

# **METODERAPPORT**

**”Mitt skip er lastet med...”**

## Innholdsfortegnelse

---

|  |    |
|--|----|
| <b>1. Journalister</b>                                 | 2  |
| <b>2. Tittel</b>                                       | 2  |
| <b>3. Publisert</b>                                    | 2  |
| <b>4. Adresse</b>                                      | 2  |
| <b>5. Kontaktpersoner</b>                              | 2  |
| <b>6. Innledning</b>                                   | 3  |
| <b>7. Begynnelsen</b>                                  | 4  |
| <b>8. Research – juni 2007</b>                         | 6  |
| <b>9. Samling i Sløvåg 21. - 22. juni 2007</b>         | 13 |
| <b>10. Research, gjennombrudd og en tabbe</b>          | 16 |
| <b>11. Saken sprekker i nyhetene</b>                   | 18 |
| <b>12. Prøver og resultat</b>                          | 19 |
| <b>13. Det finnes andre metoder</b>                    | 20 |
| <b>14. Vet myndighetene hva skipene er lastet med?</b> | 24 |
| <b>15. Hva må vaskes?</b>                              | 26 |
| <b>16. Ny tur til Sløvåg</b>                           | 27 |
| <b>17. Hva har skjedd siden sist?</b>                  | 29 |
| <b>18. Hvem har ansvaret?</b>                          | 30 |
| <b>19. Kartlegging av skipene</b>                      | 34 |
| <b>20. Olje, raffineri og organisk kjemi</b>           | 36 |
| <b>21. Fra spinnvill teori til virkelighet</b>         | 39 |
| <b>22. Intervju hos Kystverket</b>                     | 42 |
| <b>23. Mange små brikker</b>                           | 43 |
| <b>24. Nederland</b>                                   | 46 |
| <b>25. Bildet tar form</b>                             | 50 |
| <b>26. Gjennombrudd</b>                                | 54 |
| <b>27. Avfallsskipene</b>                              | 57 |
| <b>28. Hvordan lage TV av dette?</b>                   | 62 |
| <b>29. Norden</b>                                      | 64 |
| <b>30. Intervjuer, tilsvare og sending</b>             | 65 |
| <b>31. Konsekvenser av arbeidet</b>                    | 69 |
| <b>32. Tidsbruk</b>                                    | 71 |
| <b>33. Avsluttende om metode</b>                       | 72 |
| Kildeliste   |    |

## **1. Journalister**

Synnøve Bakke, Program riks, Bergen  
Kjersti Knudssøn, Program riks, Bergen

## **2. Tittel**

Mitt skip er lastet med...

## **3. Publisert**

Mitt skip er lastet med..., NRK1, Brennpunkt, 19. juni 2008, kl. 19.30  
Nettartikler [www.nrk.no/brennpunkt](http://www.nrk.no/brennpunkt)

## **4. Adresse**

NRK Brennpunkt, 0340 Oslo

## **5. Kontaktpersoner**

Synnøve Bakke, NRK Hordaland, 55 27 52 00/97 74 80 05  
Kjersti Knudssøn, NRK Hordaland, 55 27 52 00/95 20 29 61

## 6. Innledning

---

I dette programmet avdekker vi at Vest Tank var delaktig i en suspekt handel og produksjon av svært dårlig bensin for det afrikanske markedet. Vi avslører også at Trafigura, verdens tredje største uavhengige oljetrader, står bak. Trafigura er tidligere knyttet til en stor forurensingsskandale i Elfenbenskysten.

Gjennom vårt arbeid kan vi dokumentere en sammenheng mellom Vest Tank-ulykken og forurensingsskandalen i Elfenbenskysten, og at systematisk transport av giftig avfall var en konsekvens av produksjonen av svært dårlig bensin. Vi viser hvordan Norge er sentral i denne ulovlige virksomheten, og at norske myndigheter overhodet ikke har kontroll med tankanlegg på land, og skipslaster inn og ut av landet.

Dette er et gravearbeid som er gjort på områder der det ikke finnes sentrale kilder eller dokumenter som forteller hele sammenhengen. Det handler om et råprodukt som ikke omsettes på det åpne tradermarkedet, og det handler om produksjon av en bensin som ingen fagfolk har hørt om, og som de mener må bli ubrukelig.

Historien om hva som foregikk i Sløvåg kommer frem gjennom samtaler med utallige kilder. I arbeidet har vi ulike teorier som hele tiden endres og revurderes. Etersom vi får ny informasjon endrer bildet seg, og nye teorier oppstår. Det er også et kontinuerlig arbeid med å finne metoder for å hente ut fakta og informasjon som ikke er tilgjengelig for offentligheten.

Dette er graving i shipping, olje, trading, kjemi, jus, regler og konvensjoner. Metoderapporten er svært omfattende, men vi mener dette er nødvendig for å synliggjøre metodene vi har brukt og hvilke kilder som ligger til grunn for nye spor og konklusjoner.

## 7. Begynnelsen

---

### 7.1 Mange spørsmål og en ekkel følelse

Det er en varm junidag på Vestlandet. Vi sitter på kontoret, og sliter med en sak vi har jobbet med lenge. Arbeidslysten er ikke på topp. Det frister mer å være ute å nyte forsommeren.

Det er en knapp måned siden en tank eksploderte og fire andre tanker brant opp hos selskapet Vest Tank i Sløvåg i Gulen kommune i Sogn og fjordane. De første to ukene var det store oppslag i mediene, men nå er saken blitt til mindre artikler og notiser i nyhetene. Artikkelen forteller at folk i bygden er uvel, men at dette trolig skyldes ufarlige svovelforbindelser.

Denne morgenen begynner vi helt tilfeldig å skravle om denne saken over kaffekoppen. Vi synser og deler det vi vet etter å ha fulgt nyhetsbildet som vanlige lesere de siste ukene. Vi får en følelse av at noe er galt. Det er ingen som forteller hva som var på tankene på anlegget, og likevel er både myndigheter og Vest Tank tydelige på at dette er helt ufarlig.

Når morgen er blitt til formiddag er nysgjerrigheten vekket. Hvorfor er folk syke en hel måned etter eksplosjonen? Hva var på tankene? Hva drev Vest Tank egentlig med? Vi bestemmer oss for å reise til Sløvåg dagen etter for å prate med folk.

### 7.2 En avgjørende iskrem

Den 14.juni 2007 kjører vi til Sløvåg, en halvannen times tur nordover fra Bergen. Allerede på fergen kjenner vi en underlig stank. Det lukter en blanding av brent olje og råtne egg kombinert med en kvalmende søtlig stank. Det er en svært ubehagelig lukt. Vel framme kjører vi til Vest Tank, men vi kommer ikke ned til anlegget. Området er sperret og bevoktet. Vi spør etter sentrum i Sløvåg, og blir møtt med latter av vakten. Her er ikke noe sentrum, men vi kan treffe folk hos Torgeir. Han driver bensinstasjon og nærbutikk.

Hos Torgeir treffer vi folk som forteller om den ubehagelige lukten. Mange har vært dårlige, og blir dårlige med en gang lukten kommer med vinden fra Vest Tank. Folk er bekymret. De lurar på hvilke stoffer som er i luften og de lurar på hvilke stoffer som har spredt seg over jordene og i brønnene. De føler ikke at de har fått ordentlig svar fra noen, og de lurar på hva som egentlig har foregått på Vest Tank.

Anlegget skulle ta imot vann fra vasking av tankene på skip, såkalt slop, men folk her kan ikke skjønne at vaskevann kan lukte slik. Mens vi spiser is kommer folk bort og etterlyser handling fra norske myndigheter. De lurar på hvor SFT og Folkehelseinstituttet er. De har ikke møtt noen myndigheter, og de har ikke fått noe informasjon.

Etter en times tid henter Torgeir fram fem ark. Det er en featureartikkel fra Dagbladet i oktober 2006. Den handler om en forurensingsskandale i Elfenbenskysten. Sommeren 2006 losset et skip ved navn Probo Koala avfall i landet. Det havnet på de åpne bossfyllingene i byen Abidjan. I følge artikkelen er 14 mennesker døde og over 85 000 syke. Lasten var eiet av et nederlandsk selskap som heter Trafigura. I artikkelen står det at Probo Koala ble tatt i arrest da hun etterpå kom til Estland, og at politi både i Elfenbenskysten og Nederland har startet etterforskning av saken. I en oppfølgingsartikkel er det nevnt at søsterskipet, Probo Emu, er på vei til Sløvåg i Norge. Hun kommer fra Gibraltar med avfallslast til Vest Tank. I artikkelen sier Vest Tank at avfallet innehol

der nafta, merkaptaner, kaustisk soda og vann. Ledelsen ved Vest Tank understreker at de har tatt prøver av lasten, og at dette er uproblematisk skipsavfall som de har godkjenning for å ta imot. I artikkelen sier Greenpeace at det er bra dette kommer til forsvarlig håndtering i Norge.

Torgeir kan fortelle at han og mange andre husker Probo Emu. Da den la til kai kom det en intens lukt, ikke ulik stanken som nå ligger over bygden. Han lurte på om Vest Tank fortalte sannheten den gang Probo Emu ble klarert. Folk i bygden er nå mer tilbøyelig til å tro at det var samme avfall på Probo Emu og Probo Koala. Tanken slår oss også. En is og samtaler på nærbutikken har økt nysgjerrigheten. Vi lover å sjekke saken og finne ut av dette.

## 8. Research – juni 2007

---

Tilbake i redaksjonen i Bergen forteller vi oppglødd om turen. Vi ønsker å finne svar på hva som har skjedd, og hvorfor folk er syke. Vi diskuterer med sjefene våre, og får beskjed om å sette i gang. Vi går bredt ut. Vi kartlegger selskaper, produkter, kjemiske stoffer, myndigheter og ansvarsområder.

### 8.1 Vest Tank – hvem er de?

Vi begynner med Vest Tank sine egne nettsider. Områdekart viser at det var 17 tanker på området før eksplosjonen. Disse var gruppert inn i tre tankgårder. Eksplosjonen skjedde i tankgård 2, og her ble samtlige fem tanker ødelagt som følge av eksplosjon og brann. De øvrige 12 tankene ble ikke vesentlig skadet, og står fremdeles igjen på anlegget. Vest Tank skriver på nettsidene sine at de er et anlegg som har spesialisert seg på å ta imot oljeholdig vaskevann fra offshoreindustri og skip. De har selv utviklet en renseteknologi som gjør dem attraktive, fordi bedriften klarer å gjenvinne alt de tar imot. I følge nettsidene skilles olje og vann i rensenanlegget. Vannet slippes ut i Fensfjorden, mens oljerestene blir solgt til andre kunder. På nettsidene finner vi også driftstillatelser, utslippstillatelser, kart over området og illustrasjon av rensenanlegget. I følge tillatelsene har de lov til å ta imot og rense oljeholdig vaskevann fra offshoreindustri og skip. Fagbetegnelsen på vaskevannet er slop.

#### 8.1.1 Personene bak

Vi søker i Visma Bizweb og Brønnøysundregistrene for å finne ut hvem som står bak tankanlegget, og hvordan det står til økonomisk. Eier av anlegget er Trond Emblem. Han har hovedbase på Sotra utenfor Bergen, og driver også stort innen kran og kranutleie. Tankanlegget i Sløvåg startet han i 2000. Da hadde det navnet Hasan Tank. I 2004 skifter det navn til Vest Tank, og da kommer daglig leder Jostein Berland inn i bildet. Forretningsideen har hele tiden vært å ta imot vaskevann og slam fra oljeindustrien, men i følge regnskapene har de slitt med å få dette til å gå rundt økonomisk. Med Berlands inntog som daglig leder i 2004 blir visjonene større. Han har utviklet et rensenanlegg som, i følge ham selv, er helt unikt i verdenssammenheng. Rensenanlegget gjør at alt de mottar kan renses og gjenvinnes. Rensenanlegget selger han til Vest Tank. Av årsrapporter og regnskaper vi bestiller i Brønnøysund, går det frem at dette ikke er en umiddelbar suksess. De sliter fremdeles økonomisk.

#### 8.1.2 Artikler og TV

Deretter leser og ser vi gjennom det som har vært av pressedekning av Vest Tank eksplosjonen. Vi er spesielt interessert i hva ledelsen sier om ulykken, og hvilke forklaringer de har på virksomheten. Det er totalt forvirrende. I et intervju tar de imot slop. I neste intervju snakker daglig leder om nafta, og i neste setning om vaskevann. Det eneste som er klart er at alt er uklart. Det er heller ingen klare uttalelser om årsak til eksplosjon. Det eneste de er tydelige på er at ingen av stoffene som er i området er farlige.

Vi sjekker arkivene, og finner noen artikler om anlegget, hovedsakelig knyttet til kjøp av nye tanker. Vi kommer også over en artikkel og video fra Dagens Næringsliv i 2006. Avisen har utropt dem til Gasellebedrift i Sogn og Fjordane. Det betyr at det er den bedriften som hadde størst økonomisk vekst i fylket fra 2004 til 2005. Dette skjønner vi ikke helt, for Vest Tank har bare skrevet ned tankene for

deretter å skrive dem opp igjen i denne perioden. Men videoen gir oss et godt bilde av renseanlegget. Det ser ikke spesielt høyteknologisk ut, og vi får mistanke om at dette ikke kan rense alt.

### 8.1.3 Naboer om Vest Tank

Det er nabobedriften, Wergeland-Halsvik som gjennom selskapet GMU, eier tomten der Vest Tank ligger. Vest Tank har en festeavtale. Vi snakker med Lars Hellandsjø, som er daglig leder ved Wergeland-Halsvik. Han forteller at styreformann i Vest Tank, Trond Emblem opprinnelig eide området, men etter stridigheter med kommunen fikk Wergeland-Halsvik kjøpe området.

Hellandsjø sier han husker at Probo Emu kom til kai, og at han ikke var begeistret. Det var imidlertid ingenting han kunne gjøre, ettersom norske myndigheter hadde godkjent at skipet fikk losse i Sløvåg. Hellandsjø sier det var i denne perioden (september/oktober 2006) at han først kjente den kvalmende lukten. Lukten dukket opp med jevne mellomrom helt fram til eksplosjonen. Hellandsjø sier at den kvalmende lukten vi nå kjenner er den samme, bare mye sterkere.

Hellandsjø forteller også om ulykkesdagen, og brannslukkingsarbeidet. Han sier folk ble dårlige, og han har fremdeles ansatte som er sykmeldte. Han tilkalte kommunelegen like etter ulykken og samtlige ansatte blir nå undersøkt med jevne mellomrom.

## 8.2 Slop

Slop, vaskevann, oljesludge, sludgevann, slam. Alt dette er betegnelser brukt på hva Vest Tank tok imot. Men hva er dette egentlig? Vi skjønner såpass at det handler om skip og avfallstanker, så vi begynner på toppen.

### 8.2.1 Sjøfartsdirektoratet – gode svar og et sjokkerende spor

Vi tar kontakt med sjøfartsinspektør i Bergen, Kjartan Rødland. Han forklarer at slop er avfall fra drift av skip, altså skipets "bosspann". Hovedsakelig er slop vaskevann og lasterester. Når en skipstank er tømt for last blir den vasket, og vaskevannet med lasterestene føres over på sloptankene. Dette er slop, og består som hovedregel av 80-90 prosent vann og 10-20 prosent lasterester. Slop kan godt være blanding av flere typer lasterester, for tankskip kan ha ulik last i de forskjellige tankene. Skipene har imidlertid to sloptanker fordi enkelte stoffer ikke kan blandes på grunn av eksplosjonsfare. Tidligere dumpet skipene slop på havet, men det er ulovlig i dag. Det skal leveres til mottaksanlegg, og alle havner har slike anlegg.

En liten tanke har lagt og murret i bakhodet, og mest for å stille egen nysgjerrighet spør vi hvem som har ansvar for å kontrollere last til sjøs. Svaret er at ingen formelt har det ansvaret. Systemet er tillitsbasert. Eier av last utsteder papirer. Disse følger skipet frem til mottaker av lasten. Det finnes ingen form for kontroll underveis. Eier av last er dessuten hemmelig, og fremkommer ikke i offentlige dokumenter.

Det virker for utrolig til å være sant. Noen må da ta prøver av skipslasten? De store havnene i Norge har bygget terrorgjerdet rundt havneområdene som tar imot cruise-skip. Det kan da umulig være slik at tankskip da får legge til kai, uten at noen vet hva som er om bord? Vi bestemmer oss for en grundig sjekkerunde, men først litt mer slop.



### 8.2.2 Slop fra andre kilder

Vi leser på nett og i artikler, og søker på større havner for å finne ut hvordan slopanlegg fungerer og ser ut. I tillegg snakker vi med StatoilHydro sitt raffineri på Mongstad. Dette er tvers over fjorden fra Vest Tank, og de forteller at også de har slopanlegg. De forklarer at det vanlige er at skip som kommer til kai hos dem også tømmer sloptankene før de får ny last. Mongstad behandler sin slop selv. De skiller olje og vann, og oljeproduktet blir prosessert videre i raffineriet. Ved Mongstad forklarer de at alle større havner og terminaler har egne anlegg for å ta imot slop. Vi har etter hvert et godt bilde av produktet slop. Det er i all hovedsak vann, 80 til 90 prosent, og resten er lasterester etter tankvask. En ordinær oljeslop er lett å håndtere, fordi vann og olje skiller seg.

## 8.3 De som kontrollerer

Sporet fra Sjøfartsdirektoratet er interessant, og vi undres nå på hvordan kontrollsystemet er lagt opp. Både i forhold til tankanlegg, men også skipsfart. Vi gjør et forsøk på å finne ansvarlig myndighet, og skjønner fort at her er det mange kokker. Det er fremdeles tidlig i researchfasen, men vi skrapet i overflaten.

### 8.3.1 En foruroligende prat med SFT

SFT har ansvaret for utslippstillatelser og driftstillatelser ved Vest Tank. Vi snakker med dem, og får oversendt alle papirene på tillatelser for drift og utslipp. Vi spør hva Vest Tank hadde lov å oppbevare, og får bekreftet at det er i hovedsak oljeholdig slop og noe sludge/boreslam fra Nordsjøen. SFT kan ikke på dette tidspunktet svare oss på hva som var på tankene da det eksploderte, da de avventer rapport fra Vest Tank om ulykken. En måned etter ulykken har de ikke aktivt foretatt seg noe for å finne ut hva som gikk i luften.

### 8.3.2 - og en tilsynelatende beroligende prat med Kystverket

Kystverket skal ha kontroll med skipstrafikk, og de skal også føre kontroll med skip og last inn til Norge. På mail og telefon forklarer de hvordan systemet fungerer, og at det er rapporteringssystemer som er tydelige, og gjeldende i alle europeiske land. De forklarer at Norge er knyttet opp til et europeisk rapporteringssystem som heter SafeSeaNet (SSN). Gjennom dette elektroniske systemet skal alle skip melde sin ankomst til norsk farvann. Alle skip som går med farlig eller forurensende last skal i tillegg levere såkalte HAZMAT-papirer (Hazardous materials) til Kystverket 24 timer før de går inn i norsk farvann. Kystverket forteller at de mottar 24 000 skipsrapporter i året via SSN.

### 8.3.3 Lite nytt fra DSB

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har ansvaret for å godkjenne tanker på land, og gi tillatelse for hvilke stoffer som kan oppbevares på tankene. Vi får oversendt alle tillatelsene til Vest Tank, og ser at de har en bred tillatelse for A, B og C væsker (gradert etter brannfare). Vi registrerer dette, men det er ikke særlig anvendelig på dette tidspunktet. Dette fordi det er ennå ikke klart hva som var på tanken som eksploderte, og derfor ikke mulig å si om tillatelsen er brutt eller ikke.

## 8.4 Trafigura

Selskapet er rangert som verdens tredje største uavhengige tradingselskap. De handler i råvarer, og omsatte, i følge dem selv, for 47 milliarder dollar i 2006. Men hvem er de? Og hva i all verden gjør de i en Vestlandsbygd?

### 8.4.1 Do what it takes

Dette er mottoet til Mark Rich. Det er et av få navn vi støter på når vi søker på Trafigura. Mark Rich var regnet som USAs største hvitsnippforbryter. Vi finner en større nettartikkel om Mark Rich og Trafigura i BusinessWeek. Rich rømte fra USA til Sveits sammen med sin nærmeste krets, for å unngå en rettssak. De går under navnet The Rich Boys. De setter opp hovedkvarter i Zug i Sveits, en kanton der det ikke eksisterer innsyn i noe som helst. Derfra leier de en villa på den franske rivieraen, fyller den med prostituerte, sprit og representanter for spesielt gode råvareland i Afrika og Asia. Like etter sitter Mark Rich og hans protegeer på store kontrakter innen olje og metaller. Trafigura og konkurrenten Glencore ser dagens lys. I dag er Trafigura styrt av the Rich Boys; Claude Dauphin og Eric de Turkheim.

Mark Rich selv ble benådet av Bill Clinton, på Clintons siste dag som president i USA. Mark Rich gir ingen intervjuer og det finnes ikke noe bilde av mannen, men det er skrevet bok om ham, "Metal men". Denne er utsolgt fra forlaget, men vi kjøper et brukt eksemplar på Amazon.com. Denne gir oss et verdifullt innblikk i hvordan råvarehandel foregår globalt.

### 8.4.2 En lukket verden

På nettsidene til Trafigura ligger en oversikt over hvor de driver i verden, og pressemeldinger om omsetning. Det er ikke mulig å sjekke de økonomiske opplysningene, for regnskapstallene er ikke tilgjengelige. Det er heller ikke mulig å få snakke med noen i selskapet. Pressekontakt er et PR byrå i London, og det ligger ikke noen navn på nettsidene til Trafigura. Selskapet er ikke børsnotert, men eid av ledelsen og de ansatte traderne. Hvem som jobber for Trafigura er hemmelig.

På nettsidene står det imidlertid at eierne er i Zug i Sveits, formelt hovedkontor er i Amsterdam i Nederland, mens det reelle hovedkvarteret er i London. Med bakgrunn i norsk virkelighet tenker vi at det må jo være mulig å få innsyn på et vis. Men vi skjønner senere at det var litt naivt. Når vi senere er i kontakt med økonomiavdelingen til BBC får vi vite at de har prøvd å få innsyn i Zug i årevis, og de er ennå ikke kommet lengre enn til formelle mottakelser med utenomsnakk og kanapeer.

### 8.4.3 Plan B

Når vi ikke får innsyn, så får vi gå rundt. Vi sanker så mye vi kan fra andre kilder. Vi begynner med andre medier. Tatt i betraktning at selskapet er så stort er det sparsomt med oppslag, men det vi finner er interessant. Det er påstander om bestikkelser og korrupsjon i Jamaica, Sør-Afrika, Kongo, Venezuela og Ecuador. I tillegg er de innblandet i Oil for Food-skandalen knyttet til oljeboikotten av Irak.

Det meste av det vi finner om selskapet er knyttet til Probo Koala og forurensingshistorien på Elfenbenskysten. Vi velger å bruke tid på denne historien nå, og gå inn i de andre historiene på et senere tidspunkt, men vi bestiller Google Alerts på Trafigura og andre relevante ord, slik at vi kan holde oss orientert om saker som er knyttet til selskapet.

## 8.5 Probo Koala

I august 2006 leverte skipet Probo Koala et avfall hun betegnet som slop, i Abidjan i Elfenbenskysten. Dette avfallet havnet på de åpne bossfyllingene i byen. I Abidjan hevder folk at 14 personer døde og 85 000 ble syke av gasser og en emmen kvalmende stank. Trafigura har bekreftet offisielt at det var de som hadde chartret skipet, men de erkjenner ingen skyld i skandalen. Men hva er bakteppet? Hvor kom skipet fra? Hvilket avfall leverte hun? Hvilke stoffer ble spredt på fyllingene? Kan det være det samme som fører til sykdom i Sløvåg?

### 8.5.1 Hva skjedde?

Også her begynner vi med nyhetssøk. Skandalen er knapt omtalt i Norge. Det eneste vi finner er de to artiklene til Dagbladet. I utlandet er historien bredt omtalt, og vi begynner nå en lesejobb og sammenligning av artikler fra ulike land.

Det er skrevet mye i nederlandsk presse, og spesielt har avisen Volkskrant fulgt saken tett. Men også BBC, de store nyhetsbyråene og afrikansk presse har bred dekning. Det er avvik i faktaopplysningene i artiklene, men etter en tid danner det seg et bilde av hva som har skjedd.

Probo Koala var chartret av Trafigura. På forsommeren 2006 ligger hun og driver i flere uker i havområdene vest av Gibraltar. Så går hun til Amsterdam der hun skal levere slop. På kaien reagerer folk fra Amsterdam Port Services (APS) på en intens lukt. APS sier dette ikke er ordinær slop, og krever at det må leveres til et spesialavfallsanlegg. Prisen mangedobles, noe kapteinen ikke aksepterer. Han krever å få avfallet om bord igjen. Det får han, og så legger Probo Koala fra kai.

Hun går først til Nigeria med ordinær last, deretter til Abidjan i Elfenbenskysten for å levere det illeluktende avfallet som slop. Et helt nystartet firma ved navn Compaigne Tommy, som ingen kjenner bakmennene i, tar imot avfallet på kaien. I løpet av natten transporterer de avfallet til de åpne bossfyllingene i Abidjan, og dumper det der. Folk blir syke, mange dør, og de hevder dette skyldes avfallet.

Probo Koala forlater imidlertid kai, og går tilbake til Europa. Da hun ankommer Paldiski i Estland har historien fra Vest-Afrika nådd Europa. Greenpeace aksjonerer mot skipet, og hun blir tatt i arrest. Etterforskere fra Nederland og Elfenbenskysten ankommer, og hun får ikke forlate havn før alle er avhørt. Trafigura sier de er uskyldige, og at avfallet fra Probo Koala var ufarlig og ikke kunne føre til slike skader.

Claude Dauphin og Jean-Pierre Valentini fra toppledelsen i Trafigura reiser til Elfenbenskysten, og blir fengslet der i september 2006. De slipper først fri i februar 2007 etter at Trafigura har betalt 198 millioner dollar til myndighetene i Elfenbenskysten. Pengene skal gå til ofre og opprydning, men Trafigura presiserer at utbetalingen ikke innebærer at de vedkjenner seg skyld i forurensingen. Gjennom å betale ut beløpet sikrer Trafigura også at de ikke kan saksøkes av myndighetene i landet.

Saken etterforskes både i Nederland og Elfenbenskysten. I Elfenbenskysten blir saken så stor at regjeringen må gå av.

## 8.5.2 Nederland

Saken er stor i Nederland av to årsaker. For det første er Trafigura formelt sett et nederlandsk selskap med hovedkontor i Amsterdam. Dessuten var det myndighetene i Amsterdam som tillot at Probo Koala fikk ta avfallet om bord og gå fra kai. Dette tillot de, trass i at guttene på kaien mente dette var spesialavfall. I følge internasjonale konvensjoner skulle de ikke ha ført avfallet tilbake om bord, og skipet skulle ikke fått forlate Amsterdam havn med kurs for Afrika. Episoden har vært gjenstand for debatt i "stortinget" og nederlandske myndighetene har strammet kraftig inn på kontroll og rutiner.

Vi skaffer oss utskrifter av stortingsdebatter, og får de oversatt fra nederlandsk til norsk. Vi tar også kontakt med miljømyndighetene for å få vite hva de har gjort. I tillegg blir vi klar over at det er varslet rettsak mot de lokale myndighetene i Amsterdam, fordi de aldri skulle latt Probo Koala gå fra kai.

## 8.5.3 Prøver og stoffer - Nederland

Det ble tatt prøver av avfallet fra Probo Koala da hun lå til kai i Amsterdam. Det ble også tatt prøver av avfallet på Elfenbenskysten. Vi får vite at professor Lucas Reijnders ved Universitetet i Amsterdam sitter på disse resultatene. Vi kontakter ham, og forteller det vi vet om Sløvåg og lukt. Han synes dette høres interessant ut. Han sier imidlertid at vi ikke må være optimistiske. Det er svært vanskelig å finne ut hva som har vært i avfallet. Det finnes på tusenvis av ulike stoffer og kjemikalier, og dersom du ikke spesifikt vet hva du leter etter, så blir slik prøvetakning som å lete etter nålen i en høystakk. Han forteller at både prøvene fra Amsterdam og Elfenbenskysten viser kaustisk soda, svært høyt svovelnivå og bensinprodukt. Han sender oss prøveresultatene, slik at vi kan bruke dem til å sammenlikne med eventuelle norske prøver. Beskrivelsen fra Reijnders minner sterkt om noe vi leste på nærbutikken i Sløvåg.

