



Skyggeflåten: Skipene, pengene og de falske forsikringene

Metoderapport Skup
Bergen, 12. januar 2026

Innsendere

Stian Espeland
Rolv Christian Topdahl
Kyrre Kjellevold*
Marina Fridman
Hannah A. Hansen
Thomas Ianke

Andre bidragsytere

Anders Nøkling
Ronald Hole Fossåskaret
Danwatch v/Jacob Kjøgø
Bohr og Mathias Glistrup
Follow the Money
Dossier Center

Reportasjeledere

Jenny Duesund
Lars Navestad

Redaktør

Anniken Hjertholm

Kontaktperson

Stian Espeland
stian.espeland@nrk.no
+47 92026425

Ekstra takk til

NRK Researchsenter v/Sindre Ness, Lars Kristiansen, Ole Jakobsen, Michelle W. Bockmann. Flere av våre europeiske kollegaer har opplevd å bli truet med søksmål. Dossier Center jobber i eksil og må verne sin identitet. Vi er ydmyke og takknemlige for at vi i dette prosjektet har fått jobbe sammen med dyktige kolleger som risikerer mye for å avsløre samfunnsviktige forhold.

Publisert

04.02.2025 - t.d.d.

Redaksjonen

NRK Undersøkende redaksjon vest
Lars Hillesgt.30, 5080 Bergen

* Kyrre Kjellevold jobbet i NRK tom. august 2025.



Innholdsfortegnelse

Innledning	1
1. Hvordan havnet norske skip i skyggeflåten?	1
Hva er skyggeflåten, egentlig?	2
Forsikringsselskapenes kontroll av pris	2
Ulike definisjoner på skyggeflåten	3
Hvordan finne skipseier	3
Hyppige navnebytter, men lett løsning i sikte	3
Lettere å finne norske enn utenlandske eiere	3
Hvem er den reelle eieren?	4
Skip solgt i mange ledd	4
Hvor seilte de og hva var skipene lastet med?	5
Sjekket rederne nok i forkant?	5
Sjekk av kjøperne – vi googlet	6
Hvor mye tjente rederne på salgene?	7
Regnskapsanalyse for å finne salgssum	7
Jakten på bilder: skipet i skyggene	8
2. Svindel med falske papirer	8
Feil adresse og falske dokument	8
Alt om selskapet, og når	9
Møtet med Barbados i London	10
Gullgruve skjult i koden	10
Sjekk av den skrapede skipslisten	11
Dokumentene fra Danmark	11
UD lot være å varsle – la seg flate	12
Bildejakt på havet	12
Politirazzia	13
3. Jakten på svindleren fra St. Petersburg	13
Søk i Russland	13
Ringe-bonanza til mulige kunder	14
Verden rundt!	14
Q88: Det skipene selv har oppgitt	15
Vendepunktet – to bokstaver og et tall i Excel-skjemaer	15
Russiske havnebesøk	16
Elimineringsmetoden	16
Signaturen som skapte hodebry	17

Jakten på den bulgarske bilmekanikeren	17
Mannskapslister og russiske forbindelser	17
Imøtegåelse... når du ikke får kontakt ?	18
Organisering	19
Del 1: Follow The Money og europeiske redaksjoner	19
Del 2: Danwatch	19
Del 3: Dossier Center	19
Dette er nytt	19
Konsekvenser	20
Publiserte saker	21

Innledning

«Skyggeflåten utgjør et alvorlig problem – fordi den bidrar til å undergrave sanksjonene innført mot Russland og til å finansiere angrepskrigen mot Ukraina.» Sitatet er hentet fra Norges forsvarsminister.

Men hvordan har dette vært mulig? Hvor kom skipene fra? Og hvordan kunne de seile uforstyrret rundt i verden?

Da vi begynte å undersøke den russiske skyggeflåten høsten 2024, ville vi sjekke om norske redere hadde tjent på å selge skip til Putins oljemaskineri. Gjennom et større europeisk journalistisk samarbeid klarte vi å avdekke sanksjonsomgåelser og miljørisiko – og at flere av skipene kom blant annet fra kjente norske redere som Trond Mohn, Arne Blystad, John Fredriksen og Herbjørn Hansson.

I 2025 har vi avslørt at et norsk selskap har vært helt sentralt i å sørge for at skip i skyggeflåten har kunnet seile fritt. I virkeligheten var selskapet et tomt skall. Ingen ansatte. Ingen regnskap. Ingen tillatelse til å forsikre noe som helst. Likevel hadde skip etter skip passert vestlige kontroller – med Ro Marines falske forsikringspapirer i hånden. Selv etter at norske myndigheter visste om forfalskningene. Vi avslørte at de «glemte» å varsle!

På veien har vi samarbeidet med ulike rause, dyktige og modige partnere over hele Europa. Konsekvensene har vært alt fra sanksjoner til stans av skip. Etterspillet av avsløringene har gått verden over.

1. Hvordan havnet norske skip i skyggeflåten?

Høsten 2024 plinget det inn en melding fra den undersøkende gjengen i Follow The Money (FTM) i Nederland. Vi har samarbeidet før. Denne gangen var det den russiske skyggeflåten som stod på agendaen. Kunne vi sammen kartlegge hvilke europeiske redere som hadde solgt skip, som deretter endte opp i det som kalles skyggeflåten? Altså skip som ble brukt til å frakte russisk olje i strid med europeiske sanksjoner. Hvor mange slike koblinger kunne vi finne? Og hvilke summer var det snakk om?

For oss var det lett å svare ja. Norge er en stor skipsfartsnasjon, i tillegg går mange av skipene utenfor kysten vår kyst med risiko for både miljø og norsk sikkerhet.

Utgangspunktet var et datasett fra Kyiv School of Economics (KSE). Det inneholdt en liste over skip som skulle ha fraktet russisk olje uten å ha anerkjent forsikring. Dette er to mulige indikatorer på at skipene er en del av skyggeflåten.

Follow the Money koblet deretter denne listen mot to ulike kilder.

- Fra den offentlige databasen Electronic Quality Shipping Information System, **Equasis**, hentet de informasjon om navn, flaggstat, ledelse og inspeksjoner.
- Fra **Global Fishing Watch (GFW)**, som er en uavhengig, ideell organisasjon som gir gratis, offentlig tilgang til data for å overvåke aktivitet til sjøs, hentet de informasjon om posisjoner og havnebesøk.

Follow the Money samarbeider ofte med andre, og også denne gangen ønsket de å dele datasettet. Slik kunne mediehus i ulike europeiske land sammen kna og kvalitetssikre sporene i deres respektive land, og gå raskere sammen mot et større mål. Bare det å sjekke hvem som eier et skip kan være en kjempejobb. Så selv om datasettet ga mye, måtte alle forstå og verifisere alle dataene.

Men hvordan avgjøre hvilke skip som er en del av skyggeflåten? Dette er jo ikke en fast enhet eller noe man har «medlemskap» i.

Hva er skyggeflåten, egentlig?

Helt siden starten av Ukraina-krigen har Norge sluttet opp om [omfattende økonomiske sanksjoner](#) mot Russland. Ifølge regelverket er det blant annet ikke lov å transportere russisk olje og oljeprodukter som er solgt over en prisgrense. Maksprisen er satt for å ramme den russiske økonomien og slik gjøre det vanskelig å finansiere krigen. Skip som bryter med disse reglene kalles ofte skyggeflåten.

Forsikringsselskapenes kontroll av pris

Oljetransport *under* prisgrensen er imidlertid lov. Ett av leddene som kontrollerer dette, er forsikringsselskapene. Et forsikringsselskap kan ikke forsikre noe som er i strid med sanksjoner, og krever derfor at tankskip må dokumentere at oljen de frakter selges under pristaket. Forsikringsselskapene ber om tilgang til kontrakter, fraktbrev og dokumentasjon.

