



DET KONGELIGE
FORSVARSDPARTEMENT

Statsråden

Kontroll- og konstitusjonskomiteen
Stortinget
0026 Oslo

U.off., jf. Offl § 15.1

Tidl. ref.

Vår ref.
2014/02491-6/FD III 5/GPN

Dato
13. nov. 2014

**SVAR PÅ OPPKLARINGSSPØRSMÅL FRA KONTROLL- OG
KONSTITUSJONSKOMITEEN OM SALG AV MARINEFARTØYER**

Jeg viser til brev av 5. november 2014 med oppklaringsspørsmål fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité. Jeg viser videre til komiteens tidligere brev av 14. oktober 2014 med spørsmål om salg av marinefartøyer og mitt svar av 24. oktober 2014.

Spørsmål 1 – Medfører det riktighet at alle salgene ble gjennomført i perioden februar 2012 til september 2013, og hadde alle fartøyene forlatt Norge i samme tidsrom?

De konkrete datoene for kontraktsinngåelse fremgår av mitt svar til komiteen av 24. oktober 2014. Salget av alle fartøyene ble vurdert i forhold til den gang gjeldende eksportkontrollforskrift og Utenriksdepartementets kontrollister, og ble ansett gjennomført i henhold til bestemmelsene for salg til utlandet.

Når det gjelder transport- og indre kystvaktfartøyet KV Titran ble det inngått en kontrakt mellom Forsvaret og Norsk Megling og Auksjon om at sistnevnte skulle selge KV Titran på vegne av Forsvaret. Kontrakten mellom Forsvaret og Norsk Megling og Auksjon ble inngått den 19. september 2013, og gav Norsk Megling og Auksjon en 45-dagers tidsbegrenset eksklusiv rett til å forestå salg av fartøyet. Det fremgår av rapporten fra PricewaterhouseCoopers at Norsk Megling og Auksjon anså seg selv som kjøpere av KV Titran, og at det var disse som videresolgte fartøyet til det afrikanske firmaet OMAK Maritime Ltd. Norsk Megling og Auksjon skulle stå for alle praktiske detaljer i forbindelse med salget, herunder utstedelse av skipsskjøte (et skjøte som brukes for å endre eierskap i skipsregister ved overdragelse av et fartøy, også kalt «Bill of Sale»). Likevel signerte Forsvaret den 16. desember 2013 en «Bill of Sale» på fartøyet med OMAK Maritime Ltd. oppført som kunde.

Som det fremgår av den vedlagte rapporten fra PricewaterhouseCoopers, ble det inngått en avtale mellom Forsvaret og Norsk Megling og Auksjon om at sistnevnte kunne kjøpe fartøyet for videresalg. Det forefinnes imidlertid ingen dokumenter som juridisk sett overfører eierskapet av fartøyet fra Forsvaret til Norsk Megling og Auksjon. I dokumentet «Bill of Sale» som ble signert av Forsvaret 16. desember 2013 er derfor OMAK Maritime Ltd. oppført som kunde. Det korrekte ville vært om eierskapet på fartøyet først ble overført Norsk Megling og Auksjon, og deretter fra dem videre til OMAK Maritime Ltd.

Forsvarsdepartementet har ingen opplysninger om når fartøyene forlot Norge. Da fartøyene i henhold til datidens bestemmelser ikke var underlagt lisensplikt, og alt ansvar var overført kjøper, var ikke Forsvaret involvert i transporten av disse fartøyene ut av landet.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til Forsvarsdepartementets opplysninger om at rapporten fra PricewaterhouseCoopers vil foreligge 31. oktober 2014, og ber om at denne oversendes uten opphold

Vedlagt dette brevet følger i sin helhet rapporten fra PricewaterhouseCoopers angående salg av marinefartøyer, samt forsvarssjefens sakssammendrag av de funn som fremkommer i rapporten. Forsvarsdepartementet mottok rapporten sammen med forsvarssjefens sammendrag 10. november 2014. Grunnet de detaljerte opplysningene i rapporten som lett kan identifisere tjenestemenn, har forsvarssjefen valgt å unnta rapporten i sin helhet fra offentlig innsyn.

Spørsmål 2 – Hvilket skjønn har vært utøvet ved avhending av demilitarisert forsvarsmateriell, som man nå ikke lenger ønsker?

Ved avhending av forsvarsmateriell, det vil si materiell som til enhver tid er omfattet av Utenriksdepartementets Liste I, kreves lisens ved eksport.

Før endringen i eksportkontrollforskriften i oktober 2014, ble lisensplikt etter forskriftens § 4 avgjort etter en vurdering av om fartøyet var omfattet av Liste I. Det skjønn som tidligere ble utøvd av Forsvaret omhandlet i hovedsak å vurdere hva som var påkrevd av ombygging, endring og/eller fjerning av utstyr etc., for at materiellet ikke lenger skulle være omfattet av Liste I. Ved tvil om fartøyet var omfattet av Liste I eller ikke, skulle Forsvaret alltid forelegge Utenriksdepartementet saken for avgjørelse.