## 8.5.4 Avfallet fra Probo Emu

I magasinartikkelen i Dagbladet beskrev Vest Tank selv avfallet fra Probo Emu som nafta, kaustisk soda, merkaptaner og vann. Vi søker på Probo Emu, og finner svært lite. I all hovedsak er det notiser og mindre artikler fra avisen Volkskrant i Nederland. I en av artiklene bekrefter Trafigura at de eide avfallet på Probo Emu, og daglig leder i Vest Tank, Jostein Berland, er sitert i en annen artikkel på at avfallet fra Probo Emu er "som avfallet fra Probo Koala". Det kan se ut til at folk i Sløvåg har rett i mistankene sine.

## 8.5.5 Probo Koala fra andre kilder

Vi går også en runde med Greenpeace i Nederland. De aksjonerte mot skipet, og har fått mye ros av europeiske myndigheter for sin innsats. De har antydnet at avfallet fra Probo Koala stammer fra raffinering til sjøs. Dette blandes sammen med utsagn om at dette var et rent avfallsskip, som lå og samlet avfall fra andre skip i all hemmelighet vest av Gibraltar. Dette er gjengitt på deres nettsider og i andre avisartikler. De har også koblet Probo Emu til denne virksomheten. Vi tar kontakt med Greenpeace og spør om de kan utdype mer om hva de vet. Hva ligger i raffinering ombord, og hvilke stoffer skal være benyttet? De lover å ta kontakt, men vi hører ikke noe mer fra Greenpeace i Nederland.

Vi kontakter også Greenpeace i Norge, og de husker Probo Emu. De fikk forsikringer fra SFT og Vest Tank på at lasten kunne leveres i Norge, og derfor la de saken bort.

## 8.6 Skipslister

Vi ønsker også å få en oversikt over hvilke skip som har kommet til Vest Tank sitt anlegg. Mistanken er styrket om at Probo Koala og Probo Emu hadde samme lasten. Vi lurer på om begge skipene har vært hos Vest Tank, eller om vi kan finne noe annet interessant i anløpene. Er det andre skip som har levert slik slop på Vestlandet? Vi sjekker navnet Probo i skipsregistre, og finner ut at det er seks slike skip (Probo Elk, Probo Bison, Probo Bear og Probo Panda i tillegg til Probo Emu og Probo Koala). Flere har vært innblandet i tvilsomme historier. Vi sjekker historikk og eierskap.

Så ber vi Trafikksentralen på Fedje om en oversikt over samtlige anløp og avganger til Sløvåg kai fra januar 2006 til mai i 2007. Vi bestemmer oss for å gå så langt tilbake, fordi vi vil ha god margin i forkant av episodene med Koala/Emu som startet sommeren 2006. Fra Trafikksentralen og Kystverket får vi en liste over 1 041 avganger/anløp i perioden. De har i all hovedsak luket ut skip som gikk til Mongstad og andre kaier, men vi får beskjed om at listen likevel er svært unøyaktig. De 1041 anløp/avgangene er til Sløvåg Industriområde. Her er det flere bedrifter, og det fremgår ikke av listen hvem de lastet/losset hos. I tillegg er Fensfjorden et av de travleste farvann i Norge. Det er ofte kø til kaianleggene, og da går skip inn til Sløvåg for å vente på tur. De kan også gå hit for mindre reparasjoner. Samlet sitter vi altså med 1 041 anløp/avganger der det ikke fremgår hvilken bedrift som var kunde, og ikke hva de hadde om bord. Vi må sjekke hvert enkelt skip.

### 8.6.1 Kystverket

Med utgangspunkt i listen sender vi en forespørsel til Kystverket. Vi vil vite hvor samtlige skip som er registrert forbi Fedje gikk, hva de var lastet med, innsyn i samtlige HAZMAT-papirer (dokumenter over farlig last) og sikkerhetsanmerkninger. Vi ønsker dette for perioden januar 2006 til mai 2007. Men så enkelt skulle det ikke være. Kystverket hikker, og sier dette er umulig. Vi må finne andre metoder.

## 9. Samling i Sløvåg 21. - 22. juni 2007

---

Det er gått en uke siden vi var i Sløvåg første gang. Vi ønsker nå å snakke mer med folk, og også sikre oss opptak mens folk kan beskrive lukt, symptomer og hva de tenker om uvissheten. Vi tar kontakt med grendalaget, og de forteller at de skal møtes for å gjøre i stand til St. Hans. Vi er velkomne til å være med.

Vi ønsker også å intervju kommunelegen i Gulen, Tommy Norman. Det er han som tar imot pasientene, og vi lurar på hva han kan fortelle. Også her får vi avtale.

I tillegg vil vi gjerne filme opprydning hos Vest Tank, og intervju daglig leder, Jostein Berland. Vi får både film- og intervjuavtale med ham. Vi bestemmer oss for å overnatte på campingplassen i området, for å ha god tid til opptak, samt få en følelse av hvordan det er å være i lukten over tid.

### 9.1 En bekymret lege

Vi reiser først til Eivindvik, der kommunelegen holder til. Vi møter en svært bekymret mann. Tommy Norman kan fortelle at stikk i strid med hva man skulle tro, blir stadig flere syke. Han beskriver hals med en rødfarge han aldri har før har sett, sterk hodepine, oppkast og kjemisk lungebetennelse. Dette øker bare i omfang. Han synes han ser konturene av at toleransegrensen hos folk går ned. Han fortviler fordi det ikke er noen norske myndigheter som har tilbudt hjelp. Han må finne ut alt om symptomer på egenhånd. Han har bedt Folkehelseinstituttet om hjelp, men har ikke fått det. Og heller ikke fylkeslegen i Sogn og Fjordane har vært der. Han vet ikke hva som var på tanken som eksploderte, og er redd det kan være svært farlig. Han får ingen svar fra SFT og DSB.

Heller ikke Vest Tank har gitt en forklaring som samsvarer med sykdomstilfellene. Han har på eget initiativ tatt prøver i nærområdet, og venter på svar. Han er redd han ikke finner noe. Så lenge han ikke vet hva som var på tankene, vet han heller ikke hva han skal analysere prøvene for. Vi får se prøvene han har fått svar på, og han lover å gi oss resultatene på andre tester etter hvert som de kommer inn.

Norman forteller at han på eget initiativ også har begynt en systematisk kartlegging av sykdom hos folk. Skipet "Karen Knudsen" lå til reparasjon ved kaien i Sløvåg da det eksploderte. Hun seilte fra Sløvåg kort tid etter ulykken, men mannskapet ble syke. Han har kalt dem inn til helseundersøkelse. I tillegg har han startet helseundersøkelse av samtlige ansatte ved nabobedriften til Vest Tank, Wergeland-Halsvik. Vi gjør intervju, og lover å holde kontakten med Norman.

### 9.2 Engstelige folk

Vi reiser så til Sløvåg for å være med på St. Hans-forberedelsene. Vi klatrer først opp på en kam ved steinbruddet rett bak Vest Tank. Her filmer vi i vel to timer mens stanken river i nesene. Deretter drar vi til arrangementet nede ved sjøen i Sløvåg. 40-50 personer, voksne og barn, er samlet. Stanken henger i luften. Folk er redde for hvilke stoffer de puster inn, og svært mange beskriver sykdom, med oppkast, hodepine og sår hals. Vi blir også fortalt at det er personer som ikke kan være med på arrangementet fordi de ikke makter å gå ut i lukten, eller at de har reist bort for å unngå stanken.

Folk etterlyser informasjon og engasjement fra myndighetene. De føler seg forlatt og glemt for ingen fra de statlige myndighetene har vært her etter at brannen ble slukket. I tillegg bekymrer de seg for historien om Probo Koala, og søsterskipet Probo Emu som kom til Vest Tank. Denne historien har spredt seg på folkemunne i Sløvåg. De er redd avfallet fra dette skipet er årsak til sykdom. Mange av dem som er tilstede forteller at de jobber ved Wergeland-Halsvik, nabobedriften til Vest Tank. De forteller at opprydningsarbeidet på branntomten skjer uten verneutstyr og gassmaske, og at Vest Tank sier dette er ufarlig. De forteller om hvordan de var med på å slukke brannen uten verneutstyr, og skuffer på hjullastere og gravemaskiner ble blankpolerte etter nedfall fra brannen. De forteller også om gule regnfrakker som mistet all farge etter at de kom i kontakt med partikler/nedfall fra brannen.

### 9.3 Samling rundt skipslistene

Mange av dem som er tilstede denne kvelden jobber ved andre bedrifter på industriområdet. Vi har tatt med oss den lange skipslisten, og sittende på en steinknaus begynner et nitid arbeid. De kjenner igjen en god del av skipene som faste kunder ved sine bedrifter. Vi stryker ut alle skipene som folk med 100 prosents sikkerhet kan si lastet/losset ved andre bedrifter enn Vest Tank. Listen halveres. Vi er et stykke på vei.

### 9.4 Grubling i stank

Vi reiser vel halvannen mil innover fjorden til Masfjorden kommune. Der er det nærmeste overnattingsstedet til Sløvåg, Nautesund camping. Det er blitt sen kveld, og været er nydelig. Vi gleder oss til å komme vekk fra lukten. Vi har hatt hodepine helt siden vi kom til Sløvåg, og halsen er sår etter at vi filmet i to timer på kammen over Vest Tank sitt anlegg. Mens vi stod på kammen ble vi småkvalme. Vel fremme på campingplassen skal vi sitte ute, men oppdager fort at stanken også er her. Hodepinen slipper ikke taket.

Vi oppsummerer dagen, og kommer tilbake til det sentrale spørsmålet; Hva var på tankene som eksploderte og brant? Vi lurer på om det kan ha vært avfall fra Probo Emu. Samtidig lurer vi på hva de egentlig har drevet med hos Vest Tank. Bedriften er mottaksanlegg for oljeslop, men etter samtalen med professor Reijnders i Nederland vet vi at Probo Koala dumpet en helt annen type slopavfall i Elfenbenskysten. Søsterskipet Probo Emu kom hit, trolig med tilsvarende avfallslast. Var dette en engangsl levering, eller har de mottatt flere slike tvilsomme sloplaster? Vi lurer på om Vest Tank har tatt imot problematisk slop som ingen vil ha, i større skala enn bare fra Probo Emu. Teorien støttes av at selskapet Trafigura eide avfallet på Probo Emu. Vi finner det lite trolig at et så stort selskap bare har sendt en liten avfallslast til et lite anlegg på vestlandskysten. Vi finner det også underlig at Probo Emu gikk helt fra Gibraltar til Sløvåg for å tømme sloptankene. Dersom dette var ordinær slop tenker vi at det kunne hun levert mange steder underveis, og spart tid og bunkers. Men kanskje skulle hun hente last i nærheten?

Vi lager en liste over ting vi må sjekke. Vi må lete etter en avtale mellom Vest Tank og Trafigura/andre selskap. Vi må prøve å finne ut hva de egentlig tok imot, og vi må sjekke alt vi kan finne på last og rute knyttet til Probo Emu. Vi har definitivt følelsen av at noe ikke stemmer her.

Så ringer telefonen. En person forteller at han har en olje/slop prøve fra Vest Tank fra før eksplosjonen. Av kildehensyn kan vi ikke gå inn på hvordan prøven ble tatt, men vedkommende har en logisk forklaring på hvorfor han tok den. Han vet ikke hvilken tank den stammer fra, og sier at den har stått i en flaske på kontoret hans i noen måneder. Han vil gjerne gi oss den, slik at vi kan prøve å finne ut hva dette er. Han sier lukten er intens.

En time senere er mannen og prøven på campingplassen, og vi blir 5 dl illeluktende olje rikere.

## 9.5 Forvirring og nye spor

Neste morgen har vi intervjuavtale med daglig leder hos Vest Tank, Jostein Berland. Han har lovet at vi skal få filme opprydningsarbeidet, men da vi kommer til sperrebommen ned til anlegget får vi vite at filming er avlyst. Vi spør hvorfor, og Berland svinger nå mellom raseri og hyggeprat. Vi bestemmer oss for ikke å presse ham på filming, fordi vi ønsker å intervju ham og få stilt så mange spørsmål som mulig. Vi deler oss for å få mest mulig informasjon ut av folk som er på området.

Kjersti Knudssøn intervjuer Berland. Han forteller at vi ikke får komme ned på området fordi det lukter sterkt, men det er ikke farlig. Samtidig forteller han at en lege ble syk da han var der nede, og derfor får vi ikke gå ned. Knudssøn lurte igjen på om det er farlig siden legen ble syk, og får til svar at neida, men man må jo høre på helsepersonell. Resten av intervjuet er like forvirrende, og gjennomgående fullt av selvmotsigelser. Knudssøn bestemmer seg for å holde en rolig tone, og ikke nevne noe om Probo Koala/Probo Emu. Det er nødvendig å gjøre mer research på skipene for å stille gode spørsmål. I stedet stiller vi åpne spørsmål for å få ut mest mulig informasjon. Det blir nyttig.

På spørsmål om hva som var på tankene bruker Berland flere betegnelser om hverandre; oljeprodukt, slop, nafta, blendstock og gasoline blendstock. På spørsmål om hva som forårsaker lukt svarer han at det er ufarlige svovelforbindelser, såkalte merkaptaner. Han sier dette finnes naturlig i oljeprodukt, men samtidig mumler han noe om avsvovling og et prøveprosjekt. Han vil ikke utdype dette, men sier at de hadde et prosjekt gående etter avtale med et internasjonalt oljekonsortium. Heller ikke dette vil han si noe om, men understreker at Vest Tank sitter på en verdensledende kompetanse innen renseteknologi, og det gjorde at de fikk avtale med dette oljekonsortiet. Berland sier også at de har hatt en avtale med Statoil på Mongstad, med å håndtere slop fra skip som leverer olje til dem. I tillegg har de levert sluttavfall etter rensing til naboen, Wergeland-Halsvik.

Han lover at vi skal få filme uken etterpå, men han kan ikke snakke med oss lengre for Vest Tank er i ferd med å bli kjøpt opp og han skal til utlandet for å signere kontrakten. Vi har hørt rykter om at et estisk selskap er kjøper, og spør om det. Det vil han ikke bekrefte, men når vi senere tar farvel sier vi "God tur til Estland!" Berland svarer "Tusen takk". Samtalen har gitt flere spor.

Parallelt med dette går Synnøve Bakke og prater med folk som Berland ikke kan kontrollere, fordi han står rundt et hushjørne og blir intervjuet. I løpet av denne dagen får vi også tak i jord og sandprøver fra branntomten. Av kildehensyn kan vi ikke opplyse hvordan vi fikk dem, men vi får bevis for hvor de er tatt og tidspunkt for prøvetakingen. Vi er svært opptatt av å få egne prøver, trass i at vi blir advart om at det nesten er umulig å finne ut hvilke stoffer som gikk i luften.

En annen kilde mener vi bør kartlegge skipene som kom hit. Kilden sier at den mexicanske raffineribyen Cadereyta er interessant. Mer kan ikke kilden si.

Etterpå stikker vi innom nabobedriften, Wergeland-Halsvik. Vi spør om vi får ta bilder fra deres kai inn mot Vest Tank. Vi får ikke lov til det, men de tilbyr seg å ta oss med ut i privat fritidsbåt slik at vi kan få filmet fra sjøsiden. På turen får vi gode bilder. Wergeland-Halsvik vet ikke hva Vest Tank har holdt på med, og undrer seg også over at ingen bruker verneutstyr under opprydningen. Vi spør om de har mottatt avfall fra Vest Tank, slik direktøren hevdet, men det avviser daglig leder Lars Hellandsjø ved Wergeland-Halsvik. De har ikke mottatt eller behandlet noe avfall fra naboen.



## 10. Research, gjennombrudd og en tabbe

---

Vi starter nå et intensivt arbeid med å sjekke opplysningene vi har fått i løpet av de to dagene vi har vært i Sløvåg. Vi har det travelt for det er bare en uke til vi skal på ferie, og vi ønsker å få satt i gang en del arbeid før det blir sommerstille i landet.

### 10.1 Prøver

Vi er fremdeles opptatt av helseaspektet, ikke minst fordi vi selv har hatt hodepine og sår hals i to dager. Vi er opprømt over å ha fått fatt i både olje-, jord- og sandprøver. Vi vil ha de analysert, og starter en runde blant laboratorier. Vi ender med Eurofins som sier at de kan ta prøvene. Vi diskuterer hva de skal analyseres for. Vi bruker prøvene fra Probo Koala som mal, men legger også inn test på en del andre stoffer vi lurer på. Fra flere kilder har vi hørt om ulike giftstoffer som kan oppstå når oljeprodukt brenner. Eurofins sier de skal ha resultatene klare i august når vi er tilbake fra ferie.

### 10.2 Oljeprodukter

Vi begynner også søk på alle betegnelse som Berland hadde på produktene. Vi blir ikke mye klokere. Nafta er et eget produkt, men brukes også internasjonalt som en samlebetegnelse på oljeprodukt. Gasoline og gasoline blendstock er tilsvarende. Det er en samlebetegnelse på oljeprodukter, og ikke bensin som vi først antok. Slop er vann med rester fra oljeprodukt, og vi lurer på om dette også kan betegnes som blendstock. Vi søker også på kombinasjonen nafta, kaustisk soda og merkaptaner, som ettersigende var innholdet i slopavfallet fra Probo Emu. Vi kontakter en del eksperter, men fordi ferien er begynt får vi ingen svar. Så får vi en idé. Brannvesenet må jo vite hva som var på tankene, for de dro jo ut og slukket dette. De må ha fått informasjon.

### 10.3 Bergen Brannvesen

Men det fikk de ikke. Bergen Brannvesen sier de er sjokkert. De fikk ingen informasjon om hvilke stoffer som var på tankene, og de mottok aldri noe datablad på hvilke produkter som var på området. De forteller også at de fikk motstridende opplysninger fra ledelsen ved Vest Tank, og at de slukket uten å vite hva som brant. I ettertid forteller brannvesenet at de har måttet kaste utstyr fordi de ikke får bort den sterke stanken. Alle som var med på slukningsarbeidet blir rutinemessig undersøkt av helsepersonell, og fulgt opp i årene fremover. Brannvesenet kunne altså heller ikke gi svar, så vi lar spørsmålet om stoffer og produkter bero til ekspertene er tilbake over sommeren.

### 10.4 Vest Tank + Trafigura = sant

Vi søker på nett på ulike kombinasjoner av Trafigura og Vest Tank, og plutselig dukker det opp en artikkel, skrevet av Jostein Berland. Den står på et lite nettsted om kultur og turisme i Nordhordlandsregionen. Den er datert 18. oktober 2006, og her skriver Berland at Vest Tank og Trafigura har inngått en kontrakt til en verdi av 100 millioner kroner. I artikkelen skriver Berland at de skal ta imot og behandle oljeprodukt i sitt verdensledende renseanlegg. Vest Tank har altså en avtale med Trafigura, og vi føler oss sikre på at det må være kommet flere skipslaster lignende Probo Emus til Sløvåg. Dette styrker teorien om at Vest Tank har tatt

imot problematisk slop. Vi skriver ut siden. Det skal vise seg å være svært nyttig, for nettsiden er i dag helt fjernet.

Vi sjekker skissen over renseanlegget på nettsidene deres, og føler ikke at vi ser på et verdenspatent. Mistanken om at noe rart har foregått styrkes.

## 10.5 Forvirring fra SFT

Vi har fått alle tilsynsdokumentene fra SFT. Vi leser dem grundig, og finner ut at det er gjennomført tre tilsyn ved Vest Tank. Ved alle tilsynene har Vest Tank fått anmerkninger. Det gjelder brudd på utslippstillatelse, og også manglende dokumentasjon på hvilke stoffer de har tatt imot og oppbevart på tankene. Likevel har bedriften fått drive videre. Siste tilsyn er gjennomført før Probo Emu kom til Sløvåg. Vi ringer SFT, og seksjonssjef Bjørn Bjørnstad forklarer at de fulgte nøye med bedriften. Vi spør også om Probo Emu ble klarert inn av dem. Her sier Bjørnstad at de kjente til skipet, men understreker at det var bedriftens ansvar å ta stilling til om de kunne ta imot avfallet. Da bedriften sa de kunne håndtere dette innenfor sine tillatelser, hadde SFT ingen innsigelser mot at Probo Emu la til kai. Vi lurte på om Vest Tank har tatt imot flere slike laster, men det sier SFT at de ikke har grunn til å tro. Dette var et engangstilfelle. De understreker at Vest Tank kan ta imot ordinær oljeslop, vann med oljeresester etter tankvask. Vi sier vi har en analyse av avfall fra Probo Koala, og ber SFT vurdere om Vest Tank kunne ta imot denne type avfall. Papirene blir oversendt, og SFT sier først at dette lå innenfor tillatelsen. Dagen etter sier de at dette var utenfor tillatelsen, men heller ikke det standpunktet skal vise seg å holde stikk.

## 10.6 Årsaken til eksplosjonen

Den 26. juni kommer Vest Tank med sin skriftlige forklaring på hvorfor det eksploderte i Sløvåg. I en orientering til SFT skriver de at det var mye natronlut og vann på tanken som eksploderte. Dette ønsket de å bli kvitt, og de hadde derfor en teori om å tilsette saltsyre til blandingen. Da skulle dette i teorien bli vann, og alt kunne slippes ut i fjorden. Vest Tank skriver selv at de hadde gjennomført et vellykket eksperiment i laboratoriet, før de bestilte en tankbil med saltsyre, og pumpet syren inn på tanken. Det var i denne prosessen at tanken eksploderte og konsekvensen ble at også nabotankene brant opp. Vi sjekker med professor i kjemi ved Universitetet i Bergen, Jon Songstad, og han kan bekrefte at det i teorien er mulig å lage vann på denne måten, men at det er galskap å sette dette ut i praksis. En ting er å gjøre det i et reagensrør, noe annet er å gjøre det i en tank. Dette var nødt til å bli varmt, og det måtte gå galt. Natronlut er identisk med kaustisk soda.

## 10.7 En løs kanon

Vi er interessert i å finne ut så mye som mulig om Vest Tank. Miljøvernforbundets Kurt Oddekalv har vært i området tidligere, og vi tar en telefon for å høre hva han vet. Oddekalv vet ikke mye, men kjenner til bransjen, og vi avtaler et møte. Han kommer til kontoret vårt og forteller om bransjen, og vi forteller ham om Probo Emu og Probo Koala. Vi blir enige om å prøve å samarbeide for å finne ut mer, men det blir ikke et langvarig samarbeid. Dagen etterpå ringer Kurt Oddekalv og forteller at han er på vei til Sløvåg med vår Dagsrevykollega Anders Magnus. Oddekalv mener han må aksjonere og fortelle om Probo Koala og Probo Emu. Vi ber ham la være inntil alle fakta er på plass, men det gjør han ikke.

## 11. Saken sprekker i nyhetene

---

Vi synes det er i tidligste laget å gå ut med dette, men samtidig ønsker vi å fortelle det vi har gravd fram og som vi mener er vår historie. Vi ønsker heller ikke å skremme folk, og vi vet at Oddekalv snakker i for store bokstaver i forhold til hvilke fakta som på dette tidspunktet er på plass.

### 11.1 Samarbeid

Vi har en samtale med Anders Magnus, og blir enig om å lage flere saker som kan gå som en pakke i Dagsrevyen. Anders Magnus lager aksjonen med Oddekalv, Kjersti Knudssøn lager bakteppet med eksplosjonen, sykdom i bygden og historien om Probo Emu, mens Synnøve Bakke lager historien om forgiftningsskandalen fra Probo Koala i Elfenbenskysten.

Sakene går på Dagsrevyen 28. juni 2007. Så går vi på ferie.

### 11.2 Vest Tank i nyhetene

Vest Tank fortsetter å toppe nyhetsbildet de neste ukene. Det blir rettet fokus på avfallet fra Probo Emu, og kritikk av SFT for ikke å ha oversikt over hvilke stoffer som eksploderte. Oddekalv har laget mye støy om dioksiner, klorforbindelser og benzen, og det gjør at mye av fokus rettes mot dette, og mulig forgiftning av folk. Han anmelder også Vest Tank for miljøkriminalitet.

SFT og Folkehelseinstituttet får sterk kritikk fra folk i Gulen for at de ikke har vært tilstede i bygden. Det er fokus på saken i vel to uker, så kommer svar på prøvene fra området. De viser ikke høye forekomster av benzen og dioksiner. Samtidig konkluderer SFT med at Vest Tank likevel ikke har brutt tillatelser, og sier nå at avfallet fra Probo Emu var innenfor tillatelsen for hva Vest Tank kunne ta imot.

Sommerstilla senker seg over Sløvågen.

## 12. Prøver og resultat

---

Før sommeren sendte vi inn prøver fra eksplosjonsområdet til analyse hos Eurofins. Disse analysene er klare da vi er tilbake på jobb i august. Vi er spente, og håper vi får svar på hva som var på tankene.

### 12.1 Skuffelse

Analyseresultatene viser seg å være helt uforståelige. Vi skjønner knapt hva vi leser, og får bekreftet det professor Lucas Reijnders i Nederland sa til oss før sommeren. Dersom du ikke vet nøyaktig hva du skal lete etter, så er ikke prøvene verdt noe. Våre prøver viser ikke noe annet enn det kommunelegen og andre har vist oss av resultat. Analysene viser at det er svovel, kaustisk soda, og organiske forbindelser i materialet, men det er ikke treff på de vanligste giftstoffene som kunne gi slike plager som folk har i Sløvåg. Og prøveresultatene gir ikke noe svar på hvilket produkt som var lagret på tankene. Det bekrefter også Eurofins i samtale med oss, og andre eksperter vi snakker med.

#### 12.1.1 En god idé

Vi får altså ikke vite hva som var på tankene gjennom prøveresultatene, men vi må kunne bruke dem for å komme nærmere sannheten. Etter litt grubling, plukker vi frem resultatene vi mottok fra professoren i Nederland. Dette er analysene av avfallet på Probo Koala. De er gjort både i Amsterdam og i Elfenbenskysten. Vi sammenligner det vi har fra Sløvåg med Probo Koala. Her er noen fellestrekk, men kjemikere er vi ikke. Vi sender i stedet alt til Nederland, der Reijnders sier seg villig til å sammenligne resultatene.

Etter kort tid får vi svar. Her er svært mange fellestrekk, og det er mulig at det samme produktet som var om bord på Probo Koala også havnet i Sløvåg. Ut fra mengden svovel og kaustisk soda er det nærliggende å tro at dette er samme produkt, eller har vært gjennom samme prosess.

## 13. Det finnes andre metoder

---

Vi hadde, litt naivt, satt vår lit til at prøvene skulle gi oss svar på hva som var på tankene før det eksploderte. Vi skjønner nå at det vil være bortimot umulig å analysere seg til et resultat. Hva skal vi da gjøre for å finne ut hva som gjør folk syke?

Det eneste håpet er faktisk å finne ut hva som ble importert til Sløvåg. Vi skjønner at skipene er nøkkelen, men vi kan lite, og trenger bakgrunnsinformasjon om oljeterminaler, shipping og handel med råvarer. Vi må også finne mer ut om aktørene i denne historien.

### 13.1 Hvem er Alexela?

I begynnelsen av august ble det offisielt at Vest Tank nå er oppkjøpt av et estisk oljeselskap, Alexela. I pressemeldingen heter det at de skal bygge ut området til en oljeterminal av internasjonal størrelse. Det blir understreket at de ikke skal håndtere avfall.

Vi gjør nyhetssøk på Alexela, og finner ut at de er det største oljeselskapet i Estland. De driver bensinstasjoner, og i tillegg har de oljeterminaler. Av estiske og russiske artikler går det frem at selskapet har slitt økonomisk. Det er en direkte rørledning til terminalen fra Russland, og i tillegg har de importert produkter via jernbane fra Russland. På grunn av en konflikt mellom Estland og Russland, blant annet knyttet til fjerning av den ukjente soldats grav i Tallinn, så har russerne avsluttet samarbeidet med Estland og Alexela.

