

Til knes i søla

- om skipsopphugging, arbeidsforhold og miljø i Chittagong, Bangladesh



Januar 2000

Av Morten Rønning, NorWatch
Framtiden i våre hender



Rapporter fra NorWatch

NorWatchs rapportserie presenterer undersøkelser av norsk næringslivs forhold til miljø og menneskerettigheter i utlandet. Rapportene kan ta for seg alt fra en enkeltbedrifts prosjekt i et land til mer omfattende undersøkelser av næringslivets involvering i land og regioner.

Kortere nyhetsaker og oppfølging av tidligere offentliggjorte saker presenteres i NorWatch nyhetsbrev. Abonnement er gratis.

Følgende rapporter er utgitt per januar 2000:

NorWatch Rapport Nr. 1, oktober 1998:

“I gode hender ? - en uautorisert helse-, miljø, og sikkerhetsrapport om Statoil aktiviteter i utlandet”

NorWatch Rapport Nr. 2, mai 1999:

“Summa Sumatra - norske selskapers bidrag til avskoging på Sumatra”

NorWatch Rapport Nr. 3, september 1999:

“Olsen-familien i Filippinene - utbytting av unge kvinner på klokkefabrikken Timex”

NorWatch Rapport Nr. 4, januar 2000:

“Til knes i søla - om skipsopphugging, arbeidsforhold og miljø i Chittagong, Bangladesh”

© **Framtiden i våre hender**

Ettertrykk anbefales, angi kilde

Forfatter: Morten Rønning

Layout: Jørn Stave

Alle bilder er tatt av Morten Rønning
under besøket i Chittagong, desember 1999

Forsidebilde: En gutt fra fiskerlandsbyen Bhatiary fanger fisk i søla

Innhold:

| | |
|---|----|
| 1. Innledning..... | 4 |
| 2. Om skipsopphugging..... | 5 |
| 3. Skipsopphugging rent praktisk..... | 5 |
| 4. Forholdene rundt skipsopphugging i Chittagong..... | 6 |
| a) Lønn og kontraktsforhold..... | 7 |
| b) Arbeidsmiljø og sikkerhet..... | 8 |
| c) Miljø..... | 9 |
| d) Boforhold..... | 10 |
| e) Konsekvenser for lokale bosettinger..... | 11 |
| 5. Oppsummering..... | 13 |
| 6. anbefalinger..... | 13 |
| Vedlegg 1: Norske myndigheters initiativ..... | 17 |
| Vedlegg 2: Norske skip solgt til hugging i Bangladesh 1995-99..... | 18 |
| Kilderegister..... | 19 |

Takk til ansatte ved Community Development Centre (CODEC) i Chittagong og Sitakunda for velvillig hjelp under innsamlingen av materiale til denne rapporten. En spesiell takk til Utpal Dutta ved CODECs hovedkontor i Chittagong. CODEC driver blant annet med utdanning, mikrokredittordninger og institusjonsbygging i en rekke fiskerlandsbyer i Bangladesh.

1. Innledning

Urovekkende meldinger har de siste årene nådd våre kyster, når det gjelder forholdene knyttet til oppleggingen av skip i Asia. Slik virksomhet foregår i flere land, blant annet India, Bangladesh, Pakistan og Kina. India og Bangladesh er de to største aktørene, hvorav Alang ved Mumbai i India er det stedet det hugges flest skip i verden. Deretter følger Chittagong i Bangladesh. Meldinger som har kommet fra disse og andre opphuggingssteder, har i hovedsak dreiet seg om to ting: arbeidsforhold og det lokale miljøet. Observatører har beskrevet en bransje helt ute av kontroll, hvor dødsfall knyttet til demonteringen av gigantiske stålkonstruksjoner og omgang med hasardiøse kjemikalier er en del av hverdagen, og hvor miljøgifter som bly, asbest, PVC, freon og PCB slippes rett ut i det lokale miljøet. I hovedsak har presse og organisasjoner konsentrert seg om Alang. India har de senere årene innført strengere retningslinjer ved hugging av skip, blant annet krav om at skipene har et Gas-free certificate. Restriksjonene kom etter en ulykke ved Alang i 1997, som krevde et ukjent antall liv. Dette har ført til at bl.a. Bangladesh har økt sin andel av oppleggingen.

NorWatch har merket seg at norske redere i den senere tiden har solgt mange skip til hugging i Bangladesh (se vedlegg), og ville av den grunn selv besøke Chittagong for å se nærmere på forholdene. Vi reiste derfor til Bangladesh i november/desember 1999, for å besøke både opphuggingsverft og fiskerlandsbyene som finnes i området. I Chittagong fikk vi assistanse av den lokale organisasjonen Community Development Centre, som kjenner både opphuggingsvirksomheten, og spesielt fiskerlandsbyene i området godt. NorWatch oppsummerer i denne rapporten dette besøket.

Norge har vært, og er fortsatt en stor global aktør innen skipsfart. Næringen har skaffet nasjonen store inntekter, tilbudt nordmenn arbeidsplasser hvor inngangsbilletten var lav i forhold til krav om skolegang, og gjort landets flagg kjent på alle verdens hav.

Vi har ikke i Norge lenger noe stort behov for å sikre oss de verdiene som ligger i skipsvrakene. Vår samfunnsutvikling tilsier at det er "billigere" å anskaffe nytt, enn å resirkulere det gamle. Denne problemstillingen møter vi i dag på en rekke områder i samfunnet. Å hugge opp et skip er først og fremst en arbeidsintensiv operasjon. Vi har ikke i Norge hatt noe langvarig overskudd på arbeidskraft, derfor passer en slik industri ikke hjemme hos oss. Norge har heller ikke, grunnet vår økonomisk sterke stilling, bygget opp noen lønnsomme resirkuleringsordninger for alle de materialene som finnes i et moderne skip.

Skulle vi framskaffe metaller gjennom hugging av skip, ville prisen på disse metallene bli meget høy, grunnet våre høye arbeidskostnader og lovverket som regulerer håndtering av miljø- og helseskadelige stoffer. Dette har ført til at skipsopphugging som bransje i Norge er utradert - i hvert fall inntil oljeinstallasjonene i Nordsjøen skal hugges opp.

I følge Det Norske Veritas (DNV) står vi framfor en voldsom økning i antall skip som skal hugges. Dette har historiske årsaker. Etter oljekrisen i 1973, tok shippingmarkedet seg fort opp igjen og 1975 var et toppår for nybygging av oljetankere. Disse skipene må snart igjennom den 5. fem-årskontrollen (dvs. 25 år), som setter strenge krav til oppgradering. Dette gir mange redere et påskudd til å hugge skip nettopp ved 25 års alder. I år 2000 vil tilsammen 40 store tankskip nå denne alder. Derfor er det viktig at vi så fort som mulig tar tak i disse problemstillingene. Økende antall skip til hugging betyr, i dagens situasjon, økte miljø- og arbeidsmiljøproblem, i land som Bangladesh.