Denne vurderingen vil ikke lenger bli foretatt av Forsvaret. Under dagens regelverk vil også fartøy som tidligere var omfattet av Liste I, men som senere er ombygd til sivile formål, være underlagt lisensplikt etter forskriftens § 4 og dermed trenge en lisens fra Utenriksdepartementet for utførsel fra Norge.

Fartøy som har vært benyttet av Forsvaret, men som aldri har vært omfattet av Liste I, vil fortsatt kun være gjenstand for vurdering opp mot forskriftens § 7 ved utførsel fra Norge.

Vurdering og oppfølging

Som det fremgår av mitt svar til komiteen av 24. oktober 2014 erkjenner Forsvaret fullt ut at saksbehandlingen i denne saken har vært mangelfull, og jeg er i mitt svar klar på at Forsvarets håndtering av saken har vært kritikkverdig. Forsvaret har som tidligere beskrevet derfor umiddelbart innført tiltak for å heve kompetansen på avhending og forsvarlig forvaltning i organisasjonen, blant annet for å bidra til nødvendig kvalitetssikring, sporbarhet og etterprøvbarehet.

I PricewaterhouseCoopers' rapport fremkommer det informasjon som viser at det i Forsvaret er begått brudd på blant annet bestemmelsene om forsvarlig forvaltning. Som det fremgår av forsvarssjefens sammendrag erkjennes behovet for å forbedre egne saksbehandlingsrutiner i forbindelse med avhending av materiell og forsvarssjefen har allerede formalisert den løpende saksbehandlingen internt i etaten og opp mot Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet. Forsvarssjefen uttrykker også støtte til de tiltak som anbefales av PricewaterhouseCoopers, og varsler at de fleste tiltak vil bli gjennomført i inneværende år, og at alle tiltak vil bli gjennomført innen 2. kvartal 2015.

Forsvarsdepartementet ser svært alvorlig på de forhold som er avdekket i rapporten fra PricewaterhouseCoopers, og vil følge arbeidet med iverksetting av de varslede tiltakene i Forsvaret tett, og blant annet gjennom den løpende styringsdialogen kreve jevnlig rapportering av oppfølgingstiltakene. Forsvarsdepartementet vil utover dette vurdere ytterligere undersøkelser og tiltak.

Kommentarer til Dagbladets oppslag 12. november 2014

I tillegg til å besvare komiteens spørsmål, ønsker jeg å knytte noen kommentarer til Dagbladets artikkel av 12. november 2014 hvor også noen av komiteens medlemmer er sitert. Det gis inntrykk av at Forsvarsdepartementet opplyser om at de nigerianske statsborgerne som ble vist fartøyer på Haakonsvern representerte fremmede makter, eller hadde en så nær relasjon til fremmede makter at en offentliggjøring vil kunne medføre skade for forholdet med disse maktene. Dette er ikke korrekt.

Forsvarsdepartementets kommentar gjaldt en konkret klagebehandling på avslag på en begjæring om innsyn i besøksloggene på Haakonsvern fra Dagbladet.

På bakgrunn av oversendt informasjon fra Forsvaret har Forsvarsdepartementet utarbeidet vedlagte oversikt for besøk av nigerianske statsborgere til Haakonsvern i forbindelse med visninger av fartøy for salg.

Det fremkommer videre i artikkelen at Forsvaret i juli 2012 ble advart av britiske og norske tollmyndigheter mot et salg av MTBer, og at Utenriksdepartementet i en e-post den 10. september 2012 minnet om at et salg av KNM Horten ville være gjenstand for vurdering av lisensplikt gjennom «fang-alt»-bestemmelsen. Dette er korrekt. I Utenriksdepartementets dialog med Forsvaret angående eksportsaker minnes det

rutinemessig om disse bestemmelsene. I disse aktuelle sakene opplyser Forsvaret at det i salgsprosessene ikke fremkom noe informasjon som ikke ble formidlet til, eller som allerede var kjent for, Utenriksdepartementet, som skulle avgjøre en eventuell lisensplikt. Det var, som det fremgår av mitt svar til komiteen av 24. oktober 2014, på salgstidspunktet kjent at MTBene ble kjøpt av Cas Global og at fartøyene skulle operere i Economic Community of West African States (ECOWAS) regionen. Det var også kjent at KNM «Horten» ble kjøpt av det samme selskapet, og kunne operere i hele verden, avhengig av hvilke kontrakter selskapet hadde med ulike aktører. Som det også fremgår av mitt svar til komiteen av 24. oktober 2014, vurderte Utenriksdepartementet 23. januar 2012 at et salg av MTBene til Cas Global og fartøyenes beskrevne bruk ikke ville utløse lisensplikt. Utenriksdepartementet vurderte også den 12. oktober 2012 at et salg av KNM «Horten» til Cas Global og fartøyets beskrevne bruk heller ikke ville utløse lisensplikt.

Uten vedlegg er dette brevet ikke unntatt offentlighet.

Med hilsen


Ine Eriksen Søreide

Vedlegg: 2