

Til Norges Bank

17. desember 2021

Tilrådning om å sette Hyundai Glovis Co Ltd til observasjon

Sammendrag

Etikkrådet anbefaler å sette Hyundai Glovis Co Ltd til observasjon. Hyundai Glovis er et sørkoreansk selskap som driver logistikk- og transporttjenester, hovedsakelig innen biltransport. Selskapet eier og driver en flåte av bulk- og biltransportskip. Ved utgangen av 2020 eide SPU aksjer i selskapet for 410 millioner kroner, tilsvarende en eierandel på 0,75 prosent.

Utgangspunktet for rådets vurdering er at Hyundai Glovis har avhendet utrangerte skip ved å sende disse til opphugging på strender i Pakistan og Bangladesh, såkalt *beaching*, hvor arbeidsforholdene er svært dårlige og forurensning av miljøet betydelig. Rådet anser at selskaper gjennom å avhende skip for opphugging på denne måten kan sies å medvirke til grove menneskerettighetsbrudd og alvorlig miljøskade.

I sin vurdering av risiko for selskapets fremtidige medvirkning til slike normbrudd har Etikkrådet lagt vekt på at selskapets uttalelse om at det heretter vil vurdere bedre alternativer til opphugging av utrangerte skip. Selskapet har videre redegjort for at det ikke har noen planer om å avhende ytterligere skip til opphugging før i 2024. Etter Etikkrådets oppfatning bør dette gi selskapet tilstrekkelig tid til å finne bedre alternativer for opphugging av sine utrangerte skip. På bakgrunn av dette anbefaler Etikkrådet at selskapet settes til observasjon. Det som skal observeres, er om selskapet innfører en akseptabel praksis for avhending av utrangerte skip. Dersom selskapet i fremtiden avhender utrangerte skip til opphugging som medfører alvorlig miljøskade eller grove menneskerettighetsbrudd, vil Etikkrådet kunne anbefale at selskapet utelukkes fra SPU.

Innhold

1	Innledning	1
1.1	Hva rådet har tatt stilling til	1
1.2	Kilder	1
2	Bakgrunn	1
2.1	Skipsopphugging ved <i>beaching</i>	1
2.2	Arbeidsforhold	2
2.3	Miljøskade	3
2.4	Utgangspunktet for Etikkrådets vurderinger	4
2.4.1	FNs menneskerettighetserklæring og UN Global Compact	5
2.4.2	ILO-konvensjoner	5
2.4.3	Baselkonvensjonen	5
2.4.4	Hong Kong-konvensjonen	6
2.4.5	IMO's tekniske retningslinjer	6
2.4.6	Rettspraksis på området	7
3	Etikkrådets undersøkelser	7
4	Informasjon fra selskapet	7
5	Etikkrådets vurdering	8
6	Tilrådning	10

1 Innledning

Etikkrådet for Statens pensjonsfond utland har vurdert fondets investeringer i Hyundai Glovis Co Ltd¹ (Hyundai Glovis) opp mot Retningslinjer for observasjon og utelukkelse av selskaper fra Statens pensjonsfond utland (de etiske retningslinjene).²

Ved utgangen av 2020 eide SPU aksjer i selskapet for 410 millioner kroner, tilsvarende en eierandel på 0,75 prosent.

Etikkrådet har vurdert om det er en uakseptabel risiko for at Hyundai Glovis medvirker til alvorlig miljøskade og grove eller systematiske brudd på menneskerettigheter.

Hyundai Glovis er et sør-koreansk selskap som driver logistikk- og transporttjenester, hovedsakelig innen biltransport. Selskapet eier og driver en flåte av bulk- og biltransportskip.³

1.1 Hva rådet har tatt stilling til

Etikkrådet har vurdert SPUs investering i Hyundai Glovis opp mot de etiske retningslinjenes § 4, bokstav a og e: «*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 [...] e) alvorlig miljøskade.*»

Utgangspunktet for Etikkrådets vurdering er at selskapet i 2017, 2018 og 2020 har avhendet utrangerte skip ved å sende disse til opphugging på strender i Pakistan og Bangladesh, hvor arbeidsforholdene ved skipsopphugging er svært dårlige og dessuten medfører alvorlig miljøskade.