Denne rapporten berører også det initiativ norske myndigheter har tatt overfor FNs maritime organisasjon, IMO, for å få utarbeidet internasjonale retningslinjer for opphugging av skip. NorWatch ønsker å følge opp denne prosessen og komme med konkrete innspill om hva Norge som skipsfartsnasjon bør gjøre med disse problemene.

2. Om Bangladesh og skipsopphugging

Da Bangladesh løsrev seg fra Pakistan i 1971, var det en nasjon nærmest blottet for mineralressurser som så dagens lys. Engelskmennene hadde før India og Pakistan løsrev seg i 1947, trukket grensene slik at Bangladesh, dengang Øst-Pakistan, nærmest utelukkende bestod av flatmark. Grensen i nord mot India, er trukket i bunn av fjellkjeden Meghalaya, noen hundre meter inne på slettelandet. Kun i grenseområdene mot Burma finnes noen fjellområder, men disse er med landets eksisterende infrastruktur - veier, jernbane og flodsystemet - nærmest utilgjengelige.

Resten av landet er bygget på avsetninger fra de tre store elvene som renner fra fjellmassivene i nord og ut i Bengal-bukta. Det finnes ikke grunnfjell i noen av disse områdene, og slik sett heller ikke noe grunnlag for gruvedrift. Derfor fant den nybakte nasjonen at skipsopphugging kunne tilføre landet verdifulle metaller, samt skaffe store mengder arbeidsplasser.

En flodnasjon som Bangladesh har mer enn nok av strender, og myndighetene tok til å leie ut områder i Chittagong-distriktet til opphuggingsverft. Områdene ligger lett tilgjengelig for skip i Sitakunda tana (*tana* er en geografisk oppdeling, tilsvarende norsk kommune), rett nord for byen Chittagong. Idag sprer de mer enn 30 verftene seg over en distanse på flerfoldige kilometer. Chittagong er dessuten landets største havn.

Virksomheten har spart landet for å kjøpe stål og andre metaller for dyrebar utenlandsk valuta. Samtidig innbringer både importavgiften på skip (7,5%) og inntektsskatten for verftene (2,5%) myndighetene store summer. Ifølge myndighetene selv beløper det seg til nærmere 50 millioner dollar årlig. Landets utenlandsgjeld var i 1996 til sammenligning 16 milliarder dollar.

Ikke mindre viktig er det store antall arbeidsplasser som virksomheten skaper. Selve opphuggingsvirksomheten i Sitakunda sysselsetter mer enn 30.000 mennesker. Når man medregner avtakere (stålverk etc), samt underleverandører, løper tallet opp mot 100.000. Omlag 90% av landets pressverk for stål baserer seg utelukkende på stål fra opphuggingsindustrien.

Til tross for at denne virksomheten har blitt en viktig inntektskilde for landet, føler eierne at myndighetene ikke har gjort stort for å legge til rette for industrien. Situasjonen bedrer seg heller ikke, etterhvert som landets valuta, taka, blir devaluert i forhold til utenlandsk valuta. De små økonomiske marginene dette gir verftene, i følge dem selv, gjør at de hverken kan heve lønningene for de ansatte, investere i mer moderne utstyr, anskaffe verneutstyr eller opprette organisert helse- og forsikringsordninger. Slikt finnes idag kun unntaksvis ved noen av de større verftene.

Ifølge DNV er opphuggingsverftene i Bangladesh best egnet for store skip. Landet stod for rundt 20% av oppleggingen av skip over 10.000 dødvekttonn (dvt) i perioden 1991-98. For perioden 1997-98 var dette tallet 27%. Landet er suverent størst når det gjelder hugging av skip over 200.000 dvt, og hugget i 1997-98 52% av disse skipene. DNV antar at den økende mengden tankskip som er modne for hugging i de nærmeste årene, vil ha store konsekvenser for verftene i Bangladesh.

3. Skipsopphugging rent praktisk

Huggingen i Chittagong foregår rent praktisk på følgende måte: Ved høyvann kjører kapteinen skipet inn på stranda i full fart. Verftet har ved denne operasjon en egen los ombord, og plasseringen av skipet er merket med flagg stukket ned i søla. Bengalbukta er i dette området ekstremt grunn. Strendene er dertil langgrunne. Tidevannssonen, mellom høy- og lavvannsmarket, består utelukkende av gjørme. Distansen fra tørt land til vann ved lavvann, kan utgjøre 700-800 meter. Når skipet så står på grunn, går dets mannskap i land, og skipet er helt og holdent verftets. Deretter går verftets ledelse ombord for å inspisere skipet.

Ledelsen tar ved denne gjennomgangen med seg de tingene som måtte ha en særskilt, om ikke stor omsettelig, verdi, som f.eks. mat, brennevin og etterlatte, personlige eiendeler. Deretter tømmes skipet for alt som kan bringes i land uten først å måtte skjæres løs. Alt fra olje og diesel, dekketøy og møbler til maritimt utstyr, veggpyrd, tepper, klosetter og servanter, bæres i land og selges til avtakere. Slik sett kan en i Sitakunda finne spesialiserte firmaer som har satset på videresalg av klosetter og servanter og andre som selger tallerkener, kopper og bestikk og atter andre som selger rør. Messingbeslag, plakater fra verftene som har bygget skipet, lanterner, kompass og klokker finner veien til kostbare butikker i hovedstaden Dhaka. I Sitakunda fant vi eksempelvis et norsk flagg gjenbrukt som tak på en liten fruktbod.

Selv om det er stålet i skipet som utgjør den største mengden skrap, er dette ikke nødvendigvis den største verdien i skipet. Ifølge en verftsleder NorWatch snakket med, utgjør de ikke-jernholdige metallene en større verdi. Vi snakker da om metaller som aluminium, kobber, messing, sink, bly, etc. Stålet betales med en pris varierende fra 6.000 taka per tonn til 9.000 taka per tonn (1 taka = 0,1577 norske kroner per des. 1999). Stålet behandles videre i en rekke lokale stålverk, hvor det ender opp som armeringsjern, flattjern og platestål.

De enorme skipsmotorene ender gjerne sine dager i omsmeltingovnene, generatorene derimot brukes gjerne lokalt i produksjon av strøm. Et vanlig syn i Sitakunda er livbåtene som stammer fra skipene; de skal være rimelige i pris, men ikke akkurat tilpasset den lokale båtdialekten, ei heller været i Bengal-bukta. Mindre motorer kan gjerne ende opp i lokale fiskefartøy, og selv isolasjonen fra skipets vegger tas omhyggelig ut, pakkes i store baller, og selges.

Selve demonteringen av skipet tar til i baugen. Med skjærebrenner deles baugen vertikalt på midten. Videre kuttes det et stykke inn på dekket, og ned skipssiden. Deretter veltes hele konstruksjonen ned i søla. Den avskårede biten påfestes deretter en eller flere wirer fra vinsjer inne på tørt land, og trekkes inn for oppdeling i mindre biter. Overalt svermer det av folk, bit for bit skjæres løs, inntil det kun er stykker igjen som kan bæres med håndkraft opp på en lastebil, for frakt til stålverket.