International Group of P&I Clubs er en sammenslutning av 12 uavhengige forsikringsselskap¹. Disse dekker rundt 90 prosent av verdens skipsfart. Selskapene er kjent for å strekke seg langt for å overholde vestlige sanksjoner. Slik vestlig forsikring er ofte et krav for anløp i store havner. Skip med forsikring fra andre selskaper enn de 12 – som for eksempel norske Ro Marine – vil derfor være et rødt

¹ Du kan søke opp skip på igpandi.org og sjekke om de har forsikring her.

flagg. Har skipet ikke gyldig forsikring i det hele tatt, er det alvorlig brudd på internasjonale konvensjoner.

Ulike definisjoner på skyggeflåten

Kyiv School of Economics (KSE) definerer et skyggeflåteskip som: Skip som mangler anerkjent vestlig forsikring, og skip eid/driftet av selskap i land som ikke har sluttet seg til sanksjonene.

En annen definisjon finner man hos et av de mest anerkjente data- og analyseplattformene innen shipping, **Lloyd's List Intelligence**. Deres skyggeflåte-definisjon er: Skip som er eldre enn 15 år, har anonyme eiere eller tilsørt eierskapsstruktur, er koblet til handel med olje fra Iran, Venezuela eller Russland, og avvikende adferd (som for eksempel feil AIS-signaler).

Vi valgte å ta utgangspunkt i begge definisjonene. Men først måtte vi finne skipene det var verdt å sjekke videre.

Hvordan finne skipseier

Hadde noen av skipene i skyggeflåten norske eiere nå eller tidligere? Vi begynte å samle informasjon om hvem som hadde eid de ulike skipene i listen vår.

Hyppige navnebytter, men lett løsning i sikte

Vi fikk fort en lærepenge: I starten brukte vi *skipsnavn* i oversiktene våre. Det skapte unødvendig bry. Vi oppdaget raskt at skip ofte bytter navn. Da vi begynte å spore skipet «Solviken» så vi at det først skiftet navn til «Agneta Pallas 2», så «Ocean Faye» og nå heter «Navigator Ridge». Vi fant heldigvis ut at IMO-nummeret, skipets unike identifikator gjennom hele levetiden, er den eneste konstanten. Derfor brukte vi deretter IMO-nummer som hovednøkkel i alle oversikter, med historiske navn i kolonner ved siden av. Det sparte mye tid.

Lettere å finne norske enn utenlandske eiere

Ved å bruke informasjon fra Equasis kunne vi lage en historisk oversikt over skipsnavn og eiere. Dette var opplysninger Follow the Money alt hadde samlet for mange av skipene. Men vi trengte flere opplysninger og detaljer, og hentet derfor også ut data direkte fra Equasis selv.

Der vi fant spor til Norge, var det ganske greit å identifisere eierne. I

Bønnøysundregistrene kunne vi for eksempel enkelt søke opp «Bergshav Aframax II AS» og få bekreftet at eier registrert i Equasis stemte. I kunngjøringene til selskapet, som nå er slettet, fant vi følgende formål: «Kjøre, eie og operere skipet MT Berica». Ved å slå opp i **Bizweb** og det [kypriotiske selskapsregisteret](#)

fant vi ut at skipsreder Atle Bergshaven (25 prosent) og Frederik Wilhelm Mohn (25 prosent) via Kypros-baserte selskaper hadde størst eierandeler ved salget. Det norske eierskapet var også omtalt i Finansavisen. For Bergshaven sin del ble våre opplysninger om eierskap og salg ytterligere bekreftet da vi innhentet tilsvar.

Vi valgte å definere «norsk selger» som enten norsk statsborger, norsk selskap eller selskap med meldeplikt til Norge, eller kjent norsk profil. Til sammen fant vi 11 skip som kunne kobles til norske eiere. Men som vi fort skulle oppdage; for de leddene som kom etter at de norske eierne hadde solgt, var ikke en eier bare en eier. Fra selskapsnavnene i Equasis kunne veien til de reelle eierne og navngitte personer være lang, kronglete og ofte umulig.

Hvem er den reelle eieren?

Mange skip eies av selskap som igjen eies gjennom lag på lag av skall-selskaper registrert i land med minimalt innsyn, der eierne er anonyme og utenfor vestlig kontroll. Vi prøvde å få ut eierskapsinformasjon via landene som stod registrert som skipenes flaggstater, uten hell.

Vi spurte også de norske selgerne. En svarte at salgsinformasjon er konfidensiell, en annen at vi hadde feil informasjon, men uten at selger ville fortelle oss hva som var rett. Vi ba også de norske selgerne om å videreformidle spørsmål til kjøper. Vi vet ikke hvor mange som faktisk gjorde det. Vi fikk uansett ingen svar.

Vi hadde tett kontakt med en rekke analytikere i bransjen. Via en av disse kildene, fikk vi informasjon fra **Orbis**, en global nettjeneste som gir informasjon om hvem som er aksjonærer og prosenten de eier for mange millioner selskaper. Slik klarte vi å identifisere to reelle, nye eiere av de 11 solgte skipene som kunne kobles til Norge. De to kjøperne var fra Tyrkia, og attpåtil brødre. I undersøkelser av de siste ni kjøperne, kom vi aldri frem til faktiske personer og reelle eiere.²

Skip solgt i mange ledd

Ett spørsmål ble viktig for oss: I hvilket ledd i eierkjeden var noen fra Norge involvert? Dersom skipene hadde gått fra norsk eierskap, men ble eid av flere andre, før det endte i skyggeflåten, var det noe ganske annet enn om det skjedde direkte etter salget. Vi bestemte oss derfor for å plassere eierskapene i en tidslinje.

Vi måtte vite når skipene ble solgt (dato). Skjedde dette før eller etter fullskalainvasjonen av Ukraina i februar 2022, samt før eller etter sanksjoner mot russisk olje desember samme år? Og ikke minst: Hvor lang tid tok det fra salget til

² I disse tilfellene kan vi ikke utelukke at skipene kan ha norske eiere, men vi har ingen grunn til å mistenke det.

vi kunne finne første kobling til ulovlig oljetransport? I tilfeller der skip ble videresolgt **etter** at de gikk fra norske eiere og **før** vi kunne koble dem til skyggeflåten, ble skipene fjernet fra listen.

Vi fokuserte på de som hadde solgt oljetankskip direkte til aktører som deretter opererte i den russiske skyggeflåten. Via kilder fikk vi konfidensielle analyserapporter som hjalp oss med å påvise hvilke skip som hadde mistenkelig aktivitet i Russland i første salgsledd. To av skipene vi undersøkte var riktignok ikke solgt direkte. Men i tidslinjen vår så vi at et av videresalgene skjedde etter kun få dager og i praksis gikk rett inn i skyggeflåten. I et annet solgte første kjøper skipet videre, men kjøpte det så tilbake etter kort tid. Derfor beholdt vi dem.

Hvor seilte de og hva var skipene lastet med?

Vi ville sjekke at det faktisk stemte at skipene seilte til og fra Russland med olje i lasten. Reisemønsteret kunne vi sjekke via **Vesselfinder**, som gir deg både historiske seilaser og reiser i sanntid. I tillegg brukte vi tilsvarende informasjon fra **Marine Traffic** og **Global Fishing Watch**³ for å ha flere kilder på dette.

