



Foto: NGO Shipbreaking Platform

## Skipsopphugging i Bangladesh, Pakistan og India

Store skip har gjerne en brukstid på 20–30 år. Etter dette ligger restverdien av skipet i skrapmetallet (hovedsakelig stål) som kan gjenvinnes etter opphugging.

Årlig hugges 800-1200 store skip i verden. Bangladesh, Pakistan og India dominerer markedet for skipsopphugging. Til sammen rundt 80 prosent av verdens skip hugges i disse tre landene, målt i tonnasje.

Etikkrådet har siden 2017 utredet selskaper som avhender skip til såkalt *beaching*, som betegner opphugging av kondemnerte skip på strender. Problemet med denne huggemetoden er miljøforurensningen og de dårlige arbeidsforholdene denne metoden for skipsopphugging medfører. *Beaching* foregår i Bangladesh, Pakistan og India. Etikkrådet er ikke kjent med at det er selskaper i fondet som deltar direkte i opphuggingen. Forbindelsen til SPU oppstår når selskaper i fondets portefølje avhender sine utrangerte skip til *beaching*.

Etter anbefaling fra Etikkrådet har fire selskaper blitt utelukket fra SPU på grunn av *beaching* i Bangladesh og Pakistan. Ett selskap er i tillegg satt til observasjon. Selskapene ble utelukket etter både menneskerettighets- og miljøkriteriet i retningslinjene. Etikkrådet anså at terskelen for utelukkelse var overskredet for begge.

I Bangladesh og Pakistan er arbeidsforholdene ved skipsopphuggingen gjennomgående svært dårlige. I vurderingen av arbeidsforholdene har Etikkrådet vist til de pågående, utallige og grove bruddene på ILO-konvensjonene som har som formål å etablere minimumsstandarder for å sikre liv og helse i arbeidslivet. Rådet la til grunn at de rapporterte forholdene i Bangladesh og Pakistan viste en nærmest total mangel på overholdelse av konvensjoner og praktisering av minimumsstandarder. Dette resulterer i et stort omfang av ulykker og helseskader.

Det er videre rapportert om omfattende og alvorlig miljøskade som følge av skipsopphuggingen i Bangladesh og Pakistan. Et kjennetegn ved *beaching* slik det praktiseres der, er manglende faste installasjoner og infrastruktur ved huggestedene. Fordi skipene står i løs sand og mudder under opphuggingen, kommer man i liten grad til med kraner eller tunge maskiner. Dette påvirker både miljø- og arbeidsforholdene ved opphuggingen. Skipene hugges opp ved at deler skjæres løs og faller til bakken i tidevannssonen. Disse trekkes eller bæres manuelt på land, hvor de kuttes i mindre deler og selges som skrap. Ved opphugging uten noen form for faste installasjoner vil mange miljøskadelige stoffer gå ut i naturen, ettersom det ikke er mulig å samle opp avfall og forurensning som havner i sanden og senere føres ut av tidevannet.

Det er allment kjent i shippingbransjen at miljø- og arbeidsforholdene ved skipsopphugging i Pakistan og Bangladesh er svært dårlige. Etikkrådet har lagt til grunn at rederiselskaper som avhender et skip til opphugging der, vil være kjent med forholdene det skjer under. Når huggevirksomhet kan drives til lav kostnad der, er det ikke minst fordi det brukes minimalt med ressurser for å sikre arbeidsforhold og hindre miljøskade. At skip likevel sendes dit til opphugging, følger av et aktivt valg selskapet som eide skipet, har tatt for å maksimere sin fortjeneste. Etikkrådets syn har derfor vært at rederiselskapene må bære et selvstendig ansvar for forholdene som opphuggingen skjer under. Det finnes sikrere måter å hugge opp utrangerte skip, men disse koster selskapene mer.

Når det gjelder forholdene ved opphuggingen i Bangladesh og Pakistan, er ikke disse undersøkt spesifikt for hvert aktuelt selskap i SPU. Etikkrådet konstaterte i 2017 at det ingen steder der foregikk skipsopphugging på en akseptabel måte. Etikkrådet vil derfor anbefale at alle selskaper som nå avhender skip til opphugging i disse landene, blir utelukket fra fondet.

Erfaringen viser at forholdene i India ikke kan vurderes på samme måte. Her er det for stor variasjon i praksis mellom ulike huggeverft til at den for Etikkrådets vurderinger kan anses som lik. Etikkrådet har derfor inngått en rammeavtale med et konsulentselskap med stedlige representanter i Alang, India, som kan kartlegge forholdene ved de enkelte huggeverft. I 2021 har flere huggeverft i Alang vært undersøkt. Erfaringen så langt viser en stor variasjon mellom verftene med hensyn til miljø- og arbeidsforhold. Videre har det utviklet seg en praksis hvor anerkjente klasseselskaper for skip utsteder sertifikater til huggeverft i Alang om at disse opererer i samsvar med Hong Kong-konvensjonen, såkalte *Statement of Compliance with the Hong Kong Convention*. Etikkrådets undersøkelser viser at de fleste av verftene som kan vise til slike sertifikater, likevel ikke er teknisk utstyrt i samsvar med Den internasjonale sjøfartsorganisasjonens (IMO) tekniske retningslinjer som konvensjonen viser til, blant annet fordi opphuggingen ikke foregår på et fast dekke og med drenering og oppsamling av farlig avfall. At huggeverft kan vise til *Statement of Compliance with the Hong Kong Convention* er etter



Etikkrådets oppfatning ikke i seg selv tilstrekkelig for å sikre at opphuggingen foregår på en akseptabel måte. Etikkrådet vil i 2022 fortsette arbeidet med utredning og vurdering av selskaper som avhender utrangerte skip til opphugging i Bangladesh, Pakistan og India.