Rådet har i tilsvarende saker ansett at selskaper gjennom å avhende skip for opphugging på denne måten i Bangladesh og Pakistan kan sies å medvirke til normbrudd som omfattes av SPUs etiske retningslinjer.⁴

1.2 Kilder

Selskapets redegjørelse overfor Etikkrådet er lagt til grunn for denne tilrådingen. Videre 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.

2 Bakgrunn

2.1 Skipsopphugging ved *beaching*

Normal levetid for store skip er rundt 25 år. Etter dette ligger restverdien av skipet i skrapmetallet som kan gjenvinnes etter opphugging. For store skip dreier det seg om flere tusen

¹ Issuer ID: 9300090

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 Selskapets hjemmeside: <https://www.glovis.net/Eng/business/contentsid/305/index.do>

⁴ Se f.eks. Etikkrådets tilråding om utelukkelse av selskapet Korea Line Corp (2018):

<https://etikkradet.no/korea-line-corp/>

tonn stål som det i utgangspunktet er både økonomisk og ressursmessig fornuftig å gjenvinne, forutsatt at dette foregår på en forsvarlig måte.⁵

Mellom 800 og 1200 store skip hugges opp hvert år på verdensbasis. Nærmere 80 prosent av tonnasjen hugges opp på strendene i Bangladesh, Pakistan og India.⁶

Skipsopphugging ved *beaching*, altså strandsetting, foregår kun i Bangladesh, Pakistan og India, 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 foregår ved faste installasjoner. Fordi skipene som hugges opp står i sand og mudder, kommer man ikke til med kraner eller tunge maskiner, og mye av arbeidet gjøres manuelt. Opphuggingen skjer 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* på strendene utenfor byene Chattogram (het tidligere 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 disse områdene. Forholdene ved disse anses å være nokså like med hensyn til arbeids- og miljøforhold.

Det er vanlig at rederiet som eier skipet som skal hugges opp, selger skipet til en oppkjøper, en såkalt «cash buyer» før opphuggingen. Prisen som rederiet får for skipet, er avhengig av verdien av skrapmetallet og kostnadene ved opphugging. Rederiet kan velge *beaching* eller andre alternativer. *Beaching* har lavest kostnader og gir derfor høyest pris for skipet til rederiet - det kan dreie seg om flere millioner dollar mer per skip i forhold til prisen som oppnås hvis skipet skal hugges opp på mer forsvarlig måte.⁷

2.2 Arbeidsforhold

I Bangladesh og Pakistan er arbeidsforholdene ved skipshuggingen gjennomgående svært dårlige. Det utføres farlig arbeid uten opplæring eller bruk av nødvendig verneutstyr. Branner, eksplosjoner, fall fra høyder og klemskader er vanlige. Arbeiderene er konstant eksponert mot helseskadelige forbindelser:

«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

⁵ 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>.

⁶ 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.

⁷ 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/>.

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.»⁸

Minst 30 000 mennesker arbeider direkte med skipsopphugging i Bangladesh. I Pakistan er det tidligere anslått at om lag 15 000 arbeider direkte med skipsopphugging.⁹ Samlet informasjon om antall dødsfall og alvorlige ulykker er ikke tilgjengelig. I Bangladesh er det rapportert om rundt 1000-2000 døde i ulykker siden 1990-tallet, men tallene er usikre ettersom ulykker og dødsfall i liten grad rapporteres. 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:

«Accidents are not reported or recorded. If any worker is affected by occupational diseases, he is no more employed by any of the employers. The employers through adoption of various unfair practices usually conceal information when any worker dies due to occupational accidents. In most cases, families of the victims are not informed, as contractors do not use proper names and addresses of the workers and there is no monitoring or inspection by the proper authority in the area.»¹⁰

I 2012 ble det rapportert om et stort omfang av barnarbeid ved skipsopphuggingen i Bangladesh, og da anslått at barn kunne utgjøre opptil 25 prosent av arbeidsstyrken, og at 10 prosent av arbeidsstyrken var barn under 12 år.¹¹ En studie fra 2019 anslår at 10 til 15 prosent av arbeidsstyrken ved skipsopphuggingen i Bangladesh fortsatt er barn.¹² Barn arbeider blant annet med å grave opp deler som er sunket ned i mudderet, og med strekking av vaiere og kjettinger.