Men det sentrale her var jo hva skipene var lastet med. Via kilder fikk vi tilgang til fraktdata som leveres av **Kpler**. Kpler er et kommersielt analysebyrå som leverer daglige data blant annet fra overvåking av over 300.000 skip verden over. De ser på reisemønstre, og hva skipene frakter – altså olje. Den informasjonen sa ingenting om hvilken pris oljen hadde.

For å gjøre en vurdering av om frakten var et sanksjonsbrudd, brukte vi månedlige analyser fra **Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA)**. Slik kunne vi for enkelte skip i enkelte perioder se at det måtte være brudd, fordi all eksport fra russiske oljehavner vi så på var over pristaket da.

Sjekket rederne nok i forkant?

Et sentralt spørsmål var om de norske skipseierne burde gjort mer for å undersøke kjøperne. Ifølge sanksjonsreglene må redere sjekke om kjøper er sanksjonert, og om det er grunn til å mistenke at skipet vil brukes til oljetransport som bryter reglene. Burde noen handlet annerledes?

I denne fasen hadde vi grundige bakgrunnssamtaler med kilder i ledende selskaper innen sjøforsikring, skipsmegling og juss. Vi innhentet tall og analyser av prisutviklingen i tankfarten. De viste at verdien av gamle tankskip hadde økt betraktelig på grunn av etterspørselen fra skyggeflåten. Uvanlig høy

³ En nyttig ting med Global Fishing Watch er at de kan ha registrert havneanløp selv når skip har slått av AIS-sporing, noe som er vanlig for skyggeflåteskip.

betalingsvilje er et rødt flagg, ifølge eksperter. Et annet varsel er når kjøp gjennomføres via skallselskaper med uklart eierskap. I ni av 11 tilfeller klarte vi ikke å spore reelt eierskap hos dem som kjøpte.

De norske skipsrederne som svarte oss, opplyste at verken de eller bankene som var involvert i salgene, fant noen grunner til å reagere da de gjorde sine forundersøkelser. Noen fortalte at salgskontraktene deres inneholdt klausuler om at skipene ikke skulle gå i ulovlig oljehandel. Kjøperne framsto plettfriske, var den generelle forklaringen. Vi bestemte oss likevel for å sjekke.

Sjekk av kjøperne - vi googlet

Vi startet med de to kjøperne vi hadde identifisert: brødrene Ismail og Ali Bekmezci fra Tyrkia. De kjøpte skipene «Jo Kari» og «Challenge Passage» fra selskaper eid av henholdsvis Trond Mohn og Arne Blystad og familien. Begge de norske selgerne oppga at de fulgte alle regler. Hva var kjent om Bekmezci-brødrene før salgene?

Gjennom Google-søk fant vi ut at året før, i juni 2022, ble Ali Bekmezci i shippingmagasinet [TradeWinds](#) omtalt som eier av Tyrkias raskest voksende flåte gjennom rederiet BEKS. I januar 2023 var minst fire av BEKS sine skip omtalt på en liste fra [Black Sea News](#) over 200 skip som da fraktet råolje fra Russland. Blystad-selskapet solgte skipet sitt i februar 2023. Via advokat avviste Ali Bekmezci å ha brutt sanksjonene. Blystad Group ville ikke kommentere opplysningene, men oppga at de fulgte alle reglene.

Hva så med Trond Mohn, som solgte til storebror Ismail Bekmezci to måneder senere? En representant for Trond Mohns selskap, Nyhill Shipping, oppga at de fulgte gjeldende regelverk og utførte pålagte forundersøkelser, men ville ikke svare på konkrete spørsmål. Hva kunne Mohn og selskapet hans visst før salget av «Jo Kari»? Burde de ha sjekket hva broren Ali Bekmezci og hans rederi drev med før de solgte? Ikke nødvendigvis, så lenge brødrene ikke hadde formell interesse i hverandres rederier, mente ekspertene. Det forretningsmessige som knyttet brødrene sammen var ikke rederiene, men andre selskap.

Ismail Bekmezci bekreftet overfor NRK handel med russisk olje, men nektet for sanksjonsbrudd. Allerede én måned etter salget var det tidligere Mohn-skipet i Russland, ifølge trafikkdata. Data fra analysebyrået Kpler viser at skipet da ble brukt til å frakte russisk olje. Skipet hadde heller ikke registrert vestlig forsikring på det tidspunktet.

Hvor mye tjente rederne på salgene?

For å få svar på hvor mye rederne tjente på salgene, hentet vi inn opplysninger fra bransjenettsteder, regnskaper fra eierselskapene via innenlandske og utenlandske registre, samt selskapenes årsrapporter og regnskap.

Ett selskap pekte seg ut: Det norske Energifonden Maritime AS. Vi har ikke funnet eksempler på noen som har tjent mer på kortere tid enn det Energifonden Maritime AS gjorde. Det fant vi i selskapets egne regnskap.

Selskapet hadde kun ett driftsmiddel – skipet – fra det ble kjøpt til det ble solgt. Energifonden Maritime AS er nå oppløst, noe som er normalt for et såkalt single purpose-selskap. Det er et selskap som kun har eid et driftsmiddel (i dette tilfellet et skip) med formål å selge det etter verdistigning.

Regnskapsanalyse for å finne salgssum

Vi så i regnskapene at Energifonden Maritime AS kjøpte tankskipet «Solviken» i november 2022. Under posten «anskaffelseskost» så vi at skipet ble kjøpt for rundt 279 millioner kroner. Videre så vi at selskapet hadde antatt at økonomisk levetid på skipet var 10 år, og de hadde valgt å ta høyde for det i regnskapet (i posten «akkumulerte avskrivninger»). Men hva skipet var solgt for, var ikke oppgitt.

Basert på opplysningene om skipets levetid, og hva som var oppgitt at man måtte regne av verditap, kom vi frem til at skipet på tidspunktet det ble solgt, hadde en verdi på cirka 268,8 millioner kroner. Siden vi så i regnskapet at selskapet rapporterte en «gevinst på salg av skip» på 163,5 millioner kroner i samme periode, kunne vi finne salgsprisen slik:

$$\begin{aligned} & \text{balanseført verdi etter avskrivning, 268,8 mill NOK} \\ & + \text{ oppgitt gevinst, 163,5 mill NOK} \\ & = 432,3 \text{ millioner NOK.} \end{aligned}$$

Når vi tok utgangspunkt i disse 432,3 millionene, og trakk fra de 279 millionene vi visste skipet var kjøpt for, ble summen 153 millioner norske kroner. Hadde vi da fasiten på hva selskapet hadde *tjent*? Selskapet mente nei.

De mente fortjenesten var langt mindre enn det NRK skrev. Årsaken var en ekstraordinær kostnad på 88 millioner kroner som stod oppgitt i regnskapet under «annen driftskostnad». Selskapet ville ikke utdype bakgrunnen for denne kostnaden. I Energifondens tilfelle kunne vi utelukke at kostnaden skyldtes oppgraderinger eller utskiftninger på skipet. Men verken ved regnskapsanalyse av

moderselskapet eller ved hjelp av eksterne revisorer og regnskapsforskere fant vi svaret på hva kostnaden skyldes.

Det er likevel greit å være obs på at større driftskostnader kan være ekstra betaling til eier, tilbakebetaling av profitt til kjøper eller andre lignende forhold.

Jakten på bilder: skipet i skyggene

Vi trengte ferske bilder av skipene. Men å fotografere tankskip er ikke enkelt. De seiler som regel for langt fra land og legger sjelden til kai i Norge. Heldigvis – i denne sammenhengen – må de fleste skyggeflåteskip seile forbi Danmark på sin ferd til eller fra Russland.