Etterhvert som skipet kuttes opp i biter og vinsjes inn på tørt land, blir det resterende av skipet såpass lett at det kan hales inn nærmere land. Da kan et nytt skip kjøres inn på grunn, og demonteringen begynne. Verftene kan ta alt fra ett og opp til 5-6 skip om gangen, alt etter som hvor lang strandlinje de besitter.

Til tross for at fattigdommen i disse landene har tvunget fram et imponerende system for resirkulering, vil en i skip alltid finne materialer og væsker som ikke lar seg håndtere eller omsette. Dette avfallet blir som regel brent eller havner på sjøen.

4. Forholdene rundt skipsopphugging i Chittagong

Dette kapitlet baserer seg i hovedsak på observasjoner og intervjuer NorWatch gjorde ved to opphuggingsverft og i to fiskerlandsbyer i Sitakunda. En kort beskrivelse av disse:

R.M Shipbreaking Industry er blant de største opphuggingsverftene i Bangladesh, med en gjennomsnittlig arbeidsstyrke på 800 mann. Verftet eies av industrigruppen R.M. Group of Industries og har en årlig omsetning på 1,2 mrd. taka. Verftet hugget 12 skip i 1999. Det jobbes tre skift av 8 timer ved RM.

M/V Odin -1 Shipbreaking Yard er et langt mindre verft, med 100-200 ansatte. Verftet eies av Mannan Steel Ltd. og hugger stort sett kun ett skip om gangen. Det jobbes i hovedsak et skift av 8 timer ved Odin-verftet, som har tatt navn etter skipet det har brukt drøyt 2 år på å hugge..

North Salimpur er en fiskerlandsby beliggende rett sør for opphuggingsverftene i Sitakunda. I landsbyen bor 350 familier, og den opererer cirka 200 fiskebåter.

Bhatiary er en mindre fiskerlandsby, beliggende midt mellom to opphuggingsverft. Det bor 65 familier i landsbyen, og 150 menn er sysselsatt i fisket.

a) Lønn og kontraktsforhold

RM-verftet, Bangladeshs nest største opphuggingsverft, har 50 mennesker i sin stab. Når det ved vårt besøk arbeider innpå 1000 mann, skyldes dette bruk av underkontraktører. Verftet er utelukkende ansvarlig for innkjøp av skip, å lede oppleggingen og å selge skrapet videre. RM-verftet har 9 underkontraktører, som hver har sine spesielle arbeidsoppgaver, alt fra oppdeling av skipet til å lesse skrapet på lastebiler.

De 50 fast ansatte har en begynnerlønn på 2.000 taka i måneden. Topplønnen til direktør Faruque er en "yrkeshemmelighet", men han medgav at morselskapet av og til, når ting går godt, gir han en bonus på 50.000 taka for en måneds arbeid. De ansatte i RM får årlige lønnsjusteringer.

Spørsmål om hvordan det er med lønnsjusteringer for de øvrige kontraktsarbeiderne, ble av Faruque besvart med et smil.

Dewan Matiur Rahman er 70 år gammel, og har hatt kortvarige arbeidskontrakter hos R.M i mer enn 16 år. Han har opparbeidet et bedre lønnsnivå enn de unge guttene som sjauer wirer i søla; lønnen deres begynner på rundt 5 taka per time, altså 40 taka dagen (drøyt 6 kroner). Ifølge CODEC har Bangladesh en sovende lov om minimumslønn, som lyder på 100 taka dagen (drøyt 15 kroner).

Faruque har ikke opplevd noe forsøk på at arbeiderne har ønsket å starte fagforening på verftet. Årsaken er grei. Bortsett fra de 50 som er ansatt i RM er det ingen her som er ansatt på annet enn korttidskontrakter. Korttidsarbeid er underlagt færre lover, og arbeidstakerne har færre rettigheter. Her gjelder kun en lov: intet arbeid - ingen lønn.

RM-verftet betaler sine underkontraktører 400 taka per tonn stål som skjæres løs. Denne summen skal altså betale kontraktsarbeiderne som gjør selve jobben. R.M. får selv betalt mellom 6.700 og 9.000 taka per tonn hos stålverkene. Differansen her utgjør kostnader for innkjøp av skip og drift av verftet. Det resterende går inn i RM sin kasse.

Ved Odin-verftet er forholdene stort sett de samme. NorWatch snakket med en gutt på 12 år, som har jobbet på verftet i 2-3 år, og gikk enkelt kledd i en oppbrettet bukse og skjorte. Han er plassert nederst på lønnsstigen, noe som betyr en lønn på rundt 5-6 taka (75 - 95 øre) per time. Gutten hjelper til med oppstyking og sjauing av skrapet. Etterhvert som han opparbeider seg lengre erfaring, kan lønnen stige til 9-10 taka. Formannen hans tjener ikke stort mer, 12 taka i timen, og han har ansvaret for et arbeidslag på cirka 15 mennesker. Bangladesh har forøvrig ratifisert ILO-konvensjon nummer 59, om minimumsalder for arbeid i industrien. Konvensjonen omfatter blant annet skipsopphugging, og setter nedre grense til 15 år.

På verftet jobbes det kun ett 8-timers skift i døgnet, så fram det ikke kreves overtid. Overtid betales isåfall med samme lønn som vanlig arbeid. Det jobbes 6 dager i uka, og mange arbeidere har kontrakter for en periode på i underkant av én måned. Dette skulle gi en bunnlønn på cirka 1.000 taka for en måned, såfram ikke arbeidet stanses i sammenheng med helligdager eller når det er lite å gjøre. For slikt kompenseres det ikke. Vi ble fortalt at gjennomsnittslønnen ligger mellom 500 og 1.500 taka for en arbeidsperiode på en snau måned.

Et arbeidslag av fire, som til daglig jobber med å lesse stålskrapet på lastebilene, har hver seg rundt 15-16 års erfaring fra skipsopphugging. De fortalte at de kan tjene opp til 3.500 taka i måneden. Gjennomsnittet ligger på cirka 2.000 taka (315 kroner). De fire arbeiderne leier et rom til 350 taka i måneden og bruker cirka 1.000 taka i måneden på mat og annet til livsopphold. Det overskytende, om det blir noe, sender de hjem til kone og unger.

Levekostnadene i Bangladesh er lave. Allikevel gir ikke de ovennevnte lønningene adgang til annet enn et liv på grensen til slumtilværelse. Ifølge Jahangir Alam Chowdury i havnearbeiderforeningen i Chittagong, kreves det en lønn på 10.000 -15.000 taka i måneden, dvs. 370-550 taka per dag, for å leve et "anstendig" liv, utenfor slummen i Bangladesh.

b) Arbeidsmiljø og sikkerhet

Fra porten ved RM-verftet og ned til høyvannsmarket er det kanskje 300 meter. Ved lavvann er det ytterligere 700-800 meter ut til vannkanten. Tidevannssonen består utelukkende av gjørme. Verftet strekker seg over 600-700 meter av stranda.