2.3 Miljøskade

Skipene går vanligvis for egen maskin ved strandsettingen. De vil derfor inneholde alt som operative skip fører. Det kan dreie seg om flere tusen liter bunkers-, smøre- og hydraulikkoljer, 20 – 80 tonn asbest,¹³ og PCB fra elektriske anlegg. Skrog er beskyttet med 10 - 100 tonn korrosjonsbeskyttende maling og bunnstoffer som kan inneholde tungmetaller og organ-

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ Muhammad Muhibbullah: *Health hazards and risks vulnerability of ship breaking workers: A case study on Sitakunda ship breaking industrial area of Bangladesh.*, Global Advanced Research Journal of Geography and Regional Planning (ISSN: 2315-5018) Vol. 2(8) pp. 172-184, November 2013.

¹¹ 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>.

¹² Dr. Muhammod Shaheen Chowdhury: Study Report on Child Labour in the Shipbreaking Sector in Bangladesh (2019): <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2020/04/Child20Labor20Final.pdf>.

¹³ 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>.

iske tinnforbindelser. I tillegg vil det ofte være rester av produkter som skipet fraktet (kjemikalier, olje etc.). Oljetankere kan inneholde flere hundre kubikkmeter oljerester dersom tankene ikke er rengjort.¹⁴ I en rapport fra Verdensbanken fra 2010 gjøres det en fremskriving av den samlede mengden farlig avfall som vil komme til Bangladesh og Pakistan i forbindelse med skipsopphugging de neste 20 årene, gitt at forholdene ikke bedres. Anslaget er at det for Bangladesh vil dreie seg om blant annet 79 tusen tonn asbest og 360 tonn PCB. For Pakistan er anslaget 5 tusen tonn asbest og 24 tonn PCB. Videre er det anslått at det i samme periode vil komme 678 tonn tungmetaller til Bangladesh og 45 tonn til Pakistan på grunn av skipsopphuggingen.¹⁵

Ved opphugging uten noen form for infrastruktur eller anlegg for oppsamling av skadelige forbindelser vil mange av disse stoffene gå ut i naturmiljøet, ettersom det ikke er mulig å samle opp avfall som havner i sand og mudder og senere føres ut av tidevannet. I tillegg skjer det en ukontrollert spredning av miljøgifter og farlig avfall 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.¹⁶

Forurensningen av miljøet er som følge av dette omfattende. Konsentrasjonen av tungmetaller som bly, krom og kadmium i sedimenter utenfor Chattogram er funnet å være av størrelsesorden flere hundre tusen ganger høyere enn de 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 forurenset. 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.^{17 18} Undersøkelser viser betydelig skade på marine økosystemer som følge av tungmetallforurensning fra skipsopphuggingen ved Chattogram.¹⁹ Forholdene ved Gadani er i mindre grad undersøkt, men må antas å være nokså like de ved Chattogram med hensyn til forurensning og spredning av miljøgifter.

2.4 Utgangspunktet for Etikkrådets vurderinger

For å vurdere SPUs investeringer i selskaper opp mot fondets etiske retningslinjer, tar Etikkrådet utgangspunkt i bl.a. konvensjoner og etablerte normer for selskapsadferd.

I vurderinger av selskaper som er utelukket fra SPU, 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

¹⁴ «*Why Ships are Toxic*», NGO Shipbreaking Platform: <http://www.shipbreakingplatform.org/main-aspects/why-ships-are-toxic/>.

¹⁵ Anslaget over mengde PCB er basert på 240 000 tonn og 16 000 tonn PCB-holdig materiale sendes til hhv. Bangladesh og Pakistan. 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>.

¹⁶ Fotnote 6.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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).