Vi fant ut at fullastede skip pleide å seile gjennom Storebælt, mens tomme skip brukte Øresund. Vi benyttet tjenesten Marine Traffic for å kartlegge hvor de aktuelle skipene befant seg, og bingo! Trond Mohn sitt gamle skip «Jo Kari» ville om få dager passere Danmark. Lettelsen var stor da skipet vendte nesene mot Øresund. Her er det smalere og mulig å få brukbare bilder. Det var midt på vinteren og stummende mørkt, og skipet ble bare opplyst av skinnet fra Helsingborg på den svenske siden.



2. Svindel med falske papirer

Underveis hadde vi oppdaget noe vi var nysgjerrige på. En kilde gjorde oss oppmerksom på det som kunne se ut som et norsk forsikringsselskap. Selskapet var omtalt i bransjen, blant annet på Lloyd's List sine nettsider. I et avsluttende videomøte med prosjektgruppen i Europa, fortalte vi at vi ville se videre på det norske selskapet på egen hånd. Kort tid etter fikk vi en melding: Våre danske kollegaer i Danwatch var nysgjerrige. De hadde også kikket på forsikringer.

Det ble starten på et nytt samarbeid på tvers av Skagerak.

Feil adresse og falske dokument

Selskapet vi var nysgjerrige på, hevdet å forsikre hundrevis av skip. Vi leste artiklene til analyseselskapet Lloyd's List. I sakene fremstod Ro Marine først som et ordinært forsikringsselskap, som oppga at de kastet ut selskaper som ikke opptrådte i henhold til sanksjonsreglene. Men spesielt én sak gjorde at vi sperret opp øynene: Der skrev Lloyd's List at Ro Marine hadde oppgitt at de hadde samme adresse som Norges Rederiforbund. Det benektet rederiforbundet overfor

Lloyd's List: Verken de, eller deres leietakere, hadde på noe tidspunkt hatt noen avtale med Ro Marine. Hva i alle dager?

Rederiforbundet fortalte NRK at de hadde kontaktet både Brønnøysundregisteret og Finanstilsynet og delt sin bekymring knyttet til Ro Marines åpenbare bruk av en misvisende adresse.

Da vi kontaktet Finanstilsynet i februar 2025, skjønnte vi for alvor at her var det noe. Det viste seg at Ro Marine ikke hadde konsesjon til å verken utstede eller formidle forsikringer. Finanstilsynet hadde fått flere varsler og spørsmål relatert til selskapet.

Via innsyn fikk vi tilgang til et brev som var videresendt til Finanstilsynet. Her hevdet Ro Marine at de hadde godkjenning fra Finanstilsynet til å drive forsikringsvirksomhet. Brevet ble opprinnelig sendt til en forsikringsmann i Ghana. Han skulle kvalitetssikre informasjonen og tok derfor kontakt med det norske finanstilsynet. Slik ble forfalskningen oppdaget: Brevet var utstyrt med et stempel og en brevmal som ikke brukes av Finanstilsynet. I tillegg var det signert med navnet til en person som aldri har jobbet der.



Vi ble etter hvert klar over at tilsynet anmeldte selskapet til politiet og at vi jobbet parallelt med deres etterforskning. Det falske dokumentet ble for oss starten på en jakt for å verifisere alt fra dokumenter til påstander, underskrifter og personer.

Alt om selskapet, og når

Vi startet med å kartlegge selskapet Ro Marine gjennom nettsøk og kontakt med kilder i bransjen.

- **Aksjeeierbok** ble hentet fra aksjeeiere.no , regnskaper fra **Brønnøysundregistrene**. Her noterte vi oss alt av navn, roller og andre selskapsnavn som dukket opp.
- Vi bygget nettverkskart med nøkkelpersoner, der familiære og forretningsmessige forbindelser ble ført opp.
- Vi brukte **Orbis** for å se både nåværende og tidligere roller i selskapene.
- Det internasjonale graveverktøyet **Elephantastic** hjalp oss å finne Ro Marines forretningsforbindelser i Armenia og kontoene på sosiale medier som ikke dukket opp i andre tjenester. Elephantastic er ikke billig, men de tilbyr en gratis prøveperiode som var nok til vårt mål.
- Litt overraskende dukket forretningsforbindelser i Bahrain opp da vi fant en anbefaling fra en av de vi undersøkte via **anmeldelser på Google**.

All sentral informasjon ble samlet i en tidslinje. For eksempel datoen for opprettelse av domenet Romarine.no som vi hentet fra norid.no og dato for da selskapet formelt skiftet navn. Vi forsøkte å få alle vi hadde kartlagt, i tale - både i Ro Marine og tilknyttede selskap. Vi snakket med personer som hadde roller dengang, og i dag, og vi kontaktet kilder som hadde jobbet med personene vi var interessert i. Stadig kunne vi føre opp nye opplysninger i tidslinjen vår.

Møtet med Barbados i London

Alle skip må registreres i en flaggstater, som skal sikre at skipet følger internasjonale regler og har legitim forsikring. Vi sjekket derfor om Ro Marine kunne ha lurt flaggstater. Ved å sjekke deres nettsider, fant vi at 11 flaggstater oppga Ro Marine som godkjent forsikringsselskap. De fleste flaggstatene var vanskelige å få i tale. Ett unntak var Barbados.

Først da NRK tok kontakt, forsto de at de hadde blitt lurt, fortalte representanten. Han poserte villig for vår frilansfotograf på Barbados-kontoret i London, mens en journalist i Bergen intervjuet ham via WhatsApp. Representanten viste oss nok et falskt dokument, tilsvarende det forfalskede Finanstilsynet-dokumentet, men dette var utformet noe annerledes. Dermed visste vi at det var flere falske dokumenter i omløp.

Gullgruve skjult i koden

På selskapets nettsider fremstod det som om Ro Marine forsikret en rekke skip. Hadde selskapet reelle kunder som hadde kjøpt ugyldig forsikring? Og visste de i så fall om at selskapet ikke hadde konsesjon?

I søkefunksjonen på hjemmesiden til Ro Marine kunne man legge inn skipsnavn eller IMO-nummer for å se om et skip er forsikret hos dem. Ulempen er at du må vite hva du leter etter. Det er i utgangspunktet ikke mulig å laste ned en liste med alle skipene selskapet forsikrer. Men to kodefunn på nettsiden til Ro Marine gjorde at vi virkelig skjønnte at vi var på sporet av noe.

Det første vi gjorde var å sjekke om det fantes noe nyttig i standardfilene **[URL]/robots.txt** og **[URL]/sitemap.xml**. Robots.txt er en fil som ber søkemotorer og roboter ignorere visse filer og URL-er. Sitemap.txt er en fil som hjelper søkemotorer å finne frem til innhold. I **sitemap.xml** fant vi en lang liste med URL-er som viste til informasjonssider til skip. Disse skrapte vi. Ettersom selskapet selv hadde oppgitt uriktige opplysninger om både konsesjon og kontoradresse, mente vi det var berettiget å hente ned mest mulig informasjon fra nettsiden på denne måten.

Den andre sjekken var litt mer «under panseret». På nettsiden kunne man følge med på hvilke API-kall som ble gjennomført når man bruker eller laster nettsiden. For vår del var vi på jakt etter en oversikt over alle skip Ro Marine hevdet å ha forsikret. Problemet vårt var at brukergrensesnittet tillot kun individuelle søk. Vi fikk først ut en liste med alle skip, men den krevde en del manuell jobb. Våre danske samarbeidspartnere så at når vi gjennomførte søk og fulgte med på API-kall, hentet koden på nettsiden hele databasen av skip hver gang man gjennomførte et søk. Dermed hadde vi en original liste og nå en bedre måte å følge med på hvilke skip som ble lagt til og forsvant ut, det var fremdeles aktivitet og endringer på nettsiden.