Stranda over høyvannsmarket, som også for en stor del er gjørme og søle, er så godt som dekket av deler skåret løs fra skip, mens arbeidere kryper ut og inn i dem og fortsetter demonteringen. Fra minst 4-5 store vinsjer går det tykke wirer, 7-8 centimeter i diameter, ut til de forskjellige vrakene som ligger i tidevannssonen. Overalt ligger lagret rørdeler og elektriske kabler, tanker og glassruter, oljefat og søppel.

Arbeidslag på 5-15 arbeidere kryr på verftet. To og to står de og kutter opp større plater i mindre deler; de haler og drar i stålkonstruksjoner som har satt seg fast i gjørma, og 20-30 gutter og yngre menn sjauer wirer. Disse veier alene mer enn nok, om det ikke var for at de stadig vekk graver seg ned i gjørma og må hales løs igjen.

Vi traff på en og annen mann med skjærebrenner som hadde både hansker og tykke støvler. De fleste er barbent, eller har plastsandaler på, men disse blir sittende fast i gjørma, og kan bare brukes inne på tørt land. Problemet med å gå barbeint er at det nede i gjørma gjemmer seg mengder med små biter av stål, som kutter opp føttene hvis en er uheldig.

70-årige Rahman forteller at på RM-verftet finnes gratis medisinsk behandling ved ulykker men ikke ved vanlig sykdom, og at det finnes ordninger for kompensasjon ved arbeidsulykker. Røyken fra ett og annet bål, samt et utall skjærebrennere river i nesa og svir i øynene. Mange av arbeiderne har knyttet et tørkle for munn og nese. Det er mulig det får dem til å føle seg bedre. Dessverre oppfyller ikke tørkleet kravene til slik bruk. Inne i stålkonstruksjonene som er dratt på land, kan lufta bli stinn av røyk. Da hjelper det å ta seg en pause. Men med betaling per tonn blir dette akkordarbeid for underkontraktørene. Det er ikke tid til de lange pausene.

Ifølge direktør Faruque går verftet igjennom skipet før de begynner huggingen, med tanke på fare for eksplosiver. Dette medfører at eksplosjonsulykker ikke forekommer, hevder han. Den siste eksplosjonen ved RM-verftet, skyldtes arbeidernes egne gassflasker for skjærebrennere. En arbeider ble hardt skadet.

Til tross for at skipsdeler på flere tonn skjæres løs og deiser i bakken, fikk vi bevege oss fritt rundt på verftet, unntatt i nærheten av wirene når disse var spent - de kan ryke. Arbeiderne oppgir nettopp wirebrudd som en vanlig ulykkesårsak. Vi forsøkte å få anslått hvor ofte slike ulykker inntreffer, men endte kun opp med anslaget "ofte".

Også på Odin-verftet jobber de fleste arbeiderne barbeinte i søla. Arbeidshansker finnes i liten grad og hjelm kan en bare drømme om. Vi kan heller ikke si at vi så noen som brukte briller ved bruk av skjærebrenner.

Skråningen ned mot tidevannssonen er bratt enkelte steder, og glatt over det hele. Å skulle hale og dra i wire og stålplater i denne søla er et slit i seg selv. Gassflasker for skjærebrennere rulles nedover, og hales opp igjen. I skråningen sitter to menn på huk på en stål-trommel. Den ene bruker slegge, den andre holder en meisel. Mekanisk splitting av stål er ikke noe uvanlig syn i Bangladesh. For eksempel kuttet alt armeringsjern med slegge og meisel.

Odin-verftet grenser mot fiskerlandsbyen Bhatiary. Her er det kun få meter som skiller vrakdelene, og aktiviteten blant fiskerne. Like oppunder et garn som står nesten ute ved vannkanten, holder 10 mann på med å grave fram en baug som har sunket. Hullet de graver fylles stadig med vann, og en dieseldrevet pumpe brukes for å holde vannet unna. En mann sitter nede i hullet med skjærebrenner. Pengene ligger i stålet de får skåret løs før skipsdelen forsvinner i gjørma for godt.

Huggingen av M/V Odin, som har tatt drøyt to år, har ikke krevd menneskeliv, kunne arbeiderne fortelle oss. Kun noen alvorlige skader, som det ble sagt. Naboverftet derimot var for kort tid siden utsatt for en større eksplosjon, og syv menneskeliv gikk tapt. I den grad det kan sies å være noen forskjell på arbeidsforholdene ved RM- og Odin-verftet, hersker det nok hos sistnevnte noe mer primitive forhold.

Gujarat Maritime Board i India inngikk en intensjonsavtale med opphuggingsverftene i Alang i 1998, om et påbud for arbeiderne å bruke hjelm og vernebriller. Indian Pollution Control etablerte samtidig retningslinjer omkring helse- og miljøproblematikken. Retningslinjene blir av Det Norske Veritas beskrevet som "omfattende og strenge, hvilket kan gjøre de vanskelig å implementere". NorWatch sine observasjoner tilsier at Bangladesh ikke ligger foran India i denne utviklingen.

c) Miljø

Ved RM-verftet ligger lagret rørdeler og elektriske kabler, tanker og glassruter, oljefat og søppel overalt; et sted ligger en nesten intakt basketballkurv som antagelig har gjort nytte på et skipsdekk. Lukten fra skjærebrennere og ett og annet bål river i nesa.

Ifølge Faruque selges *hele* skipet. Han hevder å selge alt fra brennevin til diesel, fra møbler til isolasjon. Det vil si at ingenting går til spille, til tross for at verftsområdet bærer bud om at det finnes materialer og stoffer i et skip som ikke finner veien til gjenbruk.

Langs yttergrensene av verftet lå hauger av ubestemmelig avfall ingen kan dra noen nytte av. Gamle oljefat med spillolje og andre kjemikalier rant over. Det finnes ingen hindre for at dette avfallet ikke følger tidevannet ut.

Ifølge direktøren gir de lokale miljøvern-myndighetene tillatelse for hugging av hvert enkelt skip. Dette kommenteres av min medreisende CODEC-representant på følgende måte:
- Myndighetene har *bestemt* seg for å hugge skip. Alt annet, også miljø, er underordnet.

Heller ikke ved Odin-verftet finnes noen orden i det overskytende avfallet, etter at alt verdifullt skrap er fjernet. All tilgjengelig plass er fylt opp; losji-bygget for de ansatte er nesten ikke synlig bak hauger med rør og rørdeler. I et hjørne av verftet lå en haug med skrap som antakelig ikke finner noen kjøper; en ubestemmelig masse av rør, plast og treverk. Dette avfallet blir som regel brent eller havner på sjøen.

Maling og andre beskyttende belegg på skipet er det naturlig nok vanskelig å gjøre noe med under dagens forhold. Livsfarlige gasser, som isocyanater, vil dannes ved bruk av skjærebrenner på skipsskroget. Dette arbeidet utføres nesten utelukkende uten noen form for åndedrettsvern, og kreftfaren ved denne type arbeid er 25 %, ifølge tyske forskere/Greenpeace Germany.

