

## KRONIKK

**OPPHOGGING AV SKIP:** Norske myndigheter og rederier må rydde opp i skipsfartens skitne bakgård, krever kronikkforfatterne.

# Skammens bakgård



**Ingvild Jenssen**  
NGO Platform on Shipbreaking



**Konrad Pütz Bellona**

**DAGBLADET HAR** de siste par dager satt et viktig søkelys på hvordan norske skip i dag hogges opp på strendene i Bangladesh. Vi har sett denne skremmende virkeligheten på nært hold, og jobbet sammen med organisasjoner i Bangladesh og India for en endring i lang tid.

På opphoggingsstrendene i Chittagong i Bangladesh er det tidevannet som renser skipet for olje. Kabler brennes på stranda, asbest videreselges og stål smeltes uten at giftholdig maling er strippet. Ting gjøres firt og billig, døgnet rundt. En av fire arbeidere er barn, noen så unge som ni år. Alle kjenner noen som har omkommet eller blitt skadet for livet på jobb.

Lokale fiskere blir nødt til å søke jobb på dødsstrendene fordi det er ingen fisk å fiske lenger. Men få får endene til å møtes, bortsett fra vertseieren som tjener grovt. Forsøk på å kreve bedre arbeidsvilkår blir stoppet av «konkurranseshyn», ofte med voldelige midler.

**VI HAR LEST** kommentarene fra myndigheter og skipsfartsnæring. Sveinung Oftedal i Miljøverndepartementet mener opphogging på en strand ikke er så ille og viser til at dagens skipsmalinger ikke inneholder like mye PCB, TBT etc. som tidligere. Dermed «glemmer» han at de skip som hogges opp i dag ofte er over 30 år gamle, er bygd etter helt andre regelverk og standarder enn dagens skip og inneholder store mengder PCB, tungmetaller, asbest og andre miljøfarlige stoffer. Bjørn Dyvik i HDS mener det er mye godt i denne opphoggingspraksisen også – «Uten dette, hvor hadde de da vært? Hadde de vært døde av sult?». Heldigvis beskriver de fleste – fra departement til rederinæring – arbeidsforholdene på strendene i Bangladesh som forferdelige og uakseptable. Samtidig er man enig om at det hele er noen annens feil. Solheim skylder på rederne mens rederne skylder på en tøff internasjonal konkurranse – «intet enkelt rederi kan gjøre noe med situasjonen». Redernes oppførsel er skandaløs og uetisk. Men det fritar ikke norske myndigheter for ansvar.

Norske myndigheter bør, istedenfor å lene seg tilbake og nøye seg med å påpeke rederne skandaløse atferd, diskutere sin egen rolle når de lar norske posisjoner i forhandlingene rundt ny konvensjon under FN's skipsfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) ta mer hensyn til rederinæringens profitt enn behovet for å sikre forsvarlig håndtering av miljøgifter og forsvarlige arbeidsforhold. Den samme ryggesløse pragmatismen ligger bak den manglende politiske vilje til å håndheve norsk lov på norske skip: man er redd for at

Det er ti år siden Norge lovet å rydde opp i de skitne forretningene på strendene i Bangladesh.

Chittagong, august 2008. Ena er det sval og dugg på stranda hvor skipene hogges opp. På Ziri Subeder Shipbreaking Yard arbeider i gang. En stor klakkertanker, sveiseren Jahangir (25) ly for regnet under en skipedel, sammen med to gutter på 17 og 14 år. De vet ikke at et svært jernstykke over dem nytes et skåret lys. Bane noen tykke linser hindrer dødsfallet i å klappe igjen. Da lærer de en grunnlovspå. Av stål som klakker.

Det siste strandykket er et av de mange overfløene i Chittagong i Bangladesh som hogges opp skip. Litt sender styrte redere gamle vrak, fulle av asbest, PCB og tungmetaller. Ingen tryk for skipvaskene men vertseieren i Bangladesh. De betaler arbeiderne et daglønn på mellom fire og ti kroner, og har så godt som ingen utgifter til sikkerhetstiltak.

Lista over dem som skammer fæsten inneholder mange norske navn.

