



7.2 Skipsopphugging

Etikkrådet har i flere år hatt oppmerksomhet mot miljø- og arbeidsforhold innen skipsopphugging. Etter anbefaling fra Etikkrådet har flere rederiselskaper blitt utelukket fra SPU fordi de har latt sine utrangerte fartøy bli hugget ved verft hvor miljø- og arbeidsforhold har vært svært dårlige. Etikkrådet har også påvirket noen rederiselskaper til å endre sin praksis på området, slik at de heretter vil avhende utrangerte fartøy til opphugging på en forsvarlig måte. Innenfor dette temaet har Etikkrådet i 2023 anbefalt å oppheve utelukkelsen av ett selskap og avslutte observasjonen av ett selskap. Ved utgangen av 2023 er to rederiselskaper utelukket fra fondet på grunn av sin praksis med avhending av utrangerte fartøy, og ett selskap er satt under observasjon.

Verdien i utrangerte fartøy ligger i stålet og andre materialer i skipet som kan gjenvinnes. Fra et ressurs- og miljøperspektiv er det ønskelig at så mye som mulig av disse materialene resirkuleres, forutsatt at selve gjenvinningen skjer på en forsvarlig måte. Uforsvarlig praksis hos huggeverft kan føre til alvorlig miljøskade og innebære svært farlige arbeidsforhold.

En milepæl i det internasjonale arbeidet for å forbedre forholdene i denne industrien ble nådd i 2023 ved at Bangladesh, Pakistan og Liberia ratifiserte Hong Kong-konvensjonen (*Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, HKC*), slik at konvensjonen vil tre i kraft i 2025.

HKC adresserer flere viktige sider ved gjenvinning av utrangerte skip. Blant annet setter konvensjonen minimumskrav til infrastruktur og operasjoner ved huggeverft for utrangerte fartøy. I 2025 skal all skipsopphugging i India, Pakistan og Bangladesh skje i samsvar med konvensjonens bestemmelser. Til sammen utgjør disse landene en betydelig andel av den globale opphuggingskapasiteten for utrangerte fartøy.

Ved at HKC trer i kraft, legges grunnlaget for forbedringer i skipsopphuggingsindustrien. Dette forutsetter at det skjer virkelige endringer i hvordan arbeidet med skipsopphugging utføres ved et stort antall huggeverft. Noen huggeverft i India og Bangladesh er allerede oppgradert til en standard i samsvar med konvensjonens bestemmelser. Rederiselskaper kan bidra til å fremme en positiv utvikling i denne industrien ved å la sine utrangerte fartøy bli hugget ved disse verftene.

Etikkrådet er oppmerksom på at classeselskaper, i påvente av at konvensjonen skulle tre i kraft, har utstedt sertifikater på at huggeverft opererer i samsvar med HKCs bestemmelser, såkalte *Statements of Compliance with the HKC*. Etikkrådets undersøkelser ved huggeverft i Alang, India, har vist at et stort flertall av huggeverft der som kan vise til



et slikt sertifikat, ikke er teknisk utstyrt i samsvar med konvensjonens bestemmelser eller de underliggende tekniske veiledningene (*IMO's Technical Guidelines*) som konvensjonen viser til. For eksempel har de fleste verftene ikke tilstrekkelige anlegg for drenering og oppsamling av avløp. Disse var enten ufullstendige, defekte eller manglet helt. Etikkrådet har derfor vært bekymret for at slike sertifikater har vært utstedt til huggeverft som i realiteten ikke drives i samsvar med konvensjonens bestemmelser. En annen bekymring har vært at selv om huggeverft kan være teknisk utrustet til å operere i samsvar med konvensjonens bestemmelser, så foregår likevel ikke arbeidet ved verftet nødvendigvis i samsvar med konvensjonen.

Rederiselskaper bør som et minimum ha en policy for opphugging av utrangerte fartøy som samsvarer med HKC, og velge huggeverft som driver sin virksomhet i samsvar med konvensjonens bestemmelser. Videre bør rederiselskaper følge opp arbeidet med opphuggingen etter at skipet er avhendet, enten med egne representanter på huggeverftet eller med en tredjepart, for å sikre at arbeidet skjer på en forsvarlig måte.

HKC etablerer et viktig rammeverk for forbedringer, men etterspørsel fra rederiselskaper vil fortsette å være en viktig driver for forbedringer innen den globale skipsopphuggingsindustrien. Etikkrådet vil ha spesiell oppmerksomhet mot dette når arbeidet innen skipsopphugging videreføres.