I en artikkel fra Eesti Ekspress finner vi noe interessant. Fra høsten 2006 har Alexela fått nye partnere. Selskapet Trafigura har kjøpt seg inn, og eier 20 prosent av selskapet. Vi søker i diverse databaser, og oppkjøpet bekreftes der. Trafigura eier 20 prosent av Alexela. Vi skaffer oss også en oversikt over eier av Alexela, Heiti Hääl.

Så søker vi på Alexela i Norge, eller Alexela Sløvåg som Vest Tank nå heter. Her finner vi at Jostein Berland fremdeles er daglig leder. Han sitter også i styret, sammen med Heiti Hääl, og en Andrei Makarov.

#### 13.1.1 Hvem er Makarov?

Vi gjør noen enkle søk på nett, og har flaks. Vi får treff på LinkedIn, en slags Facebook for forretningsfolk. Der har en Andrei Makarov lagt ut fakta om seg selv, og han skriver at han er trader ved Trafigura sitt Londonkontor. Vi tror nesten ikke det vi ser, fordi Trafigura er et ekstremt lukket selskap. I all hovedsak er det hemmelig hvem som jobber for selskapet. Andrei Makarov er ikke et uvanlig navn, men kan det være at styrerepresentanten i Sløvåg er identisk med Trafiguratradere Makarov? I så tilfelle, hva vil Trafigura i Sløvåg? Vi må finne en måte å komme til bunns i dette på, men har ikke noen løsning der og da.

### 13.2 Hva er en oljeterminal?

Vi begynner søk på nett for å få en oversikt over oljeterminaler, hvilke stoffer som oppbevares/blandes og hva som er "internasjonal størrelse". Det er det begrepet Alexela selv bruker på prosjektet sitt i Sløvåg. Vi besøker nettsidene til ulike terminaler og ender fort i Rotterdam, Amsterdam og Mexicogolfen. Det er tankterminaler med 1 million kubikk pr. tank. I en slik sammenheng blir selv terminalen og raffineriet på Mongstad smågutter.

Sløvåganlegget ligger tvers over fjorden fra Mongstad, og de kan se på hverandre. Etter å ha studert oljeterminaler, og lest flere større prosjektbeskrivelser over planlagte terminaler i Europa og Asia, skjønner vi at Alexela i hvert fall må bygge noe på Mongstad-størrelse dersom de skal snakke om internasjonalt format.

### 13.2.1 Litt undring på Mongstad

Vi tar kontakt med Kåre Ness ved informasjonsavdelingen på StatoilHydro, Mongstad. Her har de ikke hørt om planene, og undrer seg litt over hvorfor de vil bygge en terminal her. Mongstad ble valgt som raffineriområde, på grunn av sin nærhet til StatoilHydro sine oljeinstallasjoner i Nordsjøen.

Det er ingen åpenbare Alexelakunder i nærheten. Ut fra størrelsen på tomten kan ikke folk på Mongstad tro noe annet enn at dette må bli en svært liten terminal. Det er ikke nok areal for en storterminal. Mongstad har mye større areal, og i tillegg ligger hovedlagrene i svære fjellhaller man ikke kan se. Ness ønsker ikke si noe mer om naboen, men direktør ved Vest Tank, Jostein Berland har fortalt oss at de hadde Mongstad som kunde, og at de mottok slop fra skip som hadde levert olje hos StatoilHydro. Dette avviser Ness, og sier de aldri har hatt noen slopavtale eller slopleveranser til Vest Tank. Mongstad har sitt eget slop anlegg, og håndterer dette selv.

### 13.2.2 De som kan det – Odfjell

Vi tar en grundig gjennomgang av hva vi vet så langt, og ser at research bare utvides og utvides. Vi kommer stadig borti felt vi ikke kan noe om. Nettsøk gir et blikk inn i en verden vi ikke helt klarer å forstå. Vi trenger kunnskap om terminaler, om produkter, om skipsfart og skipsfartsregler. Vi vil dessuten vite hvordan det fungerer i andre land. Vi får avtale om privatundervisning hos rederiet Odfjell. De er verdens største kjemikalierederi, og har terminaler over hele verden.

Vi begynner med å se bilder over terminalene. Her er anleggene som små byer, i sterk kontrast til det lille arealet i Sløvåg. Rederiet forteller at i hovedsak håndterer selskapene sine egne produkter i terminalene, og leier eventuelt ut overskytende kapasitet. Slik markedet er lagt opp, er det stort behov for terminaler i påvente av kjøp/salg. Det er et hovedtrekk at terminalene ligger opp til de naturlige havneknutepunktene (Antwerpen, Rotterdam osv.)

Når det gjelder slop forklarer Odfjell at det er omfattet av strenge regler fra den Internasjonale Maritime Organisasjonen, IMO. Slop oppstår hovedsakelig når skipet vasker tankene for å skifte last. Slopen losses i samme havn som man henter ny last. Alle større terminaler og havner har slopanlegg. De færreste båter går tom fra kai, fordi det ikke er lønnsomt. Lasting og lossing planlegges slik at skipet til en hver tid er i operasjon. Da vi spør om Probo Emu, som gikk tom fra Gibraltar til Sløvåg for å tømme sloptankene, svarer de at dette er underlig. De kunne levert avfallet i hver havn på veien. Det eneste som kan forklare dette er dersom de skulle laste i Sløvåg, men selv da er dette en dyr og litt ubegripelig tur. Vi spør hva de tenker dersom skipet gikk tom fra Sløvåg igjen. Det stiller Odfjell seg tvilende til. Noe slikt ville vært utrolig, og økonomisk ubegripelig. Odfjell sier at de alltid sikrer seg at kunden er ansvarlig for slop, og at de betaler for slopbehandling.

Vi spør også om de kjenner til begrepet raffinere til sjøs, slik Greenpeace hevder at Probo Koala gjorde. Vet de noe om dette? Det sier de at de aldri har hørt om. Noe slikt ville være farlig. Skip kan blande produkter, men da skjer det ved kai under streng kontroll.

Vår kilde i Odfjell har fulgt historien i Sløvåg i media, og er sjokkert over norske myndigheters håndtering av saken. De får merkelappen svake. Ved Odfjells terminal i Houston i USA blir de jevnlig kontrollert av amerikanske EPA (deres SFT). De kommer på uanmeldte kontroller. De krever all dokumentasjon. De tar egne prøver. De filmer anlegget, og bruker infrarødt lys for å avdekke lekkasjer.

Dersom noe er galt ville Odfjell fått klekkelige bøter. Slik er det også i Belgia og Nederland. Dersom Vest Tank-ulykken hadde skjedd i USA hadde ledelsen ved anlegget vært arrestert, og EPA hadde tatt prøver av samtlige tanker. Odfjell finner det helt utrolig at ingen ennå kan fortelle hva som har vært på tankene.

Vi spør også om skipsfart, og transport av last. Hvorfor der det hemmelig hvem som eier lasten? Hos Odfjell sier de at slik er det bare, og slik har det alltid vært. De bekrefter at all frakt av last er basert på tillit. De mottar dokumenter, men kan ikke ta prøver av all last. De viser til at de selv ble lurte med en last. Den kom om bord i Asia og gikk til USA. Da skipet kom til USA holdt tankene på å erodere i stykker. Amerikanske myndigheter nektet å ta lasten, og Odfjell selv måtte finne et avfallsanlegg å levere til, samt betale regningen. Både avskiper og mottaker var sporløst forsvunnet. Tankene på skipet ble helt ødelagt. Etter dette handler de bare med velrenommerte, faste kunder. Dersom man vil drive med lureri i denne bransjen, så er det ikke noe problem.

Vi spør også om de kjenner Trafigura. Det vil de ikke snakke om. Dette er den tredje største uavhengige oljetraderen i verden.

Etter samtalen begynner ting å henge bedre sammen, og vi får noen gode råd på veien. Hvor kom lasten fra? Hvor gikk den etterpå? Dersom vi vil vite hva som var i lasten bør Tollvesenet ha noen svar. De vet hva båten har meldt inn, selv om dette ikke nødvendigvis stemmer med virkeligheten. Og hva gjorde de på Vest Tank?

### 13.2.3 Mer eksperthjelp

Vi trenger å vite mer om shipping, om trading med last ol. Oppglødd av ideen om privatundervisning ringer vi Norges Handelshøyskole, NHH.

Vi får møte med professor Siri Pettersen Strandenes. Det blir en lyninnføring i overordnede regler i forhold til IMO-registrering og eierskap av skip. Hun gir oss en innføring i registrene NIS og NOR, og de ulike betydningene av flaggstater. Vi går gjennom lasteregler, og snakker dessuten om ulike varianter av charter, dvs. leie av båt. Vi lærer forskjellen mellom timecharter; leie over tidsavgrenset periode m/mannskap, barecharter; leie av kun skip og spotcharter; kun en enkelt reise. Er dessuten innom diverse kontrollinstanser, og får klar beskjed om at dette ikke er opplysninger det er lett å få innsyn i.

## 13.3 Skipslisten tar form

Etter St. Hans-turen til Sløvåg fikk vi halvert listen over skipsanløp til Sløvåg, men fremdeles står vi igjen med vel 500 anløp. Noen er med los, andre er uten los. All research så langt tyder på at Vest Tank tok imot produkter fra andre land, ergo må disse skipene ha hatt los om bord. Vi legger tilside dem uten los, og listen er nå betydelig mindre. Vi må sjekke 275 anløp fordelt på 107 skip.

Det eneste skipet vi med sikkerhet vet at var hos Vest Tank er Probo Emu. Hun er inne 16. oktober 2006. Vi studerer listen grundig, for å se om det er noen sammenheng med navn eller anløpsdatoer. Litt skuffet finner vi ikke umiddelbart noen sammenheng, men over en kaffekopp en morgenstund ser vi plutselig antydningen av et mønster. Seks skip ligger i Sløvåg i en drøy uke. Det er lenge sammenliknet med de fleste andre, som i all hovedsak er inne en dag eller to. Skipene som ligger lenge kommer inn fra november 2006 til april 2007. Det kommer vel et skip i måneden. Kan dette være Trafiguraskipene?

### 13.3.1 Skip 2007

Vi må finne en måte å få kontrollert dette på, og det slår oss plutselig at det er jo ikke Vest Tank som eier kaien. Det er naboen, Wergeland-Halsvik som eier den tomten. Kan det være at det er folk derfra som bemanner kaien, og kan det være at de har lister over anløp? Vi spør daglig leder, Lars Hellandsjø, og han bekrefter at det er deres folk som fortøyer alle skip til kaien. Han mener han kanskje har en liste over anløp til Vest Tank fra 2007, men tror ikke han har en liste fra 2006. Etter en dag ringes vi igjen. Listen over 2007 er funnet. Vi får en liste over 10 skip til Vest Tank, fra 1. januar til 24. mai 2007.

### 13.3.2 Skip 2006

Vi står fremdeles igjen med 2006. Vi spør om Hellandsjø husker skipene som var inne. Han er ikke sikker, men over telefon leser vi opp listen vår fra 2006. Vi sier ikke at vi har mistanke til konkrete skip, fordi vi er redd det skal gi føringer på svaret. Vi sitter i telefonen i over en time. Han forklarer hva som er deres kunder, hva som er supplybåter, og hva som er steinbåter. Vi står igjen med 15 skip til Vest Tank i 2006.

### 13.3.3 En ekstra sjekk

Vi sitter nå med et håndterbart tall på 25 skip vi kan sjekke videre. På denne listen er de seks skipene vi merket oss med lang liggetid i Sløvåg. Vi er likevel redd vi har mistet noen, eller oversett noe. Listen er krympet ved hjelp av folk med interesser i området, og derfor ønsker vi å dobbelsjekke med noen som ikke lever av import/eksport i dette området, og som dermed ikke har interesse av eventuelt å skjule noe. Vi kommer i kontakt med en kilde som ønsker anonymitet. Han har arbeidet i området, men har nå skiftet jobb. Han sier han kan hjelpe oss. Vi tar utgangspunkt i listen over 107 skip i 2006 og 2007. Vi leser, kilden kommenterer hvert enkelt skip. Etter en lang samtale har vi fått bekreftelsen vi trenger. Han peker ut de samme skipene som Hellandsjø, dog noen færre. Vi velger å beholde listen med 25 skip.



## 14. Vet myndighetene hva skipene er lastet med?

---

Nå har vi en håndterlig liste som vi kan fordele på norske myndigheter. Kystverket må klare å sjekke om disse 25 skipene leverte papirer på farlig last. Tollvesenet har også sagt at vi skal få se dokumentene som båtene selv har sendt inn angående lasten. Det eneste kravet er at antallet skip måtte være håndterlig, og vi må komme ned på Tollboden i Bergen og skrive av dokumentene. Vi sender listen til Kystverket og Tollvesenet, og får avtale om besøk.

### 14.1 En utrolig dag på Tollboden

Da vi ankommer har tollinspektør Helge Toft funnet frem samtlige papirer, og har lagt de klar på kontoret. Han understreker at dette er det skipene selv har rapportert til myndighetene, og det fremgår ikke av papirene hvem som eier lasten, for det er hemmelig.

Vi blir litt skuffet, for vi hadde trodd vi skulle få vite med sikkerhet at Trafigura stod bak skipene. Vi gjør et intervju med Helge Toft før vi begynner å se dokumentene, og setningen om at dette bare er papirer som skipene selv har rapportert inn, ligger i bakhodet. Vi spør om kontroll, og hvor ofte de tar prøver av last for å sjekke om papirene stemmer. Vi tror nesten ikke det vi får til svar. Tollvesenet tar aldri prøver av last. Det sluttet de med for 20 år siden. Tankskip kan ha hva som helst på tankene, for det blir ikke kontrollert. Vi lurte på om de aldri er om bord, men det kan Toft avkrefte. De sjekker innhold i medisinskap, mengder alkohol og sigaretter, samt narkotika, men lasten tar de aldri prøver av.

#### 14.1.1 Fra skuffelse til undring

Så setter vi oss ned med listene. Vi leser og noterer, og det går fort å ta bort de skipene som ikke gikk til Vest Tank. Noen har skrevet navn på mottakerbedrift, og skipene som gikk til Vest Tank har dessuten benyttet Falck som skipsagent (skipets stedlige representant), mens de øvrige skipene som gikk til andre bedrifter i all hovedsak har brukt Grieg som agent. Vi sitter igjen med åtte skip som gikk til Vest Tank; Probo Emu, High Land, Tver, Arctic Blizzard, Ottavia, Torm Thyra, Puze og Afrodite.

Vi har hatt en teori om at disse skipene kom med tvilsom/farlig slop, og nå blir vi skikkelig skuffet. I all hovedsak melder skipene at de kommer med gasoline eller gasoline blendstock. Dette er en standardbetegnelse på oljeprodukt. Det er ikke mistenkelig i det hele tatt. Men så leser vi litt til, og begynner å undres. For i papirene melder også skipene hensikten med anløpet. Og da står det: gasoline blendstock, to be discharged for cleaning only, and then returned onboard.

Vi undres over hvilket bensinprodukt som må vaskes, og får umiddelbart noen bilder av Zalo i hodet. Hva er dette for noe? Hvilken bensin må vaskes? Og hvorfor? Denne operasjonen beskriver seks av skipene: Tver, High Land, Arctic Blizzard, Torm Thyra, Puze og Afrodite. Dette er de seks skipene som lå i Sløvåg i over en uke.

Noen av disse skipene har også levert inn liste over siste havn de lastet i, og havn de skal til etter Sløvåg. Dette er skipene pålagt å gjøre, men bare noen få har gjort det. Det er allikevel nok til å gi oss et nytt spor. De laster i Brownsville i Mexicogolfen, og skal videre til Paldiski i Estland etter Sløvåg.

De to siste skipene har andre ærend i Sløvåg. Probo Emu skriver at hun leverer slop. Hun melder at hun kommer fra Gibraltar, og melder ikke hvor hun skal etterpå. Det stemmer med hva vi allerede visste om henne. Ottavia skal, i motsetning til de andre skipene, laste. Hun kommer fra England, og melder ikke hvor hun skal etter Sløvåg. Ottavia avviker så sterkt at vi i første omgang tror at hun ikke

hører hjemme i selskapet med de andre skipene. Hun fremstår som uinteressant der og da. Så feil kan man ta.

## 14.2 Kystverket og farlig last

Vi venter nå på tilbakemelding fra Kystverket. Vi har gjort dem oppmerksomme på at det bare er 8 av de 25 skipene vi er interessert i. Skipene er lovpålagt å levere beskrivelse av farlig last. Vi håper denne beskrivelsen kan gi oss nærmere innsyn i hva dette gasolineproduktet egentlig er. Men nei. Først av alt finner ikke Kystverket halvparten av papirene. De leter, og leter igjen, før vi får beskjed om at fire skip har unnlatt å levere papirer på lasten.

Deretter får vi papirene på de resterende fire, men blir ikke mye klokere. Her står det bare gasoline.

## 15. Hva må vaskes?

---

Vi sitter fremdeles igjen med det store spørsmålet, hva har de tatt imot? Vi er ikke kommet nærmere enn gasoline blendstock, men vi vet nå at dette er et produkt som må vaskes. Hvordan i all verden vasker man bensin - og hvorfor?

### 15.1 Vask = sweetening = avsvovling

Vi søker på nett i inn og utland i ulike kombinasjoner, og leser rapporter fra raffineri og oljeselskap. Til slutt har vi en oversikt over hva vask egentlig betyr. På engelsk heter det sweetening, på norsk vask, og det er faglig slang for å fjerne svovel fra et bensinprodukt. Det kan forklare lukten, og det minner sterkt om hva Greenpeace mistenkte Probo Koala for å drive med til sjøs. Kaustisk soda er vesentlig i en slik prosess, fordi den binder seg til svovelet, og trekker det ut av produktet. Puslespillet tar form, men samtidig mangler vi mange biter.

Det kan jo ikke være et vanlig bensinprodukt, siden de måtte fjerne svovel. Så hva tok de egentlig imot, og hva skulle de med det?

## 16. Ny tur til Sløvåg

---

Det er blitt starten av oktober 2007, og vi har lyst på en ny tur til Sløvåg. Vi ønsker å høre hva folk, lege og ordfører tenker nå. Vi begynner hos kommunelegen.

### 16.1 Mer sykdom

Kommunelege Tommy Norman forteller at det lukter fremdeles. Folk kaster opp, har hodepine og får kjemisk lungebetennelse. Han skjønner ingenting, og har ennå ikke fått hjelp fra nasjonale myndigheter. Siden sist har han imidlertid fått kritikk både av fylkeslegen i Sogn og Fjordane og Folkehelseinstituttet fordi han har etterlyst engasjement, informasjon og hjelp fra overordnede instanser. Kommunelege Tommy Normann har hatt gjentatte telefonsamtaler med dem, men Folkehelseinstituttet mener telefonsamtaler ikke kan defineres som formelle henvendelser om hjelp. I tillegg har Folkehelseinstituttet karakterisert sykdomstilfellene i Sløvåg som "sjøsyke" og antyder at det er psykiske årsaker til plagene hos folk. Tommy Norman har skrevet ned alle pasientopplysninger i en basarbok, og han leser anonymisert opp for oss hvordan folk har det. Han mener bestemt at symptomene ikke har psykiske årsaker.

### 16.2 Gull fra ordføreren

Vi stikker innom ordfører Trude Brosvik på veien. Vi får ta kopi av en haug med papirer og prøveresultat og prater om det som har skjedd. Hun forteller om det nye selskapet som har kjøpt Vest Tank. Estiske Alexela har levert søknad om å få bygge en oljeterminal på den gamle Vest Tank-tomten. Ordføreren håper på seriøse aktører. Hun forteller plutselig at hele det nye styret er ventet til et lukket formannskapsmøte dagen etter. Vi skjønner at dette er en gylden sjanse til å finne ut hvem de er, og ikke minst finne ut hvem denne Makarov er. Er han virkelig trader i Trafigura?

### 16.3 Folk i Sløvåg

Vi samler en gruppe på kaien, der vi prater om hvordan de har det. Folk er rasende, og vet ennå ikke hva som ble spredt i bygden i eksplosjonen. De har ikke tillit til myndighetene. De forteller om sykdom og usikkerhet.

### 16.4 Det enkle er ofte det beste

Vi returnerer til Sløvåg dagen etter. Vi vet at dette sannsynligvis er vår eneste mulighet for å få det nye styret på tape, og i tillegg finne mer ut av hvem Makarov er.

Vi kan etter hvert fergerutene godt, og tipper at vi vil treffe det nye styret på kaien på sørsiden av fjorden. Det stemmer. Straks de ser kamera gjemmer de seg i bilen, og der sitter de under hele overfarten. Vi ligger på hjul til møtelokalet, og går rett bort og presenterer oss. De er paff, og vil ikke si noe om planene for den nye terminalen før etter møtet. Men takk og pris for røykeloven. Styret må ha en røyk, og vi blir stående å prate med dem om løst og fast. Hele tiden lurer vi på hvordan vi skal få han lille mørke, som er så pen i tøyet, til å vedgå at han er fra Trafigura sitt Londonkontor. Hvis han nekter, har vi ingen bevis. De går i møte, og vi venter.

Etter møtet stiller styreformann, Heiti Hääl, til intervju, og vi spør om alt mellom himmel og jord, men i hodet går tankene om hvordan vi skal få Makarov på banen. Vi lander på Rema 1000. Det enkle er ofte det beste. Vi snur oss rundt og sier plutselig: Du er Andrei Makarov, er du ikke? Han svarer jo... Du jobber også for Trafigura, gjør du ikke? Han svarer jo, både for Trafigura og Alexela. Så vil han ikke si mer. Men han har sagt nok for oss.

Trafigura er altså aktive også i de nye planene i Sløvåg. Hva vil de her?

## 16.5 Pause

Vi er nå i en kattepine. Vi holder på med et annet program, som skal sendes i januar 2008. Vi har så langt jobbet parallelt med programmene, men nå må vi stanse arbeidet med Sløvåg og konsentrere oss om opptak og manus til programmet som skal sendes først. I oktober, november, desember og januar går tiden til produksjon av dette andre programmet. Med ett lite unntak.

## 16.6 Rapport om årsak til eksplosjonen.

Den 31. oktober 2007, har politiet pressekonferanse om den tekniske årsaken til eksplosjonen i Sløvåg. Her blir det lagt frem en rapport fra et firma som heter GexCon. De har på oppdrag fra politiet undersøkt og skrevet rapport om selve eksplosjonen. Rapporten handler i all hovedsak om elementer som allerede er kjente i pressen. Vest Tank har allerede gjennom sin rapport til SFT fortalt at de førte saltsyre inn på tanken forut for eksplosjonen. GexCon konkluderer med at gass fra dette eksperimentet antente et kullfilter og forårsaket eksplosjonen. Det er dette som er fokus i rapporten.

Vi finner imidlertid to opplysninger i rapporten, som er svært interessante for oss. GexCon skriver at Vest Tank tok imot et produkt som heter coker gasoline. I følge rapporten er dette en helt vanlig bestanddel i bensin, men vanlig eller uvanlig, vi har fått navn på et produkt vi kan sjekke. Og det blir mer interessant når vi i referansene til rapporten finner følgende setning: Pemex, Datablad, Coker Gasoline.

Pemex er det statlige mexicanske oljeselskapet, og dette kan bety at tipset vi fikk om at produktet stammer fra raffineribyen Cadereyta i Mexico stemmer.

Vi prøver å få ut databladet, men politiet vil ikke gi oss en kopi.

Så er det slutt på research, frem til vi starter opp igjen i februar 2008.

## 17. Hva har skjedd siden sist?

---

Det er blitt februar 2008. Det er nå fire måneder siden vi jobbet med saken, og vi gjør noen søk for å finne ut hva som har skjedd siden sist. Det er ikke mye. Så vi starter i stedet en ringerunde til folk i Sløvåg og myndigheter for å høre hva de kan fortelle.

### 17.1 Folk er fremdeles syke

Vi snakker med folk i området, og får vite at folk sliter med kvalme og oppkast fremdeles. Sykdomsutbruddene er knyttet til perioder med sterk lukt. I ekstreme perioder får folk også kjemisk lungebetennelse. Det lukter ille fremdeles, nesten 9 måneder etter eksplosjonen. På kaien står store mengder avfall fra eksplosjonen i sekker, og ingen vet når det blir fjernet.

Kommunelegen bekrefter sykdomstilfellene.

### 17.2 SFT - hva har de gjort?

Hos SFT snakker vi både med seksjonssjef, Bjørn Bjørnstad, og Egil Strøm. Vi spør om de har tatt prøver fra alle tankene i området, men det avkrefter de. SFT understreker at dette er bedriftens ansvar. Vi spør om de vet hva som var på tankene forut for eksplosjonen, og de kan da fortelle at det var et oljeprodukt, en gasoline blendstock. Da vi spør hva dette er får vi vite at dette er en helt vanlig bestanddel i bensin.

De vet altså ikke mer enn de gjorde i høst, og har ikke foretatt seg noe i Sløvåg. Vi spør videre om avfallet som står på kaien, og får bekreftet at dette er illeluktende avfall etter eksplosjonen, men at Alexela jobber med eksportløsninger. I tillegg får vi vite at de resterende tankene er fulle av 53 millioner liter oljeavfall, også dette skal eksporteres. SFT kan også fortelle at de tar Vest Tank ulykken så alvorlig, at de sammen med DSB nå skal starte spesiell inspeksjon av alle slike anlegg i landet. Vi spør om å få bli med, og SFT samtykker til det.

### 17.3 DSB - hva har de gjort?

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap har laget en rapport etter ulykken, der de har vurdert offentlige myndigheters håndtering av Vest Tank eksplosjonen. Konklusjonen er at myndighetene må bli bedre til å snakke sammen, og at de må finne arenaer for dette.

### 17.4 Mange spørsmål - få svar - god sak

Det er altså ingen som kan fortelle oss hva som egentlig var på tankene, utover den vide betegnelsen gasoline blendstock. Gasoline blendstock er blitt den mest brukte betegnelsen på produktet, trass i rapporten fra GexCon som kalte det coker gasoline. Ingen har sett nærmere på hva gasoline blendstock/coker gasoline er. Det er ingen som kan fortelle oss hvorfor Vest Tank fjernet svovel fra dette produktet. Det er heller ingen som kan fortelle oss hvilke stoffer som gjør folk syke. Saken er, om mulig blitt mer interessant. Hvorfor vet ikke myndighetene noe, ni måneder etter eksplosjonen?

## 18. Hvem har ansvaret?

---

Vi setter oss nå ned og oppsummerer det vi vet. Hvem burde vite hva som har foregått her, og hvem burde vite hva som ble importert til Vest Tank? Vi sitter igjen med tre sentrale instanser.

- SFT som tilsyns- og forurensingsmyndighet for slike anlegg som Vest Tank
- Kystverket i kraft av å være ansvarlig myndighet for transport av farlig avfall til sjøs
- Tollvesenet som skal vite hva som føres inn og ut av Norge.

### 18.1 SFT - mandat og lovverk

Vi sjekker mandatet til SFT. De skal føre tilsyn, men skal i hovedsak basere seg på internkontroll. Det betyr at det er bedriften selv som tar prøver og sender dem til analyse hos et laboratorium de har avtale med. Deretter får bedriften resultatene av analysene, som de til slutt sender til SFT. Når SFT drar på tilsyn er det i all hovedsak varslet og planlagt, og de fokuserer i hovedsak på dokumentkontroll.

Vi leser lovverket som SFT skal støtte seg på: Forurensingsloven og avfallsforskriften knyttet til eksport/import av avfall.

#### 18.1.1 Håndhevelse

Lovverket åpner for at SFT kan sette i gang opprydning ved tvang, de kan ilegge dagmulker, og de kan ta egne prøver. SFT har i følge lovverket krav på å få all informasjon om stoffer og alle dokumenter i forbindelse med tilsyn og gransking. I tillegg skal SFT godkjenne all eksport av avfall.