¹⁹ P. Barua, S. Rahman m.fl: «*Heavy Metals Effluence in Sediments and Its Impact on Macroenthos at Shipbreaking Area of Bangladesh*», Asian Profile 45(2), pp 167-180, April 2017.

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.

2.4.1 FNs menneskerettighetserklæring og UN Global Compact

Etikkrådet tar i denne saken 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. 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.

Selskaper som har tilsluttet seg UN Global Compact, har forpliktet seg til å arbeide for at deres virksomhet drives i samsvar med prinsipper for menneske- og arbeidstakerrettigheter, herunder påse at de ikke medvirker til krenkelser av menneskerettighetene. Videre skal tilsluttede selskaper støtte en føre-var tilnærming til miljøutfordringer og ta initiativ til å fremme økt miljøansvar.²⁰

2.4.2 ILO-konvensjoner

Det er utarbeidet spesifikke ILO-veiledninger for arbeid med skipsopphugging i Asia og Tyrkia som arbeidsforholdene kan vurderes opp mot.²¹ Generelle ILO-konvensjoner er også relevante, herunder ILO-konvensjon 182, som definerer de verste former for barnearbeid blant annet som arbeid som er til skade for barns helse og sikkerhet. Videre er det en rekke såkalte tekniske ILO-konvensjoner som forholdene også kan vurderes opp mot, 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 sykepengene.²²

2.4.3 Baselkonvensjonen

I vurderingen av miljøskade er det naturlig å vise til Baselkonvensjonen om grensekryssende bevegelser av farlig avfall. Formålet med konvensjonen er blant annet å hindre miljøskade som følge av grensekryssende transport og uforsvarlig behandling av farlig avfall. 186 stater, herunder Bangladesh og Pakistan, har tiltrådt konvensjonen. Etersom skipene som hugges ved *beaching*, sjelden er flagget til staten hvor huggingen 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 også utarbeidet tekniske retningslinjer for skipsopphugging.

²⁰ UN Global Compacts ti prinsipper for ansvarlig næringsliv:

<https://globalcompact.no/un-global-compact-10-prinsipper-for-ansvarlig-naeringsliv/>

²¹ ILO: Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey:

https://www.ilo.org/safework/info/standards-and-instruments/codes/WCMS_107689/lang--en/index.htm

²² <http://www.fn.no/ILO/Konvensjoner/Alle-ILO-konvensjoner>

2.4.4 Hong Kong-konvensjonen

I 2009 ble det under Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)²³ fremforhandlet en internasjonal avtale for å fremme god praksis ved skipsopphugging, kalt Hong Kong-konvensjonen.²⁴ Konvensjonen har ikke trådt i kraft, men er til nå ratifisert av 15 stater.

Når det gjelder opphugging av utrangerte skip og tekniske krav til huggestedene, heter det i konvensjonens *Regulation 17*:

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

Etter konvensjonens *Regulation 18* skal huggerverft etablere planer og systemer for å sikre trygt arbeidsmiljø og hindre forurensning. Etter *Regulation 19* skal huggerverft etablere prosedyrer for det samme. *Regulation 20* krever at huggerverft skal etablere systemer og rutiner for sikker avfallsbehandling. Alt dette skal gjøres i tråd med IMOs tekniske retningslinjer.

2.4.5 IMOs tekniske retningslinjer

IMO utarbeidet i 2012 tekniske retningslinjer for sikker og miljømessig forsvarlig skipsopphugging.²⁵

Retningslinjenes pkt. 3.3 inneholder en rekke underpunkter med anvisninger for sikring av arbeidsmiljøet. Disse omfatter krav til opplæring av arbeidere, kartlegging av farlige arbeidsforhold, prosedyrer for entring av tanker, sikkerhet ved varme arbeider, fallsikring, beskyttelse mot eksponering av helseskadelige forbindelser, sikker håndtering av asbest, bruk av personlig verneutstyr, krav til hvilerom og sanitære anlegg, osv.