Via **whois domain** lookup kunne vi se at hjemmesiden romarine.no var lokalisert på en server i St.Petersburg. Vi undersøkte også sidens Wordpress-metadata. Slik kunne vi se at alle opprettede skip på siden hadde to ulike tidsmerker: «date» og «date_gmt». Tidspunktet for «date» stemte med tidssonen i St. Petersburg. Det underbygget at hjemmesiden og firmaet (i alle fall dem som lastet opp nye skip) opererte fra Russland og ikke Norge.

Nå satt vi på det som kunne fremstå som en komplett liste med over 250 skip. I tillegg var det opplysninger om skipenes forsikringsperiode. Men kunne vi stole på at de virkelig hadde så mange skip på kundelisten? Eller var det bare skryt?

Sjekk av den skrapede skipslisten

Vi fant raskt ut at enkelte av skipene ikke skulle være med, rett og slett fordi de ikke eksisterte. «Test vessel» var det mest åpenbare vi kunne stryke fra listen. Så begynte vi å gå gjennom den skrapede listen. Først sjekket vi skipene vi hadde funnet på Ro Marine sin hjemmeside, opp mot KSE-listen over skip koblet til skyggeflåten. Litt under halvparten ga treff. Deretter sjekket vi om vi fikk treff i Paris MoU-systemet (Memorandum of Understanding on Port State Control). Det er et samarbeid mellom en rekke land om deling av informasjon fra havnekontroller. På nettsiden kan man enkelt søke opp skip etter IMO-nummer og blant annet finne forsikringsinformasjon, men mange skip hadde ikke blitt kontrollert og i andre tilfeller var informasjonen ufullstendig. Vi måtte lete videre.

Dokumentene fra Danmark

Fordi skipene lastet med olje seiler så nært Danmark, ville en ulykke her kunne få store konsekvenser. Nato hadde begynt å sjekke forsikringsbevis. Det var finske og danske myndigheter som utførte dette. Samarbeidet med danske Danwatch var derfor helt avgjørende i denne fasen. Det var en spennende morgen da vi ventet på tilbakemelding fra et kildemøte. Da bekreftelsen kom, kunne vi nesten ikke tro

det: Vi hadde fått dokumenter som viste at falske papirer med Ro Marine-stempel var blitt brukt til å lure Nato-land i skyggeflåtekontroller for kun kort tid siden.

Hvordan kunne dette skje? Vi visste jo at Finanstilsynet ble varslet om Ro Marine allerede høsten 2024. Hadde ikke Norge varslet nabolandene, og hvor hadde informasjonen i så fall stoppet opp?

UD lot være å varsle – la seg flate

Dokumentene viste at tankskipet «Achilles» hadde lagt frem forsikringspapirer fra Ro Marine. Dette skulle være et bevis på at de ikke var en del av skyggeflåten, men seilte med lovlig forsikring og last. Skipet ble stanset i kontroll den 12. mars 2025. Finnene lot seg lure og vinket skipet videre.

Vi kontaktet norske DEKSA (Direktoratet for eksportkontroll og sanksjoner), som har et særlig ansvar for dialog med andre land når det gjelder saker relatert til sanksjonene mot Russland. Vi ba om innsyn i all kommunikasjon fra Finanstilsynet om Ro Marine. Innsynet ble umiddelbart avslått, med begrunnelse i taushetsplikt etter sanksjonsloven §8. Etter en stund satt vi likevel på sikker informasjon via andre kilder om at Finanstilsynet varslet DEKSA i siste halvdel av januar 2025.

Vi var spente på om finske og danske myndigheter ville svare på om de ble varslet eller om de ville legge et diplomatisk lokk på saken. Det var derfor en god følelse da myndighetene i begge land bekreftet at de først fikk vite om Ro Marine da Danwatch og NRK tok kontakt 24.mars. Norge hadde ikke varslet.

DEKSA ligger under Utenriksdepartementet, men heller ikke de fikk informasjon før nesten to måneder senere. Utenriksdepartementet la seg flate og innrømmet at Norge burde varslet nabolandene tidligere.

Bildejakt på havet

Vi ville dokumentere skip med falsk Ro Marine-forsikring langs norskekysten. Uten gyldig forsikring er disse skipene potensielle miljøbomber; hvem skulle betale for opprydning ved oljesøl?

Via Marine Traffic så vi at tankskipet «Latur» var utenfor Finnmarkskysten, på vei til Murmansk. Skipet var på listen vår over Ro Marine-skip, og antatt tilknyttet skyggeflåten. Å fotografere fra land var umulig. Vi sjekket hvilke skip som var i nærheten, og fant en vaktbåt på oppdrag for et norsk oljeselskap i



nærheten. Mannskapet hjalp gladelig til og filmet skipet.

Politirazzia

Mens vi undersøkte, gjorde politiet det samme. Som eneste mediehus var vi til stede da politiet en morgen i mars aksjonerte i et bedre strøk i Oslo. Fire personer ble siktet for dokumentforfalskning og ulovlig forsikringsvirksomhet: To nordmenn, en bulgarer og en russer. Få dager senere publiserte vi vår første sak, med en «blank nyhet» om siktelsene. Via advokat stilte de to nordmennene seg uforstående til siktelsene. Bulgareren sier via sin advokat at han er uskyldig. Russeren har vi ikke fått kontakt med. Økokrim etterforsker fremdeles saken. Samme dag som vi publiserte denne saken, ble det også kjent at Finanstilsynet hadde pålagt selskapet å stanse driften.

3. Jakten på svindleren fra St. Petersburg

Etter de første sakene om Ro Marine satt vi fremdeles igjen med mange spørsmål: Hvor stort var egentlig omfanget? Og hvem var ansvarlig? Hadde den russiske eieren, Andrey Mochalin, handlet på eget initiativ? Hvor involverte var nordmennene? Hvilke koblinger fantes til det offisielle Russland?

Med krigen i Ukraina og den vanskelige sikkerhetssituasjonen i Russland, var det vanskelig å drive oppsøkende virksomhet i St. Petersburg. Vi bega oss derfor ut på en digital sporjakt.

Søk i Russland

På Telegram finnes et marked for tjenester som gir tilgang til personopplysninger. Slik kan man skaffe telefonnummer, e-post eller VK-konto (russisk variant av Facebook). Men mange av disse tjenestene krever betaling – gjerne i form av krypto, og det er få opplysninger om hvordan informasjonen er fremskaffet. Vi valgte kun gratis kilder for å unngå å havne i krevende dilemmaer, som å ikke kunne vite hvor pengene vil ende opp.

Vi brukte virtuell maskin på 5G-nett, med VPN via andre land enn Norge både i disse søkene og i søk på russiske nettsteder.

Søkene ga et begrenset utbytte: Oversikt over tre selskap som den russiske mannen kunne kobles til, informasjon om noen personlige relasjoner og et 12 år gammelt sitat som knyttet den russiske eieren til skipsforsikring. Mannen vi lette etter var som en skygge. Få spor og lite aktivitet på sosiale medier. Ett av de russiske selskapene hadde lignende navn som et norsk selskap han hadde jobbet for. I **det russiske selskapsregisteret EGRUL** fant vi at det var deleid av den ene nordmannen som også var siktet i saken.

Var det virkelig ingenting mer å finne om russeren, eller lette vi bare på feil sted? Vi bestemte oss for å ta kontakt med journalistene i The Dossier Center, som jobber i eksil. Kunne de være interessert i å undersøke videre sammen med oss? Svaret kom umiddelbart, og jakten var i gang.