I Sløvåg vet ikke SFT hva som var på tankene utover samlebetegnelsen gasoline blendstock, de har ikke tatt egne prøver av samtlige tanker, og de har ikke igangsatt tvangsopprydning eller ilagt dagmulker, trass i at illeluktende avfall kan være årsak til sykdom ni måneder etter eksplosjonen.

Før eksplosjonen var SFT på 3 tilsyn ved bedriften, der det ble funnet mangler ved alle tilsynene. I det ene tilfellet kunne ikke Vest Tank fremskaffe dokumentasjon på hva som var på tankene, men bedriften fikk likevel drive videre.

#### 18.1.2 Lattermilde bransjefolk og laboratorier

Vi snakker med flere kilder i bransjen, og også laboranter. Ingen står frem med navn, men den samme informasjonen får vi fra fire uavhengige kilder. SFT og internkontroll er en vits. Det er bedriften selv som tar prøver av tanker eller utslippsvann på et anlegg. I følge våre kilder kan prøvene være tatt hvor som helst, og de kan også være fortennet. Bedriften bestemmer hvilke stoffer prøvene skal analyseres for, og sender dem til laboratoriet som skal gjøre analysen.

To uavhengige laboratorier sier til oss at dette bare blir tull. De vet jo ikke hvor prøven er tatt, og de kan ikke være sikre på at dette har gått rett for seg. De tester dessuten bare for de stoffene som bedriften har bedt dem lete etter. Det betyr at det er umulig å oppdage om det er stoffer i dette som bedriften vil skjule. Etter analysen returneres resultatene til bedriften, som videresender dem til SFT. Det er liten sjanse for å bli oppdaget dersom bedriften manipulerer med prøvene, for SFT gjør ikke egne tester.

### 18.1.3 Baselkonvensjonen

Baselkonvensjonen er regelverket for internasjonal transport av avfall. Vi er i kontakt med dem, ved Nicole Dawe, både i forhold til avfallet som ble dumpet på Elfenbenskysten, og også med henblikk på avfallet fra Probo Emu som kom til Norge.

I følge Baselkonvensjonen er det forbudt å eksportere farlig avfall fra EU- og OECD-land til u-land. De industrielle landene skal i all hovedsak håndtere eget avfall, og i verste fall skal det kun eksporteres til et annet EU- eller OECD-land. Alle eiere/transportører av avfall skal oppgi mottakerland før avfallet forlater opprinnelseslandet, og mottakerland skal skriftlig ha samtykket til å ta imot avfallet. Det er SFT som har ansvar for å ivareta dette regelverket i Norge. Så langt i research ser det ikke ut til at Norge er i konflikt med konvensjonen. I følge det vi vet klarerte SFT Probo Emu til Norge, og skipet kom fra Gibraltarområdet. Men en liten tanke begynner å ta form. Det var jo også et skip som lastet i Sløvåg.

## 18.2 Tollvesenet - mandat og lovverk

Denne etaten har som hovedmål å hindre ulovlig inn- og utførsel av varer gjennom målrettet kontroll. De skal også sikre statens avgiftsinntekter gjennom effektive og brukervennlige deklarerings-, fastsettelses- og innkrevningssystemer. Vi leser lovverket. Tollvesenet støtter seg til Tolloven.

### 18.2.1 Håndhevelse

Loven åpner for at Tollvesenet kan ta prøver av last på tankskip når de måtte ønske det. Dessuten skal alle varer inn til Norge følges av utførlig dokumentasjon, som skal leveres tollmyndighetene i god tid før ankomst. Ved eksport skal Tollvesenet motta all dokumentasjon, og klarere eksport før skip forlater norsk farvann. Dersom skip har med seg last i en annen tank, som skal videre til et annet land, så skal også dette oppgis til norske myndigheter, selv om lasten ikke skal i land. På tollkontoret i Bergen har vi sett hva skipene meldte til norske myndigheter. Det var ikke utførlig dokumentasjon. Vi vet at import og eksportmeldingene i mer utførlig grad leveres til tollkontoret i Stavanger, men alle disse papirene er unntatt offentlighet. Når vi henvender oss hit for å få vite hvem som eier lasten på våre 8 skip, får vi beskjed om at lasteier er hemmelig.

Vi vet dessuten at norske tollere ikke har kontrollert lasten på et tankskip på 20 år. Dette utsagnet har tolleren vi intervjuet på Tollboden i Bergen klarert til topps i Tollvesenet. Årsaken til manglende kontroller er at Tollvesenet, etter eget utsagn, prioriterer oppgaven med å kreve inn avgifter til statskassen.

## 18.3 Kystverket - mandat og lovverk

Denne etaten har ansvar for sjøtransport, sikkerhet, havner og beredskap mot akutt forurensing. Kystverket har også hånd om skipsrapportering, og internasjonalt samarbeid med IMO(International Maritime Organisation) og EMSA (European Maritime Safety Agency) når det gjelder registrering og kontroll av skipstrafikk og farlig last. Vi skaffer oss en oversikt over hvilke lover Kystverket skal håndheve, og ender med flere: Havne- og farvannsloven, Losloven og deler av Forurensingsloven. I tillegg setter vi oss inn i det europeiske regelverket som Kystverket har ansvar for å håndheve.



### 18.3.1 Håndhevelse lovverk

Gjennom lov om havner og farvann, og tilhørende forskrifter, skal Kystverket sikre best mulig utbygging og drift av havner, samt trygge ferdsel i våre havner og farvann. De har også ansvar for tilsyn og kontroll med havnedistrikt, der kommunen ikke er havnemyndighet.

Da vi leser dette blir vi litt usikre. Er det Gulen kommune eller er det Kystverket som er havnemyndighet i Sløvåg? Hvem har ansvaret for å kontrollere havnen, og anløpene? Er det mulig at vi har feil adresse, og at det egentlig er Gulen kommune som skal vite alt om skipene som kom hit?

Nå starter en underlig runde med juridisk avdeling i Kystverket. Vi spør om de har ansvaret for havnen i Sløvåg, men de kan ikke svare. Vi holder på i flere dager, og får beskjed om at dette er for komplisert til at vi kan forstå det. Vi ber Kystverket prøve, og svaret fører til noe undring hos oss. Kystverket vet ikke i detalj hvilke havner de har ansvar for og hvilke kommunene selv har ansvar for. Årsaken er at vel 100 kommuner ved kongelig resolusjon har fått egen havnemyndighet. Havnene i disse kommunene er altså kommunestyrt. Havnene i de øvrige 200 kommunene skal styres av Kystverket. Men siden disse kongelige resolusjonene går mye lengre tilbake enn data-alderen, så har ikke Kystverket noen liste over hvilke de har ansvaret for, og hvilke som blir styrt av kommuner. Vi kan tenke oss en rekke metoder som Kystverket kunne benytte for å skaffe seg denne oversikten, men vi nøyer oss med å be dem sjekke hvem som har ansvaret for Sløvåg. Det viser seg at dette er Kystverket sitt ansvarsområde.

I følge lovverket, Havne- og farvannsloven og Forurensingsloven, skal Kystverket motta detaljert melding om farlig/forurensende last, minst 24 timer før skip ankommer havner Kystverket har ansvar for. Dersom ikke meldingene leveres, eller dokumentene er mangelfulle kan Kystverket varsle Skipskontrollen for å få dem til å gjennomføre inspeksjon. Kystverket kan også gjennomføre ordinære tilsyn ved å åpne og ta prøver av last dersom de ønsker det. Kystverket kan også avvise skip, det vil si nekte dem å gå til kai før dokumentasjon er korrekt. Kystverket skal også sikre at skip som går fra Norge med forurensende last oppgir hvor lasten skal hen.

Vi vet allerede at halvparten av skipene som kom til Sløvåg ikke leverte papirer på farlig last. Det er et klart brudd på lovverket. Når vi ser på skipslisten en gang til, ser vi også at skipet Ottavia, det eneste som har meldt at de laster i Sløvåg, ikke melder hvilken havn hun skal til etterpå. I papirene står det TBN, to be nominated. Det betyr at skipet ikke vet hvor det skal og venter på ordre. Vest Tank er et avfallsanlegg. Dersom Ottavia lastet avfall hos dem, så er det ulovlig ikke å opplyse hvor avfallet skal. Norske myndigheter skal kjenne til og klarere avfallstransport med mottakerland før skipet går fra kai.

Vi ser at lovverket åpner for at Kystverket kan be Skipskontrollen utføre kontroll av last, dersom skipet ikke leverer tilstrekkelig dokumentasjon. Skipskontrollen er underlagt Sjøfartsdirektoratet, og i samtale med dem får vi vite at de aldri har fått et slikt oppdrag fra Kystverket. Den eneste kontrollen de har fått i oppdrag å utføre er teknisk kontroll av skip, og da er oppdragsgiver Sjøfartsdirektoratet.

Vi leter nå etter en uavhengig juridisk ekspert på dette området i Norge. Vi kontakter Universitetene i Bergen og Oslo, Norges Handelshøyskole, Norges Rederiforbund, havnemyndigheter flere steder i Norge og private advokatfirma som tar saker om shipping og havner. Vi ønsker en vurdering av lovverket opp mot det som skjedde i Sløvåg. Det viser seg at, foruten juristene i Kystverket, finnes det ingen som har dette som spesialområde. Det eneste vi med sikkerhet får vite er at det ikke foreligger noen tiltale eller dom, basert på dette lovverket. Det har aldri vært benyttet i praksis, i sjøfartsnasjonen Norge.

### 18.3.2 Håndhevelse internasjonale avtaler

Kystverket representerer også Norge i EMSA. Gjennom denne instansen skal Europa kontrollere skipstrafikken, og også sørge for at utviklingsland ikke blir brukt som dumpingplass for skipsavfall. På 90-tallet var det flere større forurensende forlis i Europa. Disse forlisene viste at ingen hadde oversikt over last og lastemengder, noe som gjorde skadeomfanget stort, og opprydningsarbeidet vanskelig. Samtidig kom nye regler om levering av skipsavfall, som økte behovet for kontroll. Landene i Europa ble derfor enige om å lage felles regler og rapporteringssystem for skipslaster.

Dette er i nylig tatt i bruk, og har fått navnet SafeSeaNet (SSN). Kravene her er de samme som i Havne- og farvannsloven, bare med andre betegnelser. Skip som går med farlig eller forurensende last skal fylle ut såkalte HAZMAT-papirer (Hazardous materials), og levere disse til Kystverket senest 24 timer før ankomst til norsk farvann. Papirene er detaljerte og skal beskrive og klassifisere alle stoffer om bord. Skipene skal også melde de ti siste havnene de har vært innom.

Disse papirene skal Kystverket så sende til en database i Luxemburg, der de arkiveres sammen med all øvrig skipstrafikk i Europa. I tillegg har Europa bygget ut AIS (satellittovervåkingssystem av skip), slik at de kan følge skipene i hele Europa. Det for å forhindre dumping av avfall, samt andre lovbrudd.

Helt vanntett kan allikevel ikke systemet være. Vi vet at halvparten av skipene som gikk til Sløvåg ikke leverte HAZMAT-papirer til Kystverket. Det ble ikke oppdaget før vi spurte etter dem. Dessuten har vi et stort spørsmål. Hvordan vet Kystverket/EMSA at papirene stemmer overens med hva som virkelig er om bord i skipene? Så langt har vi ikke funnet en eneste kontrollør.

## 18.4 Lover og regler til ingen nytte

Etter denne gjennomgangen av lover og regler, holdt opp mot det vi vet om Sløvåg, ser vi et urovekkende bilde. Ingen av de tre myndighetene med direkte ansvar for dette feltet følger opp og anvender det lovverket de er satt til å håndheve. Det betyr at de heller ikke kan gi oss svar på kjernespørsmålene. Hvor kom skipene fra? Hva var de lastet med? Hvor skulle de etterpå?

## 19. Kartlegging av skipene

---

Vi forstår nå at eneste måte å finne ut av dette på er å kartlegge skipene selv. Vi trenger hjelp til å spore dem, og deretter ønsker vi å ringe samtlige havner knyttet til trafikken i Sløvåg. Vi vurderer å ringe rederiene i håp om å få hjelp fra dem, men bestemmer oss for å la det være. Basert på samtalene vi hadde med Odfjell og NHH, har vi ingen grunn til å tro at denne bransjen vil fortelle oss om kundeforhold. Vi finner det mer tjenelig å ringe dem etter at vi har kartlagt skipene, og eventuelle ulovligheter.

### 19.1 Lloyd's Register - håp og fortvilelse

Vi kontakter Lloyd's Register, og ber dem om å spore våre åtte skip. Vi ber dem om en oversikt over bevegelsene fra 2005 til februar 2008. Vi legger inn så god margin for å se om det er et mønster i forkant av aktiviteten i Sløvåg, og om det er noe mønster etter eksplosjonen. Prisen er 15 000 kroner, som vi tar av programbudsjettet. Vi får listene etter en måned, og blir skuffet.

Det er en liste for hvert skip, men Sløvåg står ikke oppført på noen av dem selv om vi vet at skipene har vært her. Alle skipene "forsvinner" i flere uker, og i noen tilfeller i månedssvis. Hvor er skipene når de ikke står på listene, og hvorfor står ikke Sløvåg her i det hele tatt? Slik det nå er, kan vi ikke stole på dette materialet. Vi kontakter Lloyd's, og forteller at Sløvåg ikke er på listene, og at her er store hull i skipsbevegelsene. De blir svært overrasket, og lover å forsøke å skaffe oss mer detaljerte lister. Vi har imidlertid fått noe å jobbe med. Det ser ut til at havnene før Sløvåg, og havnene etter Sløvåg stemmer for de fleste skipene. Vi stoler ikke helt på at Lloyd's klarer å få ut noe mer, og vi har i hvert fall ikke råd til å betale mye mer, så vi begynner å spore selv.

### 19.2 Houston, we have a problem

Fem av skipene; Tver, Arctic Blizzard, Torm Thyra, Puze og Afrodite, kommer fra USA og laster i ulike byer i Mexicogolfen før de går til Sløvåg. De er innom Houston, Port Arthur, Brownsville, Beaumont, Corpus Christie og Galveston. Vi ringer samtlige havner. Her snakker vi med loser og havnesjefer. Samtalene bekrefter at skipene har vært i de ulike havnene på det tidspunktet som er oppført i Lloyd's-listene. Gjennom samtalene får vi også bekreftet at de laster gasoline blendstock. Dessuten tar et skip med seg et stoff som heter toluen. Denne opplysningen skal senere vise seg avgjørende for å få puslespillet på plass.

Etter runden i USA gjør vi det samme i den spanske byen Algeciras. I følge Lloyd's-listene kom skipet High Land herfra, før hun gikk til Sløvåg. High Land har gitt de samme opplysningene til norske tollmyndigheter, og dessuten skrevet at hun mottok lasten fra et annet skip, i en såkalt ship-to-ship-operasjon. Både Lloyd's og norsk toll har altså opplysninger på dette, men i Spania forteller havnemyndighetene at dette er ulovlig å gjøre i deres farvann. De har derfor ikke opplysninger på denne lasten, men kan ikke utelukke at slike ulovligheter har funnet sted. I bransjen er det kjent at området utenfor Gibraltar brukes for å laste om betenkelig last.

Probo Emu, søsterskipet til Probo Koala, er det nesten ikke mulig å bli klok på. Her er så mange hull i listene, at det knapt er noen å ringe til. Hun forsvinner i månedssvis utenfor Gibraltar i tiden før hun går til Sløvåg, og hun forsvinner i ukevis i Skagerrak etter at hun har vært i Sløvåg. Vi prøver å få ut informasjon via havnen i Gibraltar, men de har svært få opplysninger om henne. Vi prøver også å få ut informasjon om hva hun gjør i Skagerrak via norske, danske og svenske kystmyndigheter, men de vet ikke engang at hun har vært i våre farvann.

Det siste skipet vi sjekker er Ottavia. Hun laster i Sløvåg, og vi har egentlig ikke brydd oss så mye om henne. I følge Kystverket kom hun tom fra England, og lastet i Sløvåg. Lloyd's-listene bekrefter at siste havn før Sløvåg var Immingham i England. Vi ringer los og havnemyndigheter, og de bekrefter at Ottavia var der, men de kan fortelle noe interessant. Hun lastet bensin hos ConocoPhillips i Immingham, og har ikke opplyst at hun skulle til Norge med denne lasten. Hun var altså ikke tom da hun kom til Norge. Hun har løyet for både norske og britiske myndigheter. Hvorfor det? Ottavia har heller ikke opplyst til norske myndigheter hvor hun går etter hun har vært i Sløvåg, og når vi studerer Lloyd's-listene fremgår det heller ikke her hvor hun har reist. I to måneder etter besøket i Sløvåg "forsvinner" Ottavia. Det blir plutselig spennende å finne ut hva Ottavia lastet i Sløvåg, og hvor i all verden hun gikk etterpå.

### 19.3 Trafigura står bak

På jakt etter lasteier gjør vi nettsøk på alle skipene, og kartlegger all omtale av dem. Proboskipene har vært involvert i en rekke episoder og uhell. Vi kartlegger også alle rederiene, og finner ut at alle våre åtte skip er eid av ulike rederi. Vi sjekker hvem som har management (driftsselskap) på de ulike skipene, og prøver gjennom utallige nettsøk å finne ut fixtures (hvem som har leiet skipene). Vi tar nå også kontakt med rederiene og management for første gang, for å få informasjon om hvem de har leiet skipet ut til. Vi tar dessuten kontakt med den norske agenten. Han er den samme for alle disse skipene. Gjennom dette puslespillet faller en viktig brikke på plass. Via ulike kilder i denne runden får vi bekreftet at Trafigura har leiet skipene i tiden de ankom Sløvåg.

### 19.4 Destinasjon Estland

Når vi sammenstiller listene fra Lloyd's med listene vi skrev av hos Tollvesenet ser vi at seks av våre åtte skip går til Paldiski i Estland, etter Sløvåg. Dette er de seks skipene som var lastet med bensinprodukt. Vi sjekker hvem som er mottaker i Estland, og finner ut at skipene går til Alexela sin oljeterminal. Alexela er samme selskap som har kjøpt opp Vest Tank etter eksplosjonen, og gjennom bedriftssøk har vi allerede funnet ut at Trafigura eier 20 prosent av Alexela. Vi antar nå at dette bensinproduktet er ment for det estiske markedet. Alexela er en av de største aktørene på det estiske bensinmarkedet. Men selger de dette som bensin, diesel, fyringsolje eller annet? Vi er nå kommet til mars 2008.

### 19.5 En siste jobb til Lloyd's

Vi har hatt tett kontakt med Lloyd's i denne perioden, men de klarer ikke å fylle hullene på listene. Den eneste måten de kan få dette til på, er å gå inn manuelt å plote skipenes rute via opplysninger som er lagret i databasen for AIS (satellittovervåking). Dette er ekstremt tidkrevende og vil mildt sagt koste flekk, og vi ser ikke at det er nødvendig. Gjennom å samkjøre den listen vi allerede har fått med den listen vi skrev av på tollkontoret i Bergen, kombinert med de utallige telefonsamtalene til havnene, så har vi et godt bilde av rutene til skipene våre. Men det er ett unntak. Ottavia.

Vi vet hun gikk fullastet med bensin fra England til Norge, vi vet hun lastet i Sløvåg, vi vet hun løy for norske og britiske myndigheter. Vi har en mistanke om at hun har lastet avfall i Sløvåg, og basert på det vi vet om Probo Koala, mistenker vi at hun har tatt dette med seg til Afrika. I så tilfelle er det brudd på Baselkonvensjonen og ulovlig eksport av avfall. Vi ber Lloyd's plote Ottavias bevegelser helt nøyaktig. De lover å gjøre det kostnadsfritt.

## 20. Olje, raffineri og organisk kjemi

---

Parallelt med arbeidet med skipslister jobber vi med å finne ut hva produktet coker gasoline er, og hva det kan brukes til. Vi antar det stammer fra Mexico, siden det ble referert til et datablad fra Pemex i GexCon-rapporten som ble lagt frem på politiets pressekonferanse i oktober 2007.

### 20.1 Den som leter finner...

Like før vi avsluttet arbeidet høsten 2007 får vi fra ordføreren i Gulen kommune en tykk bunke dokumenter angående Alexela sine byggeplaner og utallige prøveresultat. I februar setter vi oss nå ned og sorterer denne bunken og vips, innimellom noen områdekart ligger databladet fra Pemex. Her står det at coker gasoline også går under navnet feedstock gasoline. Det stammer fra coker-raffineriet i Cadereyta, Mexico. Det har ekstremt høye svovelverdier (8500 ppm), og veldig lavt oktannivå (70). Det står også at man blir kvalm, kaster opp, får sterk hodepine, irriterte øyne/hals og problemer med å puste dersom man blir eksponert for Pemex sin coker gasoline. Dette stemmer godt med hva folk i Sløvåg sliter med.

Databladet kommer fra Vest Tank. Det var altså dette stoffet de tok imot, og fjernet svovel fra. Med så høyt svovelnivå i råproduktet må det ha vært enorme mengder svovel som ble frigitt i eksplosjonen. Vi er blitt mye klokere, men står likevel igjen med svært sentrale spørsmål. Hva er egentlig coker gasoline, og hva kan det brukes til?

#### 20.1.1 StatoilHydro

Vi regner med at det skal bli enkelt å få hjelp. StatoilHydro har en stor forskningsavdeling i Bergen, og ikke minst er det raffineriekspertise på Mongstadraffineriet, en knapp time fra kontoret vårt. Vi må via informasjonsavdelingen for å få kontakt med ekspertene, og der møter vi stor skepsis. Vi forklarer at dette ikke handler om StatoilHydro. Vi forklarer at det handler om å få vite mer om grunnleggende oljeraffinering, og restprodukter, og at vi er spesielt interessert i å få vite alt om coker gasoline; hvordan det blir laget, og hva det kan brukes til. Vi sier at vi tror dette er et så smalt felt, at vi ønsker å prate direkte med forskere/raffinerifolkene. Vi understreker at dette bare er bakgrunnsmateriale, for å forstå en sammenheng, men nei. Informasjonsavdelingen sier StatoilHydro ikke vil medvirke som kilde for Brennpunkt. Diskusjonen går på telefon og mail i flere dager. Vi understreker at dette ikke er noe kontroversielt for dem, og at det bare handler om ordinær kunnskap om raffineri og oljeprodukt. Vi skal ikke ha med kamera, mikrofon eller gjøre intervju. Vi skal bare bli klokere. Men nei. StatoilHydro ønsker ikke å bidra. (Litt forundret, og en smule konspiratorisk lurte vi på hva de skjuler...)

Vi innser at vi nok en gang må sette sammen puslespillet selv.

#### 20.1.2 Pemex

Vi starter nettsøk på Pemex. Vi finner fort ut at det går en direkte rørledning fra raffineribyen Cadereyta i Mexico til Brownsville i USA. Her har skipene våre vært. Gjennom nyhets- og featureartikler får vi et bilde av Pemex, og problemer i mexicansk oljeindustri. Oljen som utvinnes i Mexico er svært tung og sur. Det vil si at den er tykk, og inneholder mye svovel.

Det kreves stor raffinerikapasitet for å foredle råoljen. Pemex og Mexico har ikke prioritert å bygge tilstrekkelig mange raffineri til å behandle sin egen råolje, derfor eksporterer de restprodukter etter førstegangsraffinering. Dette er restprodukter som må foredles videre i raffineri for å bli anvendelige

oljeprodukt. Hovedimportør av slike produkt er USA, som har en rekke raffineri i Mexicogolfen. Vi får en idé om at coker gasoline er et slikt restprodukt.

Vi leser også årsmeldinger fra Pemex for å få en oversikt over produksjon, eksport og produkter. Det hjelper med å gi et godt bakgrunnsbilde. Vi finner derimot ikke noe i årsmeldingene direkte knyttet til coker gasoline, eller pris på produktet. Vi ringer deretter Pemex for å spørre om produktet og eventuelt pris, men de vil ikke gi ut noe informasjon.

### 20.1.3 Valero

Gjennom research på Pemex kommer vi også gjentatte ganger over omtale av oljeselskapet Valero. Vi gjør også noen søk på dem. Dette oljeselskapet har bygget seg opp på å ta imot og videreforedle restprodukter fra førstegangsraffinering av oljeprodukt. Vi håper at vi her kan finne ut mer om coker gasoline, og laster ned nye årsmeldinger, og saumfarer nettsidene.

Arbeidet gir ikke så mange konkrete svar, men er med på å gi en forståelse av hele bildet. I en verden der olje er mangelvare er det etter hvert lønnsomt og nødvendig å nyttegjøre seg av hver dråpe. Tidligere ble mange restprodukter etter førstegangsraffinering dumpet, nå foredles de i kostbare prosesser i avanserte raffineri til de er blitt salgbare produkter. Vi kontakter informasjonsavdelingen i Valero, ved Bill Day. Vi spør etter priser på coker gasoline, men han kan ikke hjelpe oss. De gir ikke ut informasjon om kundeforhold.

### 20.1.4 Begrepskaos

Vi søker også på coker gasoline på nett, og får ikke mange treff. Når vi søker på coker er det litt mer. Da dukker coker naphtha opp, og feedstock og blendstock. Gasoline blendstock kjenner vi, men er alt dette det samme? Vi tror det, for dette er også de betegnelse Vest Tank brukte i det forvirrende intervjuet vi gjorde med Jostein Berland i juni 2007. Men det må sjekkes.

Vi melder oss inn på free trial i det vi kan finne av oljepublikasjoner og nettsteder. (Bloomsberg, Platts oilgram, osv). Fremdeles er det ikke mye vi finner verken på coker gasoline eller coker naphtha. Gjennom abonnementene, og Reuters leter vi etter kontrakter på kjøp og salg av cokerprodukt, men vi finner nesten ingenting. Det virker ikke som det omsettes noe av dette i det hele tatt. Vi er i bunn og grunn dønn forvirret, og trenger hjelp.

## 20.2 Gode hjelpere i Trondheim

Vil ikke bransjen hjelpe, så får vi gå til universitetene. Etter en ringerunde blir vi anbefalt å ta kontakt med NTNU i Trondheim. På telefon snakker vi med Edd Blekkan og Anders Holmen. De forteller at coker gasoline og coker naphtha trolig er det samme produktet, og at dette også kan betegnes som gasoline blendstock; en samlebetegnelse. Navnet feedstock kan også brukes. De sier de ikke er eksperter, og viser til StatoilHydro sine folk som de norske ekspertene på feltet. Blekkan forteller at de har cokeranlegg på Mongstad. Vi må medgi at StatoilHydro av ukjente årsaker ikke vil snakke med oss.

Vi får vite at coker gasoline er et restprodukt etter raffinering. Det er det som er tilbake når de beste produktene er hentet ut. Det har svært lavt oktantal og høyt svovelnivå. Det er ikke brukelig uten at det behandles videre i et raffineri, der oktantalet høynes, svovel fjernes og produktet stabiliseres. Det er avansert teknologi som må til for å få et bensinprodukt av dette. Blekkan forklarer fem ulike metoder som alle er kostbare. Han nevner også at det finnes en eldre metode, basert på kaustisk soda, Merox, men dette er også en raffineringssprosess. Blekkan kan egentlig ikke skjønne hva coker gasoline hadde i Sløvåg å gjøre. Så lenge dette ikke er et raffineri kan det ikke bli noe produkt.

## 21. Fra spinnvill teori til virkelighet

---

Etter samtalen med NTNU tar vi en grundig gjennomgang av hva vi vet. Coker gasoline er et restprodukt med høyt svovelnivå, og lavt oktannivå. Dette må gjennomgå dyr behandling i et raffineri for å bli et produkt. Trafigura har i all hemmelighet kommet med seks slike skipslaster til Sløvåg, der Vest Tank har fjernet svovelet. Vi ser på hverandre, og sier nærmest i kor... "De lager bensin, uten å kjøre det i et raffineri...!" Det virker for utrolig, men vi har allerede informasjon som støtter teorien.