I pkt. 3.4 beskriver retningslinjene ulike tiltak for å hindre forurensning av miljøet, herunder oppsamling, lagring og behandling av farlig avfall som asbest, PCB, ozonnedbrytende forbindelser, korrosjonsbeskyttende stoffer og tungmetaller. Retningslinjenes pkt. 3.4.4.1, omhandler *Spill prevention, control and countermeasures*:

The purpose of developing and implementing a programme for spill prevention, control and countermeasures is to minimize the risk of spills and leaks that could adversely impact the environment. [...]

At a minimum, the programme should demonstrate that the Ship Recycling Facility has adequate containment and spill clean-up equipment and procedures, by identifying the following:

- *containment and diversionary structures in place to prevent discharged Hazardous Materials from contaminating soil and water;*
- *Facility drainage areas;*

²³ The International Maritime Organization (IMO) er FNs særorganisasjon med ansvar for regulering av den internasjonale skipsfarten.

²⁴ Den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip. Tilgjengelig her: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf>

²⁵ IMO, 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/210\(63\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/210(63).pdf)

De tekniske IMO-retningslinjene omtaler altså som et minimum at huggeverftet skal ha anlegg for oppsamling og drenering av avrenning for å hindre at skadelige forbindelser forurensrer miljøet.

2.4.6 Rettspraksis på området

I senere tid har det vært rettsavgjørelser som har fastslått rederiselskapers ansvar for forholdene ved opphugging av deres utrangerte skip. I Nederland ble et rederiselskap i 2018 dømt for brudd på EUs Avfallstransportforordning (*EU Waste Shipment Regulation*). Bakgrunnen var at selskapet hadde avhendet utrangerte fartøy til opphugging på strender i India og Bangladesh.²⁶ I 2020 ble en norsk skipsreder dømt til fengselsstraff for brudd på forurensningsloven for forsøk på å avhende et skip som befant seg i Norge til opphugging i Pakistan.²⁷

3 Etikkrådets undersøkelser

Etikkrådet har ikke på egen hånd undersøkt miljø- eller arbeidsforholdene ved skipsopp-huggingen i Bangladesh og Pakistan. Forholdene anses tilstrekkelig beskrevet i de kilder som rådet viser til i denne tilrådingen.

Etikkrådet tar videre utgangspunkt i den årlige oversikten fra organisasjonen *NGO Ship-breaking Platform* for opplysninger om hvor mange skip Hyundai Glovis har avhendet til *beaching* i senere år. Oversikten viser at dette gjaldt ett skip som i 2017 ble hugget i Pakistan. I 2018 ble ett av selskapets skip hugget i Bangladesh, hvor ytterligere to skip ble hugget i 2020. Selskapet har bekreftet dette overfor Etikkrådet.

4 Informasjon fra selskapet

Etikkrådet henvendte seg til Hyundai Glovis i april 2021 og spurte om dets praksis for avhending av utrangerte skip og hvilke planer det har for fremtidig avhending.²⁸

I sitt svar til Etikkrådet bekreftet selskapet at det har avhendet fire skip til opphugging i Pakistan og Bangladesh siden 2017, hvorav de to siste i 2020.²⁹

Selskapet opplyste også at det ikke har planer om å avhende ytterligere skip til opphugging før i 2024. Videre redegjorde selskapet for at det tidligere har valgt opphugging i Pakistan og Bangladesh fordi dette har vært mest økonomisk lønnsomt, men at det for fremtiden vil undersøke og vurdere «*Green Recycling (scrapping on deck)*» som alternativer til opphugging i Bangladesh og Pakistan. Selskapet opplyste også at det tidligere i år har sluttet seg til UN Global Compact, og vil ta initiativ for å fremme bærekraftsprinsipper i sin virksomhet.

Et utkast til denne tilrådingen ble forelagt Hyundai Glovis i oktober 2021, og selskapet ble invitert til å gi merknader.³⁰ Selskapet besvarte henvendelsen november.³¹ Selskapet

²⁶ Seatrade-saken, omtalt her: <https://www.impel.eu/seatrade-convicted-for-beaching-ships/>.

²⁷ Harrier-saken, omtalt her:

<https://wiersholm.no/nyhetsbrev/ny-dom-om-medvirkning-til-ulovlig-skraping-av-skip>.

Dommen er ikke rettskraftig. Ankebehandling er forventet i 2022.