På et annet vrakk på den samme stranda ligger vrakene av «Sveig» og «Sveig» Sverige. De er ikke like store nå som da de tjente gode penger for BW Gas, et benoet rederi i Oslo. Der er tankmagnaten John Fredrikson som stanset en. På et tredje vrakk ligger det som for å måneder siden het «Slow Maanstad», og selte inn penger for den styrte Odjell-familien i Bergen.

BW Gas og Odjell fikk til sammen godt over 150 millioner kroner da de solgte sine avviklede, gamle skip.

Det er ti år siden Norge lovet å rydde opp i de skitne forretningene på strendene i Bangladesh. Det skjedde etter at europeiske og amerikanske medier hadde rapportert om spikende tilstander i skipsopphoggingsindustrien i India, Pakistan og Bangladesh. Om barnearbeid, miljødegitte og livsfarlige forhold. Greenpeace og andre miljøorganisasjoner aksjonerte mot redere som profitterte på den forsvarede arbeidskraften.

Da som sommeren 2008 ble vannkorpa i den norske pressen, gikk alarmen i Miljøverndepartementet. En statssekretær var raskt ute og sa at Norge ville se på alle muligheter for å få stoppet denne trafikken. En av de første til å se hvilken sprengkraft saken kunne få, var departementets tidligere Sveinung Oftedal, som satt med denne typen saker. Noe av det første han gjorde, var å snakke med Rederiforbundet i Oslo.

Oftedal og Glaseren kjente hverandre godt. I norske delingsjoner til FN-skipfartsorganisasjonen og departementet ute i pensen med samtenne uttalelser. Skipsopphugging Norge var på saken. Med Rederiforbundets hjelp skulle Norge sette samtlige som hadde gjort norsk vrakrapport til Bangladesh til guldkant i forretning.

For Jahangir har verden gått i svart. Da han og de to tenåringene hørte lyden av stål som klakker, var det for sent å løpe. Den ene tenåringen får jernstykke over det ene beinet, den andre blir truffet i håndleddet. Jahangir ligger helt usett. Det skal gå ni timer før han



Tidlig krakke: Mange av dem som jobber med å hogge opp det tidligere Odjell-skipet «Slow Maanstad» er i tenårene.

«Vi så at jemplata falt, og prøvde å løpe, men vi kom oss ikke unna.»

Miljø (77)



Billeg i drift: Denne sveiseren kutter opp «Slow Maanstad», uten verneutrustning.



Stenjet: Ribet (15) foran tidligere Odjell-skip «Slow Maanstad». I falgkontrakten sto det at Odjell-navnet skulle overføres. – Hvorfor svarten har ikke kjøpt opp det for å bli på, sier Trøp-Storeng i Odjell.

26 | MAGASINET | 13. september 2008

skipene vil flagge ut om lovverket håndheves.

**TIDEN ER** overmoden for å ta politisk kontroll over norske skipsfarts- og forurensningsmyndigheter og håndheve norsk lov på norske skip. Rike lands og rederiers økonomiske «behov» kan ikke fortsette å overkjøre menneskene på strendene i Bangladesh. Tiden er overmoden for å sette grenser for pragmatismen.

Slik utkastet til IMO-konvensjonen ser ut i dag er den svært så «næringsvennlig» og løser ikke utfordringene så godt beskrevet i Dagbladet. I stedet risikerer den å undergrave en Baselkonvensjon som – selv om den har en del smutthull – like fullt har etablert noen grunnleggende og nyttige prinsipper: Rike land skal ikke kunne sende sitt avfall til fattige land, land uten mulighet til å håndtere avfallet på en tilfredsstillende måte.

I forhandlingene så langt ligger det an til at ansvaret flyttes til de stater der opphoggingen pågår og til flaggstater – i økende grad bekvemmelighetsflagg som Tuvalu og Mongolia for skip som nærmer seg slutten av sin levetid. Ansvaret for å løse problemene med skipsopphogging flyttes dermed i stor grad til aktører som ikke har noe å tjene på å bedre forholdene. Resultatet vil være et kontinuerlig «race-to-the-bottom». Det går allerede rykter om at det vil være mye penger å tjene på strendene i Somalia. . .