### 21.1 Toluen

Vi finner frem skipslistene. Det ene av de seks skipene lastet også et stoff som heter toluen i Mexicogolfen, før hun gikk til Norge. Vi har allerede sjekket opp stoffet, og toluen har oktantall på 140, og ble tidligere brukt i Formel1-biler. Det var havnemyndighetene i Corpus Christie i USA som fortalte at Arctic Blizzard lastet toluen der. Vi sjekker nå papirene som ble levert da hun kom til Norge. Skipet melder ikke fra om at hun har toluen på tankene. Enten har hun unnlatt å melde dette, eller så er stoffet blitt blandet inn i coker gasoline-lasten. Vi tror nå at de har blandet oktanforhøyende toluen i lasten på vei over Atlanteren, og at de har fjernet svovelet i Sløvåg for å lage bensin. Men er dette mulig?

#### 21.1.1 Man tager...

Vi ringer opp NTNU igjen, og spør så banalt som mulig "Hvis man tar en skipslast med coker gasoline, fjerner litt svovel, og tilsetter en dæsj toluen, får man da noe biler kan kjøre på?"

Anders Holmen ved NTNU sier at dette er mulig, men han vil ikke anbefale å gjøre dette. Bensinen vil være svært ustabil. Det betyr at den skiller seg, og at molekylene i produktet helt ukontrollert vil binde seg til andre stoffer, og produktet vil endre karakter. En telefon til Edd Blekkan gir samme svar. Jo det er teoretisk mulig, men det er ikke å anbefale. Et slikt produkt må stabiliseres i et raffineri. Han har også problemer med å forstå hvem som vil kjøpe slik elendig bensin, men sier altså det er mulig.

Vi jobber nå ut fra teorien om at det er dette de har gjort, men teorien må testes på flere. Vi bestemmer oss dessuten for å sjekke ut om de kan ha raffinert og stabilisert produktet i Sløvåg. Edd Blekkan fortalte om fem avanserte raffinerimetoder. De krever så mye utstyr at det er helt utelukket at det kan ha skjedd ved tankanlegget i Sløvåg, men han nevnte også en gammel prosess, kalt Merox, som innebar kaustisk soda. Vi vet at det var kaustisk soda i Sløvåg i forbindelse med eksplosjonen. Kan de ha stabilisert det med denne metoden, i tillegg til å ta ut svovelet?

### 21.2 Merox

Vi leser oss opp på Merox-raffinering på nett. Dette er en ren avsvovlingsprosess, og har ingenting med stabilisering å gjøre. Her bruker de imidlertid en katalysator i tillegg til kaustisk soda for å hente ut svovel fra mange ulike oljeprodukt. Vi kontakter et Merox-raffineri i Milford Haven i England, som bekrefter at det er dette de gjør, men fordi Merox er en lisensiert metode vil de ikke utdype noe mer om teknologien. De forklarer imidlertid at katalysatoren er helt nødvendig for å hente ut tilstrekkelig mye svovel, slik at produktet kommer innenfor gjeldende grenseverdier.



Vi skjønner at i Sløvåg har de utført en amatørversjon av Merox. De har brukt kaustisk soda for å fjerne svovel, men uten den patenterte katalysatoren. Det betyr at de ikke klarte å fjerne så mye svovel som et profesjonelt Merox-anlegg. Dette betyr også at de ikke har foretatt seg noe for å stabilisere coker gasoline i Sløvåg, og at de dermed kan ha produsert en svært dårlig/ulovlig bensin. Men vi vil fremdeles teste teorien på flere.

### 21.2.1 Coker-guttene

Det har vært bortimot umulig å finne informasjon om coker gasoline på nett. Et av de få treffene vi får er [www.coking.com](http://www.coking.com). Her er ingen produktopplysninger, dette er et treffsted for guttene i cokerbransjen.

Vi kontakter dem, og spør om de vet om det er mulig å lage bensin av coker gasoline ved å fjerne svovel og tilsette oktanforhøyende toluen/MTBE (dette er et søsterprodukt av toluen, med samme bruksområde). Vi får negativt svar, uten begrunnelse. Vi spør videre, og utdypet det vi vet, men får fremdeles negativt svar, men uten en begrunnelse. Vi spør en tredje gang, fordi vi ikke forstår svaret. Vi må jo få vite hvorfor det i så tilfelle ikke er mulig å lage bensin på denne måten. Vi får følgende svar:

*No you wouldn't be able to "just add MTBE" and pass this very low octane, poor quality stream off as regular gasoline - it just couldn't work and it would bust too many of the other specs for gasoline, I don't know of any 2 component blend that would make gasoline spec's.*

*No don't think I will call or want to keep repeating myself on very silly concept that you apparently want to keep asking until you get a yes.*

*Regards*

*Charlie Randall*

Litt betuttet skjønner vi at coker-guttene mener vi er dumme, men heldigvis er vi **to** som er dum. Vi setter oss ned, diskuterer det vi leser, og ser at fremdeles er her ikke en god begrunnelse på hvorfor dette ikke er mulig. Vi konkluderer dessuten med at vi ikke er dumme, og bestemmer oss for å forfølge teorien litt til.

### 21.2.2 Nei fra Valero

Vi tar kontakt med Valero igjen. Vi vet at de håndterer restprodukter, og vi spør hva de tenker om vår teori. Er dette mulig? Valero sier at dette har de aldri hørt om, og at eneste måte å nytte coker gasoline på, slik de ser det, er å raffinere det videre.

### 21.2.3 Gull i Nederland

Av en kollega blir vi gjort oppmerksom på at nederlandsk TV har laget en dokumentar om Probo Koala. Vi finner den på nett, og lytter intenst til nederlandsk i 50 minutter. Det meste er kjent, men i dokumentaren er det et intervju med en førsteamanuensis ved det Tekniske Universitetet i Delft, Michiel Makkee. Vi skjønner såpass at han snakker om avsvovling av bensin og kaustisk soda.

Vi ringer ham i Nederland, og han er imøtekommende. Han har sett nærmere på Probo Koala og mistankene om at de fjernet svovel til sjøs. Han forklarer at dette er mulig å gjøre på et tankskip, men at det er komplisert. Vi forteller om Sløvåg, og Makkee sier umiddelbart at her har Trafigura gjort en god avtale. På land er det mye enklere å avsvovle, men det vil aldri bli skikkelig så lenge de ikke kjører

det i et raffineri. De vil sitte igjen med store mengder avfall som består av svovel, kaustisk soda og grumset bensin.

Vi spør om han vet hva Trafigura ønsker å oppnå ved å avsvovle bensinen. Han sier at han ikke vet, og vi lanserer da vår teori om at de produserer svært dårlig bensin fra et produkt som heter coker gasoline. Makkee sier at dette høres sannsynlig ut, og at dette trolig blir et produkt som sendes til Afrika/Asia. I Europa og USA er et slikt suspekt bensinprodukt ubrukelig. Det vil være så mye svovel i det, at biler med katalysator blir ødelagt, og i tillegg vil hele bensinen skille seg. Produksjon av bensin fra coker gasoline vil også gi mye avfall, som det er dyrt å bli kvitt på lovlig vis.

Makkee sier at Trafigura må tjene store summer på dette, trass i problemene med å bli kvitt avfallet. Coker gasoline har de trolig kjøpt til dumpingpris. Vi gjør intensjonsavtale om intervju, og vi sender ham alt materiale vi kan finne om Sløvågeeksplosjonen på engelsk.

#### 21.2.4 Gull i Norge

I mangel av hjelp fra StatoilHydro jakter vi på andre raffineriekspertene i Norge. Vi kommer i kontakt med Øystein Dahle, nå World Watch, men før direktør ved ExxonMobil sitt raffineri på Slagentangen. Vi har behov for en oppsummerende prat om raffinering, uten at det foregår på telefon. Vi har rett og slett behov for at Dahle tegner og forteller om raffineri og organisk kjemi, mens vi kan stille spørsmål om alt vi lurer på. Vi ønsker dessuten å få ham til å se på prøveresultatene våre, og forklare oss hva de ulike stoffene er, hva som er oppsiktsvekkende, hva som er normalt og hva som er høye verdier. Dahle sier ja, og vi møtes i Tønsberg i forkant av Skup-konferansen 2008. Vi leier et møterom, og har fem timers privatundervisning. Nå får vi et ordentlig bilde av hva coker er, og vi får kunnskap nok til å tolke prøveresultater, og til å vite hva det er vi skal se etter i eventuelt nye analyser. Dahle gir oss også en grunnleggende gjennomgang av hvorfor dette produktet kalles ustabil. Når man lager coker gasoline blir karbonmolekylene splittet på en ukontrollert måte, og de vil binde seg til andre stoffer, og produktet blir ubrukelig. Karbonmolekylene må stabiliseres, slik at de ikke kan binde seg til andre stoffer, og dette kan bare skje gjennom kostbare raffineriprosesser.

### 21.3 Et produkt uten pris

Vi starter nå et massivt arbeide med å finne ut hva prisen er på coker gasoline. Vi har en teori om at dette er et produkt Trafigura må ha kjøpt svært billig, og at de gjennom å behandle det på denne måten, kan tjene gode penger på å selge det som bensin i Afrika/Asia. Vi kontakter [www.coking.com](http://www.coking.com), International Energy Agency, Pemex, Valero, traderavdelingen i StatoilHydro, Exxon, Platts men ingen her kan fortelle oss hva prisene lå på i 2006/2007. Noen vil ikke snakke, men de fleste vet rett og slett ikke. De har ikke hørt om kjøp og salg av dette produktet i det hele tatt. Antakelsene går på at det er svært billig, men ingen vil si hva svært billig betyr. Vi prøver via de etablerte tradernettstedene og alle steder vi har free trial, men vi finner ingen priser. Vi må gi opp å fortelle hva Trafigura tjente på disse skipslastene.

## 22. Intervju hos Kystverket

---

I midten av mars får vi avtale om en researchtur til Kystverket i Haugesund. Vi ønsker å se hvordan registreringssystemene fungerer, og sjekke våre åtte skip mot deres registrering. Vi har tidligere fått vite av en saksbehandler at kun halvparten av skipene leverte lovpålagte dokumenter. I tillegg vet vi nå at Ottavia var full av bensin da hun kom til Sløvåg, og at hun skulle meldt hvor hun gikk videre med lasten. Vi vet også at Arctic Blizzard hadde toluen om bord. Vi lurer på om dette finnes i systemene.

### 22.1 Ingen kontroll

Vi møter regiondirektør Jon Erik Hagen og seksjonsleder Jon Leon Ervik. Vi klarer at vi gjør opptak av samtalen, og det er greit. Vi sjekker skipene, og det stemmer at bare halvparten har levert HAZMAT-papirer. Arctic Blizzard har ikke meldt inn toluen og Ottavia opplyser at hun kommer i ballast. Kystverket sliter med å tro på sitt eget system da det viser seg at Ottavia laster uten at de har registrert melding på hva hun laster og hvor hun skulle med lasten. Lederne i Kystverket skjønner der og da at det er store huller i systemet deres. De har ansvar for at dokumentene skal stemme, men har ikke oppdaget alvorlige mangler. Da vi spør hvem som sjekker hva som virkelig er i tankene på skipene, viser Kystverket til SFT og Tollvesenet.

### 22.2 Gode hjelpere

Vårt besøk har avdekket at Kystverket har store problemer med kontrollsystemene. Dette ser også Kystverket, men i stedet for å gå i forsvarsposisjon, blir de svært opptatt av at vi skal komme til bunns i denne historien. Vi får svært god hjelp i resten av arbeidet, og vi gjør dem oppmerksom på Probo Emu som forsvinner i flere uker i Skagerrak etter å ha levert avfall i Sløvåg. De setter i gang med å plote henne på AIS, og sjekker også satellittbilder for å se om hun slipper ut avfall.

Hos Kystverket kan de dessuten fortelle oss at også de reagerte på at Probo Emu fikk komme til Norge. De kjente historikken til Probo Koala, men Probo Emu ble klarert av SFT. Da skipet kom inn til norsk farvann fikk de los om bord. Kystverket kan fortelle at losen reagerte på at noe var galt. Det luktet så vanvittig på båten at han meldte tilbake til Kystverket at noe var galt. Meldingen ble videresendt til SFT som ansvarlig myndighet, men Kystverket hørte ikke noe mer fra dem. Probo Emu fikk dermed levere lasten i Norge. Kystverket lover å gi oss navnet på losen, slik at vi kan få snakke med ham.

## 23. Mange små brikker

---

Vi jobber hele tiden med å få på plass intervjuavtaler, og bilder til historien. Noen av dem går over svært langt tid.

### 23.1 Intervju med Trafigura

I april går første henvendelse til Trafigura, med spørsmål om intervju. På nettsidene til Trafigura er det en mailadresse slike henvendelser skal sendes til. Vi sjekker, og oppdager at mailen går til et av Londons største PR-byrå, Bell Pottinger Business & Brand. Vi sjekker også opp et av advokatfirmaene de bruker, Carter-Ruck. På nettsidene deres ligger det ute flere titalls injuriersaker der dette firmaet har vunnet over mediebedrifter. Her er det dommer over BBC, Financial Times, etc.

Da vet vi i hvert fall hva vi er opp imot. Vi får spørsmål fra PR-byrået om hva intervjuet skal dreie seg om, og vi sender dem alle spørsmålene vi ønsker svar på. Vi får ikke noe svar med det første og purrer med jevne mellomrom. Vi gjør dem oppmerksomme på at de kan få se programmet før det blir sendt.

### 23.2 Intervju med Alexela

Vi sender skriftlig forespørsel om intervju til Alexela i Sløvåg. Også her får vi spørsmål om hva det skal dreie seg om, og vi sender alle spørsmål på mail. Vi får ikke svar, og purrer gjentatte ganger. Vi gjør dem oppmerksomme på tilsvarsretten skriftlig og sier også at de kan få se programmet før det blir sendt.

### 23.3 Intervju med Vest Tank

Vi ringer daglig leder i Vest Tank, og ber om intervju, men han ønsker ikke å stille. Vi gjør ham oppmerksom på tilsvarsretten, og at han skal ha mulighet til å svare på påstander. Han sier han ikke er interessert så lenge saken er under etterforskning. Vi sier at han uansett skal få mulighet til å se programmet før det blir sendt.

Vi prøver også å få andre ansatte ved Vest Tank i tale, gjentatte ganger, men ingen ønsker å si noe.

### 23.4 Politi og Økokrim

Vest Tank-ulykken etterforskes både av lokalt politi og Økokrim. Vi kontakter lensmannen i Masfjorden, Hordaland politidistrikt og Økokrim, men ingen vil si noe som helst så lenge saken er under etterforskning.

## 23.5 Åpningsbilde med los

Vi ønsker å starte programmet med et bilde tatt fra broen av et tankskip som er på størrelse med de skipene som gikk til Sløvåg. Det vil si rundt 50 000 dødvekttonn. Vi vil gjerne gå om bord med losen ytterst i Fensfjorden og følge henne til kai. Dette må da bli Mongstad kai, siden det ikke lengre er aktivitet i Sløvåg. Dette må klareres med Mongstad, losstasjonen og skipet, og det viser seg lettere sagt enn gjort. Losstasjonen er uproblematisk. StatoilHydro på Mongstad sier også ja, men skipene vil ikke ha oss med. Når det endelig dukker opp et skip som sier ja, så er det enten for lite, eller for stort, eller så må vi borde via vinsj på helikopter, og det kan vi ikke uten sikkerhetskurs. Første henvendelse om dette bildet går i februar, og det skal ta mange måneder før vi får napp.

Litt er vår egen feil, for etter at vi fikk kjennskap til historien om losen som var om bord på Probo Emu, så ønsker vi å være med ham på jobb. Da kan vi intervjuer ham om lukten på Probo Emu samtidig.

### 23.5.1 En ærlig sjel

Via Kystverket kommer vi i kontakt med Knut Egil Dyngeland som var los da Probo Emu kom til Sløvåg. Han bekrefter det Kystverket fortalte oss. Det var intens svovellukt om bord på skipet, og hans første tanke var hvorfor dette avfallet skulle til Sløvåg. Han undret seg også over at dette skipet kom hele veien fra Gibraltar til Norge for å tømme sloptankene (de to avfallstankene på skipet). Dette kunne hun levert i nær sagt alle havner hun passerte på veien. Det eneste som kunne forsvare en slik tur var dersom hun også hadde last hun skulle levere i nærheten, men lastetankene var tomme. En slik tur kunne muligens også forsvares dersom hun skulle hente last i nærheten, men heller ikke det stemmer. Probo Emu opplyser at hun ikke vet hvor hun skal etter at hun har vært i Sløvåg. Dyngeland hadde aldri opplevd lignende i sin 10-årige karriere som los. På bakgrunn av lukt og omstendigheter valgte han derfor å melde fra til losstasjonen og Kystverket for første gang i sin karriere. Han mente at her var noe galt, men han fikk aldri noe svar.

Dyngeland kan gjerne fortelle det han vet, og vi blir enige om å følge ham på et skip, slik at vi får tatt bilder til havs samtidig.

## 23.6 Avfallsfirma

Vi går også en runde i forbindelse med opprydningsarbeidet i Sløvåg. Det er gått ni måneder siden eksplosjonen, og fremdeles er ikke avfallet fjernet. Det lukter intenst i Sløvåg, og folk er syke fremdeles.

### 22.6.1 Veolia sin historie

Da vi skrev av listene på anløp til Sløvåg på tollkontoret i Bergen var det noen mindre båter som også gikk til Sløvåg. De var knyttet til en annen agent, og alle båtene lastet i Sløvåg og losset i Danmark. Selskapet Veolia er oppført som eier av last. Vi lurte på om de kan ha noe med dette å gjøre, eller om de har noe å fortelle.

Veolia sier at det de hentet i Sløvåg var surt vann som de hadde lagret hos Vest Tank. Dette vannet tilhørte opprinnelig Statoil, og Veolia hadde påtatt seg å rense det, men vannet var så problematisk at det ikke lot seg gjøre. Det ble derfor vedtatt at dette skulle destrueres ved et anlegg i Danmark, og vannet ble transportert ut på disse skipene. Siste last var hentet like før eksplosjonen.

Veolia kan imidlertid også fortelle at de fikk en nødhenvendelse fra Vest Tank og SFT tre dager etter eksplosjonen. De trengte hjelp til å pumpe opp svært illeluktende slukkevann som fløt i området. Veolia ble fortalt at dette var helt ufarlig, og at de kunne pumpe det rett inn på en av sine tanker på Askøy utenfor Bergen. Veolia stilte med båt, pumpebiler og utstyr, men ble svært overrasket da de kom fram. Lukten var så intens at alle mann fikk beskjed om å kle seg i verneutstyr, og leder for Veolias mannskap, Inge Bildøy, skjønnte at dette ikke kunne sendes til Askøy. Bildøy skjønnte også at dette ikke kunne bli liggende i Sløvåg, så de startet arbeidet med å pumpe opp det illeluktende vannet. De tok i tillegg en prøve som de sendte til et laboratorium i Danmark.

Etter kort tid får de svar fra Danmark at dette er spesialavfall, som må destrueres. Prisen er 4 500 kroner pr. kubikk. Det er pumpet opp 3 000 kubikk, og det betyr at prislappen for å bli kvitt slukkevannet etter eksplosjonen er 13,5 millioner kroner. Vest Tank nekter å betale, og krever at avfallet pumpes inn på anlegget igjen. Veolia sier at de ikke kan gjøre dette uten at det er klarert med SFT. SFT klarer dette, og alt avfallet pumpes inn på en av de gjenværende tankene på anlegget. Veolia reiser, og må spesialrense alt utstyr og biler fordi lukten er så intens. Historien bekreftes av Veolias samarbeidspartner i Danmark, Kommunekemi.

### **23.6.2 Renor**

Vi snakker også med Renor i Porsgrunn, Norges største avfallsanlegg. De inngikk avtale om å ta imot avfall etter eksplosjonen, men kort tid etter at de startet, kom protester fra naboer, klaging over lukt og ansatte ble syke. Renor ville ikke ta imot mer av avfallet.

### **23.6.3 Osterøy**

Et lokalt avfallsfirma på Osterøy utenfor Bergen tilbyr seg å ta imot noe av avfallet etter eksplosjonen. Dette blir gravd ned i en bossfylling, men da folk i området får vite dette protesterer de. Ingen ønsker avfallet fra Sløvåg, og det blir stans i transporten.

### **23.6.4 DVS Vandteknik**

Vi får vite at dette selskapet har fått avtale om å håndtere avfallet etter eksplosjonen. De har nå installert et mobilt renseanlegg i Sløvåg, og skal rense noe på stedet. De regner med at de sitter igjen med 7 000 tonn avfall etter dette, og det skal i følge DVS sendes til avfallsselskapet ATM i Nederland. ATM har allerede fått prøver, og har godtatt å ta imot dette.

Arbeidet med rensingen er i gang, men ennå har ikke noe forlatt Sløvåg.

## **23.7 Kaustisk soda**

Vi gjør også et forsøk på å finne ut hvor Vest Tank handlet kaustisk soda, og hvor mye de kjøpte. Det må jo ha vært enorme mengder for å hente ut svovel fra seks skipslaster coker gasoline. Vi ringer alle selskapene i Norge som selger kaustisk soda i store kvanta; Yara, Permakem og Kemetyl, men ingen har solgt noe til Vest Tank. De må ha fått det fra utlandet.

## 24. Nederland

---

Vi har allerede en avtale med Michiel Makkee, ved Universitetet i Delft. Trafigura har dessuten formelt hovedkvarter i Amsterdam. Vi gjør mer research på Nederland.

Vi søker i Volvskrant og finner noen mindre artikler om slop fra et annet skip. Dette skipet skulle levere avfall i Amsterdam i mars 2007, men havnemyndighetene reagerte. Avfallet luktet, og det ble levert som spesialavfall til firmaet ATM. Eierne av avfallet var Trafigura og skipet het Torm Thyra. Hun er et av "våre" skip, og hun kom til Nederland etter å ha vært i Sløvåg. Ettersom avfallet blir håndtert får ikke saken de store oppslagene i Nederland.

### 24.1 Bevis på sammenheng

Vi tar opp igjen kontakten med professor Lucas Reijnders ved Universitetet i Amsterdam. Det var han som sendte oss analysene av Probo Koala sitt avfall, og det var han som dro en sammenheng mellom prøveresultatene fra Sløvåg og prøveresultatene fra Probo Koala.

Reijnders sier han kan stille til intervju dersom vi trenger ham. Vi lanserer vår teori om at de har laget bensin, og Reijnders sier at dette er mulig, men understreker at det blir et ustabil produkt. Hans sammenligning av prøveresultatene er godt nok som dokumentasjon på en sammenheng mellom Probo Koala og Sløvåg, men vi ønsker gjerne en kilde til. Reijnders forteller oss at et av verdens største avfallsfirma, ATM, mottok prøvene fra Probo Koala. Vi har nettopp lest at ATM også tok avfallet fra Torm Thyra, og vi vet at ATM er inne i opprydningen i Sløvåg. Kan vi få hjelp av ATM?

#### 24.1.1 ATM – velvilligheten selv

Vi tar kontakt med ATM, og de er svært imøtekommende. De kan bekrefte at de har fått forespørsel om å ta imot avfall som ligger igjen i Sløvåg etter eksplosjonen, og de har fått prøver av avfallet som de holder på å analysere. Vi forteller at avfallet fra Sløvåg er eiet av Trafigura, og at det trolig er det samme som de mottok fra Torm Thyra. Vi forteller at hun kom for å losse slop i Amsterdam like etter at hun hadde vært i Sløvåg. Vi forteller også at begge disse prøvene trolig også er identisk med avfallet som Probo Koala leverte på Elfenbenskysten. Vi sier vi er svært interessert i å sammenligne alle de tre prøvene, og spør om de kan gjøre det for oss, og om vi kan få komme og intervju dem om dette. ATM sier ja, og vi gjør en avtale.

#### 24.1.2 Torm Thyra

Vi starter en intens research på å finne ut hva som skjedde med Torm Thyra. Det står noe i avisene om at en person ble skadet, men vi finner ikke stort mer i pressen. Vi finner imidlertid episoden omtalt i "spørretimen" i Tweede Kamer, Stortinget i Nederland. Vi prøver å komme i kontakt med politikerne, men blir stanset av en informasjonsmedarbeider. Miljøvernministeren har ikke tid til å snakke, og saken er opp og avgjort.

## 24.2 Arend van Campen

I den nederlandske dokumentaren om Probo Koala var det også et intervju med en mann som hadde arbeidet for Trafigura. Vi ønsker å komme i kontakt med ham, og kontakter journalisten Adelheid Kapteijn. Hun ønsker å hjelpe, og formidler kontakt med Arend van Campen. I tillegg gjør vi en avtale om å møte henne mens vi er i Nederland.

Arend van Campen kan fortelle oss at han har vært lasteinspektør for Trafigura, og også flere av de andre store oljetraderne. Han jobbet i Vest-Afrika, og jobben hans var å sørge for at kjøperne godtok lasten. Han vil ikke si noe direkte om Trafigura, men han kan snakke generelt om hvordan dette arbeidet pågår. Her er en verden av bestiktelser og manipulasjon med prøver. Laster kan være en blanding av hummer og kanari, men det merker ikke kjøper dersom prøvene bare tas i det øverste laget av lasten. Van Campen har skrevet manus til en bok om denne industrien, og han sender oss dette slik at vi kan få et bilde av hva som foregår i Vest-Afrika. Van Campen sier ja til å medvirke i programmet.

## 24.3 I Nederland

Vi reiser til Rotterdam i april 2008. Vi har nå intervjuavtale med van Campen, Michiel Makkee, avfallsfirmaet ATM og i tillegg skal vi møte journalisten, Adelheid Kapteijn. Vi bestemmer oss for ikke å intervju Lucas Reijnders, men i stedet bruke hans arbeid som bakgrunnsmateriale. Vi gjør dette valget, fordi vi ikke kan ha med to fagpersoner som forteller det samme i programmet.

### 24.3.1 Arend van Campen

Vi møtes like etter at vi ankommer Rotterdam, og gjør et første intervju. Han bekrefter det han fortalte på telefon. I Vest-Afrika er manipulasjon med bensin og salg av dårlig bensin vanlig. Han forteller hvordan man manipulerer med prøver og med kunder, samt hvordan man får en slik last i land. Han forteller at dette er en bransje der bestiktelser og drap forekommer. Han vil ikke snakke konkret om hva han har gjort for Trafigura.

Van Campen får lese en del engelsk materiale vi har tatt med om Sløvåg, og han sier at dette ikke er sjokkerende på noen måte. Han synes teorien om å lage bensin av et restprodukt på denne måten høres logisk ut, og er helt klar på at slike ting forekommer i bransjen. Det er mye penger å tjene på å gjøre dette. Van Campen forteller også at det hender at farlig avfall blir blandet direkte inn i en ordinær last bensin. Dette er bortimot umulig å oppdage, og man kvitter seg med et problem. Vi blir enige om å møtes to dager senere på havnen i Rotterdam for supplerende intervju, og vi trenger også bilder av ham og skip.

### 24.3.2 Adelheid Kapteijn

Deretter møter vi journalisten som laget dokumentaren om Probo Koala. Hun gir oss bakgrunnsmateriale på Arend van Campen, slik at vi er trygg på at han virkelig er den han sier han er. Adelheid Kapteijn forteller oss dessuten hva vi har i vente fra Trafigura når det nærmer seg publisering. De unngår å svare på henvendelser og forespørslers om intervju helt fram til det nærmer seg sending. Da legger de på et vanvittig trykk, med trusler om søksmål fra advokater, henvendelser til redaktører, sverting av journalister. Hun sier vi kan vente oss store ubehageligheter. Hun forteller også at folk er redd Trafigura, og det finnes dem som frykter for sitt liv.



Adelheid Kapteijn kjenner også til historien om Torm Thyra. Og hun kan fortelle at dette var mer alvorlig enn det som er omtalt i pressen. Skipet skulle bare losse slop, men inspektøren som skulle kontrollere lossingen fikk store brannskader på armene. Dette betyr at det slett ikke var slop, og hun mener å huske at inspektørfirmaet fikk analysert avfallet. Hun vet ikke noe om resultatene, men hun har navn og nummer til inspektøren. Det får vi av henne.

Vi forteller at vi skal intervju avfallsfirmaet ATM, og at vi regner med at vi får se prøveresultatene fra Torm Thyra hos dem. Adelheid skjønner ikke noe. ATM har vært umulig å samarbeide med, og gir aldri ut informasjon. Hun synes det er utrolig at vi får slippe inn.