Odin-verftets nærmeste nabo, fiskerlandsbyen Bhatiary, lever med skrapet til hverdags. De har fortøyd sine fiskebåter helt inntil lekkende oljefat og vridde stålkonstruksjoner. Lukten fra skjærebrennere og bål river i nesa, selv inne i husene i landsbyen.

d) Boforhold

Siden mye av arbeidskraften i skipsopphuggingsindustrien er tilreisende fra andre distrikter, særlig i nord, er behovet for arbeiderboliger stort. Dette er løst ved at verftene selv stiller med "dormitories", samt at det finnes private innkvarteringsmuligheter i nærheten.

Hos RM-verftet fortalte Rahman oss at arbeiderne får tilbud om gratis losji. Bygningen, en toetasjes gul murbygning, ligger inneklemt mellom muren som omgir verftet, og veldige hauger av skrap. For i det hele tatt å komme inn i huset, måtte vi bane oss vei mellom stålrør, plater og allslags skrap.

Rommene i bygningen, cirka fem ganger fem meter, er stapp fulle av senger, ofte i to høyder. Det kan bo 20-30 mennesker på et rom, og det soves, som det jobbes, på skift. Dette betyr at arbeiderne som bor her, er utsatt for både luftforurensing og støy 24 timer i døgnet. Ved nærmere undersøkelser viser det seg allikevel at soveplassen ikke er gratis; arbeiderne trekkes i lønn for "boligen".

Også Odin-verftet har sitt eget losji, godt skjult bak hauger med skrap som venter på oppkjøpere. Her er det allikevel ikke plass til så mange av de ansatte. Vi finner endel ansatte i private losji i nærheten.

20-åringen Shahidol kommer opprinnelig fra Bogra i Rajshahi-provinsen nordvest i landet. Som mange andre har fattigdommen på landsbyen tvunget han sørover til opphuggingsverftene.

Shahidol deler et rom på 3 ganger 4 meter med tre andre arbeidere, de har to senger hvor de sover på skift, og en liten kokeplass i hjørnet. Han er hjelpemann til en skjærebrenner-operator, og tjener cirka 2.000 taka i måneden. Han betaler 120 taka i måneden i husleie. To ganger i året reiser han hjem til familien i Bogra.

I et annet losji vegg i vegg møter vi en gjeng på fire arbeidere som til daglig jobber med å lesse stålskrap på lastebilene; kun de aller tyngste delene løftes med kran. De fire arbeiderne leier et rom til 350 taka i måneden, bruker cirka 1.000 taka i måneden på mat og annet til livsopphold. Arbeiderne kommer fra de nordlige traktene i landet, og reiser de hjem til familien 3-4 ganger i året.

Landsbyen i nord har ingen jobb de kan leve av; resten av familien dyrker enten en liten jordlapp hvis de er så heldige å ha noen, eller er dagarbeidere hos større bønder. Skipsopphugging er for disse mennene eneste mulighet for lønnet arbeid, hvis de ikke ønsker å flytte familien sørover til den økende slummen rundt storbyene; det er lite fristende. De setter pris på den lille grad av frihet et losji utenfor verftet gir; mindre bråk og forurensing. På baksiden av bygget med tilsammen 10 rom finnes en kulp hvor de kan vaske seg og arbeidstøyet etter endt arbeidsdag.

e) Konsekvenser for lokale bosettinger

Langs kysten i Chittagong-distriktet ligger en rekke fiskerlandsbyer, i Sitakunda tana mellom 60 og 70. Det er tradisjonelt hinduene i Bangladesh som fisker; innen hindusamfunnene står fiskerne, *jaladas*, på bunnen av kastesystemet (*jala* = vann, *das* = slave). I *jaladas*-landsbyene driver mennene utelukkende med fiske og vedlikehold av redskapen, kvinnene hjelper mennene med vedlikehold av redskapen, de stiller hus, lager mat og passer ungene. Blant disse hinduene kan 10-15 prosent skrive

og lese; deres rett til skolegang er neglisjert av myndighetene. Guttene i landsbyen begynner å fiske i 10-12 års alderen.

I nær tilknytning til fiskerlandsbyene ligger muslimske landsbyer som har et bredere næringsgrunnlag. Blant annet er det tradisjonelt muslimene som kjøper fisken av hinduene og selger den videre på lokale markeder. Samtidig driver også muslimene med jordbruk. Muslimene har til en stor grad tilpasset seg forandringen i samfunnet, og flere av mennene har tatt seg arbeid i opphuggingsindustrien. For en *jaladas*, fisker, finnes intet alternativ til fiske.

Arealbruk

Opphuggingsindustrien i Chittagong har lagt beslag på mange kilometer av stranden i Sitakunda. Hvor mange landsbyer som har måttet vike for denne industrien, siden den tok til på 70-tallet, fikk vi ingen klarhet i.

Landsbyene eier ikke annet enn grunnen husene deres står på. Strendene er det myndighetene som eier, og slik sett, opp til dem hva de ønsker å gjøre med den. I mange tilfeller har de funnet å ville leie ut strendene til opphuggingsverft på 99 års kontrakter.

Bhatiary, en liten fiskerlandsby som ligger inneklemt mellom to verft sør i Sitakunda, lå tidligere plassert litt lenger nord, men opphuggingsverftene krevde mer plass, og i 1986 ble landsbyen tvangsflyttet. Beboerne i Bhatiary prøvde den gangen saken for retten, men tapte for den voksende opphuggingsindustrien. Beboerne ble kompensert med mellom 500 og 1.000 taka per hus. Allikevel endte beboerne opp med et mindre område enn de opprinnelig hadde. De har også måttet flytte likbrenningen som de tidligere bedrev på stranda til andre områder; hvor de ofte må betale leie for å avholde slike seremonier. Mange innbyggere påpekte også at murgulvene i husene slo sprekker hver gang avhugde skipsdeler falt overende på stranda, og fikk grunnen til å ryste.

Bhatiary har kun noen hundre meter strand til rådighet. Der ligger båtene og der setter de garn i gjørma. Hvis myndighetene skulle finne på å leie ut også den siste lille stranden, har landsbyen ikke lenger tilgang til sjøen. En av de CODEC-ansatte som fulgte med til landsbyen, ga ikke innbyggerne stort håp:

- Som du ser, de kan ikke holde ut her særlig lenge.

Forurensing luft/vann

Fiskerlandsbyene i Sitakunda har opplevd en kraftig nedgang i fisket siden skipsopphuggingen, og den øvrige industrialiseringen, tok til i området på 70-tallet. Det er i hovedsak to problemer som berører disse landsbyene, som utelukkende baserer seg på fiske:

- fisken har forsvunnet fra de kystnære områdene, og
- fangstene er atskillig mindre enn før.

