



Skipsopphugging

Fire rederier ble i 2017 utelukket fordi de hadde avhendet utrangerte skip ved å sende disse til opphugging på strender i Bangladesh og Pakistan, såkalt *beaching*, hvor arbeidsforholdene er svært dårlige og forurensning av miljøet betydelig. Ett selskap er satt under observasjon for samme forhold.

Normal levetid for store skip er rundt 25 år. Etter dette er restverdien av skipet i skrapmetallet. For store skip dreier det seg om 5–40 tusen tonn stål som det i utgangspunktet er både økonomisk og ressursmessig fornuftig å gjenvinne, forutsatt at dette foregår på en forsvarlig måte. 1000–1200 store skip hugges opp hvert år på verdensbasis. Nærmere 80 prosent av tonnasjen hugges opp på strendene i Bangladesh, India og Pakistan. Skipsopphugging ved *beaching* innebærer å renne skip på land på strender med stor tidevannsforskjell. Skipene hugges så opp på stedet. Et kjennetegn ved *beaching* slik det praktiseres i Bangladesh og Pakistan, er mangelen på faste installasjoner og infrastruktur, slik man ville finne ved et havneanlegg. Fordi skipene står i sand og mudder, kommer man ikke til med kraner eller tunge maskiner, og mye av arbeidet gjøres manuelt. Skipene hugges opp ved at store deler skjæres løs og faller til bakken i tidevannssonen. Disse trekkes eller bæres på land, hvor de kuttes i mindre deler og selges som skrap.

Praksisen med *beaching* kjennetegnes av at ufaglærte arbeidere utfører svært farlig og helse-skadelig arbeid uten opplæring, verneutstyr eller grunnleggende sikkerhetstiltak. Forekomsten av ulykker er stor, det samme er risikoen for helse-skader. I Bangladesh er det rapportert om bruk av barn til å utføre farlig arbeid. Detaljert informasjon om antall dødsfall er ikke tilgjengelig. I Bangladesh er det rapportert om rundt 1000–2000 dødsulykker siden 1990-tallet, men tallene er usikre. Minst 30 000 mennesker arbeider direkte med skipsopphugging i Bangladesh. I Pakistan er det anslått at om lag 15 000 arbeider direkte med skipsopphugging. I senere tid har det vært flere store branner i skip under opphugging i Pakistan, med tap av mange menneskeliv. Hvor mange som i tillegg får sine liv forkortet som følge av skader eller helse-farlig arbeid, kan vanskelig anslås, men det er klart at det må dreie seg om et betydelig antall.

Etikkrådet har lagt vekt på de kontinuerlige, utallige og grove bruddene på en rekke ILO-konvensjoner som har som formål å etablere minimumsstandarder for å sikre liv og helse til de som arbeider.

De rapporterte forholdene viser en nærmest total mangel på overholdelse av konvensjoner og praktisering av minimumsstandarder, og dette resulterer i det store omfanget av ulykker og helseskader som følger med virksomheten. Etikkrådet anser at omfattende og grove brudd på disse konvensjonene må anses som brudd på grunnleggende rettigheter til liv og helse, og dermed i sum sies å utgjøre grove krenkelser av grunnleggende menneskerettigheter. En grunn til at virksomheten kan drives til lav kostnad, er nettopp at det bevisst brukes minimalt med ressurser på tiltak som verneutstyr, opplæring, sikkerhetsprosedyrer og trygging av arbeidsmiljøet.

Skipene går vanligvis for egen maskin ved strandsettingen og vil derfor inneholde alt som operative skip fører, blant annet bunkers-, smøre- og hydraulikkoljer, asbest og PCB. Skrogene er påført korrosjonsbeskyttende maling og bunnstoffer som kan inneholde bly, kadmium, organiske tinnforbindelser, sink og krom. I tillegg vil det ofte være rester av produkter som skipet fraktet. Ved opphugging uten noen form for infrastruktur eller anlegg for oppsamling av forurensning vil skadelige forbindelser gå ut i naturen, ettersom det ikke er mulig å samle opp avfall og forurensning som havner i mudderet og senere føres ut av tidevannet. I tillegg skjer det en ukontrollert spredning av miljøgifter og farlige stoffer ved at deler fjernes fra skipene og selges videre.

Miljøskaden oppstår som følge av at verken Baselkonvensjonen eller nasjonal lovgivning etterleves ved at flere tusen tonn farlig avfall årlig sendes til land som ikke har noe mottaksapparat for å håndtere dette på en forsvarlig måte. Det er nettopp slik transport av avfall over landegrensene konvensjonen er ment å skulle hindre. Når dette likevel finner sted, er resultatet påregnelig: Alvorlig forurensning og spredning av miljøgifter, som igjen negativt påvirker menneskers helse og økologien i området. Selv om det ikke foreligger omfattende dokumentasjon av skadevirkningene, har undersøkelser avdekket nivåer på forurensning av blant annet tungmetaller som er ekstremt høyt over fastsatte normer.

I en rapport fra Verdensbanken fra 2010 gjøres det et overslag over den samlede mengden farlig avfall som vil komme til Bangladesh i forbindelse med skipsopphugging de neste 20 årene, gitt at omfanget av dagens virksomhet opprettholdes. Det er anslått at det vil dreie seg om blant annet 79 tusen tonn asbest og 240 tusen tonn PCB. Det er ikke noe mottaksapparat eller infrastruktur i landet for å håndtere denne typen avfall.

Det er neppe tvil om at miljø- og arbeidsforholdene ved beaching slik dette gjøres i Bangladesh og Pakistan, isolert sett overskrider terskelen for utelukkelse av selskaper fra SPU. Selve opphuggingen foregår imidlertid ikke i selskaper i SPUs portefølje, og eierskapet til skipet er før opphugging normalt overført fra rederiselskapet til en oppkjøper, såkalt *cash buyer*. Når et selskap selger skip til en *cash buyer*, er det i utgangspunktet klart at skipet selges med opphugging som eneste formål. Videre er det for begge parter klart at prisen som avtales, i hovedsak avhenger av to faktorer; mengden stål i skipet og kostnaden ved opphugging. Den billigste huggemetoden er beaching, og dette gir derfor rederiselskapet høyest pris for skipet.

Etikkrådet forutsetter at selskap som avhender et skip til opphugging på denne måten, er fullt ut klar over hva som videre vil skje med skipet. Det må også anses som allment kjent i shippingbransjen

at miljø- og arbeidsforholdene ved beaching er svært dårlige. At skip likevel sendes til opphugging på Chittagong-stranden i Bangladesh og strendene ved Gadani i Pakistan, følger av et aktivt valg selskapet som eide skipet, har tatt for å maksimere sin fortjeneste. Det finnes bedre måter å hugge opp skip på som er lett tilgjengelige, men disse koster rederiselskapene mer. Etter Etikkrådets oppfatning er derfor sammenhengen mellom selskapenes handlinger og normbruddene såpass klar at dette utgjør medvirkning etter SPUs etiske retningslinjer.

Etikkrådet har vært i kontakt med en rekke rederiselskaper i forbindelse med utredningen av disse sakene. I første omgang har Etikkrådet tatt utgangspunkt i selskaper som de siste tre årene har avhendet flere skip til *beaching* i Bangladesh og Pakistan. Noen selskaper har etter Etikkrådets henvendelse gjort det klart at de ikke lenger vil avhende utrangerte skip til *beaching*. Etikkrådet har ikke anbefalt at disse selskapene utelukkes. Ett selskap har svart at det vil tilstrebe en forbedret praksis på området. Etikkrådet har anbefalt at dette selskapet settes til observasjon. Etikkrådet har anbefalt at rederiselskapene som ikke har gitt noen indikasjoner på en slik endring, blir utelukket fra SPU. Etikkrådet vil på nytt vurdere grunnlaget for utelukkelsene dersom det løper fire år uten at selskapene har avhendet skip til *beaching*, eller før dette, dersom selskapene opplyser at denne praksisen har opphørt.