### 24.3.3 Michiel Makkee eksperimenterer

Dagen etter drar vi til Delft der møter vi 1. amanuensis Michiel Makkee. Han forklarer oss først utførlig hvordan man kan forsøke å fjerne svovel om bord i skip i rom sjø. Deretter forklarer han hvordan dette kan gjøres på land. Han viser til at det er mye lettere i et tankanlegg, men forklarer at å fjerne svovel kun ved hjelp av vann og kaustisk soda er svært betenkelig. Han forteller at dette vil gi store mengder avfall, og han mener Vest Tank ikke kan ha forstått hva de gikk inn i. Det mener han blir tydelig når de etter hvert sitter igjen med så mye avfall, at de i ren desperasjon tilsetter saltsyre for å fjerne det. For Trafigura mener imidlertid Makkee at dette må ha vært en god avtale.

Så tar han oss med i laboratoriet, og viser prosessen. Her blir det tydelig at dette genererer avfall. Den kaustiske sodaen synker til bunns, sammen med svovel, men i tillegg blir det et mellomlag grumset bensin som ikke er rensset skikkelig, og som er fullt av kaustisk soda, svovel og litt vann. Dette kan ikke brukes, og blir også avfall.

Men det bensinproduktet som er blitt vasket er heller ikke noe godt produkt, i følge Makkee. Metoden er for primitiv til at den kan få svovelnivået tilstrekkelig ned, og det kan ikke være mulig å omsette i Europa på lovlig vis. Dette kommer i tillegg til problemene med lavt oktantal, og det faktum at hele produktet er ustabil.

Dessuten forteller Makkee at den kaustiske sodaen blir mettet av svovel, og det betyr at de første skipslastene nok ble bedre rensset enn de siste. Han antyder at de må ha fått store problemer med å rense de siste skipslastene fordi den kaustiske sodaen ikke kunne hente ut så mye svovel.

Makkee lurer på om noe av avfallet er behandlet eller eksportert, eller om alt gikk opp i røyk. Vi sier at vi ikke vet, men vi lurer jo på hva Ottavia lastet i Sløvåg.

Makkee har hørt folk fortelle at avfall blir blandet inn i skipslaster med bensin. 500 tonn avfall i en last på 30 000 tonn er ikke merkbart.

### 24.3.4 ATM trekker seg

Så skal vi til ATM. Vi har avtale, og filmer på vei inn. Vi får raskt beskjed om å skru av kamera. Vår kontaktperson har vært markedsjef Wim Hulshof. Vi møter ham, sammen med direktør Jack Droog. Vi skjønner fort at her er det noe på ferde. Droog snakker fort og nervøst, mens Hulshof ser ned i bordet. Droog kommer med noen lange utgreiinger om dårlig publisitet dersom de nevnes i samme program som Trafigura, og at de ikke vil knyttes til det selskapet i det hele tatt. Vi forteller at vi hadde en avtale, og at konteksten har vært klar hele veien. Det vedgår Droog, men han sier at han nå har tenkt seg om, og de vil ikke stille. Det blir svært ampert. Underveis i samtalen skjønner vi hvilken vei det går, og vi skrur på kamera for å få lydopptak av avslaget. Dermed har vi på tape at et av verdens største

avfallsfirma sier de er redde for Trafigura. Vi bruker ikke dette opptaket i programmet, fordi vi hadde avtale om ikke å filme, men vi ønsket dokumentasjon i en situasjon som ble svært ubehagelig.

### 24.3.5 Jan Das står fram

Vi hadde satt av hele dagen til ATM, men nå må vi gjøre noe annet. Vi ringer i stedet Jan Das, som var inspektøren som tok imot Torm Thyra. Han tar telefonen og sier vi er hjertelig velkommen hjem til ham.

Jan Das forteller at i Nederland kontrolleres all slop som skal leveres. Han ble kalt ut på et hasteoppdrag til Torm Thyra. Det var en mørk marskveld i 2007. Normalt ville han tatt prøvene direkte fra tankene på skipet, men hun var allerede i gang med å losse slopen over på en lekter. Derfor tok han prøvene fra lekteren. Han holdt armene over luken, og senket prøveflasken. Han var aldri i fysisk kontakt med slopen. Han forteller at det luktet, men sterk vind blåste stanken bort fra ansiktet. Etter prøvetaking gikk han om bord i skipet, og ble overrasket. Hele mannskapet gikk med vernedrakter og gassmaske. Det er helt uvanlig ved lossing av litt slop. Han spurte hvorfor, men fikk ikke noe svar. Papirene var i orden, og han tok med seg prøven og reiste hjem.

I løpet av natten hovnet armene opp og han fikk væskende sår på begge underarmene. Han dro til lege i løpet av natten, fordi smertene var så sterke, og fikk beskjed om at dette var en kjemisk reaksjon. Inspektørfirmaet hans varslet myndighetene, og avfallet ble levert som spesialavfall til ATM. Prøven ble analysert, og det viste seg at dette ikke var slop. Slop er 80-90 prosent vann, og 10-20 prosent oljeprodukt. Her var det 20 prosent vann og resten var grumset bensin, blandet med kaustisk soda og svovel. Dette stemmer godt overens med hva Makkee fortalte måtte være avfall fra prosessen i Sløvåg.

I motsetning til ATM, så er ikke Jan Das redd for Trafigura. Han forteller at Trafigura eide lasten, og han krever erstatning fra dem. Han vet godt hvem Trafigura er. Jan Das har også arbeidet som inspektør i Afrika, men han arbeidet ikke for lasteierne, som van Campen. Jan Das var ansatt av myndighetene i Angola for å kontrollere at lastene var av god kvalitet. Han kan imidlertid bekrefte bildet van Campen gir av bransjen. Forsøk på bestiklinger og manipulasjon var dagligdags i Afrika. Jan Das har også bilder av armene, som vi får filme og siden får oversendt på mail.

### 24.3.6 Skip, van Campen og Trafigura

Vi møter van Campen på havnen i Rotterdam. Vi gjør et tilleggsintervju, før vi tilbringer resten av dagen med å filme tankskip på havnen, tankskip i horisonten, tankskip som leverer slop. Deretter drar vi til Amsterdam. Vi ønsker bilder av hovedkvarteret til Trafigura, og ønsker også å få stilt dem noen spørsmål. Vi har allerede sendt dem spørsmålene vi vil ha svar på, og vi har purret dem for å få en intervjuavtale uten å få svar. Vi ringer igjen på veien, og kommer til slutt gjennom til PR-mannen, Neil Cameron i Bell Pottinger. Han kan fortelle at de dessverre ikke kan stille til intervju i dag. Vi sikrer oss eksteriørbilder av bygget og prøver å komme inn for å få bilder av kontoret, men kastes ut av en sint sikkerhetsvakt.

## 25. Bildet tar form

---

Vel hjemme setter vi av en dag til å diskutere hva vi har, og hva vi mangler for å få hele bildet. Vi diskuterer teorier, og ser hva vi har som støtter dem, og hvor svakhetene er.

Vi har nå så mange tunge kilder som støtter teorien vår om at de har laget en dårlig bensin av restproduktet coker gasoline, at vi føler oss sikre på at dette stemmer. Dette passer også med eksperimentet Makkee gjorde for oss. Han viste at ved å fjerne svovel for å lage bensin på den måten de gjorde i Sløvåg, ville man sitte igjen med store mengder kaustisk soda med svovel. I tillegg vil det være et tynt sjikt coker gasoline igjen. Alt dette er avfall fra bensinproduksjonen.

Prøveresultatene fra Probo Koala viser at avfallet som ble dumpet i Elfenbenskysten inneholder bensin, kaustisk soda og svovel, Jan Das brant armene på et slopavfall som trolig kom fra Sløvåg, og som bestod av bensin, kaustisk soda og svovel, og prøveresultatene fra Sløvåg viser kaustisk soda og svovel. Bensinen brant sannsynligvis opp i eksplosjonen. Vi har dessuten Reijnders fra Universitetet i Amsterdam sin sammenligning av prøveresultatene fra Sløvåg og Probo Koala, der han sier at det er mye som tyder på at dette er samme type produkt.

Men vi har noen problemer. Vi er ennå ikke sikre på hvor, og hvordan de høyner oktantallet. Vi vet at det er to typer stoff som brukes, toluen og MTBE. Toluen har vi på ett skip, men teorien om at de blandet det inn i lasten før de kom til Sløvåg er svak. Vi finner nemlig ikke spor av disse stoffene i prøveresultat fra eksplosjonsområdet.

Turen til Nederland har gitt oss informasjon som tilsier at dette produktet ikke kan selges i Europa, og dermed heller ikke Estland. Intervjuer og research peker nå mot Vest-Afrika, men dette gjenstår å dokumentere. Det harmoniserer imidlertid dårlig med at de fleste skipene går til Paldiski i Estland etter turen til Sløvåg. Dersom lasten skal til Afrika, hva er da vitsen med er rundtur i Østersjøen? Det slår oss plutselig. De høyner oktantallet hos Alexela i Estland, og deretter skiper de lasten til Afrika. Bildet virker logisk, men hvordan skal vi dokumentere det? Vi må fortsette å spore skip.

### 25.1 High Land

Dette er det første skipet som kom med coker gasoline til Sløvåg. I følge tollpapirene hadde hun med seg 29 109 tonn til Sløvåg, som skulle vaskes før det igjen ble ført om bord. High Land lå i Sløvåg fra 04. november til 16. november 2006. High Land opplyser til Kystverket og Tollvesenet at hun ikke vet hvor hun skal etterpå. Men i følge Lloyd's-listene går hun direkte til Paldiski i Estland. Vi ringer havnen i Paldiski, og de bekrefter at hun ankom 22. november, og at hun losset og lastet igjen ved Alexela sin terminal. De kan imidlertid ikke opplyse om hva og hvilke mengder hun lastet og losset. Det vil de ikke gjøre på noen av skipene, fordi dette er forretningshemmeligheter, men vi får vite at hun ligger i Paldiski til den 30. november. Deretter tar hun lasten til Lomé i Togo, i Vest-Afrika.

Vi henvender oss også til rederiet, Aries Maritime Transport Ltd for å prøve å finne ut hva hun losset og lastet i Estland, men de vil ikke svare. Vi spør også om de kan bekrefte at det er Trafigura som har chartret skipet i denne perioden, men heller ikke dette vil de svare på. Vi får bilde av skipet fra rederiet til bruk i programmet.

## 25.2 Tver

Hun kommer til Sløvåg 16. november. Hun har med seg 22 815 tonn med coker gasoline til avsvovling. Hun forlater Sløvåg 24. november, og går direkte til Paldiski i Estland. Her losses hun 4. desember, og går videre den 30. desember til Setúbal i Portugal. Etter det forsvinner hun fra Lloyd's-listene i to måneder. Vår teori er at skipene går videre med lasten til Afrika, men her skurrer det litt. Går hun til Afrika etter at hun har vært i Portugal, i den perioden hun forsvinner fra listene? Vi tar kontakt med havnen i Paldiski for å høre om de kan fortelle mer om hvor hun gikk med lasten, og da får vi vite at hun ikke hadde last da hun gikk fra Estland. Hun gikk i ballast til Portugal. Det som ble vasket i Sløvåg lå altså igjen i oljeterminalen i Paldiski. Da slipper vi å spore Tver videre.

Tver er eiet av rederiet Novoship, og vi tar kontakt med dem. Vi får ikke svar, og ingen bilder. Vi kontakter også managementet, de som har ansvar for driften. Det er Alexia i Finland. Vi ber om bekreftelse på at Trafigura chartret skipet i den aktuelle perioden, og ber også om informasjon om hvor mye de losset i Estland, men vi får ikke hjelp av dem heller. Gjennom ship-spottingmiljøet får vi bilde av henne.

## 25.3 Arctic Blizzard

Hun kommer til Sløvåg 6. januar 2007 med 23 320 tonn coker gasoline. Hun forlater Sløvåg 15. januar, og går deretter til Kalundborg i Danmark. Her stopper hun den 17. januar, før hun går videre til Paldiski. Hun ankommer Paldiski havn 22. januar, og forlater Paldiski igjen 27. januar. Dette bekrefter havnen i Paldiski, og det samsvarer godt med listen fra Lloyd's. Hun går deretter til St. Petersburg.

Igjen stemmer ikke dette med teorien om at lasten ender i Vest-Afrika, men havnemyndighetene i Paldiski er behjelpelig. De forteller at også Arctic Blizzard gikk tom fra Estland. Hun bare leverte last fra Sløvåg til Alexela sin oljeterminal. Da er vi nesten i mål med Arctic Blizzard, men det gjenstår å finne ut hva hun gjorde i Kalundborg i Danmark. Har hun levert last her?

Vi ringer havnen i Kalundborg, men får vite at dette vet de ikke noe om. De viser til meglere eller los. De forteller at aktiviteten i Kalundborg havn skjer STS, Ship-to-Ship (omlasting mellom to skip, i rom sjø). Et annet alternativ er Statoil sitt anlegg i Kalundborg. Vi ringer dem, men de har ikke hatt skipet hos seg. Da går vi på losen i Kalundborg, men de kan heller ikke hjelpe oss, for de har ingen papirer på STS-operasjoner i dette området. De håndterer 2-3 000 skip årlig, og kaster papirene etter to uker.

Vi ringer så til Søværnets Operative Kommando, som håndterer SafeSeaNet og HAZMAT i Danmark. De kan fortelle at Arctic Blizzard den 17. januar mottok 300 tonn ordinær bunkers fra skipet Tinka. Det betyr at hun bare bunkret i Danmark, og lasten ble levert i Paldiski. Vi snakker også med rederiet Interorient på Kypros, og sender mail direkte til kapteinen på Arctic Blizzard for å få vite hvor mye de losset i Paldiski, og for å få en bekreftelse på at Trafigura eide lasten. Vi får ikke opplysningene, i første omgang, men mottar bilde av skipet.

## 25.4 Torm Thyra

Torm Thyra kommer til Sløvåg 8. februar med 32 100 tonn gasoline blendstock. Hun losses, fjerner svovel og får lasten om bord. 14. februar går hun videre til Amsterdam der hun ligger til 16. februar. Dagen etter ankommer hun Paldiski, her losses hun, og ligger til 6. mars. Da går hun tilbake til Amsterdam.

Havnen i Paldiski bekrefter datoene, men vil fremdeles ikke fortelle hvor mye hun losset, og om hun lastet. Nok en gang er det ikke noe spor til Afrika. I stedet er det to turer til Amsterdam.

Det var avfall fra dette skipet Jan Das brente armene på, og vi har antatt at dette var avfall hun leverte 16. februar da hun ankom Amsterdam første gang, direkte fra Sløvåg. Da vi intervjuer Jan Das forteller han at han brenner armene i mars, altså da hun kommer tilbake til Amsterdam for andre gang. Betyr dette at historien med Jan Das faller? Er ikke dette avfallet fra ruten via Sløvåg?

Vi tar kontakt med Torm-rederiet, og spør dem om slopleveringen i Amsterdam. De kjenner ikke til dette, men bekrefter at skipet er leiet ut. De liker ikke det vi forteller, men viser til konfidensialitet i forhold til kunden. Vi forklarer at vi allerede vet at det er Trafigura som har leiet skipet, og at vi ikke vil snakke om det. Vi ønsker bare informasjon om last og rute, og Torm bestemmer seg for å hjelpe.

Vi får nå vite at Torm Thyra først lastet et bensinprodukt i Brownsville, deretter gikk hun til Houston, der hun lastet mer bensin, før hun gikk til Beaumont, der hun lastet MTBE (oktanforhøyende) for blanding. Det er ordrett dette som står i papirene, og mannen på Torm-rederiet stusser mens han leser dette opp for oss. Vi spør hva "blanding" betyr. Han svarer undrende at han ikke vet, men det står på papirene. Deretter går Torm Thyra til Sløvåg, før hun går til Amsterdam første gang. Her lossers hun litt av bensinlasten, deretter går hun til Paldiski og lossers resten. Det er ingen rapporter om hvor MTBEen blir av.

Videre kan Torm-rederiet bekrefte at hun deretter går til Amsterdam for andre gang. Hun ankommer tom, og skal levere slop og hente last i Amsterdam. Vi spør om dette er slop fra ruten Brownsville-Sløvåg-Paldiski. Det bekrefter rederiet. Det betyr at vi nå har en bekreftelse på at det var slop fra cokerproduksjonen som brente armene til Jan Das. I løpet av samtalen er Torm-rederiet blitt mer og mer skeptisk og ampre. De vil ikke opplyse mengdene skipet losset. Vi har en teori om at Torm Thyra losset bensinlasten fra Houston i Amsterdam og cokerlasten fra Brownsville/Sløvåg i Paldiski. Nå vil ikke Torm snakke mer med oss, men vi får imidlertid et bilde av skipet.

Vi ringer også Amsterdam havn, og spør om hva og hvor mye Torm Thyra losset i Amsterdam første gang. De kan fortelle at hun losset 11 000 tonn bensinprodukt. Dette foregikk STS (ship to ship), og lasten ble ført over på skipet Sara Viking. De forteller at Torm Thyra så gikk til Estland med 21 000 tonn bensinprodukt. De har ingen opplysninger om MTBE. Amsterdam havn bekrefter også at Torm Thyra leverte rundt 1 000 tonn slop fra ruten Brownsville-Sløvåg-Paldiski da hun returnerte i mars. Historien til Jan Das står altså, det var slop fra coker gasoline han brente armene på.

Vi har fått nok et spor på at Trafigura høyner oktannivået i Estland, men vi sliter med knaggen til Afrika. Og vi sliter med å finne ut hva som foregår ved Alexelas anlegg i Estland.

## 25.5 Puze

Hun er i Sløvåg to ganger. Fra listene vi skrev av på tollkontoret fant vi at hun først kom til Sløvåg med 23 000 tonn bensinprodukt. Til Kystverket opplyste hun imidlertid at hun hadde 32 000 tonn last om bord. Et ganske stort avvik. Hun opplyste videre til Kystverket at hun skulle levere lasten i Paldiski, før hun kom tilbake til Sløvåg for å levere slop. Deretter skulle hun til Murmansk.

Hun er i Sløvåg første gang, fra 15. mars til 23. mars 2007 og fjerner svovel i coker gasoline. Via listene til Lloyd's ser vi at hun deretter ikke går direkte til Paldiski, men i stedet ankrer i Kalundborg i Danmark, hvor hun ligger fra 25. mars til 27. mars. Så går hun til Paldiski. Havnen i Paldiski bekrefter at hun lossers her den 1. april, og de forteller at hun går herfra dagen etter, med destinasjon Sløvåg. Hun skal deretter til Murmansk for å hente last.

Vi sjekker opplysningene vi har fått. Losen i Kalundborg bekrefter at hun ankret opp, og Søværnets operative Kommando kan opplyse at hun losset bensin STS her. 23 000 tonn bensinprodukt ble overført til skipet Kaspar Schulte. Det ser ut til at hele teorien vår om bensin til Afrika og oktanforhøyelse i Estland sprekker.

Vi ringer de tre største danske skipsagentene for å finne ut hvem som var ansvarlig for Puze, og for å høre om de kan fortelle oss mer om lasten. Scultz shipping bekrefter omlastingen. Pinlig nøyaktig overførte Puze 22 443, 937 tonn med gasoline blendstock til Kaspar Schulte, men så kan agenten fortelle noe interessant. Kaspar Schulte tar denne lasten med seg til en oljeterminal i La Shkirra i Tunisia. Denne terminalen har vi vært borti før. Den nederlandske avisen Volkskrant har omtalt dette anlegget i forbindelse med Probo Koala. Trafigura hadde kontrakt med terminalen i 2005-2006, og anlegget var kjent for store luktproblemer. Vi antar at de har ført lasten dit for å høyne oktantallet. Via Lloyd's får vi bekreftet at Kaspar Schulte gikk direkte fra Kalundborg til La Shkirra.

Men hva gjør da Puze i Paldiski? I Estland bekrefter de at hun lossar, men ikke mengden hun leverer. Vi vet at det er et avvik i hennes meldinger. Hun sa til norsk Toll at hun hadde 23 000 tonn, mens hun sa til Kystverket at hun hadde 32 000 tonn ombord. Her er et avvik på 9000 tonn. Er det dette hun leverer i Estland? Vi blir mer og mer klar over at vi er nødt til å få noen i Estland til å fortelle oss om lastemengder, men ingen vil snakke og ingen vil fortelle hva som foregår ved Alexelas anlegg.

I mellomtiden sjekker vi Puze sin siste tur til Sløvåg. Hun skulle levere slop på veien til Murmansk. I hele denne historien så er dette kanskje den første logiske, og naturlige skipsruten. Hvis ikke det var for... Vi har lest konvensjoner og regler for transport av avfall og det ringer en bjelle i forhold til Marpol-konvensjonen. Vi sjekker, og ganske riktig. Østersjøen er regnet som et særskilt sårbart område. Alle skip skal levere slop i første havn de kommer til i Østersjøområdet. Det er forbudt å gå fra kai med fulle sloptanker, men det gjør Puze. Hun leverer ikke slop i Paldiski, til tross for at det er et slopanlegg her. Hun bryter regelverket, og går med fulle sloptanker til Vest Tank. Også Torm Thyra gjorde dette. Hun gikk fra Paldiski til Amsterdam for å levere slop, en slop vi har fått bekreftet av Jan Das egentlig var bensinavfall og som måtte destrueres hos ATM. Det var også slikt bensinavfall som ble levert som slop i Elfenbenskysten, og det er slop fra produksjon av coker gasoline Puze returnerer med til Sløvåg. Vi tar også her kontakt med rederiet, Latvian Shipping Co. De vil ikke hjelpe med lastemengder, men vi får bilde av skipet.

Vi er litt klokere, og litt mer forvirret etter denne runden med Puze, men endelig kommer et skip som passer med teorien vår.

## 25.6 Afrodite

Hun henter 23 000 tonn coker gasoline i Brownsville i USA, og går deretter til Sløvåg. Mellom 14. og 22. april 2007 fjerner hun svovel fra bensin i Sløvåg, før hun går direkte til Paldiski. Havnemyndighetene bekrefter at hun lossar, og får ombord ny last. De kan fortelle at hun ligger til kai i Paldiski fra 25. april til 3. mai, så setter hun kurs sørover. Havnemyndighetene forteller at Afrodite skal til Lomé i Togo.

Vi har allerede satt i gang et arbeid med å kontakte havnen i Lomé. Det gjorde vi like etter at vi fikk mistanke om at skipene gikk til Vest-Afrika. Vi ønsker å vite om våre skip har losset i deres farvann, og i tillegg få informasjon om lasten. Det tar svært lang tid å oppnå kontakt. Vi prøver mail og telefon, og etter halvannen måned oppnår vi kontakt. De lover å sjekke, men kan fortelle at de ikke har oversikt over alle skip, for mye lossing skjer over til mindre båter i rom sjø.

Vi kontakter rederiet og får bilde av Afrodite, men ingen informasjon om last.

## 26. Gjennombrudd

---

Vi har nå kontroll på bevegelsene til de seks skipene vi vet kom til Sløvåg med coker gasoline, men fremdeles er vi ikke sikre på at teorien vår står. Vi vet ikke hvor og om de høyner oktantallet, og vi vet ikke hvor dette produktet skal. Vi har bare indikasjoner på at det tilføres toluen/MTBE på et tidspunkt, og vi har noen laster vi kan spore til Vest-Afrika. Vi diskuterer hva vi kan gjøre. Vi bestemmer oss for å prøve en ny runde i Estland.

### 26.1 Tollvesenet i Estland

Vi har så langt bare hatt kontakt med los og havnemyndigheter i Paldiski. Erfaringsmessig har disse myndighetene vært mer behjelpelig enn tollmyndighetene i våre søk i andre land, men nå tar vi kontakt med det estiske Tollvesenet. Vi sender en liste over skipene, og datoene og spør om å få vite hva de lastet, og eventuelt losset. I tillegg ønsker vi å vite om lasten ble tilsatt noe. Vi får raskt beskjed om at dette er konfidensiell informasjon som de ikke kan gi ut.

#### 26.1.1 En idé

Vi er så nær, at vi ikke vil gi opp. Vi er fast bestemt på at det på et eller annet vis må være mulig å finne ut av dette. Så får vi en lys idé. Hvis vi spør om den offisielle statistikken for import og eksport av bensinprodukt til og fra Estland, samt en liste over hvilke land de importerer fra og hvilke land de eksporterer til, vil vi kanskje finne noen svar. I følge de norske tollpapirene er rundt 153 000 tonn coker gasoline vasket i Sløvåg, 130 000 av disse tonnene gikk til Paldiski. Dette bensinproduktet er hentet i USA. Enten må Norge eller USA stå for 130 000 tonn av den estiske importen, og en slik statistikk vil også synliggjøre hvor store mengder Estland har eksportert til Afrika. Vi tar kontakt med tollene igjen, og de sier at en slik liste kan vi få for 2006 og 2007.

#### 26.1.2 En underlig liste

Vi får listen, og blir forundret. På topp 5 listen over importland finner vi verken Norge eller USA, selv om kvantumet skulle tilsa at de var på tredjeplass på listen. Og på listen over land Estland eksporterer til finner vi ikke noe land i Afrika, selv om de, bare ved de to skipene vi så langt har påvist til Lomé i Togo, skulle vært på 6. plass. Her er noe galt, og vi tar kontakt med det estiske tollvesenet igjen.

#### 26.1.3 Bensin i transitt

Tollvesenet blir svært forundret over det vi forteller. Vi sier at 130 000 tonn coker gasoline ble ført i land i Paldiski, og forklarer at vi vet dette gjennom et puslespill med norsk toll, norsk kystverk og estiske havnemyndigheter. Tollvesenet sjekker. Dette forstår de ikke. De kommer tilbake til oss etter kort tid. De kan fortelle at årsaken til at dette ikke er på import/eksport-lister er at lasten er i transitt. Den bare mellomlagres i Estland. Vi spør hvorfor, og Tollvesenet forteller da at Alexela blander et oktanforhøyende stoff i produktet før de sender det ut igjen. Vi ber dem sjekke hvilket stoff, og de kan da fortelle at det er MTBE. Vi ber om å få dette skriftlig, og det får vi.

### 26.1.4 Dårlig bensin

Vi lurer på hva det estiske Tollvesenet vet om det ferdig blandede produktet, og hvor det skal. Vi har ikke sagt noe om hva vi tror eller vet. Tollvesenet sier at dette går til Vest-Afrika. Årsaken er at det ikke er lov å selge i Europa fordi det ikke oppfyller de europeiske kravene til bensin. Svovelnivået er for høyt. I Europa godtar vi kun bensin med svovelinnhold på 50 ppm (parts per million), mens i Vest-Afrika er det lov å omsette bensin med 5000 ppm. Vi sjekker disse faktaene med kontorer i EU og Afrika, og det stemmer.

## 26.2 Det estiske Kystverket

Parallelt med dette har vi jobbet med å få ut informasjon fra det estiske Kystverket. Vi ønsker å se hva skipene har rapportert til dem i forhold til lastespesifikasjon og papirer på farlig last. I ukevis får vi ikke kontakt med folk. Mail og henvendelser blir en kasteball i systemet, og i den grad vi får svar, så er det at dette ikke er mulig, for det blir for tidkrevende. I et siste desperat forsøk skriver vi et kort resymé av hva vi tror har skjedd, og vi sender over det vi har om eksplosjon og sykdom i Sløvåg. I verste fall blir de redd, og vil ikke snakke, i beste fall skjønner de alvoret, og hjelper oss.

### 26.2.1 Den siste brikken

Listen over hva og hvor mye skipene lastet og losset kommer kjapt etter vår siste mail. Nå kan vi fylle ut de hullene vi mangler. Vi ser at High Land losser lasten på 28 100 tonn fra Sløvåg, og får ny ferdigblandet last om bord fra anlegget. Denne lasten er på 36 400 tonn. Hun tar med seg mer enn hun kom inn med, og hun går til Lomé.

Tver kommer inn, og leverer hele Sløvåglasten på vel 23 000 tonn. Tallene stemmer overens. Tver tar ikke med seg ny last fra Alexela, og det kan forklare hvorfor hun gikk til Portugal og ikke Afrika.