På begynnelsen av 90-tallet gav fiskerne opp å drive fiske basert på robåter, og blant annet med hjelp av mikrokredittordninger fra lokale organisasjoner, installerte mange 12 hestekrefters motorer. Idag driver de fiske cirka 3,5 timers kjøring ut i Bengal-bukta. Dette fører til at en tur fort kan komme opp i 12 timer, hvis man medregner cirka 5 timers fiske. Båtene fisker alltid ved høyvann, og selv mange timers båttur ute er Bengal-bukta fortsatt grunn.

Tidligere fisket man etter forskjellig fisk året rundt; idag er det lite annet enn Hilsha-fisket tilbake. Hilsha, forøvrig Bangladeshs nasjonalfisk, kommer opp i en størrelse på 2,5 til 3 kilo. Hilsha-sesongen varer kun 3 måneder; resten av året er fangstene meget små.

Langt ute fra land møter de tradisjonelle fiskerne nye problemer, blant annet trålere, både fra Bangladesh og andre land. Trålerne tar ingen hensyn til *jaladas*-fisket, og kjører ofte i senk garnene deres. Trålerne fisker dessuten med en meget liten maskevidde, men tar ikke vare på småfisken de fanger. Den går død over bord, forteller fiskeren Totabasi Jaladas i North Salimpur.

Dessuten drives en til dels utstrakt piratvirksomhet, både fra trålerne og fra andre båter. Disse stjeler garnene som fiskerne er tvunget til å kjøpe tilbake i de lokale havnene. Bare 15 dager før vårt besøk, ble en av landsbyens båter utsatt for pirater. Fiskerne har klaget over virksomheten til den lokale Boatowners Association, uten at noe har skjedd.

De minkende inntektene fra fisket har ført til at flere fiskere har måttet selge båtene sine, og heller tatt seg jobb hos de båteierne som har råd til å sitte med flere båter. Dette fører til enda mindre inntekter for mange av familiene. Samtidig forrykker en slik utvikling det tradisjonelle landsbymønsteret.

Når vi spør om årsaken til at fisken har forsvunnet fra kystnære områder, får vi flere svar:

- industriell utvikling i området og irrigasjonsdammer har endret elvesystemene som tidligere førte næringsstoffer ut i havet,
- industri, blant annet kunstgjødsselfabriker, forurenser sjøen,
- olje og annen forurensing slippes ut fra skipsopphuggingen.

Samtidig har øket trålervirksomhet senket den totale mengden fisk. Dette er en kjent problemstilling fra flere land i området, men problemene i Sitakunda skyldes en omvendt problemstilling.

Ofte lider tradisjonelle fiskere under trålervirksomhet i deres tradisjonelle, kystnære områder. I Sitakunda derimot har forurensing tvunget fiskerne ut i havområder hvor de ikke lenger er alene om fisket, men må konkurrere med det økende trålerfisket.

40 år gamle Badal Jaladas i Bhatiary startet å fiske i 10-12 års alderen, den gangen det var nok å ro i 15 minutter for å komme til fiskefeltet. Nå bruker fiskerne minst 4 timer en vei med motorisert båt. Badal selv har kommet relativt godt ut av det, han har kjøpt en ekstra båt av en annen fisker i landsbyen, og fisker ikke selv hver dag. På begynnelsen av nitti-tallet fikk han ved hjelp av mikrokredittordninger installert motor i båtene sine. Motoriseringen har forøvrig ført til at det ikke lenger er behov for roere, slik at hver båt sysselsetter færre folk.

Hver av båtene hans har 6-10 garn av en lengde på 60 fot, men til tross for bedret utstyr, har fangstene sunket dramatisk. Idag fisker ti garn det samme som et garn alene gjorde før i tiden, forteller han. En båt med 6 garn kan utenom Hilsha-sesongen få fangster verdt så lite som 150 taka per dag. Hilsha-sesongen er avgjørende for økonomien resten av året. Det tre måneder lange fisket kan innbringe 50.000 taka per båt; et ekstra godt fiske kanskje 100.000 taka.

Badal er ikke i tvil om hvorfor fisket er blitt så mye dårligere de siste 20 årene. Både industrialiseringen og opphuggingsverftene er med på å forurense de kystnære områdene. Og den økende trålervirksomheten har senket fangstene i hele området.

Mye av fangstene av små fisk som tørkes og spises, er forurenset og smaker av kjemikalier, ifølge CODEC. Denne fisken fanges til dels helt inntil kysten ved lavvann. I Bhatiary har beboerne satt opp garn i søla like inntil et av skipene til Odin-verftet som ligger og venter på tur. Rett bortenfor garnet sliter 10 verftsarbeidere med å sikre en baug som er i ferd med å synke i gjørma. Garnet, som strekker seg over 20 meter, stenger fisken inne når vannet trekker seg tilbake. Ved lavvann springer ungene ut og graver i søla så spruten står. Gjørma står dem opp til knærne. Vi kan se småfisken bukte seg i gjørma, og små hender plukker dem raskt opp. Den sølete fangsten dekker såvidt bunnen på en bastkurv. Samtidig har de fanget 10-12 krabber, ikke større enn de norske barn fanger på en brygge på sommerstid. 50 meter bortenfor ligger et rustent tankskip og lekker litt olje. Dessverre kan ikke beboerne ta hensyn til dette.

5. Oppsummering

NorWatch sine erfaringer etter å ha besøkt Sitakunda tana i Bangladesh, har langt på vei stadfestet det inntrykket vi hadde av forholdene omkring skipsopphugging, slik det er beskrevet i andre land. Inntrykket vi sitter igjen med er at beskrivelsen av de negative konsekvensene ved virksomheten ikke er overdrevet, samtidig som det synes som om virksomheten i Bangladesh ikke nevneverdig skiller seg fra den i f.eks. India.

Hovedproblemene vi fant, er:

- verftene har ingen innarbeidede rutiner på håndtering av farlige stoffer
- arbeiderne er utsatt for stor helsefare gjennom påvirkning fra kjemiske stoffer
- arbeiderne har lite eller intet sikkerhetsstyr mot fysiske skader
- arbeiderne har lønns- og kontraktsforhold som ikke oppfyller minstekrav til et verdig liv
- omkringliggende bosettinger lider under forurensing fra virksomheten og tap av landområder.

Samtidig fant vi at skipsopphugging for Bangladesh, for Chittagong-distriktet og for Sitakunda tana, er en meget viktig, økonomisk bærebjelke. Alternativet til å jobbe i disse verftene, er for mange av arbeiderne en slumtilværelse i storbyene. I tillegg har virksomheten ringvirkninger for hele regionen, som ved et bortfall ville føre til en forverret tilstand for hundretusener av mennesker.

6. Anbefalinger

Resultatet av våre undersøkelser i Sitakunda fører til at vi føler behov for å understreke viktigheten av at alt settes inn på å forbedre forholdene omkring virksomheten, samtidig som vi opprettholder muligheten for folk å livnære seg av denne virksomheten.