**UTKASTET TIL** konvensjon krever ingen utfasing av «beaching»-metoden, til tross for at Norge og 169 andre land har anbefalt dette under Baselkonvensjonen. Oftedal

sier til Lørdagsdagbladet at det kan være forsvarlig å hogge opp skip på en strand. Få mennesker som har sett virksomheten på nært hold deler hans syn. Miljøgifter kan ikke kontrolleres på en strand og bruk av løfteutstyr og andre elementære sikkerhetstiltak er heller ikke mulig.

En IMO-konvensjon må bidra til å forandre situasjon på strendene i Chittagong og andre steder for å ha livets rett, og det gjør den ikke. Grove brudd på «forurenser betaler»-prinsippet vil kunne fortsette også med en IMO-konvensjon.

Grunnen til at India og Bangladesh i dag representerer størstedelen av global opphoggingskapasitet er at de med sine lave miljøstandarder og elendige arbeidsforhold har fått lov til å utkonkurrere alle bedre alternativer. Dette er ikke en praksis Norge bør bidra til å opprettholde, verken under en IMO-konvensjon eller via bistandshjelp.

**ISTEDENFOR BARE** å skyld på disse styrtrike rederne bør norske myndigheter handle innenfor sitt mandat og ansvarsområde:

- Bidra til at forhandlingen i IMO ikke ender i en konvensjon som ikke forandrer en tragisk virkelighet, men legitimerer og legaliserer den. Her kan Norge alliere seg andre store sjøfartsnasjoner som Danmark og Nederland.
- Søk allianse med EU i arbeidet for å innføre en vrakpant også på skip.
- Også på hjemmebane kan det gjøres mer: Gjør som England, utvikle en nasjonal strategi for bedre resirkulering av skip og bidra til at det bygges opp akseptabel opphoggingskapasitet i egne nærrområder.
- Og kanskje viktigst av alt: sørg for at norsk lov følges på norske skip – også ved reizens slutt.

**DE FLESTE** seriøse bedrifter ønsker samarbeidspartnere som tar samfunnsansvar og som respekterer lover og regler. Heldigvis finnes det ansvarlige norske og utenlandske



**MÅ TA POLITISK KONTROLL:** Rike lands og rederiers økonomiske «behov» kan ikke fortsette å overkjøre menneskene på strendene i Bangladesh, skriver kronikkforfatterne.

rederier. Disse vil være mer passende samarbeidspartnere for dagens og framtidens bedrifter som vil måtte tåle en stadig grundigere eksponering av forretningspraksis og samfunnsansvar.

**DET FINNES OGSÅ I DAG** flere anlegg for skipsopphogging som tilfredsstillende moderne krav. Men sikker håndtering av miljøgifter og tilfredsstillende arbeidsforhold koster ekstra. Det må derfor komme på plass reelle økonomiske insentiver som sikrer at forurenser betaler og internasjonale kontrollmekanismer som krever uavhengig godkjenning av opphoggingsverft med krav til miljø og arbeidsforhold. Norge bør være en pådriver – ikke sinke – i dette arbeidet.

Dagens praksis i India og Bangladesh hører fortida til. Under paraplyorganisasjonen NGO Platform on Shipbreaking jobber Bellona og andre sammen med organisasjoner i India og Bangladesh for å forbedre opphoggingspraksisen. Vi jobber ikke mot folket der, vi jobber med dem.

« Og kanskje viktigst av alt: sørg for at norsk lov følges på norske skip – også ved reizens slutt. »

**DEBATT I DAGBLADET**

Send til [debatt@dagbladet.no](mailto:debatt@dagbladet.no) eller [kronikk@dagbladet.no](mailto:kronikk@dagbladet.no)  
Tlf: 24 00 10 00

Debattredaktør: **Simen Ekern**. Debatt: **Marte Michelet**. Kronikk: **Mikael Godø**. Debatt på nett: **Astrid Meland**.

HOVEDINNLEGG: 5000 tegn inkl. mellomrom. KRONIKK: 7000 tegn inkl. mellomrom. INNLEGG: 2000 tegn inkl. mellomrom.

REPLIKK/KORTINNLEGG: 700 tegn inkl. mellomrom. Vennligst legg ved portrettfoto.

Mer informasjon om hvordan du får innlegg publisert hos oss finner du på [dagbladet.no/debatt](http://dagbladet.no/debatt). Dagbladet tar ikke inn innlegg som er tilbudt flere publikasjoner. Vi tar dessverre bare imot innlegg i elektronisk form.