Arctic Blizzard kommer med 23 000 tonn fra Sløvåg og i Paldiski losser hun 32 600 tonn. Hun losser mer enn hun meldte i Sløvåg, men vi vet at hun også hadde toluen om bord. På listene fra det estiske Kystverket fremgår det at hun har losset både Sløvåglasten og MTBE i Paldiski. Vi antar at MTBE-lasten er identisk med toluenlasten, og at havnen i Corpus Christie gav oss feil navn på det oktanforhøyende produktet. Vi får siden bekreftet at dette stemmer. Arctic Blizzard tar heller ikke med seg last.

Listene fyller også hullene på Torm Thyra. Hun laster 32 100 tonn i forskjellige havner i USA, hun vasker i Sløvåg, hun leverer 11 000 tonn ship-to-ship i Amsterdam, og 22 000 tonn i Paldiski.

Også når det gjelder Puze faller brikkene på plass. Hun vasket 23 000 tonn coker gasoline i Sløvåg, men til det norske Kystverket sa hun at hun hadde 32 000 tonn om bord. Hun losser deretter 23 000 tonn til Kaspar Schulte, som tar dette til Afrika. Da hun kommer til Paldiski har hun i underkant av 9 000 tonn igjen om bord. Av listen fra Estland ser vi at dette er MTBE, som hun losser ved terminalen. Hun tar ikke med seg last ut igjen.

Og Afrodite leverer den samme mengden som hun vasket i Sløvåg, 23 000 tonn, men tar med seg hele 36 500 tonn til Lomé. Av listen fra det estiske kystverket fremgår det også at noen av våre skip på tidligere turer har hentet last i Paldiski, og fraktet den til Lomé.



## 26.3 Industrien

Vi vet nå hva Trafigura, Alexela og ikke minst Vest Tank har drevet med. De har laget dårlig bensin av et restprodukt, som de selger i Vest-Afrika. Produktet er så dårlig at det er ulovlig å selge i Europa, det har Tollvesenet i Estland fortalt oss. Men vi lurte på om det er lovlig å selge i det store å hele? En ting er problemene med svovel og oktan, men hva med ustabiliteten?

Vi har fått bekreftet av samtlige eksperter vi har snakket med at dette produktet vil skille seg, og guttene i coking.com sa at produktet endrer sammensetning dersom det blir utsatt for sollys. Alle har sagt at det må raffineres videre før det kan brukes. Vi undersøker om myndighetene i Estland har tatt prøver av produktet, men det har de ikke. Vi kommer ikke lengre her. Så lenge vi ikke har prøver må vi nøye oss med å si at dette er en lyssky virksomhet.

Men vi har noen skip til vi må finne ut av før vi er i mål.

## 27. Avfallsskipene

---

Skipene Probo Emu og Ottavia var også i Sløvåg. Førstnevnte leverte slop, den andre lastet.

### 27.1 Probo Emu

Probo Emu var det aller første skipet som kom til Sløvåg. Hun ankom 16. oktober 2006 med i overkant av 500 tonn slop om bord. Det var i følge Tollvesenet og Kystverket eneste last hun hadde om bord. Probo Emu er for så vidt årsaken til at vi begynte å grave i denne saken.

Vi studerer først listene vi har fått fra Lloyd's. Probo Emu forsvinner gjentatte ganger i månedsvis. Hun kommer til Norge etter at hun har drevet rundt i Gibraltar-området i tre måneder. Etter at hun har levert slop i Sløvåg går hun til Klaipeda i Litauen. På havnen i Klaipeda får vi opplyst at hun laster 41 000 tonn fuel oil den 27. oktober, 2006. Hun skal så til Rotterdam, men går aldri dit. I stedet går hun til Asnæs i Danmark. Vi ringer Asnæsværkets havn, og får vite at hun loss 41 400 tonn fuel oil den 4. - 6. november før hun går fra kai. Via listene til Lloyd's ser vi at Probo Emu ligger i Skagerrak i tre uker, uten å gå til havn. Vi synes dette er rart.

Kystverket i Norge ble også interessert i Probo Emu da vi var hos dem, og de lovet å se nærmere på henne. Vi tar kontakt, og de har plottet henne ferdig. Kystverket er nå blitt svært bekymret. Probo Emu går for sakte maskin i Skagerrak uten mål og mening. Dette kan skyldes at hun slipper ut noe, men satellittbildene viser ikke noe.

Vi ringer nå rundt til de danske agentene igjen, for å få vite hvem som hadde ansvaret for Probo Emu. Firmaet heter Shipping DK, og de forteller oss det de vet. De bekrefter at hun hadde et oppdrag med å transportere fuel oil mellom Klaipeda og Asnæs. I fem dager før og to dager etter anløpet i Asnæs lå hun ved en ventebøye i Kalundborg. Den 9. november får hun i følge agenten nytt oppdrag, og forlater dansk farvann. Vi sier at det ikke stemmer, og at vi kan dokumentere at hun i stedet går i ring i tre uker i svensk, dansk og norsk farvann. Agenten skjønner ikke noe. Dette skulle han ha visst om. Så vil han ikke snakke mer.

Vi undersøker også om los og Søværnets operative kommando vet noe mer om dette, men de kan bare bekrefte opplysningene vi allerede har fått, og har ingen idé om at hun er i området i tre uker etterpå.

Vi mottar et tips om at hun kan ha fylt avfallsvann på ballasttankene sine, enten i Sløvåg eller i Gibraltar, og at det er dette hun kvitter seg med. At hun rett og slett spylte avfallet ut, og tar inn rent ballastvann. Vi prøver å komme i kontakt med rederiet. Vi får aldri svar. Vi velger derfor å si i programmet at vi ikke vet hva Probo Emu gjør i dette området, men vi forteller at hun oppholder seg her i tre uker fordi det er svært underlig. Vi informerer Kystverket om tipset vi har fått om dumping av avfallsvann fra ballasttankene. Vi får bilde av henne fra skips-spottermiljøet.

#### 27.1.1 Los og Probo Emu

Vi jobber fremdeles med å komme oss om bord på et skip på vei inn Fensfjorden, der vi også skal intervju losen som var om bord på Probo Emu. I mai får vi napp, etter nesten 4 måneders arbeid godtar Navion Norvegia at vi får komme om bord. Hun er eiet av det kanadiske rederiet TK. De setter som krav at skipet ikke skal identifiseres på TV. Vi godtar dette fordi bildet skal brukes som illustrasjon. Vi kommer om bord med los Knut Egil Dyngeland, og får de bildene vi trenger, samt intervju der han bekrefter alt han fortalte på telefon. Han reagerte på at hun gikk så langt for å levere slop, og han hadde aldri kjent en liknende stank. Han bekrefter at det er første og eneste gang han har levert en bekymringsmelding i land.

Dyngeland kan også fortelle at det sto nederlandske representanter på kaien i Sløvåg da Probo Emu ankom med slopen sin. Han har aldri opplevd at sloplevering har krevd overvåking fra lasteier.

### 27.1.2 Slop fra Probo Emu

Trafigura har bekreftet at slopen fra Probo Emu er identisk med den fra Probo Koala. Etter det vi har fått vite fra Michiel Makkee og Lucas Reijnders så er dette avfallet et lag grumset bensin med store mengder kaustisk soda og svovel, og det stammer trolig fra avsvovling av bensin om bord i disse skipene.

Vi er nå sikre på at Vest Tank avsvovlet coker gasoline for å lage bensin i Sløvåg. I denne prosessen ble det generert avfall som besto av et tynt lag bensin med mye kaustisk soda og svovel. Slop fra Probo Emu og Probo Koala er derfor identisk med avfallet som blir til overs etter vaskingen av coker gasoline i Sløvåg. Men hva skjer med dette avfallet? Probo Emu leverer slikt avfall i Sløvåg. Det samme gjør Puze, mens Torm Thyra leverer det i Amsterdam. Og Vest Tank produserer slik avfall selv.

Vi må se på damen som lastet.

## 27.2 Ottavia

Hun var opprinnelig et skip vi ikke brydde oss så mye om. Vi jaktet på hva skipene hadde om bord da de kom til Sløvåg, og Ottavia meldte til Tollvesenet og Kystverket at hun var tom og skulle hente last. Hun kom til Sløvåg 16. januar og gikk 17. januar 2007. Til norske myndigheter sier hun at hun ikke vet hvor hun skal etterpå, og at hun venter på oppdrag. På listene fra Lloyd's forsvinner hun i to måneder etter hun har vært i Sløvåg. Vi har imidlertid funnet ut at mange av opplysningene Ottavia har gitt til norske myndigheter ikke stemmer.

Hun kom fra Immingham i England, og på havnen der kunne de fortelle oss at hun lastet bensin hos ConocoPhillips før hun dro over Nordsjøen til Sløvåg. Hun var altså ikke tom da hun kom hit. Dersom opplysningene om at hun lastet i Sløvåg stemmer, og at dette er avfall, så skulle hun ha levert melding til norske myndigheter om hvor hun skulle med lasten. Det gjorde hun ikke.

Vest Tank er et slopanlegg, det betyr at på tankene er det oljeavfall i tillegg til avfallet fra avsvovlingen av coker gasoline. Det betyr at det er stor sannsynlighet for at Ottavia lastet avfall i Sløvåg. Dersom dette er tilfelle skulle både SFT og Tollvesenet ha godkjent eksport. Mottakerland skulle vært kjent, og SFT skulle klarert eksport med mottakerlandet. Dette mottakerlandet skal i følge Basel-konvensjonen være et EU- eller OECD-land, og ikke under noen omstendighet skal dette avfallet ende opp i Afrika. Vi har allerede bedt Lloyd's om å plote bevegelsene til Ottavia etter avgang fra Sløvåg. Dette er tidkrevende, og mens vi venter på svar starter vi å sjekke opplysninger. Vi begynner i Immingham.

### 27.2.1 ConocoPhillips

Vi tar kontakt med terminalen i Immingham. De bekrefter at hun lastet bensin hos dem, og kan tilføye at hun var nærmest fullastet. De blir svært overrasket over at hun, for det første gikk til Norge, og for det andre melder til norske myndigheter at hun er tom. Dette kan være medvirkende til at de velger å være svært åpne. I Immingham kan de fortelle at Ottavia sa til dem at de skulle til Lomé i Vest-Afrika. Hun var, det de definerer som fullastet, og ConocoPhillips forstår ikke hvorfor hun da gikk til Norge for å laste mer, og ikke minst hvorfor hun holdt dette hemmelig. De liker heller ikke at hun opplyser til norske myndigheter at hun er tom ved ankomst Sløvåg.

Vi forteller hva vi tror har skjedd, og gir også bakgrunnsstoff om eksplosjonen i Sløvåg. I ConocoPhillips får vi hjelp i forhold til teorien vår om at de har laget bensin av coker gasoline. Forskningsavdelingen deres bekrefter teorien vår, og sier at dette er mulig, men de understreker at dette er et produkt som overhodet ikke oppfyller spesifikasjonene for bensin. De mener coking.com avviste vår teori, fordi de forholdt seg til at det ferdige produktet skulle oppfylle standard kvalitetskrav (såkalt spec) for å bli bensin. Det falt dem ikke inn at noen bevisst skulle produsere bensin som ikke hadde mulighet til å oppfylle standard kvalitetskrav.

### 27.2.2 Ottavia + Arctic Blizzard

Mens vi holder på med arbeidet får vi kontakt med den tyske avdelingen av rederiet Interiorient som eier Arctic Blizzard. De lurer på hvorfor vi har så mange spørsmål om last og rute. Vi forteller dem at vi vet at Arctic Blizzard lastet både coker gasoline og toluen i USA, men at toluen ikke er meldt til norske myndigheter. Vi forteller også at hun avsvovlet bensin i Sløvåg før hun gikk videre til Paldiski. Vi sier at vi lurer på om hun har blandet toluen inn i lasten i rom sjø. Dette liker rederiet dårlig, og vi får en følelse av at vi sitter på en del informasjon de ikke har i sine papirer. De lover å sjekke.

Etter kort tid kommer rederiet tilbake til oss. De kan fortelle at det var MTBE og ikke toluen Arctic Blizzard lastet i Beaumont. Havnen har, som vi antok, byttet om stoffene. MTBE-lasten ble losset i Paldiski. I tillegg kan rederiet fortelle oss at det var problemer med denne cokerlasten i Sløvåg. Arctic Blizzard hadde med seg 23 217 tonn coker gasoline til Sløvåg, men det oppstod problemer med avsvovlingen, og hun gikk derfor ut igjen med 17 808 tonn. Tilbake hos Vest Tank lå 5 409 tonn med coker gasoline som ikke var behandlet.

Vi lurer på om det er denne resten fra Arctic Blizzard Ottavia har hentet. Hun kom til Sløvåg ett døgn etter at Arctic Blizzard gikk fra kai.

### 27.2.3 Ottavia gikk til Lomé

Vi får så beskjed om at Lloyd's har klart å spore Ottavia. Hun går til Vest-Afrika, og ankrer opp utenfor Lomé i Togo. Hun har ingen stopp mellom Sløvåg og Togo.

Vi kontakter igjen havnen i Lomé. De jobber med å finne våre skip, men det er vanskelig for de fleste losser til havs. Men de finner Ottavia. Havnemyndighetene kan bekrefte at hun losser hele lasten sin på 35 286 tonn som bensin. Dette bekrefter at bensin fra England, og last fra Sløvåg ble losset som ett produkt i Lomé. Men vi har ennå ikke bevis for at lastene ble blandet.

### 27.2.4 Matematikk med ukjente

Vi setter oss til å summere og regne. Hos ConocoPhillips har vi fått vite at Ottavia lastet bensin på alle tankene. I Lomé har vi fått vite at hun losset 35 286 tonn bensin. Hos Interiorient har vi fått vite at Arctic Blizzard la igjen la igjen 5 409 tonn ubehandlet coker gasoline. Av en anonym kilde har vi nå også fått vite at Ottavia hentet 5 409 tonn i Sløvåg. Men ble det hun hentet i Sløvåg blandet inn i bensinlasten fra England eller ble det ført inn på en egen tank?

Vi mangler eksakt lastemengde fra England og det skaper problemer. Skip kan føre bensin fra en lastetank til en annen, og de kan ha ulik last i de forskjellige tankene. Spørsmålet blir nå om Ottavia hadde så mye plass igjen da hun kom til Sløvåg, at hun kunne fordele innholdet fra en av tankene på de resterende, og dermed ha en tom tank til avfallet fra Sløvåg. I så tilfelle har vi ikke bevis for at hun blandet bensin og cokeravfall. Er det en måte vi kan finne ut av dette på?

### 27.2.5 Rederiet

Ottavia er solgt, og har fått nytt navn, siden hun var i Sløvåg. Vi kontakter det nye rederiet.

Vi har fått vite at alle skip har en oljedagbok om bord. Der skriver kapteinen alle forflytninger av oljeprodukt på skipet, og i tillegg redegjør han for hva som skjer med all type olje/bensinprodukt om bord. Dette inkluderer bunkers, smøreolje osv. Denne boken føres for hånd, og følger skipet, selv om hun skifter eier. Det er en uskreven lov at denne boken stemmer, selv om mye annet kan være lureri. Ingen kaptein vil bli tatt på å lure med oljedagboken. Vi ber det nye rederiet sjekke oljedagboken til Ottavia, men får beskjed om at de ikke klarer å oppnå kontakt med skipet.

### 27.2.6 En hemmelig kilde

Så langt i denne historien er puslespillet satt sammen gjennom kontakt med utallige åpne kilder. Få har krevd kildevern, eller sagt at de ikke vil nevnes. Nå begynner det imidlertid å bli vanskelig. Dersom teorien vår om Ottavia stemmer, så er dette grove brudd på nasjonale og internasjonale regler om avfallshåndtering.

Vi tar kontakt med en kilde og spør hvordan vi kan finne ut av dette. Vi må vite om Ottavia blandet lastene fra Immingham og Sløvåg, og vi må vite hva hun tok om bord. Kilden forteller oss at det er mulig å finne ut av dette dersom vi får tak i Ullage-rapporten. Dette er en rapport utarbeidet av et inspektørfirma som alltid overvåker lasting og lossing. Disse selskapene jobber imidlertid på oppdrag fra agenten og dermed også indirekte for lasteiere, altså Trafigura i dette tilfellet. Ullage-rapporten forteller hvor mye som var på hver tank da hun kom, og hvor mye, og hvilke tanker som ble fylt, og deretter hvor mye som var om bord da hun gikk. Rapporten er pinlig nøyaktig, og lastemengden regnes ut ved å måle hvor langt det er igjen fra lasten til toppen av tanken, altså tomrommet. Deretter laster skipet, og så måler man igjen. Da kan man regne ut hva nøyaktig hvor mye som er på hver tank, og hvor mye hun har med seg. Vi skjønner at vi må få tak i rapporten.

### 27.2.7 Desperate forsøk

Vi tar kontakt med inspektørfirmaet og ber om å få ut rapporten. Det får vi ikke. Vi får beskjed om at dette ikke er offentlig informasjon, og at dette er forretningshemmeligheter

Vi tenker så at norsk Tollvesen kan hjelpe oss. Så langt har vi hatt kontakt med kontoret for skipspapirer i Bergen. Her har vi fått vite hva skipene meldte, men hva med import/eksportkontoret. Dersom Ottavia tok ut noe, så må jo det være levert eksportmelding. Vi kontakter dem, men får beskjed at dette er informasjon som er unntatt offentlighet. Vi godtar ikke det, og ønsker å klage på avgjørelsen. Vi kontakter dem igjen, og får beskjed om at det ikke er noen vits i å klage, for de har ikke det dokumentet vi ber om. Det finnes ingen søknad om eksport knyttet til Ottavia.

### 27.2.8 Avansert matematikk

Vi har fått mange venner i vårt arbeid, og via en kilde får vi til slutt Ullage-rapporten til Ottavia. Dette skjer to dager før sending. Mens Knudssøn leser kommentar på programmet reiser til Bakke til kilden. Vi sitter sammen med kilden og en ekspert på lasting og lossing. De regner og forklarer samtidig hva de gjør for å komme frem til resultatene. Rapporten viser at Ottavia hentet 5 855 tonn i Sløvåg. Hun gjorde ingen forflytninger i den eksisterende lasten, slik at hun fikk en ledig tank til Sløvåglasten. Av rapporten går det frem at hun blander de 5 855 tonnene jevnt fordelt på alle tankene, og fører sågar last inn på sloptankene, noe som er strengt ulovlig. Vi vet nå nøyaktig hvor mye hun hentet i Sløvåg. Dette tilsvarer det Arctic Blizzard la igjen, samt 446 tonn annet avfall fra Sløvåg. Lastemengden vi

regner oss frem til stemmer med det som ble losset som en last bensin i Lomé. Vi har nå bevis for at lastene fra England og Norge ble blandet om bord på Ottavia.

### 27.2.9 Eksport av avfall

Var det avfall eller bensinprodukt Ottavia blandet inn i bensinen fra England?

Vi setter oss ned og diskuterer. Vi vet at de 5 409 tonnene fra Arctic Blizzard ble etterlatt fordi de ikke var vasket. Vi vet at Ottavia kom inn kun et døgn etter at Arctic Blizzard gikk fra kai. Vi regner snitt-tid på vasking av cokerlastene basert på hvor lenge skipene ligger til kai. Med dette som mal ville det tatt minst to døgn å rense 5 409 tonn coker gasoline. Vi vet også fra en annen kilde at det i denne perioden var store problemer med avsvovlingen. Den kaustiske massen var mettet av svovel. Dette styrkes av det Makkee fortalte oss, nemlig at en slik masse vil mettes over tid og at det vil bli stadig vanskeligere å vaske bensinen. I tillegg vil de på dette tidspunktet, ifølge Makkee, ha opparbeidet seg en god del grumset bensinavfall med svovel og kaustisk soda. Med en mettet kaustisk soda er det enda mindre sannsynlig at de kan ha vasket disse tonnene i løpet av et døgn. Vi konkluderer med at de 5 409 tonnene er urensset coker gasoline.

Vi diskuterer så hva urensset coker gasoline er. Våre olje- og petroleumsekspertene har alle kalt coker gasoline et avfallsprodukt. Det vil være avfall inntil det er raffinert på ny. Lasten fra Arctic Blizzard har ikke engang fått fjernet svovel. Vi mener vi har dekning for å kalle dette avfall. Dette styrkes av at Arctic Blizzard lot det ligge igjen. Det var ikke engang godt nok til å lage dårlig bensin for det afrikanske markedet.

I tillegg til de 5 409 tonnene viser Ullage-rapporten at Ottavia tok med seg ytterligere 446 tonn. Ettersom Vest Tank er et avfallsanlegg, konkluderer vi med at dette må være avfall. Vi antar at det er det tynne avfallssjiktet med grumset coker gasoline med svovel og kaustisk soda, tilsvarende slopen på Probo Koala og Probo Emu.

At dette er ulovlig eksport av avfall styrkes også av systematisk løgn. Ottavia løy til ConocoPhillips. Hun sa hun skulle til Lomé, men gikk til Norge. Hun løy også bevisst for norske myndigheter ved flere anledninger. For det første sa hun at hun kom tom, altså i ballast. Vi finner det ikke trolig at hun kan ha glemt at samtlige tanker var nesten fulle av bensin hun hadde lastet døgnet før i England. For det andre sa hun at hun ikke visste hvor hun skulle. Vi regner også dette som lite sannsynlig da vi vet at hun meldte at hun skulle til Lomé i England. Et døgn senere i Norge har hun glemt det og melder at hun ikke vet hvor hun skal, for så å likevel gå direkte til Lomé. Ottavia gjør alt hun kan for å skjule at hun henter og blander last i Norge.

Når vi holder alle disse opplysningene sammen mener vi at vi har dekning for å si at Ottavia lastet avfall i Sløvåg og tok det med seg til Afrika. Dette arbeidet skjer to døgn før sending. Vi har nå to kilder som sier at Ottavia hentet 5 409 tonn og Ullage-rapporten som sier 5 855 tonn. Vi diskuterer hvilket tall vi skal bruke i programmet.

Vi vet at Ullage-rapporten er presis, men velger å bruke 5 409 tonn fordi det er det mest nøkterne anslaget. Vi vet dessuten hvilken type avfall disse 5 409 tonnene er. Vi vet at hun tok med seg de øvrige 446 tonnene, men vi har ingen andre kilder som kan bekrefte hva dette avfallet er. Vi innser at vi ikke klarer å fremskaffe dokumentasjon på dette i løpet av det døgnet som gjenstår før sending. Vi velger derfor å si i programmet at Ottavia tar med seg 5 400 tonn avfall selv om vi vet at den korrekte mengden er 5 855 tonn.

## 28. Hvordan lage TV av dette?

---

Vi mener at alle historier kan fortelles på fjernsyn. Vi møter skepsis underveis i denne produksjonen. Hvordan i all verden skal dere fortelle dette på TV? Er dette en TV-historie? Vårt svar er hele tiden ja, men etter hvert som det nærmer seg redigering er vi litt bekymret.

### 28.1 Jakten på sannheten

Mengden informasjon er svært stor, og saken er komplisert. Vi ønsket å finne ut hva som foregikk i Sløvåg. Gjennom det arbeidet har vi også oppdaget noe som er mer alarmerende. Norske myndigheter har ingen kontroll med anlegg som Vest Tank, og norske myndigheter har heller ingen kontroll med hva som befinner seg om bord i tankskip. De kan i realiteten være lastet med hva som helst. Det betyr at aktiviteten ved Vest Tank kunne skjedd hvor som helst i Norge, og det kan skje igjen. Vest Tank-avsløringen blir dermed et eksempel på konsekvenser av myndighetenes totale mangel på kontroll. Vi bestemmer oss for at vi må formidle historien slik vi har jobbet. Dette blir jakten på sannheten.

Vi er bestemt på at bildet vi tok fra broen på Navion Norvegia inn Fensfjorden er starten på programmet. Det signaliserer hovedtema, nemlig manglende kontroll med skipslast. Samtidig kan det overføres til de konkrete skipene som kom til Vest Tank. Skipet er av omtrent samme størrelse, og de fulgte samme led inn fjorden. Vi bestemmer oss for at programmet må bygges opp rundt skipene, og at vi vil følge hvert enkelt skip til land. Vi vil knagge et tema til hvert skip, i håp om at det da blir ryddig å følge, samt at det er spenning i hva neste skip har å by på. Vi studerer anløpene, og ser at vi i all hovedsak kan følge dem i riktig rekkefølge. Unntaket er Probo Emu, som kom aller først, men som vi presenterer som nummer tre i rekken. Det, fordi vi av fortellermessige årsaker, ønsker å gi et bilde av hva som foregikk da de vasket coker gasoline før vi går videre med historien om forurensningen i Afrika.

Vi starter derfor med problemstilling, deretter kort om ulykken, sykdom og bekymring i Sløvåg. Vi stiller spørsmålet, hva har egentlig foregått her? Så presenterer vi Vest Tank, og forteller hvordan vi finner skipene på tollkontoret. Deretter tar vi inn skip for skip.

- High Land blir eksempel på vasking av bensin, og hva vasking er. Her forteller vi også om produktet coker gasoline
- Tver knyttes til Kystverket, og skipenes manglende rapportering av farlig last.
- Så presenterer vi Probo Emu. Hun knyttes til Probo Koala, og Elfenbenskysten. Hun blir også oppspark til norske myndigheter som svikter, og et SFT som baserer hele sin virksomhet på tillit.
- Deretter kommer Arctic Blizzard, hun knagges til SFT sin rolle i denne historien, og vi bruker henne til å vise at SFT ikke vet hva som foregår ved tankanlegg.
- Deretter tar vi inn Ottavia. Gjennom henne viser vi at Kystverket sine systemer rapporteringssystem ikke fungerer, og vi forteller også om den ulovlige eksporten.
- Torm Thyra blir inngangen til de historiene vi har fra Nederland.
- Deretter kommer Puze. Hun laster om i Skagerrak, og gjennom henne forteller vi at ingen av de nordiske myndighetene har kontroll med tankskip. Vi velger å ikke ta med at hun kom tilbake til Sløvåg med slop, fordi vi er redd til vil virke forvirrende og forlenge programmet.
- Til sist kommer Afrodite. Gjennom henne viser vi ruten til Paldiski, forteller hva som foregår hos Alexela, og viser deretter hvordan den dårlige bensinen sendes til Vest-Afrika.

Til sist legger vi inn et apropos, for å vise at dette kan skje igjen. Vi legger inn møtet med de nye eierne til Vest Tank, der Trafigura og Alexela sitter i styret. De skal møte formannskapet i Gulen, men ingen der kjenner til at Alexela via aktivitetene i Paldiski, har vært en del av ulovlighetene ved Vest Tank. De vet heller ikke at Andrei

Makarov er Trafiguras representant i det nye styret. Formannskapet kommer for å høre om planene for den nye oljeterminalen Alexela skal bygge på ruinene av Vest Tank.

## 28.2 Det banale

Vi har en del kompliserte tekniske raffineringprosesser som må forklares. Vi tenker først på å bruke lekke grafiske løsninger, men er redd for at det blir for fint. Dette er jo en historie om "amatør-raffinering", da spesielt knyttet til prosessene i Sløvåg. Vi er redd at grafikk vil gi et for seriøst inntrykk, og dessuten er det lett å falle av som seer når tekniske løsninger presenteres grafisk.

Vi bestemmer oss for å teste en vill idé. Utstyrt med en bøtte, en bensinkanne, Plumbo, vann, eplejuice og mel begir vi oss til Sløvåg. På kammen der vi har filmet flere ganger før rigger vi oss opp, og viser hva som har foregått. Vi er svært skeptiske til å bruke dette, men ser at det fungerer da vi klipper programmet sammen. Vi gjør noe liknende med presentasjon av coker gasoline, der vi tegner på en flip-over, men dette fungerer ikke, og vi får i stedet laget en grafikk.

## 28.3 Bilder

Vi bestiller bilder fra forskjellige TV-stasjoner som har dekket Probo Koala-historien, og vi jobber lenge med å få bilder fra Alexelas anlegg i Estland. Vi har ikke mulighet å reise dit, for programbudsjettet er bortimot tomt. Vi får til slutt bilder fra en nyhetsstasjon, samt bilder fra havnen.