Miljøverndepartementet har i samråd med Norges Rederiforbund tatt et initiativ i forhold til arbeidsmiljø og miljøspørsmål knyttet til skipsopphugging (se vedlegg).

Norge og andre har i sammenheng med problemene knyttet til skipsopphugging, brukt Basel-konvensjonen som en referanse i forhold til et framtidig IMO-regelverk. For et land som har undertegnet Basel-konvensjonen og som er medlem av OECD, vil det være forbudt å eksportere miljøfarlig avfall til land som ikke er OECD-medlemmer.

I konvensjonen heter det at Basel-konvensjonens enkelte parter skal treffe egnede tiltak for å ikke tillate eksport av farlig avfall og annet avfall til et land eller en gruppe land som tilhører en økonomisk og politisk integrert organisasjon, særlig utviklingsland, som i sin lovgivning har forbudt all import, eller hvis parten har grunn til å anta at angjeldende avfall ikke vil bli håndtert på en miljømessig forsvarlig måte [...].”

Konvensjonen slår også fast at “den enkelte part skal kreve at farlig avfall og annet avfall som skal eksporteres, blir håndtert på en miljømessig forsvarlig måte i importlandet og annetsteds.” Problemet med å benytte Basel-konvensjonen som utgangspunkt, er at de aller fleste skipene ikke selges som avfall, men som skip. Inntil skipet står på tørt land på opphuggingsverftet, må skipet naturlig nok ha sertifikater og klassifisering i orden, for i det hele tatt å kunne kjøre for egen maskin.

Et annet problem knyttet til Basel-konvensjonen, er at hvis forskriftene skal gjelde for norske skip, må disse krysse Norges grense på vei til opphugging. Eksportlandet defineres nemlig ut i fra det landet et skip befinner seg i når den selges til opphugging, uavhengig av nasjonaliteten til rederiet.

Det Norske Veritas oppsummerte sin rapport med en anbefaling om neste skritt i en prosess med å rydde opp i forholdene. Her tok DNV til orde for blant annet å gjennomføre undersøkelser både i Alang og Chittagong i forhold til miljøkonsekvenser, arbeidsmiljø, og konsekvensene for lokale bosettinger. DNV jobber for tiden for å få gjennomført slike undersøkelser, ihvertfall i Chittagong.

NorWatch støtter dette initiativet. Lokale undersøkelser vil ytterligere gi oss en bedre oversikt over hvilke behov det finnes lokalt for å sikre både miljø og arbeidsmiljø. Dette var også det innspillet vi fikk da NorWatch diskuterte disse problemstillingene med uavhengige grupper i distriktet. Resultatet av slike undersøkelser må munne ut i tilbud om norsk finansiering av konkrete tiltak som kan iverksettes straks, i påvente av eventuelle internasjonale retningslinjer.

Samtidig er arbeidet gjennom IMO så avgjørt viktig, blant annet for å hindre at eksisterende opphuggings-nasjoner mister sine inntekter ved at virksomheten flyttes til andre land, uten at dette behøver å bety at forholdene forbedres. Dessverre må vi forvente at arbeidet i IMO vil ta lang tid.

Allikevel ønsker vi ikke på noen måte å fritta den norske rederstanden og de norske myndighetene for det ansvaret de har for den virksomheten som pågår idag. Derfor bør de to partene sammen stille seg bak finansieringen og iverksettelsen av øyeblikkelige hjelpetiltak lokalt hvor opphugging foregår.

Slike tiltak bør være:

- framskaffe nøyaktige oversikter over hvilke giftstoffer som finnes i et hvert norsk skip som selges til hugging, og gjøre disse tilgjengelige for verftene,
- bidra til opprettelsen av innsamlingsstasjoner lokalt for problemavfall som ikke blir resirkulert (DNV nevner spesielt stoffer som asbest, PCB, bly, TBT, kobber, hydrokarboner, PVC og KFK),
- bidra til at verneutstyr finnes på verftene, og initiere bruken av slikt,
- bidra til opprettelsen av medisinske klinikker for arbeiderne,
- bidra til opprettelsen av allmenne erstatningsordninger ved død og lemlestelse,
- bidra til å minske de negative konsekvensene for de lokale bosettingene, gjennom støtte til lokale tiltak.

Slik kan en ta tak i problemstillingen i begge ender og en unngår en situasjon hvor en geografisk forflytter huggingen, uten at en oppnår forbedrede tilstander. Samtidig sørger en for å opprettholde det enkelte lands inntekter knyttet til virksomheten.

Planer foreligger i India om bygging av moderne anlegg for skipsopphugging. Japan finansierer 85% av en moderne dokk for hugging av VLCC'er i Gujarat.

Greenpeace har de senere årene rettet et viktig fokus mot virksomheten, hovedsakelig i India. Organisasjonen har stilt to krav: a) at alle skip må renses for alle giftige stoffer før de sendes til hugging, og b) at rederen bringer til veie en komplett oversikt over alle materialer i et skip som selges til hugging. Det siste punktet har vi ingen problemer med å slutte oss til. Når det gjelder det første punktet er det to problemer. For det første tror vi ikke dette er realistisk, så lenge skipet trenger sertifikater for å seile for egen maskin. Mange av de giftige stoffene som finnes ombord i skip, er nødvendige i selve driften av skipet, og kan således ikke fjernes før skipet står på land. I den grad farlige stoffer kan fjernes på en forsvarlig måte før skipet selges til hugging, er dette et bra initiativ. Allikevel må ikke dette gå på bekostning av oppbyggingen av mottaksapparat lokalt for alle typer farlige stoffer i skip. Det vil aldri være mulig å sende et "rent" skip til hugging.

I debatten har det også vært nevnt muligheten for å innføre et midlertidig forbud mot eksport av skip til hugging i Asia. Dette kan virke mot sin hensikt. I de kommende årene står en rekke skip klar for opphugging; et forbud vil for det første forflytte huggingen til andre land utenfor Asia (Afrika og Latin-Amerika er i dag allerede på markedet). Dette er ingen garanti for at forholdene omkring opphugging blir bedret.

For det andre vil det føre til en kollaps i opphuggingsindustrien i asiatiske land, som i dag har bygget opp en stor industri på området. Mange vil bli berørt av en stopp i dagens virksomhet, men hardest rammet vil arbeiderne i industrien bli. For disse menneskene ville en slik politikk resultere i økt fattigdom, i verste fall sult.

Det riktige vil være umiddelbart å initiere og finansiere tiltak i de landene som i dag har spesialisert seg på dette området.

Gjennom IMO kan en forhåpentligvis på sikt få utarbeidet en minstestandard for krav til arbeidsmiljø og miljøtiltak i forhold til skipsopphugging. Norske myndigheter har i denne sammenheng kommet med flere konstruktive innspill. En viktig ting i dette arbeidet, som har vært lite debattert, blir å finne ut hvor den økonomiske merkostnaden skal plasseres. Et skip som går til hugging har en bestemt verdi, som utgjøres av verdien av de enkelte delene av skipet som kan selges for gjenbruk.