Samtidig som vi lette etter flere opplysninger om den russiske eieren av Ro Marine, jobbet vi videre med å finne ut hvor mange skip som brukte de falske forsikringene. Vi hadde navn på over 250 skip fra skrapingen av selskapets nettside, selv etter de vi hadde eliminert. Men vi visste fremdeles ikke om disse faktisk var kunder eller bare oppspinn.

Ringe-bonanza til mulige kunder

Det mest åpenbare var å spørre de mulige kundene av Ro Marine direkte. Vi brukte listen vår og fant kontaktinformasjon til eier eller operatør. Vi følte oss veldig optimistiske og muligens litt naive, men vi hadde lite å tape. Ville vi i det hele tatt få svar fra noen av de som eier eller drifter skyggeflåteskip? Vi ringte mange nummer over store deler av verden. Ofte havnet vi hos resepsjonen i diverse kontorbygg, blant annet på Kypros og i Dubai.

I telefonsamtalene oppga vi navn på skipet vi var interessert i, og vi sa at henvendelsen gjaldt forsikring, uten å forklare mer. Dermed ble vi sendt videre og fikk telefonnumre som ellers ville vært utilgjengelige for oss. Vi ble satt over til avdelingskontorer i alt fra Libanon til Karibia. I de tilfellene der vi fikk kontakt, ble vi gjerne møtt med muntlige bekreftelser eller avkreftelser på kundeforhold. Vi fikk også løfter om at de ville svare på våre spørsmål skriftlig og legge ved dokumentasjon etter samtalene. Til tross for utallige avvisninger, ga ringerunden også treff. En forsikringsmegler vi snakket med, påsto at han og hans klienter ble lurt for penger. En kunde et annet sted forklarte noe helt annet: anonymt fortalte han hvordan han og flere andre kunder visste akkurat hva det var de kjøpte og var med på. Ro Marine svarte aldri på hva som var rett.

Verden rundt!

Vi beholdt kontakt med de flaggstatene vi hadde fått svar fra tidligere, og vi fortsatte å purre på de vi ikke hadde hørt fra. Samtidig hadde sakene vi publiserte om de falske dokumentene og flaggstatene som var blitt lurt, vakt oppsikt verden rundt. Oljetankere hadde fått stans-ordre og beskjed om å skaffe seg ny forsikring før de fikk seile videre. Sakene og konsekvensene kan ha hjulpet oss videre. Etter mange purringer fikk vi viktige opplysninger: Mye tyder på at Ro Marine hadde lurt flaggstatene helt tilbake til desember 2021. Heller ikke disse påstandene har Ro Marine svart på.

Også informasjon fra flaggstatene om skip og kontakt med Ro Marine gikk inn i datasettet vårt.

Q88: Det skipene selv har oppgitt

Det finnes ingen komplette oversikter over skipsforsikringer. I vår research kom vi over et skjema som kanskje kunne hjelpe oss på veien. Skjemaet kalles «**Q88**» og blir mye brukt i tankfarten. I disse skjemaene oppgir selskapene selv informasjon om tankskipene, og i mange tilfeller er forsikringsinfo inkludert. Via Q88-skjemaer kunne vi se hva selskapene selv hadde oppgitt om forsikring hos Ro Marine. Tilgangen fikk vi på tre måter: Via kilder med tilgang til Q88-databasen. Ved å bruke URL-ene til de skjemaene vi fant på nett og i disse lime inn ett og ett IMO-nummer vi lurte på. Og via lekkasjer vi fant på Aleph-plattformen til The Organized Crime and Corruption Reporting Project (OCCRP). Her oppdaget vi noe som ble viktig for tidslinjen vår: To eldre Q88-skjemaer der Ro Marine var oppgitt, fra to ulike Iran-lekkasjer som ikke lenger var tilgjengelige i Q88-databasen.

Dokumentasjon på de tidligste tidspunktene for forsikringsaktivitet i Ro Marine var viktig for oss for å vite hvem som hadde hvilke roller i selskapet da det tilsynelatende solgte forsikringer uten å ha tillatelse til det.

Vendepunktet – to bokstaver og et tall i Excel-skjemaer

Et viktig gjennombrudd kom via en hemmelig kilde. Vi fikk tilgang til et lekket regnskapsdokument fra et russisk shipping-selskap kontrollert av Mochalin. Russeren eide selskapet sammen med en norsk statsborger han tidligere hadde jobbet med. Nordmannen eide, ifølge **Egrul**, en tredjedel av aksjene. Samme nordmann hadde tidligere vært tungt inne i Ro Marine og var en av de fire siktede i saken. Regnskapet til det russiske selskapet viste oss mange ulike inntektskilder. Kunne det være en kobling til Ro Marine?

For å kvalitetssikre lekkasjen, sjekket vi først at hovedtallene i regnskapet vi hadde mottatt, stemte overens med de offisielle tallene som var blitt rapportert til Russlands myndigheter. Dette gjorde vi via **T-Bank**, som kan sammenlignes med Proff i Norge. Deretter undersøkte vi transaksjonene inn og ut i regnskapet. Der så vi noe kjent, noe som så ut som polisenummer. Vi hentet frem den skrapte listen over selskap fra Ro Marine-nettsiden. Hva om vi kunne finne igjen noen av disse polisenumrene i regnskapet fra Russland? Ganske riktig. Vi fikk mange treff! Innbetalinger merket med Ro Marine skjedde via selskapskontoen i Russland.

Da vi så at russeren også tok ut lønn fra samme konto, hadde vi bevis for at han var operativ og hadde kontroll med selskapsdriften. Det var viktig da vi besluttet å identifisere ham. Vi fant derimot ingen overføringer vi kunne knytte til nordmannen som var registrert som medeier i det russiske selskapet.

Russiske havnebesøk

Et annet vendepunkt kom da vår kollega i Dossier Center gikk «undercover» på nett som shipping-agent. Dette gjorde hen for å få tilgang til en russisk havnedatabase. For hvert skip vi sjekket, viste databasen en liste over havnebesøk (datoer og sted). Vi fikk også annen viktig informasjon om skipet, som eiere, destinasjon og last. Databasen inneholdt dokumenter som skipene lastet opp ved anløp, inkludert dokumentasjon om tekniske spesifikasjoner, siste inspeksjoner, forsikring, eierskap og flaggstat. Dette ga oss presis informasjon om hva slags forsikring Ro Marine tilbød, når polisene deres var aktive, og når disse ble «brukt» til å vise frem forsikringsbevis. Vi fikk se mange eksempler på hvordan forsikringspapirer fra Ro Marine så ut.

Slik fant vi også ut at en Ro Marine-kunde transporterte rakettvåpen fra Russland med kurs mot Algerie. Klarte vi å få filmet skipet? Da vi oppdaget at det hadde kurs mot Øresund, var det bare én ting å gjøre; å ringe fotografen fra sist.



Etter at vi hentet ut de siste dokumentene vi trengte til disse sakene, har tilgangen til den russiske havnedatabasen blitt begrenset. Det er mye vanskeligere å få tilgang til disse dokumentene nå. Vi rakk det akkurat i tide. Men vi hadde mange skip igjen på listen. Vi så derfor mot Finland.

Elimineringsmetoden

Finske myndigheter opplyste til oss at de gjennom sine kontroller i perioden 11. desember 2024–13. april 2025, hadde funnet Ro Marine-papirer ombord på 22 ulike skip. Men vi visste ikke hvilke skip det var. Vi søkte derfor det finske sjøfartsdirektoratet, **Traficom**, om innsyn i navn på skipene. Innsynsbegjæringen ble avslått. Vi klaget. Kunne vi bruke andre metoder for å identifisere hvilke skip det gjaldt? Vi landet på elimineringsmetoden.