Vi bruker også tid på å spore opp bilder av skipene, via ship-spottermiljøene, og klarere bruk i programmet. Til slutt har vi alt materialet vi trenger, og en plan for redigering og manus.



## 29. Norden

---

Vi har søkt Nordvisjonen om støtte til programmet, og de har gått inn med 300 000 kroner. Vi sjekker derfor ut regelverket og kontroll i Sverige og Danmark, slik at også disse landene skal kunne sende programmet, og eventuelt knagge det til sitt regelverk.

### 29.1 Danmark

Vi har allerede rimelig kontroll her, fordi vi har sjekket skipene våre i dansk farvann, men vi tar en runde til. I Skagerrak er det stor skipstrafikk, med få store havner, og svært mye av lasting/lossing skjer STS. Fordi dette skjer til havs tar ikke losen vare på skipsmeldingene og papirer på oppdrag. I Danmark er det Søværnets operative kommando, altså Forsvaret, som har Kystverkets kontrollopgaver. De gjør som i Norge, mottar skipsmeldinger og arkiverer dem i Luxemburg. Søværnet kan opplyse at de ikke kontrollerer om lasten stemmer overens med papirene. Dansk Toll foretar heller ikke kontroll, og viser til at siden mye skjer STS, så skal det ikke inn til Danmark. De kontrollerer heller ikke last.

### 29.2 Sverige

Heller ikke her sjekker myndighetene om lasten stemmer med papirene. Det er Sjøfartsverket som har Kystverkets jobb her. De mottar papirer på samme vis, og videresender dem til Luxemburg. De sjekker ikke om papirene stemmer overens med hva som faktisk er om bord. De viser til at dette er Tullverkets oppgave. Avdelingen for skipskontroll i Tullverket holder til på Arlanda, og de kan fortelle at de aldri sjekker lasten om bord i tankskip. Vi kontakter også Naturvårdsverket som bekrefter at de opererer med samme regelverk som SFT i forhold til eksport av avfall.

## 30. Intervjuer, tilsvar og sending

---

Vi har siden april arbeidet med å få intervju med Trafigura og Alexela. Vest Tank og SFT har vi vært i kontakt med også før dette. I slutten av mai faller hele bildet på plass, og vi ser hvilken historie vi sitter på. Opprinnelig skulle programmet sendes i september 2008, men vi revurderer nå dette sammen med redaktør Vibeke Haug. Vi mener det vi sitter på må presenteres før sommeren, ikke minst av hensyn til folk i Sløvåg som fremdeles er syke. Vi mener her er vesentlig informasjon, både for etterforskere og helsepersonell. Vi finner det ikke riktig å sitte på denne informasjonen i tre måneder til. Den 9. Juni tar vi avgjørelsen om å sende programmet 19. Juni.

### 30.1 SFT

Vi har under hele arbeidet hatt tett kontakt med SFT, og vi har fortløpende bestilt dokumenter fra postjournalen, og stilt researchspørsmål. Før sending blir fremskyndet, gjør vi intervjuet med dem. De får alle hovedspørsmål på forhånd. I intervjuet forteller SFT at de kjente til at Vest Tank skulle gjøre et prøveprosjekt med å avsvovle bensin, og at de regnet med at bedriften selv sørget for at dette prosjektet lå innenfor de tillatelsene de hadde. SFT bekrefter at de aldri fulgte opp denne informasjonen, for å se om prosjektet ble avsluttet. De bekrefter også at de har vært på tre tilsyn ved Vest Tank, og at de har funnet mangler hver gang, uten at dette har fått konsekvenser for bedriften.

På spørsmål kan SFT også bekrefte bekymringsmeldingen fra losen, men forklarer at de ikke tok den alvorlig fordi den var uformell i stilen. SFT kjenner ikke til noen eksport fra Sløvåg, eller at noen skip har hentet avfall, og de kan også fortelle at de aldri har tatt prøver av en skipslast. Dette er ikke deres domene. I forhold til Probo Emu understreker SFT igjen at det er bedriften som har ansvaret for å overholde tillatelser, og at det var dette de presiserte overfor Vest Tank før Probo Emu kom med sitt avfall. Vest Tank sa de kunne ta imot avfallet innenfor sine tillatelser, og da var dette greit for SFT. Vi lover at SFT skal få se programmet i sin helhet før det blir sendt, og at de får anledning til å korrigere beviselige faktafeil.

### 30.2 Vest Tank

Vi har i løpet av våren vært i kontakt med daglig leder ved Vest Tank, Jostein Berland, for å få et intervju, men han har avslått dette. Vi tar nå kontakt med advokaten til Vest Tank for å få til et intervju med Berland eller styreformann Trond Emblem. Det er på dette tidspunktet ennå ikke bestemt at programmet skal sendes før sommeren. Vi går flere runder med dem, og sender også spørsmålene på forhånd. Vi sier her fremkommer opplysninger som de har rett til å kommentere. Berland er fremdeles klar på at han ikke vil stille, mens styreformann Trond Emblem er på gli. Advokaten anbefaler ham å stille opp. Prosessen trekker ut, og vi holder parallelt på å redigere. Vi setter derfor en frist for svar en uke frem i tid. Vi gjør oppmerksom på at dersom de ikke kan gi et svar innen den tid, så frasier de seg retten til tilsvar. Vi forteller på at de kan få se programmet før det blir sendt, og at de får anledning til å endre faktafeil. Vi purrer rundt fristen, men får ikke svar. Vi tar kontakt den dagen vi bestemmer oss for å fremskynde sending, forklarer hvorfor dette er bestemt, og sier at de fremdeles har anledning til å svare, men nå må de bestemme seg innen tre dager. Styreformannen bestemmer seg da for å stille til intervju.

Under intervjuet får vi inntrykk av at styreformannen ikke har hatt oversikt over hva som egentlig har foregått ved Vest Tank, og at det var daglig leder, Jostein Berland, som styrte virksomheten. Emblem kan imidlertid bekrefte at de hadde en avtale med Trafigura om avsvovling av coker gasoline, og at alle lastene tilhørte dem. Han kan også fortelle om store problemer med avsvovlingen, fordi den kaustiske massen i tankene ble mettet av svovel. Han bekrefter at et av skipene la igjen coker gasoline som de ikke klarte å rense ordentlig. Han

forteller at avsvovlingen var langt mer tidkrevende enn først antatt. Han kjenner ikke til at noe ble skipet ut fra Vest Tank.

Emblem sier de heller ikke visste noe om hvor mye svovel de klarte å fjerne i vaskeprosessen, og hvor rent produktet var da det gikk fra Sløvåg. Alle prøver ble sendt til Trafigura, som analyserte dem. Emblem kan også bekrefte at Trafigura er inne på eiersiden i Alexela, fordi han forhandlet med dem da han solgte Vest Tank til Alexela like etter eksplosjonen. De fortalte da at Trafigura skal betale for den nye oljeterminalen som er planlagt på ruinene av Vest Tank. Trafigura har i følge Emblem satt av 200 millioner kroner til dette. I forkant av intervjuet har Emblem prøvd å samle detaljer om hva som har foregått. Han sier at han i hovedsak konsentrerte seg om en annen del av bedriften, Vest Kran, og dermed ikke var inne i den daglige driften ved Vest Tank.

Vi spør ham også om Probo Emu, og Emblem forteller at de handlet i god tro. Han viser oss mailkorrespondanse med Trafigura, der Vest Tank ber om bekreftelse på at Probo Emu kun skal levere avfall fra sloptankene som stammer fra driften av skipet, og ikke giftig avfall de har hentet andre steder. I svaret skriver Trafigura at dette er avfall fra sloptankene, og at avfallet er generert om bord. Vest Tank trodde derfor at dette var ordinært avfall fra driften av skipet, mens det i realiteten var avfall fra avsvovling av bensin utført om bord på Probo Emu.

Emblem kan også fortelle oss at de informerte SFT om avsvovlingen av bensin. Han hevder at de ikke kalte dette et prøveprosjekt/test, men at dette var en del av deres forretningsvirksomhet. Vi lover at de skal få se programmet før sending, og at vi skal rette opp beviselige faktafeil. De blir invitert til å se programmet 18. juni.

### 30.3 Alexela

Vi tok kontakt med Alexela i Sløvåg for å få intervju i april. Vi får ikke svar, og purrer flere ganger, både på mail og telefon. Vi sender også skriftlig de spørsmålene vi ønsker svar på. Fremdeles ikke svar. Vi gjør dem skriftlig oppmerksom på tilsvarsretten, og ber dem benytte seg av denne, med fremdeles ikke noe svar. Da det så blir bestemt at vi skal sende 19. juni, tar vi igjen kontakt, og forteller dette. Vi sier de nå må bestemme seg raskt om de stiller til intervju.

Vi blir nå oppringt av PR-mannen, Brynjulf Freberg, seniorrådgiver i Kreab. Han spør hva vi vil vite, og vi forklarer at spørsmålene allerede er sendt til Alexela for over en måned siden. Etter noen dager kommer Freberg tilbake til oss og forteller at han har vært i kontakt både med ledelsen i Alexela i Norge og i Estland og i tillegg folk i London, og at det dessverre er besluttet at de ikke kan stille til intervju. Han vil imidlertid gjerne vite hva vi skal sende. Vi forteller at ledelsen i Alexela, med tilhørende advokater og PR-folk kan få se programmet før det går på luften, trass i at de ikke medvirker selv. De vil få anledning til å påpeke feil og mangler, og vi skal korrigere feil, dersom de kan fremlegge dokumentasjon på uriktige opplysninger i programmet. Litt overrasket takker de ja, og det blir avtalt at de skal komme til Bergen og se programmet 18. juni.

### 30.4. Trafigura

Vi tar kontakt med Trafigura i april. Som tidligere nevnt går all kontakt til et PR-byrå, Bell Pottinger. Vi purrer, og purrer uten å få svar. Vi sender alle spørsmål vi ønsker svar på, men fremdeles får vi ikke et ja eller nei. Kontakten skjer både via mail og etter hvert telefon. Mannen som er ansvarlig for vår henvendelse heter Neil Cameron, og han forteller på utallige måter at de ikke forstår spørsmålene, og at de ikke forstår dette med avsvovling av bensin. Etter hvert dreier svarene seg om at de ikke kan si noe fordi saken er under politietterforskning. Vi gjør dem oppmerksomme på tilsvarsretten, men de avslår å la seg intervju. Det blir så bestemt at programmet skal fremskyndes, og vi tar igjen kontakt med Neil Cameron, og forteller dette, samt at de kan få se programmet dagen før sending, med de samme forutsetningene som de andre aktørene. Trafigura mener det er uhørt at programmet er fremskyndet, men de takker ja til å se det på forhånd.

Ullage-rapporten fra Ottavia mottar vi to dager før sending. Det er altså først den 17. juni vi har resultatene, som viser at Ottavia hentet avfall i Sløvåg og blander det inn i bensinlasten hun hadde med seg. Vi sender sporenstreks også dette spørsmålet til Trafigura. Vi har tidligere bare spurt hva Ottavia gjorde i Sløvåg.

Trafigura sender Jan Erik Fåne og en kollega fra 20/20 Communication til å vurdere programmet på vegne av dem.

### 30.5 Line-by-line og time med advokat

I dagene før sending setter vi oss ned med redaktør, Vibeke haug, og NRKs advokat Jon Wessel-Aas. Vi går gjennom manus, setning for setning, såkalt line-by-line, for å se om vi har dekning for det vi sier. Vi veier ord, og fjerner adjektiver til vi er helt sikre på at alt stemmer og er dokumentert.

### 30.6 Visning

I Bergen kommer først Vest Tank sin advokat for å se programmet. Han har en anmerkning, som gjelder at han gjerne vil ha med at Vest Tank mener de handlet i god tro da de tok inn Probo Emu. Dette lover vi å etterkomme. Utover dette har de ingen ankepunkt.

Deretter kommer Alexela sine representanter. De har ingen innsigelser mot fakta i programmet. Det har heller ikke Kystverket eller Tollvesenet.

I Oslo møter SFT. De ønsker at vi sladder et navn på en saksbehandler som står på et dokument i programmet og har også en presisering om regelverk for eksport. Vi etterkommer dette, og utover det har de ingen innvendinger.

Så møter representantene for Trafigura. De sier ikke et ord, men etter noen timer mottar vi en mail fra Neil Cameron. Han har forberedt en uttalelse på vegne av Trafigura, og krever at den skal med i programmet i sin helhet. Vi gjør dem igjen oppmerksom på at de i flere måneder har hatt anledning til å stille til intervju, at de i snart to måneder har hatt alle spørsmålene vi ønsket svar på, og at de skriftlig har frasagt seg tilsvar.

Mailen fra Neil Cameron inneholder ikke noe konkret om feil i programmet, og Trafigura kommenterer verken Ottavia eller produksjonen av dårlig bensin til Afrika. De sier heller ikke et ord om hva som har foregått i Norge og Estland, og kommenterer ikke noe om transporten til Vest-Afrika. Trafigura svarer ikke på noen av spørsmålene vi har stilt dem, og de tilbakeviser ikke det vi forteller i programmet. Uttalelsen fra Trafigura

dreier seg i hovedsak om at de ikke erkjenner skyld for sykdom og død på Elfenbenskysten, samt at de ikke er dømt for ulovligheter i andre land. Dette har vi heller ikke påstått i programversjonen de har fått se. Der sier vi "de hevder de ikke er skyld i skandalen". Vi endrer dette til at de "erkjenner ingen skyld, og mener avfallet ikke kan ha ført til skader og dødsfall". Ellers gjør vi ingen endringer.

Vi legger uttalelsen deres på nett, som en del av hele vår korrespondanse med dem. Dette for å vise når vi tok kontakt, og også for å dokumentere at de fikk spørsmålene i god tid, samt at de i uttalelsen ikke svarer på spørsmålene våre. De liker svært dårlig at vi publiserer dette, og vil at vi skal fjerne dette fra våre nettsider. Trafigura er på telefon med oss og redaktør gjentatte ganger helt fram til få minutter før sending.

Trafigura verken kommenterer eller bestrider fakta i programmet, men gir uttrykk for at de er et stort og mektig selskap som ser svært alvorlig på negativ publisitet.

### **30.7 Vi innfrir et løfte**

Den 14. juni 2007 var vi første gang i Sløvåg, og lovet litt bråkjekt at vi skulle komme til bunns i denne historien. Lite visste vi om hvilken jobb vi egentlig påtok oss. Om kvelden den 18. juni 2008 kan vi imidlertid invitere folk i Sløvåg til forhåndsvisning av programmet i grendahuset. Ordførerne fra kommunene Gulen og Masfjorden, kommunelege i Gulen, Tommy Norman, og befolkningen er tilstede på visningen.

## 31. Konsekvenser av arbeidet

---

Den 19. juni klokken 19.30 blir programmet sendt som "Brennpunkt spesial" på NRK1. Fra morgenen samme dag publiserer vi 20 nettartikler om Sløvåg. Nyhetsavdelingen i NRK har saker fra morgenen både på radio og TV. Saken følges opp i ulike lokale, nasjonale og etter hvert internasjonale medier. (Reuters, afrol.com)

### 31.1 Kystverket

Samme dag som programmet sendes varsler Kystverket en gjennomgang av regelverket sitt. De vedgår at kontrollen har vært for dårlig, og at opplysningene i programmet bekymrer dem. De skal heretter også kontrollere skipslaster.

### 31.2 SFT

Forurensingsmyndighetene uttrykker også bekymring over det de har sett i programmet. SFT har allerede varslet strengere kontroll av bransjen, men nå blir det også bestemt at SFT, Kystverket, Tollmyndighetene og DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) skal ha møte for å lage klarere kontroll- og inspeksjonssystemer, og også avklare ansvarsområder.

SFT reiser også til Sløvåg sammen med Folkehelseinstituttet den 2. juli 2008.

### 31.3 Solheim til Sløvåg

Den 9. Juli 2008 reiser miljøvernminister Erik Solheim for første gang til Sløvåg. Han beklager myndighetenes håndtering av saken overfor befolkningen, og lover også at det skal bli satt i gang en helseundersøkelse av folk i Sløvåg. Undersøkelsen starter i november 2008, og skal gå over fem år.

### 31.4 Økokrim får mer å gjøre

Økokrim skulle være ferdig med sin etterforskning i september 2008. Under vårt arbeid med denne saken har vi ikke truffet noen personer i utlandet som også har snakket med norsk politi. Etter programmet har vi et lengre møte med Økokrim, der vi også formidler videre en del av vår dokumentasjon.

Økokrim sier at de skal sjekke det vi forteller i programmet, og i skrivende stund, januar 2009, er Økokrim ennå ikke ferdig med sitt arbeide. De varsler nå at de tidligst er ferdig våren 2009.

## 31.5 Leigh Day

I Storbritannia er advokatfirmaet Leigh Day i ferd med å forberede det største massesøksmålet i britisk historie. Advokatfirmaet representerer 20 000 mennesker som mener de ble syke av avfallet som ble dumpet i Elfenbenskysten. Vi er i kontakt med dem underveis i research, og de er svært interessert i å få se programmet. Vi får programmet teksten til engelsk og sender det til dem like etter sending, og selskapet mener dette er svært relevant for deres søksmål mot Trafigura. Vi har dokumentert en sammenheng mellom avfallet i Elfenbenskysten og Sløvåg, og symptomene hos folk både i Norge og Afrika har svært mange fellestrekk. Vi har også dokumentert at transport av slikt avfall ikke var en engangsepisode, men en del av Trafigurass industri. Representanter for Leigh Day tar kontakt med kommunelege, ordfører og folk i Sløvåg, og i september 2008 kommer de til Norge for å ta opp vitneforklaringer fra folk i området. Vitneforklaringene legges frem for High Court i London.

### 31.5.1 Innrømmelser fra Trafigura

Trafigura har helt siden dumpingene på Elfenbenskysten sagt at de ikke hadde noe ansvar for avfallet. Dessuten mener de avfallet ikke kunne føre til sykdom og død. Etter fremleggelsen av vitneforklaringene fra Sløvåg, samt dokumentasjonen fra Brennpunkt i High Court, vedgår nå Trafigura ansvar for avfallet. De sier at dersom det blir påvist at avfallet førte til sykdom og død, så skal de betale erstatning. Leigh Day kaller dette en halv seier. Nå vil hele rettssaken dreie seg om avfallet var skadelig eller ikke, og de slipper å bevise at avfallet tilhørte Trafigura.

## 31.6 Skip i Sverige

8. oktober 2008 viser svenskene programmet i Uppdrag Granskning på SVT1. De har klippet det litt ned, og følger opp med svenske myndigheter som bekrefter at heller ikke de kontrollerer last om bord i tankskip.

## 31.7 Blind tillit

25. november 2008 sender vi en oppfølger til historien i Brennpunkt. Folk i Sløvåg forteller at det lukter fremdeles, og vi lurer på hva myndighetene har gjort. Det er 44 millioner liter avfall igjen på de tankene som ikke ble rammet av eksplosjonen. Dette er avfall som stammer fra årene før Vest Tank begynte å avsvolve coker gasoline. Vi spør om SFT vet hva som er på alle tankene. De forteller at de har full oversikt, og at dette er ordinær slop, men da vi ber om dokumentasjon fremlegger SFT kun en analyse gjort av Alexela selv. Vi viser analysen vi har mottatt fra SFT til kjemikere, laboranter og folk i avfallsbransjen, og de sier alle at dette ikke viser hva som er på tankene. Avfallet er ikke testet for stoff det er naturlig å lete etter.

Vi får tak i egne prøver fra samtlige tanker. Vi får dem analysert, og sammenholdt med kildeuttalelser kan vi dokumentere at anlegget ikke inneholder ordinær slop. Her er avfall andre bedrifter ikke har klart å rense, slukke vann etter cokerprosjektet og boreslam fra Nordsjøen. Det er fullt av tungmetaller, og for salt til at det kan renses ved hjelp av biologiske metoder. Vi konfronterer SFT med det vi vet, og i november 2008, ett og et halvt år etter eksplosjonen, tar SFT for første gang prøver av samtlige tanker i Sløvåg.

Resultatene viser det samme som våre prøver, men SFT går likevel inn for å eksportere dette til Danmark, som ordinær slop. I skrivende stund, januar 2009, er første last eksportert men den er ikke kommet lengre enn til en ny tank i Danmark. Slagelse kommune vil ikke godta avfallet før de har fått svar på nye analyser av hva det egentlig består av.

## 32. Tidsbruk

---

Vi jobbet med "Mitt skip er lastet med..." to uker i juni 2007, og en og en halv måned i august/september samme år. I denne perioden jobbet vi ikke full tid med dette programmet, fordi vi gjorde opptak og research til et annet program samtidig.

Vi har fullt fokus på denne historien fra februar 2008 og frem til sending 19. Juni. Med fratrekk fra påske, vinterferie blir dette vel fire måneder. I uken før sending jobbet vi dag og natt.

Samlet har vi brukt seks måneder på puslespillet. I denne tiden gjør vi research, opptak, skriver manus og redigerer programmet. "Mitt skip er lastet med..." er en 50 minutters dokumentar, og produksjonstiden er innenfor rammene av slike produksjoner. Vi har også overholdt fastlagte budsjetter for slike 50 minutters dokumentarer.

Vi jobber sammen hele tiden, bortsett fra i redigering, da Kjersti Knudssøn klipper, mens Synnøve Bakke fortsetter research.



### 33. Avsluttende om metode

---

Metoderapporten er blitt svært omfattende. Dette skyldes at vi ved starten av denne saken ikke visste hva vi kom til å finne. Vi lurte bare på hva som hadde foregått ved Vest Tank, og hvorfor folk ble syke. Vi hadde ingen formening om at Vest Tank var delaktig i internasjonal, suspekt produksjon og handel med dårlig bensin for det afrikanske markedet, og ei heller at avfall ble ført ulovlig ut av Norge.

Ingen av de sentrale aktørene i denne saken ville fortelle hva de hadde drevet med.

Teoriene ble dannet underveis i arbeidet. Mer research tok deretter livet av ideene, og ga i stedet næring til nye teorier om hva som kunne ha foregått ved anlegget. Slik ble arbeidet drevet fram, og det var tider der vi var på nippet til å gi opp. Men hver gang en teori falt, så vant nysgjerrigheten over avmaktsfølelsen.

Research ble omfattende fordi dette handler om en måte å lage bensin på, som var totalt ukjent og uhørt for fagfolkene vi snakket med. Råproduktet var dessuten ukjent for forhandlere, og blir ikke omsatt på det åpne markedet

Vi prøvde hele tiden å finne nye innfallsvinkler og metoder for å finne ut hva som hadde foregått i Sløvåg. Dette ble utfordrende, for hver gang vi trodde vi hadde funnet metoden, støtte vi på problemer. Skip forsvant, last forsvant, papirer stemte ikke, produktet eksisterte ikke og prøver gav ingen klare svar. I tillegg var dokumenter hemmelige, og myndighetene som burde kunne gi oss svarene, hadde ingen kontroll med det som foregikk.

Vi klarte til slutt å sette sammen puslespillet, og det skyldes hovedsakelig at vi ikke gav opp. Vi fortsatte å samle informasjon, selv om sporene virket døde. Vi skrev referat og daterte alle kildesamtaler, slik at vi hele tiden kunne gå tilbake og kontrollere opplysninger. Dette var viktig fordi arbeidet gikk over lang tid, og en setning eller navnet på et stoff vi hadde fått to måneder før, plutselig kunne bli avgjørende. Det har også vært nødvendig å jobbe i to-spenn. Vi har kunnet teste teorier på hverandre, og dra hverandre videre når motstanden var stor.

Vi klarte derfor å avdekke at Vest Tank var delaktig i en suspekt handel og produksjon av dårlig bensin for det afrikanske markedet. Vi kunne også dokumentere at Trafigura stod bak, og at avfallet som ble dumpet i Elfenbenskysten var "ordinært" avfall fra Trafiguras lyssky bensinproduksjon. I tillegg kunne vi fortelle at det ble eksportert avfall ulovlig fra Vest Tank, og avslørte fundamentale mangler ved det norske kontrollsystemet.

Det vi imidlertid ikke har klart å avsløre er hva som gjør folk syke i Sløvåg. Det kan være så enkelt at det er de store mengdene svovel som ble spredt i eksplosjonen, men det kan også være andre langt farligere stoffer. For om produktet coker gasoline var "rent" og kun inneholdt det som står på databladet, eller om det også var blandet med andre stoffer før det kom til Sløvåg, vet bare Pemex og Trafigura.

Etter programmet er det satt i gang en helseundersøkelse av befolkningen i Sløvåg. Den skal gå over fem år, og vil kanskje gi svar.

Bergen 15. januar 2009

## Kildeliste

### Nett og papir

Lovdata, alle lover og forskrifter for Tollvesenet, Kystverket og SFT  
 Postjournaler SFT og DSB  
 Årsrapporter Pemex, Vest Tank, Valero  
 Fagbaserte nettjenester om olje, raffinering, trading, shipping,  
 Statistiske nettjenester, Norge og Estland  
 Lloyd's MIU  
 Internasjonalt regelverk om skipsfart og avfall  
 Internasjonale konvensjoner om transport av avfall  
 Byggesaker Gulen kommune  
 Tillatelser til Vest Tank fra SFT og DSB  
 Regnskap Vest Tank 2000-2006  
 Fagbøker om trading  
 Metal Men, A. Craig Copetas  
 Roman utkast, Arend van Campen  
 Prøveresultat, Norge og Elfenbenskysten

### Telefon og mail

SFT  
 DSB  
 Folkehelsa  
 Kystverket, Norge, Estland, Sverige  
 Søværnets operative kommando, Danmark  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Tollvesen, Norge, Sverige, Estland, Danmark  
 Naturvårdsverket, Sverige  
 Verkeer en Waterstaat, Nederland  
 VROM Inspectorate, Nederland  
 Bergen Brannvesen  
 Alexela  
 Vest Tank  
 Veolia  
 Renor  
 NGIR, Nordhordland og Gulen renovasjonsselskap  
 StatoilHydro  
 ExxonMobil  
 ConocoPhillips  
 Pemex  
 Valero  
 Murphy oil  
 Los, Norge, Danmark, Estland, USA, Storbritannia  
 Havnemyndigheter, Norge, Sverige, Danmark, USA, Togo, Storbritannia, Spania, Portugal, Nederland, Estland  
 Politiet, lokale, regionale og nasjonale avdelinger  
 Påtalemyndighet, Amsterdam  
 Norges Rederiforbund

Torm, rederi Danmark  
 Alexia Shipping, Finland  
 Novoship, rederi Russland, London  
 Aries Maritime Transport Ltd, Hellas  
 Wenaas shipping, Norge  
 The Torvald Klaveness Group, rederi, Norge  
 Interorient, rederi, Kypros og Tyskland  
 Kistefos Shipping, Norge  
 Skipsagenter, Norge, USA, Danmark, Storbritannia, Estland, Gibraltar  
 Skipsmanagement  
 European Maritime Safety Agency, EMSA  
 Greenpeace, Nederland og Norge  
 Siri Pettersen Strandenes, Norges Handelshøyskole  
 Jon Songstad, Kjemisk institutt, Universitetet i Bergen  
 Universitetet i Oslo, Institutt for sjørett og Institutt for offentlig rett  
 Michiel Makkee, Delft University of Technology  
 Lucas Reijnders, University of Amsterdam  
 NTNU  
 SINTEF  
 Afvalstoffen Termial Moerdijk  
 Øystein Dahle, tidligere ExxonMobil  
 Leigh Day & Co, advokatfirma Storbritannia  
 van der Goen, advokatfirma, Nederland  
 Østgård Wikastee, advokatfirma  
 UNEP, United Nations Environmental Programme  
 Baselkonvensjonen, Sveits  
 ITF, International Transport Workers Federation, Norge, Storbritannia  
 International Fuel Quality Center, Avdeling for Afrika og Europa, Brussel  
 Trygve Skjold, GexCon  
 Havforskningsinstituttet i Bergen  
 NILU, Norsk institutt for luftforskning  
 Eurofins  
 Kommunekemi  
 Chemlab  
 Yara  
 Permakem  
 Kemetyl  
 Gulen kommune, kommunelege, ordfører og teknisk etat  
 Adelheid Kapteijn, journalist  
 Jeroen Trommelen, Volkskrant