisenspliktig uavhengig av nåværende tilstand. Dette mener jeg vil bidra til å redusere risikoen for lignende saker i fremtiden ved at Utenriksdepartement heretter blir forelagt slike saker for ordinær lisensvurdering.

Spørsmål 12: Hvilke tiltak vil Utenriksdepartementet iverksette for å hindre at utrangert militært materiell blir solgt til land som ikke tilfredsstillere kravene til eksport?

Utenriksdepartementet tok tak i denne problemstillingen ved endring av forskrift 9. september 2014 gjennom å stramme inn og tydeliggjøre regelverket ved at det nå er innført lisensplikt for alt materiell som er særlig konstruert eller modifisert for militær bruk, og som på et tidspunkt har vært omfattet av liste I (forsvarsmateriell), uavhengig av tilstand ved utførsel fra Norge.

I etterkant av denne endringen har Utenriksdepartementet i samarbeid med Forsvarsdepartementet arbeidet for å styrke rutinene knyttet til avhending av tidligere forsvarsmateriell.

For å sikre at eksportør fremlegger sine eksportkontrollsaker for Utenriksdepartementet, arbeider departementet aktivt for å informere om eksportkontrollregleverket gjennom årlige Stortingsmeldinger, industriseminar, hjemmeside om eksportkontroll og oppsøkende virksomhet.

Utenriksdepartementet samarbeider tett med Toll- og avgiftsdirektoratet og Politiets sikkerhetstjeneste i utøvelsen av eksportkontrollregleverket, slik at eventuelle omgøelser kan bli avdekket.

Med vennlig hilsen



Børge Brende