Denne potten deles i to: en del til skipsredere (og meglere) og en del til verftet. Denne siste delen skal dekke verftets utgifter til lønninger, drift, transport, videresalg og skatter/avgifter. Ved økte utgifter til miljøtiltak, bedre arbeidsforhold og lønninger, vil denne biten, hvis verftene skal sitte igjen med samme overskudd som idag, måtte økes. Med stabile priser på salg av skip til opphugging, vil dette måtte bety at rederne(og meglere) må sitte igjen med mindre enn de gjør idag. Dette vil neppe den enkelte reder godta, uten at den minskete betalingen for skip faktisk vil gjelde alle. Verft/land som vil tilby mindre betaling med bakgrunn i miljø/arbeidsmiljø-tiltak, vil raskt prise seg selv ut av markedet. Derfor er det viktig at slike tiltak iverksettes globalt. På IMOs sesjon i mars vil det antageligvis foreligge et forslag fra Nederland om å bygge opp et internasjonalt finansieringsorgan for gjennomføringen av forbedringer innen miljø- og arbeidsforhold innen skipsopphugging.

Skipene som idag selges til opphugging, som i hovedsak er bygget på sytti-tallet, ble bygget i en tid hvor oppmerksomheten omkring miljøaspektet var langt mindre enn idag. Framtidens skip må bygges med tanke på at disse en dag skal kondemneres, og at dette vil gi seg utslag i hvilke materialer og kjemikalier en benytter i skipets konstruksjon.

Å velte ansvaret for disse problemene over på myndighetene i Bangladesh alene, vil være å fraskrive seg det ansvaret den enkelte aktør har for virksomheten. Og myndighetene i Bangladesh har mer enn nok av andre problemer. Som en journalist i Chittagong sa:

- Det er ikke noen vits i å snakke om problemene omkring skipsopphugging. Dette landet har to store oppgaver som krever alle ressurser: demokratibygging og fattigdomsforkjempelse. *Alt* annet er underordnet.

Nettopp derfor er det viktig at vi kombinerer konstruktive forslag med vilje til finansiering.

Vedlegg 1: Norske myndigheters initiativ

Miljøverndepartementet og rederiforbundet gjorde, bl.a. etter en del mediaoppmerksomhet omkring forholdene knyttet til skipsopphugging, et samlet utspill om problematikken i 1998. Sammen kom de fram til at FNs maritime organisasjon, IMO, måtte være stedet å jobbe for et sett internasjonale regler omkring miljø og arbeidsforhold. Tanken på at norske redere kunne gå foran og stille krav ved salg av sine skip, ble raskt lagt til side. De to partene gav i november 1998 Det Norske Veritas (DNV) i

oppgave å lage en rapport omkring problemene, omkring hvilke giftstoffer som finnes i skip som går til hugging idag, og omkring størrelsen på forventet hugging i de nærmeste årene.

DNV la fram sin rapport i februar 1999. Ved siden av å omtale de miljømessige og helsemessige farene knyttet til spesifikke stoffer som finnes i skip som hugges idag, som nevnt over, kartla DNV også dagens og morgendagens marked for skipsopphugging. Ifølge rapporten er det 41 tankskip på mellom 10.000 og 100.000 dvt registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), som er bygget i perioden 1973-78. Likeledes er det 9 tankskip mellom 100.000 og 200.000 dvt. Det er registrert 13 skip over 200.000 dvt i NIS bygget i det angjeldende tidsrom. Videre finnes også 15 bulkskip bygget i det samme tidsrom registrert i NIS. I tillegg til dette finnes en del skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Alle disse skipene er kandidater for opphugging i de nærmeste årene.

DNV tok i sin rapport til orde for lokale undersøkelser av miljø og arbeidsforhold. Dette arbeidet forberedes, og blir hovedsakelig finansiert av norske myndigheter. Dette arbeidet kan også lede fram til bistandsprosjekter overfor enkelte opphuggingsverft.

Etter at Det Norske Veritas la fram sin rapport, tok miljøverndepartementet et initiativ overfor IMO. Departementets krav var at IMO skal arbeide for å utarbeide et internasjonalt regelverk på området.

Norge fikk tilslutning til sitt krav om å sette problemstillingene på IMOs dagsorden i juni samme år, og myndighetene er i ferd med å utarbeide forslag til et slikt regelverk for IMOs miljøkomite (MEPC). Forslaget vil forhåpentligvis bli behandlet på komiteens møte i mars 2000.

I sitt siste notat til IMO, datert desember 1999, kommer norske myndigheter med innspill i forhold til prinsipper og utfordringer i prosessen med å lage et internasjonalt regelverk, samt å definere IMO sin rolle i dette arbeidet og legge en arbeidsplan for organisasjonen.

Norske myndigheter ønsker gjennom dette arbeidet å innføre vugge-til-grav prinsippet innen internasjonal shipping. Myndighetene tar også til orde for at det må utarbeides en komplett oversikt over hvilke stoffer som finnes i et skip som skal hugges. En slik oversikt vil sette verftet istand til å planlegge og gjennomføre en sikker demontering.

Myndighetene påpeker at det bør vurderes å utarbeide retningslinjer for fjerning av farlige stoffer, uavhengig av hvor dette skjer i verden.

Videre tar myndighetene til orde for sertifisering av opphuggingsverft, basert på internasjonale standarder for virksomheten. Myndighetene ser for seg et framtidig samspill mellom flaggstat, mottagerstat og IMO. På lik linje med prosedyrene når et nytt skip tas i bruk, ser myndighetene for seg mulighetene av å kreve et "opphuggings-sertifikat", som garanter at gitte standarder er oppfylt. Mottagerlandet skal etter dette forslaget, være ansvarlig for at verftene møter de internasjonale standardene, og at skip som ikke er sertifisert for hugging, ikke kjøpes. Videre skal både flaggstat og IMO holdes orientert om huggingen av hvert enkelt skip. Når det gjelder retningslinjer for verftene, ønsker norske myndigheter å legge listen lavt i utgangspunktet, og heller skjerpe regelverket underveis. Dette skal gjøre det lettere å få et slikt regelverk innført i det hele tatt.

Norge tar til orde for at det settes ned en samhandlings-gruppe (correspondence group) på miljøkomiteens 44. sesjon i mars, som jobber videre med saken. Norges kjøreplan tilsier at et utkast til internasjonalt regelverk behandles på komiteens 47. sesjon, i 2002.

Det må altså forventes at utarbeidelsen av et slikt internasjonalt regelverk gjennom IMO vil ta lang tid.

Vedlegg 2:

Norske skip solgt til hugging i Bangladesh, 1995-99

Tabellen under er satt sammen av NorWatch, og er ingen komplett oversikt over skip solgt til Bangladesh. Listen er satt sammen på bakgrunn av åpne kilder, dvs. salg hovedsaklig rapportert i media. De færreste rederier opplyser selv om forandringer i flåten, i forhold til opphugging.

| Skipsnavn | Skipstype | NIS | Byggeår | Dato solgt | