

Til Norges Bank

29.06.2017

**Tilrådning om å utelukke Korea Line Corporation fra Statens pensjonsfond
utland**

Sammendrag

Etikkrådet anbefaler å utelukke selskapet Korea Line Corporation (KLC) fra Statens pensjonsfond utland. KLC er et sørkoreansk rederiselskap som eier og opererer bulkskip og LNG-tankere.

Utgangspunktet for rådets vurdering er at rederiselskapet KLC i flere år har 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. Rådet anser at selskapet gjennom å avhende skip for opphugging på denne måten kan sies å medvirke til grove menneskerettighetsbrudd og alvorlig miljøskade. Det foreligger ikke indikasjoner på at selskapet vil slutte å avhende skip til *beaching*.

Etikkrådet vil på nytt vurdere grunnlaget for utelukkelsen av selskapet dersom det løper fire år uten at selskapet har avhendet skip til *beaching*, eller før dette, dersom selskapet opplyser at denne praksisen har opphørt.

Innhold

1	Innledning	1
1.1	Hva rådet har tatt stilling til	1
1.2	Kilder	3
2	Bakgrunn	3
2.1	Opphugging av strandsatte skip – « <i>beaching</i> »	3
2.2	Overføring av eierskap før opphugging	4
2.3	Problemene med <i>beaching</i>	4
3	Etikkrådets undersøkelser	6
4	Informasjon fra selskapet	7
5	Rådets vurdering	7
6	Tilrådning	9

1 Innledning

Etikkrådet for Statens pensjonsfond utland (SPU) har vurdert fondets investeringer i Korea Line Corp., (KLC),¹ opp mot retningslinjer for observasjon og utelukkelse fra SPU (de etiske retningslinjene).²

Ved utgangen av 2016 eide SPU aksjer for 17,5 millioner kroner, tilsvarende en eierandel på 0,58 prosent i KLC. Selskapet er børsnotert i Sør-Korea.

KLC er et rederiselskap som eier og opererer 29 fartøyer, hovedsakelig bulkskip og LNG-tankere.³

1.1 Hva rådet har tatt stilling til

Etikkrådet har vurdert fondets investering i KLC opp mot de etiske retningslinjenes §3, bokstav a og c: «Observasjon eller utelukkelse kan besluttes for selskaper der det er en uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til eller selv er ansvarlig for: a) grove eller systematiske krenkelser av menneskerettighetene [...] c) alvorlig miljøskade.»

Utgangspunktet for rådets vurdering er at rederiselskapet KLC i flere år har avhendet utrangerte skip ved å sende disse til opphugging på strender i Bangladesh og Pakistan hvor arbeidsforholdene er svært dårlige og forurensning av miljøet betydelig.

Rådet har vurdert om selskapet gjennom å avhende skip for opphugging på denne måten kan sies å medvirke til normbrudd som omfattes av SPUs etiske retningslinjer.

I vurderinger av selskaper som er utelukket fra SPU etter menneskerettighetskriteriet, har Etikkrådet tidligere vurdert sammenhengen mellom selskapets virksomhet og normbruddene, herunder om selskapet har bidratt aktivt til eller hatt kunnskap om normbruddene uten å søke å hindre dem, og i tillegg om normbruddene er pågående eller det er en uakseptabel risiko for fremtidige normbrudd. Hvorvidt normbruddene er gjort for å tjene selskapets interesser eller legge til rette for selskapets virksomhet, er også i noen tilfeller vektlagt.

FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter uttrykker en forventning om at selskapene respekterer menneskerettighetene, forebygger risiko for brudd og håndterer faktiske brudd. Selskapene har en forpliktelse til å følge nasjonale lover og normer selv om disse ikke blir håndhevet av myndighetene. Det forventes at et selskap vurderer hvilke faktiske og potensielle negative effekter virksomheten har for de som er berørt av den.⁴

Etikkrådet tar utgangspunkt i arbeidstakerrettighetene i FNs menneskerettighetserklæring artikkel 23 og 24 nedfelt i FNs konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter (ØSK), artikkel 7 som fastslår blant annet retten til trygge og sunne arbeidsforhold.^{5, 6}

¹ Issuer ID: 129210.

² Retningslinjer for observasjon og utelukkelse fra Statens pensjonsfond utland: <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2014-12-18-1793?q=retningslinjer+++pensjonsfond+++utland>.

³ KLCs hjemmeside: <http://www.korealines.co.kr/eng/company/status.html>.

⁴ UN Guiding Principles on Business and Human Rights: http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf.

⁵ FNs menneskerettighetserklæring: <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=eng>

⁶ International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights: <http://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/cescr.pdf>.

Komitéen til ØSK har utdypet hvordan artikkel 7 skal forstås og klargjort at helse, miljø og sikkerhet er grunnleggende elementer i retten til trygge og sunne arbeidsforhold.⁷

Etikkrådet viser også til flere ILO-konvensjoner, herunder ILO-konvensjon 182 som definerer de verste former for barnearbeid blant annet som arbeid som skader barns helse og sikkerhet. Videre er det en rekke såkalte tekniske ILO-konvensjoner som forholdene kan vurderes opp mot.⁸

I tillegg har rådet vurdert selskapets handlinger opp mot risikoen for medvirkning til alvorlig miljøskade. Rådet har ved tidligere vurderinger av alvorlig miljøskade lagt vekt på blant annet miljøskadens omfang, om skaden er irreversibel, om skaden har betydelig negativ virkning på menneskers liv og helse, om nasjonal lov eller internasjonale konvensjoner har vært brutt, om selskapet har unnlatt å handle for å hindre skade, og om det er trolig at selskapets uakseptable praksis vil vedvare. Også etter miljøkriteriet i retningslinjene kan selskaper utelukkes enten de selv er ansvarlige for eller de medvirker til skaden. Tidligere er det miljøforhold ved selskapers egen virksomhet som har vært vurdert, ikke selskapers medvirkning til miljøskade som voldes av andre.

I vurderingen av miljøskade viser rådet blant annet til Baselkonvensjonen om grensekryssende bevegelser av farlig avfall.⁹ 186 stater, herunder Bangladesh og Pakistan, har tiltrådt konvensjonen.¹⁰ Ettersom skipene som skal hugges opp ved *beaching*, sjelden er flagget til staten hvor opphuggingen foregår, vil virksomheten innebære transnasjonal transport av farlig avfall og dermed være omfattet av konvensjonen. For å bistå stater og andre aktører i opprettholdelse av Baselkonvensjonen også for skipsopphugging, er det under konvensjonen utarbeidet tekniske retningslinjer for skipsopphugging.¹¹

Etikkrådet viser også til en dom fra Bangladesh' høyesterett fra 2009 som pålegger myndighetene å følge Baselkonvensjonen når det gjelder skipsopphugging, umiddelbart å stanse all skipshuggingsvirksomhet som ikke følger nasjonale lover, samt å innføre strengere nasjonal regulering på området.¹² I 2016 påla domstolen myndighetene og industrien å forklare hvorfor kjennelsen fra 2009 ikke er fulgt.¹³

Etikkrådets oppgave er å vurdere SPUs investering i selskaper opp mot fondets etiske retningslinjer. Rådet tar ikke stilling til i hvilken grad stater har ansvar for eventuelle konvensjonsbrudd. Det er tilstrekkelig å konstatere at det aktuelle selskapet opptrer på en slik måte at det innebærer medvirkning til grove krenkelser av anerkjente menneskerettighetsnormer eller medfører alvorlig miljøskade.

⁷ The Committee on Economic, Social and Political Rights (CESCR) is the body of independent experts that monitors implementation of the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights by its States parties, <http://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CESCR/Pages/CESCRIntro.aspx> og <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G16/087/51/PDF/G1608751.pdf?OpenElement>

⁸ Eksempelvis ILO-konvensjon 167 om sikkerhet på anleggsplasser, konvensjon 148 om vern for arbeidstakere mot yrkesrisiko i arbeidsmiljøet som skyldes luftforurensning, støy og vibrasjon, konvensjon 162 om sikkerhet ved bruk av asbest og konvensjon nr. 130 om sykehjelp og sykepenger, <http://www.fn.no/ILO/Konvensjoner/Alle-ILO-konvensjoner>.

⁹ Baselkonvensjonen: <http://www.basel.int/>.

¹⁰ Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal: <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx>.

¹¹ Technical guidelines for the environmentally sound management of the full and partial dismantling of ships: <http://www.basel.int/Implementation/ShipDismantling/TechnicalGuidelines/tabid/2767/Default.aspx#>.

¹² Supreme Court of Bangladesh, High Court Division, Petition Nr 7260 of 2008.

¹³ Ifølge oppslag i bangladeshisk presse:

<http://www.thedailystar.net/backpage/14-govt-high-officials-face-contempt-rule-1208011>.

1.2 Kilder

Det finnes en rekke kilder som omtaler miljø- og arbeidsforholdene ved skipsopphuggingen som foregår i Bangladesh og Pakistan. Noen av disse er omtalt i teksten og vist til i fotnoter.

Organisasjonen *NGO Shipbreaking Platform* kartlegger skipsopphugging og publiserer årlig oversikt over alle skip i verden som hugges, med opplysning om blant annet navn og type skip, skipets eier før avhending, flaggstat, og hvor skipet ble hugget opp.¹⁴ Rådet har i 2017 kontaktet flere selskaper med spørsmål om hvor de har sendt sine skip til opphugging. De selskapene som har besvart rådets henvendelser, har bekreftet opplysningene i oversiktene til *NGO Shipbreaking Platform*.

2 Bakgrunn

2.1 Opphugging av strandsatte skip – «beaching»

Normal levetid for store skip er rundt 25 år. Etter dette er restverdien av skipet i skrap-metallet. For store skip dreier det seg om 5 000 - 40 000 tonn stål som det i utgangspunktet er både økonomisk og ressursmessig fornuftig å gjenvinne, forutsatt at dette foregår på en forsvarlig måte.¹⁵

1000 - 1200 store skip hugges opp hvert år på verdensbasis. Nærmere 80 prosent av tonnasjen hugges opp på strendene i Bangladesh, India og Pakistan.¹⁶

Skipsopphugging ved *beaching*, altså strandsetting, foregår kun i Bangladesh, India og Pakistan og innebærer å renne skip ved høyvann opp på strender med stor tidevannsforskjell. Skipene hugges så opp på stedet. Et kjennetegn ved *beaching* slik det praktiseres i Bangladesh og Pakistan, er at det ikke er noen faste installasjoner eller 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.

All skipsopphugging i Bangladesh og Pakistan skjer ved *beaching* utenfor byene Chittagong og Gadani, hvor flere hundre skip årlig hugges opp på et stort antall steder, såkalte «*plots*». For Etikkrådets vurdering er det ikke mulig å skille mellom forholdene ved forskjellige *plots* i

¹⁴ Organisasjonen opplyser til Etikkrådet at oversikten bygger på flere kilder. Den viktigste kilden er Lloyd's Intelligence som er utgangspunkt for generell shippinginformasjon. Informasjon herfra kryssjekkes med andre kilder, inkludert et kontaktnett som finner IMO nummer/navn i ulike skipsregistre; ukentlige markeds-oversikter utgitt av *cash buyers* og meglere; shippingpublikasjoner som TradeWinds; og datasett som www.equasis.org etc. Erfaringsmessig er det bare i veldig få tilfeller kommet tilbakemelding fra rederier om at informasjonen er feil og i så fall korrigeres datasettet etter å ha verifisert ny informasjon om egentlig eierskap.

¹⁵ Verdensbanken (2010): «*The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan*», Report No 58275-SAS, <http://documents.worldbank.org/curated/en/872281468114238957/pdf/582750ESW0Whit1LIC1011098791web1opt.pdf>.

¹⁶ EU-kommisjonen: Science for Environment Policy – Ship recycling: reducing human and environmental impacts, juni 2016: http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/ship_recycling_reducing_human_and_environmental_impacts_55si_en.pdf

disse områdene. Forholdene anses å være nokså like, både med hensyn til arbeids- og miljøforhold. Etikkrådet har foreløpig ikke vurdert skipsopphugging i India.

2.2 Overføring av eierskap før opphugging

Det er vanlig at rederiet som eier skipet som skal hugges opp, selger skipet til en oppkjøper, en såkalt «*cash buyer*», før opphuggingen.¹⁷ Prisen som rederiet får for skipet, er avhengig av verdien av stålet og kostnadene ved hugging. Rederiet kan velge *beaching* eller andre alternativer. *Beaching* har lavest kostnader og gir derfor høyest pris til rederiet - det kan dreie seg om tre til syv millioner dollar mer per skip i forhold til prisen som oppnås hvis skipet skal hugges opp på mer forsvarlig måte.¹⁸

2.3 Problemene med *beaching*

Generelt

Praksisen med *beaching* kjennetegnes av at ufaglærte arbeidere utfører svært farlig og helseskadelig arbeid uten opplæring, verneutstyr eller grunnleggende sikkerhetstiltak. Forekomsten av ulykker er stor, det samme er risikoen for helseskader. I Bangladesh er det rapportert om bruk av barn til å utføre farlig arbeid.

Flere tusen tonn farlig avfall føres hvert år via skipene til strendene ved Chittagong og Gadani, hvor det ikke blir håndtert på en forsvarlig måte. Tungmetaller og ulike miljøgifter blir ikke samlet opp, men spres i naturen.¹⁹ Miljø- og helseskadene fra denne forurensningen er svært alvorlige.

Arbeidsforhold

I Bangladesh og Pakistan er arbeidsforholdene ved skipshuggingen gjennomgående svært dårlige. Generelt gjelder det at opphugging skjer uten forutgående sikkerhetsanalyser. Det utføres farlig arbeid uten grunnleggende verneutstyr. Ved bruk av skjærebrenner på korrosjonsbeskyttet stål dannes giftige gasser som ubeskyttede arbeidere konstant eksponeres for. Branner, eksplosjoner, fall fra høyder og klemskader er vanlig:

«This method of ship dismantling, commonly referred to as “beaching”, generates high levels of pollution of coastal soil, air, sea and groundwater resources, and adversely affects local communities, which often rely on agriculture and fishing for their subsistence.»

¹⁷ Flere av disse har egne hjemmesider hvor virksomheten er beskrevet, f.eks. selskapet GMS, som hevder å være verdens største *cash buyer* av skip: http://www.gmsinc.net/gms_new/index.php/about.

¹⁸ Rederiers mulighet til å velge metode/sted for opphugging fremgår av Norges Rederiforbunds erklæring fra 2015:

«... Vi legger til grunn at rederiene har ansvar for sine skip fra «vugge til grav» og må innrette sine disposisjoner i tråd med dette prinsippet. Det gjelder også dersom skipene selges til tredjepart i forkant av resirkuleringen. [...] Ved å selge til verft som anvender «beaching» vil man ofte kunne få betalt 3-7 millioner dollar mer per skip enn om man velger fullstandard huggeverft.»

<https://www.rederi.no/aktuelt/2015/nei-til-beaching-av-skip/>

¹⁹ EU-kommisjonen: Science for Environment Policy – Ship recycling: reducing human and environmental impacts, juni 2016:

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/ship_recycling_reducing_human_and_environmental_impacts_55si_en.pdf

Working in shipbreaking yards is a dirty and dangerous job. Every year, a great number of workers die or are seriously injured because of work-related accidents or occupational diseases related to long-term exposure to hazardous materials present on end-of-life ships. Workers do not usually receive any information or safety training. They live in makeshift facilities which often lack basic minimum requirements such as sanitation, electricity and even drinking water. There is a general lack of medical facilities and social protection, and injured workers or their relatives hardly receive any compensation for work-related accidents resulting in fatal injuries or permanent disabilities.»²⁰

Samlet informasjon om antall dødsfall er ikke tilgjengelig. I Bangladesh er det rapportert om rundt 1000-2000 døde i ulykker 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.²¹ I senere tid har det vært flere store branner i skip under opphugging i Pakistan, med tap av mange menneskeliv.²² Hvor mange som i tillegg får sine liv forkortet som følge av skader eller helsefarlig arbeid, kan vanskelig anslås, men det er klart at det må dreie seg om et betydelig antall.²³