²⁸ Brev fra Etikkrådet til Hyundai Glovis Co Ltd, 14. april 2021.

²⁹ Brev fra Hyundai Glovis Co Ltd til Etikkrådet, 7. mai 2021.

³⁰ Brev fra Etikkrådet til Hyundai Glovis Co Ltd, 22. oktober 2021.

³¹ Brev fra Hyundai Glovis Co Ltd til Etikkrådet, 5. november 2021.

understreker på nytt at det vil arbeide for at opphuggingen av dets utrangerte skip for fremtiden skal gjøres på en ansvarlig måte.

5 Etikkrådets vurdering

Etikkrådet har vurdert om det foreligger en uakseptabel risiko for at Hyundai Glovis 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 ikke 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 skipsopphuggingen foregår imidlertid ikke i selskaper i SPUs portefølje. I første omgang er spørsmålet derfor om et selskap likevel kan sies å *medvirke* til normbruddene ved å avhende et skip til *beaching*.

Selskapets medvirkning til normbrudd

Når et rederiselskap selger utrangerte 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 skrapmetall i skipet og kostnaden ved opphugging. Den billigste huggemetoden er *beaching*, og dette gir derfor selskapet høyest pris for skipet. Hyundai Glovis bekrefter dette i sitt svar til Etikkrådet.

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 anses som allment kjent i shippingbransjen at miljø- og arbeidsforholdene ved *beaching* i Pakistan og Bangladesh er svært dårlige. At skip likevel sendes dit til opphugging, følger av et aktivt valg selskapet som eide skipet har tatt for å maksimere sin fortjeneste. Det finnes bedre måter å hugge opp skip, men disse koster selskapet mer.

Etikkrådet har i tilsvarende saker tidligere lagt til grunn at det er en konkret sammenheng mellom et rederiselskaps handling ved salg av det utrangerte skipet med opphugging som formål, og de underliggende normbruddene, altså miljø- og arbeidsforholdene ved opphuggingen. Rettspraksis fra den senere tid fastslår til og med et strafferettslig medvirkningsansvar for rederiselskaper som avhender utrangerte skip til *beaching*.

Grove eller systematiske krenkelsers av menneskerettighetene

Praksisen med *beaching* kjennetegnes av at ufaglærte arbeidere utfører svært farlig og helseskadelig arbeid uten opplæring, nødvendig verneutstyr eller grunnleggende sikkerhetstiltak. Forekomsten av ulykker er stor, og det samme er risikoen for helseskader.

FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter uttrykker en forventning om at selskaper 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 mulige negative effekter virksomheten har for de som er berørt av den. Medlemmer av UN Global Compact skal aktivt arbeide for å hensynta menneskerettigheter i sin virksomhet.

Selv om omfanget kan ha gått noe ned, er det fortsatt 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 barnarbeid i strid med ILO-konvensjon 182. Dette forholdet kan alene være grunnlag for utelukkelse av selskaper fra SPU.

Det er videre godt dokumentert at arbeidet med skipsopphugging i Bangladesh og Pakistan medfører kontinuerlige, utallige og grove brudd på ILOs retningslinjer for skisopphugging i Asia, samt en rekke ILO-konvensjoner som har som formål å etablere minimumsstandarder for å sikre liv og helse til de som arbeider. En grunn til at virksomheten kan drives til lav kostnad, er nettopp at det brukes minimalt med ressurser på trygging av arbeidsmiljøet i form av tiltak som verneutstyr, opplæring og sikkerhetsprosedyrer.

Etikkrådet finner det ikke nødvendig å vurdere bruddene på hver enkelt konvensjon for seg. De rapporterte forholdene ved skipsopphuggingen i Bangladesh og Pakistan 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. 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.

Alvorlig miljøskade

Etikkrådet har også 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 de etiske retningslinjene kan et selskap utelukkes fra SPU enten det selv er ansvarlig for, eller det medvirker til skaden.