Vi brukte Global Fishing Watch til å sjekke hvilke som hadde vært i Finskebukta i den aktuelle perioden. Deretter kontrollerte vi disse opp mot skipene vi hadde fått bekreftet fra annet hold – flaggstatene, Q88 og russiske havnebesøk. På denne måten kunne vi filtrere bort mulige dobbeltføringer og sitte igjen med et mindre utvalg: Det kunne bare være disse skipene. I sum ga denne kryssjekkingen oss mye av det vi trengte, til tross for avslag på innsynsbegjæringen. Vi satt nå på en liste med over 100 skip der vi for hvert av dem hadde minst én bekreftelse på bruk av forsikring fra Ro Marine, i tillegg til opplysningene fra Ro Marines nettside.

Signaturen som skapte hodebry

En signatur gikk igjen på Ro Marine-papirene vi fikk fatt i. Det var vanskelig å tyde navnet. Vi fikk en skriftgransker til å sjekke om det var likhetstrekk med signaturen til selskapets russiske eier, som vi hadde fra annen dokumentasjon. Kunne det være samme person? Til svar fikk vi at det meste tydet på at det ikke var det. Hvem kunne det da være?



Vi hadde underveis sendt flere meldinger til Ro Marines e-postadresse. Disse var besvart av det som fremsto som ulike ansatte, men signaturen vi gransket så ikke ut som noen av disse navnene heller. Dermed var vi like langt. Det løsnet da en i teamet fikk en ny idé: Hva om vi brukte reversert bildesøk på selve signaturen? Vi grov-analyserte bildet med fotoanalyse-verktøyet **Forensically**. Da fant vi ut at bildet så ut til å bestå av to ulike lag. Signatur og stempel var trolig løsrevet fra hverandre. Det tydet på at noen hadde trikset og ordnet.

Vi bestemte oss for å teste reversert bildesøk på russiske Yandex. Det som dukket opp var noe vi ikke ante at eksisterte. Søket ledet oss til en russisk nettside, **kashelhoff.ru**, som hadde en stor samling av nedlastbare signaturer. Ro Marine-signaturen var identisk med den som ifølge nettsiden tilhører «en doktor».

Jakten på den bulgarske bilmekanikeren

Fra selskapsinformasjon visste vi at det satt en bulgarsk statsborger i styret i Ro Marine sammen med den russiske bedriftseieren. Motivasjonen for det kunne være at norsk lov krever at halvparten av styremedlemmene i et norsk aksjeselskap, må være EØS/EU-borgere. Men vi måtte vite mer.

Bulgareren var tilknyttet bilverksteder i hjemlandet. Men vi lurte veldig på hvordan en bulgarsk bilmekaniker endte i styret i et norsk selskap som drev med sjøforsikring? Vi sporet opp hans tidligere adresse og fant ut at han hadde vært leietaker hos en av nordmennene som tidligere satt i styret i selskapet, og nå var siktet. Etter flere henvendelser svarte bulgareren oss og ville snakke. Han delte dokumentasjon på at nordmannen han hadde leid hos, hadde satt ham i kontakt med Mochalin og foreslått ham til styrevervet. Den norske mannen har ikke villet kommentere dette. Bulgareren er klar på at han er helt uskyldig.

Mannskapslister og russiske forbindelser

Vi hadde lett, men ikke funnet direktekoblinger mellom Ro Marine og russiske myndigheter. Like før jul smalt det i Middelhavet. Ukraina hadde angrepet et

skyggeflåteskip. På refleks var vi flere i prosjektet som sjekket alle slike hendelser opp mot skipsoversikten vi hadde. Denne gangen var det match: Skipet Quendil stod på Ro Marine sin kundeliste. I samarbeid med Dossier fikk vi tak i tidlige mannskapslister. De viste at to russere var om bord i skipet i september. En av disse har vært koblet til en adresse som tilhører den russiske etterretningstjenesten GRU. Dossier kunne bekrefte at den andre har vært en del av Wagner-gruppen. Reiseinformasjon viste at han hadde vært i Syria med russisk militærfly. Han hadde også grensepasseringer fra Russland til Russland (ja - du leste riktig). Vår samarbeidspartner kunne forklare oss at det betyr at han har reist til de okkuperte områdene i Ukraina. For russiske myndigheter er det offisielt russisk territorium. Russlands ambassade kommenterte flere av våre saker og mente sanksjonene mot skyggeflåten er i strid med internasjonal hav- og folkerett, men besvarte aldri spørsmål knyttet til denne saken.

Imøtegåelse... når du ikke får kontakt ?

Hele veien måtte vi forsøke å gi Ro Marine-eier Andrey Mochalin mulighet til å imøtegå påstandene. Gjentatte ganger har vi ringt og sendt melding på Whats-App nummer, som vi visste at andre hadde fått svar på.

De eneste svarene vi fikk på våre henvendelser til Ro Marine, kom fra selskapets e-post. Men e-postene vi mottok, ble signert med andre navn. Da vi søkte opp disse navnene, fikk vi treff på navn på personer i sjøforsikringsbransjen i Tyskland og Hellas. Det ene navnet var ekstra spesielt. En av topplederne i et av verdens største sjøforsikringsselskaper het akkurat det samme. Da vi kontaktet ham, forsikret han oss om at han ikke har noe som helst med Ro Marine å gjøre. Han beskyldte dem for identitetstyveri. Konfrontert med dette, var svaret fra e-posten til Ro Marine: «Very sorry to make you angry with my name». 11. april ble nettsiden til Ro Marine tatt ned.

Vi forsøkte også å få til et fysisk eller digitalt møte for å finne ut hvem vi kommuniserte med. Vi fikk aldri snakket med noen personer i selskapet, verken på telefon, video eller i et møte. Siden vi nå visste at selskapet i stor grad hadde brukt både falske signaturer og falske dokumenter, lurte vi på om de også brukte falske personer. Kommuniserte vi med en ekte person overhodet?

Vi visste at Ro Marine-kunder vi hadde snakket med, hadde kommunisert med Ro Marine via samme e-post. Enkelte hadde i forlengelsen av e-postkorrespondanse hatt telefonsamtaler. Men hvem de hadde snakket med, fikk vi aldri svar på. Vi vet fremdeles ikke hvem som besvarte våre henvendelser.

Vi har ennå ikke klart å få kontakt med selskapets eier, Andrey Mochalin. Økokrim forteller til oss at de heller ikke har vært i kontakt med ham per januar 2026.

Organisering

Samarbeid har vært en nøkkel for å lykkes i dette prosjektet. Slik har vi organisert det i de ulike delene av prosjektet:

Del 1: Follow The Money og europeiske redaksjoner

Totalt 13 europeiske redaksjoner var med i jakten på skyggeflåten. Follow The Money (Nederland) har koordinert samarbeidet, som i tillegg til NRK blant annet har inkludert Danwatch (Danmark), OCCRP (internasjonalt), Süddeutsche Zeitung og NDR (Tyskland), De Tijd (Belgia) og flere. Alle gjorde egen research, kvalitetssikret data og spor fra eget land, gjorde egne undersøkelser og innhentet selv tilsvar og ekspertuttalelser. Alle nasjonale tall ble til slutt summert, til en helhet. NRK og alle andre redaksjoner har hatt et selvstendig redaktøransvar for innholdet i egne publiseringer. Felles publisering var i februar 2025.

Del 2: Danwatch

I undersøkelsene av det norske selskapet Ro Marine, jobbet vi tett med to journalister fra Danwatch. Vi hadde felles prosjektchat og jevnlig videomøter. Vi delte på datasett og datajobb, og samarbeidet om både metode og kildejakt. Siden vi var kun to samarbeidspartnere, var det lett å fordele oppgavene mellom oss og jobbe sammen. Også her hadde vi ulike redaktørlinjer og uttak tilpasset nasjonalt og internasjonalt publikum i felles publiseringsplan. Sakene ble publisert i perioden mars–april 2025 og ble bredt sitert over hele verden.

Del 3: Dossier Center

I jakten på mer informasjon om omfanget av virksomheten i det norske selskapet, og ansvarsforhold, jobbet vi med Dossier Center om viktige deler av researchen. Det forenklet samarbeidet at vi hadde en russiskkyndig journalist i teamet vårt. Også denne gangen samkjørte vi publiseringene våre, men i ulike redaktørlinjer. Sakene ble publisert september 2025-januar 2026.

Dette er nytt

- Siden invasjonen i Ukraina har minst 11 skip gått fra norske hender til kjøpere som kan kobles til den russiske skyggeflåten. Flere norske profilerte redere solgte: Trond Mohn, John Fredriksen, Arne Blystad og Herbjørn Hansson. Totalt ble disse 11 skipene solgt for minst 300 millioner dollar eller 3,3 milliarder kroner i kroneverdi ved publisering.
- Energifonden Maritime AS tjente over 150 millioner på åtte måneder på tankskipet «Solviken». Ifølge Financial Times skal briten som kjøpte skipet, ha handlet på vegne av det russiske oljeselskapet Lukoil.

- Sammen med europeiske kolleger har NRK kartlagt at over 200 av skipene i skyggeflåten ble solgt av vestlige redere. Skipsrederne kom altså fra de samme landene som har sanksjonert Russland for krigen i Ukraina.
- NRK og Danwatch avslørte at falske forsikringspapirer fra det norske selskapet Ro Marine ble brukt av skip i skyggeflåten til å lure inspektører i Nato-kontroller.
- Selskapet hadde ikke tillatelse til å forsikre noe som helst. Heller ikke til å formidle forsikringer fra andre.
- Vi avslørte at en rekke flaggstater var blitt lurt også.
- Vi avdekket grov svikt i norske varslingsrutiner: Norge kunne forhindre at tankskip slapp gjennom NATO-kontroller med falske papirer, men hadde ikke varslet nabolandene.
- NRK og Dossier Center kunne avsløre at omfanget av Ro Marine-svindelen var verdensomspennende og at den russiske Andrey Mochalin sto bak. Over 100 skip har seilt med forsikringer fra Ro Marine. De fleste av skipene fraktet olje, men også rakettvåpen og andre varer.
- Mannskapslistene viste at sikkerhetsvakter ombord på skip som hadde hatt falsk Ro Marine forsikring hadde koblinger til GRU og Wagner-gruppen.

Konsekvenser

- Avsløringene våre om Ro Marine fikk umiddelbare konsekvenser i form av stansordrer og hastetiltak mot skip over hele verden. Totalt fikk flere titalls skip seilingsforbud. De fleste var registrert i Panama.
- Ro Marine ble det første norske selskapet på en vestlig sanksjonsliste da Storbritannia 9. mai 2025 svartelistet dem for å støtte russiske interesser.
- Etter at vi avdekket grov svikt i varsling til naboland, som førte til at tankskip slapp gjennom NATO-kontroller med falske papirer, ba Utenriksdepartementet om full gjennomgang av rutiner.
- Finanstilsynet har styrket innsatsen mot ulovlig virksomhet. Ifølge seksjonsleder Jo Gjedrem har Ro Marine-saken gitt nyttige erfaringer i dette arbeidet.

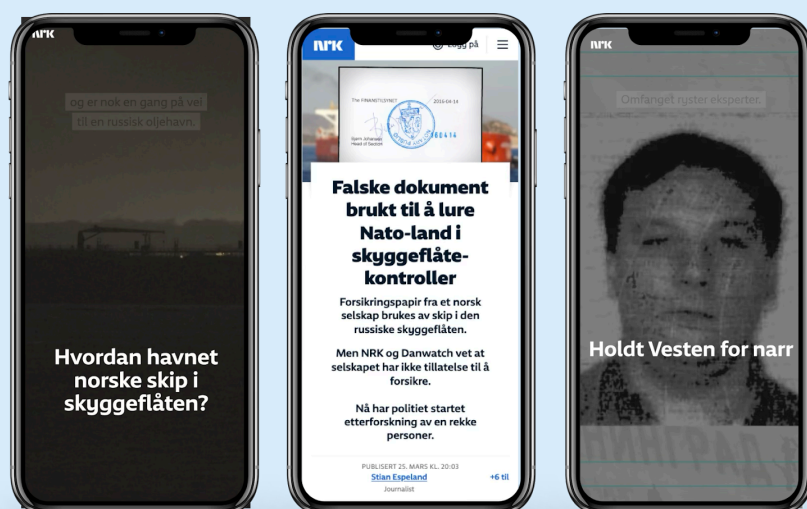
Etter publiseringene våre om den russiske skyggeflåten, har tiltakene for å stanse Russlands oljeinntekter blitt skjerpet:

- EU: Vedtok i april krav om forsikringsbevis for alle fartøy i EU-farvann.
- Panama: Stanset fra 1. august 2025 registrering av tankskip eldre enn 15 år.
- Sanksjoner: Flere hundre skip og bakmenn har blitt svartelistet.
- Norge: Kystverket har siden 11. august rutinemessig kontrollert forsikringspapirer til tankskip. En europeisk kriseøvelse ble gjennomført 11. november 2025 for å trene på havari i skyggeflåten.

Publiserte saker

NRK.no:

- 04.02.2025: [Hvordan havnet norske skip i skyggeflåten?](#)
07.02.2025: [Milliardærer får kraftig skyts fra krigsforsker](#)
13.02.2025: [UD om skyggeflåten: - Vi er ikke noe moralpoliti](#)
22.02.2025: [Solgte skip til Putins skyggeflåte: Tjente over 150 millioner på åtte måneder](#)
25.03.2025: [Falske dokument brukt til å lure Nato-land i skyggeflåte-kontroller](#)
04.04.2025: [Stans-ordre og haste-tiltak mot skip over hele verden](#)
05.04.2025: [Oljetankere uten forsikring skaper uro - så galt gikk det i vinter](#)
13.04.2025: [Finland lurt i skyggeflåte-kontroll - Norge unnlot å varsle](#)
15.05.2025: [Økokrim starter etterforskning etter NRK-avsløring](#)
12.09.2025: [Holdt Vesten for narr](#)
01.01.2026: [185 seilaser med miljøbomber langs norskekysten - regjeringen tar grep](#)
10.01.2026: [Sprengt oljetanker har hatt norsk, falsk forsikring](#)



NRK Radio:

- Dagsnytt 04.02.2025: [Norske skip havnet i skyggeflåten](#)
Nyhetsmorgen 04.02.2025: [Norske skip i skyggeflåten](#)
NRK Vestland 04.02.2025: [Norske skip i skyggeflåten](#)
Dagsnytt 07.02.2025: [Krigsforsker refser norske tankskipmilliardærer](#)
Nyhetsmorgen 07.02.2025: [Krigsforsker refser norske tankskipmilliardærer](#)
Dagsnytt 04.04.2025: [Frykter nye ulykker etter forsikringsbløff i Norge](#)
Nyhetsmorgen 04.04.2025: [Frykter nye ulykker etter forsikringsbløff i Norge](#)
Nyhetsmorgen 12.09.2025: [Russer lurte Vesten med norsk selskap](#)

NRK TV:

- Vestlandsrevyen 04.02.2025: [Norske skip i skyggeflåten](#)
Dagsrevyen 25.03.2026: [Falske dokument brukt til å lure Nato-land i skyggeflåte-kontroller](#)