Det er tidligere rapportert om et stort omfang av barnearbeid ved skipsopphuggingen i Bangladesh og anslått at barn kan utgjøre opptil 25 prosent av arbeidsstyrken, og at 10 prosent av arbeidsstyrken er barn under 12 år. Det har ikke vært utført omfattende undersøkelser av omfanget, men at barn arbeider blant annet med å grave opp skipsdeler som er sunket ned i mudderet, og med strekking av vaiere og kjettinger, er uansett vanlig.²⁴

Miljøskade

Skipene går vanligvis for egen maskin ved strandsettingen. De vil derfor inneholde alt som operative skip fører: flere tusen liter bunkers-, smøre- og hydraulikkoljer, 20 – 80 tonn asbest,²⁵ PCB (fra elektriske anlegg) og (i noen tilfeller) radioaktive isotoper fra instrumenter og strålekilder. Skrog er beskyttet med 10 - 100 tonn korrosjonsbeskyttende maling og bunnstoffer som kan inneholde bly, kadmium, organiske tinnforbindelser, sink og krom. I

²⁰ UN Office of the High Commissioner for Human Rights (2015): Annual reports 1996-2014, s. 18: http://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/ToxicWastes/CompilationReports1996_2014.pdf&action=default&DefaultItemOpen=1

²¹ SDPI/NGO Shipbreaking Platform: Pakistan Shipbreaking Outlook (2013): http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2013/10/SDPI-NSP-Pakistan-Position-Paper-For-Printing.pdf

²² Omtalt bl.a. her:

<http://www.shipbreakingplatform.org/platform-news-fire-on-greek-ship-raises-death-toll-in-pakistan/>

²³ «Accidents and explosions in Bangladesh are not reported properly. The government of Bangladesh has no statistics or reliable records on ship-breaking yards, and yard owners are reluctant to give any information. A single incident or incidents on a small scale do not reach the attention of the authorities outside the scrapping region. Local organizations in Bangladesh have estimated that 1000–2000 workers have died in the last 30 years and that many workers are suffering from serious diseases.[...] There is no disagreement in Bangladesh or abroad that ship breaking is a high-risk, dirty and dangerous occupation.», Md. Shakhaoat Hossain m.fl: «Impact of ship-breaking activities on the costal environment of Bangladesh and a management system for its sustainability», Environmental Science and Policy 60 (2016).

²⁴ FIDH «Childbreaking Yards», Submission to the UN Committee on the Rights of the Child, 30. april 2012: <http://www2.ohchr.org/english/bodies/crc/docs/CallSubmissionBusinessSector/InternationalFederationforHumanRights.pdf>.

²⁵ Dette er en anslag for kommersielle fartøyer. Marinefartøy kan inneholde mye større mengder. IBAS: *Why most ships contain asbestos*: <http://www.ibasecretariat.org/jc-why-most-ships-still-contain-asbestos.php> og PRI: *Where should old cargo ships go to die?*: <https://www.pri.org/stories/2013-10-21/where-should-old-cargo-ships-go-die-some-europeans-say-bring-them-home>.

tillegg vil det ofte være rester av produkter som skipet fraktet (kjemikalier, olje etc.). For eksempel oljetankere kan inneholde flere hundre kubikkmeter oljerester dersom tankene ikke er rengjort.²⁶ I en rapport fra Verdensbanken fra 2010 gjøres det et overslag over den samlede mengden farlig avfall som vil komme til Bangladesh og Pakistan i forbindelse med skipsopphugging de neste 20 årene, gitt at omfanget av dagens virksomhet opprettholdes. Det er anslått at det for Bangladesh vil dreie seg om blant annet 79 tusen tonn asbest og 240 tusen tonn PCB. For Pakistan er anslaget 5 tusen tonn asbest og 16 tusen tonn PCB.²⁷

Ved opphugging uten noen form for infrastruktur eller anlegg for oppsamling av forurensning vil mange av disse stoffene gå rett ut i naturen, ettersom det ikke er mulig å samle opp avfall og forurensning som havner i muddret og senere føres ut av tidevannet. Det eksisterer uansett ikke noe mottaksapparat i områdene hvor skipsopphuggingen skjer for behandling av spesialavfall.²⁸ I tillegg skjer det en ukontrollert spredning av miljøgifter og farlige stoffer ved at deler fjernes fra skipene og selges videre, eksempelvis asbestplater som blir brukt til husbygging, utslipp av miljøgifter fra stålverk som bearbeider korrosjonsbeskyttet skrapmetall osv.²⁹

Forurensningen av miljøet er omfattende. Konsentrasjonen av tungmetaller som bly, krom og kadmium i sedimenter utenfor Chittagong er funnet å være av størrelsesorden flere hundre tusen ganger høyere enn nasjonale grenseverdier. PCB-konsentrasjoner i dyrket mark ved stålverksverk som bearbeider skrapmetall, er påvist i konsentrasjoner flere tusen ganger høyere enn det som anses som forurensning. Konsentrasjoner av olje i vann er tusen ganger høyere enn nasjonal grenseverdi. Forurensning spres med tidevannet og har ført til tap av arter og ødeleggelse av fiske, som tidligere var en viktig næring i området.³⁰ Forholdene ved Gadani må antas å være nokså like de ved Chittagong med hensyn til forurensning og spredning av miljøgifter.

3 Etikkrådets undersøkelser

Etikkrådet har ikke på egen hånd undersøkt miljø- eller arbeidsforholdene ved skipsopphuggingen i Chittagong og Gadani. Forholdene anses tilstrekkelig beskrevet i de kilder som rådet viser til i denne tilrådingen.

Etikkrådet tar videre utgangspunkt i oversikten fra organisasjonen *NGO Shipbreaking Platform* for opplysninger om hvor mange skip KLC har avhendet til *beaching* i Bangladesh og Pakistan de siste tre årene. Oversikten viser at dette gjaldt tre skip i 2015 (hvorav ett skip ble hugget i Bangladesh og to i Pakistan) og fire skip i 2016 (to skip hugget opp i Bangladesh

²⁶ «Why Ships are Toxic», NGO Shipbreaking Platform: <http://www.shipbreakingplatform.org/main-aspects/why-ships-are-toxic/>.

²⁷ World Bank Report No 58275-SAS: «The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan» (2010): <http://documents.worldbank.org/curated/en/872281468114238957/pdf/582750ESW0Whit1LIC1011098791web1opt.pdf>.

²⁸ Supreme Court of Bangladesh, High Court Division, Petition Nr 7260 of 2008.

²⁹ Fotnote 16.

³⁰ Dr. md. M Marus Hossain m.fl. (2006): «Ship Breaking Activities and its impact on the Coastal Zone of Chittagong, Bangladesh: Towards Sustainable Management», Institute of Services, University of Chittagong, ISBN 984-32-3448-0.

og to i Pakistan). Skipene var flagget til Sør-Korea eller Panama,³¹ som begge har tiltrådt Baselkonvensjonen.

4 Informasjon fra selskapet

Etikkrådet har skrevet til selskapet og spurt om det de siste tre år har avhendet skip til *beaching* i India, Pakistan eller Bangladesh, og, i så fall, hvor mange, og om selskapet har innført en policy som tilsier at denne praksisen vil opphøre.³² Selskapet har ikke besvart rådets henvendelse, og det er heller ingen opplysninger om saksforholdet i informasjon som selskapet har offentliggjort.

Selskapet ble invitert til å komme med merknader til et utkast til tilrådning om utelukkelse fra SPU i mai d.å. Heller ikke denne henvendelsen ble besvart.³³

5 Rådets vurdering

Etikkrådet har vurdert om det foreligger en uakseptabel risiko for at KLC medvirker til eller selv er ansvarlig for systematiske brudd på internasjonalt anerkjente normer for menneskerettigheter og alvorlig miljøskade knyttet til opphugging av selskapets skip i Bangladesh og Pakistan.

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. Denne virksomheten foregår imidlertid ikke i selskaper i SPUs portefølje. Spørsmålet er i første rekke om et selskap under disse omstendighetene likevel kan sies å *medvirke* til normbruddene ved å avhende et skip til *beaching*. Dernest er det spørsmål om hvor stor risikoen er for at selskapet også i fremtiden vil avhende skip til *beaching*.

Vurdering av selskapets medvirkning til normbrudd

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 selskapet 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. Etter Etikkrådets syn må selskapet bære et selvstendig ansvar for dette. Det finnes bedre måter å hugge opp skip som er lett tilgjengelig for selskapet, men disse koster mer.

³¹ 2015: «Camellia» (Bangladesh), «Marigold» og «Golden Bell» (Pakistan), 2016: «Anemone» og «Delta Pride» (Pakistan) og «K. Cosmos» og «New Horizon» (Bangladesh)
<http://www.shipbreakingplatform.org/annual-lists-of-scraped-ships/>.

³² Brev fra Etikkrådet til KLC 7. februar 2017.

³³ Brev fra Etikkrådet til KLC 12. mai 2017.

Etter Etikkrådets oppfatning er det derfor en konkret sammenheng mellom selskapets handlinger og normbruddene på en måte som utgjør medvirkning etter SPU's etiske retningslinjer.

Rådet har ikke kjennskap til hvilke *plots* KLCs skip ble hugget ved, og kjenner heller ikke til de nærmere omstendighetene dette foregikk under. Det vil heller ikke være mulig for rådet å kartlegge dette i ettertid. Rådet legger til grunn at miljø- og arbeidsforholdene ved skipsopphugging i Bangladesh og Pakistan gjennomgående er svært dårlige, og at virksomheten ikke noe sted der foregår på en akseptabel måte. Det følger av dette at rådet anser at ethvert selskap som sender sine skip til opphugging der, vil medvirke til grove normbrudd som følge av måten opphuggingen gjøres på.

Menneskerettighetsbrudd

Det er rapportert om omfattende bruk av barnearbeid i skipsopphuggingen i Bangladesh, hvor barn ned i 12 års alder utfører farlig og helseskadelig arbeid. Dersom barn under 18 år utfører slikt arbeid, kan dette anses som *de verste former for barnearbeid* i strid med ILO-konvensjon 182. Dette forholdet kan alene være grunnlag for utelukkelse av selskaper fra SPU.

I tillegg kommer de kontinuerlige, utallige og grove brudd på en rekke ILO-konvensjoner som har som formål å etablere minimumsstandarder for å sikre liv og helse til de som arbeider. Etikkrådet finner det ikke nødvendig å vurdere bruddene på hver enkelt konvensjon for seg. De rapporterte forhold 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. 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. 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.

Etikkrådet anser på bakgrunn av det overstående at KLC medvirker til grove brudd på menneskerettigheter.

Miljøskade

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 landegrenser 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.

Et særlig problem med *beaching* er at opphuggingen av skipet foregår når det står i mudder og sand, slik at forurensning går i grunnen og føres ut med tidevannet. Selv om det skulle komme på plass ordninger ved *beaching*-steder for behandling av eksempelvis asbest og PCB, vil dette grunnleggende problemet med å få samlet opp forurensninger ikke kunne løses.

Etikkrådet anser på bakgrunn av det overstående at KLC medvirker til alvorlig miljøskade.

Vurdering av fremtidig risiko for normbrudd

Etikkrådets vurdering av fremtidig risiko er knyttet til selskapets handlinger, ikke til miljø- og arbeidsforholdene ved skipshuggingen i Bangladesh og Pakistan generelt. Det er ingen grunn til å anta at sistnevnte vil bedres vesentlig i overskuelig fremtid. KLC kan imidlertid unnlate å

medvirke til normbruddene ved å slutte å avhende skip til *beaching*, men noen indikasjoner på en slik endring fra selskapets side foreligger ikke.

Etikkrådets anbefaling er at KLC utelukkes fra SPU. Etikkrådet vil på nytt vurdere grunnlaget for utelukkelsen dersom det løper fire år uten at selskapet har avhendet skip til *beaching*, eller før dette dersom selskapet opplyser at denne praksisen har opphørt.

6 Tilrådning

Etikkrådet tilrår å utelukke Korea Line Corporation fra Statens pensjonsfond utland på grunn av en uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til alvorlig miljøskade og grove krenkelser av menneskerettighetene.

*

Johan H.
Andresen
Leder

(Sign.)

Hans Christian
Bugge

(Sign.)

Cecilie
Hellestveit

(Sign.)

Trude
Myklebust

(Sign.)

Brit
Rugland

(Sign.)