Miljøskaden fra *beaching* 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 apparat for å håndtere dette på en forsvarlig måte. Alle selskaper som avhender skip til *beaching*, bidrar til dette. Det er nettopp slik transport av farlig avfall over landegrenser konvensjonen er ment å skulle hindre. Når transporten likevel finner sted, er resultatet påregnelig: Alvorlig forurensning og spredning av miljøgifter, som igjen negativt påvirker menneskers helse og økologien i området. Flere undersøkelser har dokumentert nivåer på forurensning av blant annet tungmetaller som er ekstremt høyt over fastsatte normer.

Selv om Hong Kong-konvensjonen ikke har formelt trådt i kraft, kan den sies å være normdannende for forventningen til selskapers adferd. Uansett fremtidig status for konvensjonen, gir de underliggende tekniske retningslinjene fra IMO føringer for hvordan skipsopphugging bør foregå på en forsvarlig måte. Etikkrådet viser her spesifikt til IMOs tekniske retningslinjer for skipsopphugging, pkt. 3.4.4.1, som forutsetter at skipsopphugging foregår på et fast dekke og med drenering og oppsamling av farlig avfall for å hindre forurensning av miljøet. Dette er uforenlig med opphugging av skip som står i sand og mudder. Bruken av fast dekke med drenering og oppsamling vil ikke alene være tilstrekkelig for å hindre forurensning fra skipsopphugging, men det er likevel en grunnleggende forutsetning for å oppnå dette. Oppsamlet avfall må også behandles på en forsvarlig måte, også dette i samsvar med IMOs tekniske retningslinjer.

I forbindelse med utredning av andre selskaper har Etikkrådet undersøkt forholdene ved flere huggeverft i Alang, India. Erfaringen så langt viser en stor variasjon mellom verftene med hensyn til miljø- og arbeidsforhold. Videre har det oppstått en praksis hvor anerkjente classeselskaper 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 IMOs retningslinjer, 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. Selskaper som ønsker å avhende skip til opphugging i Alang bør være klar over dette misforholdet.

Fremtidig risiko

I utgangspunktet vil selskapets praksis siden 2017 med avhending av utrangerte skip, sammenholdt med de øvrige forholdene som er omtalt i det overstående, kunne danne grunnlag for at Etikkrådet anbefaler utelukkelse av Hyundai Glovis etter både miljø- og menneskerettighetskriteriet i SPU's etiske retningslinjer.

Etikkrådets vurderinger skal imidlertid være fremoverskuende, og rådet tillegger her selskapets uttalelser betydelig vekt. Det sentrale er selskapets uttalelse om at det vil vurdere bedre alternativer til *beaching*, og omtaler i denne sammenheng spesifikt «*scrapping on deck*», altså at opphuggingen av utrangerte skip skal foregå på et fast dekke. Selskapets opplysning om at det ikke har planer om å avhende ytterligere skip til opphugging før i 2024, er også tillagt vekt. Dette bør gi selskapet tilstrekkelig tid til å utrede og beslutte mer bærekraftige alternativer for avhending av utrangerte skip. Et godt utgangspunkt vil etter Etikkrådets oppfatning være IMOs tekniske retningslinjer for sikker og miljømessig forsvarlig skipsopphugging.

Rådet har også merket seg at selskapet nylig har tiltrådt UN Global Compact, og at det under dette rammeverket vil arbeide for mer bærekraftig forretningsdrift.

Anbefaling av observasjon

Basert på det overstående anbefaler Etikkrådet at Hyundai Glovis settes til observasjon. Det som skal observeres, er om selskapet innfører en akseptabel praksis for avhending av utrangerte skip. Dersom selskapet i fremtiden avhender utrangerte skip til opphugging som medfører alvorlig miljøskade eller grove menneskerettighetsbrudd, vil Etikkrådet kunne anbefale at selskapet utelukkes fra SPU.

6 Tiltrådning

Etikkrådet tilrår at Hyundai Glovis Co Ltd settes til observasjon.

*

Johan H.
Andresen
Leder

(Sign.)

Svein Richard
Brandtzæg

(Sign.)

Cecilie
Hellestveit

(Sign.)

Trude
Myklebust

(Sign.)

Siv Helen Rygh
Torstensen

(Sign.)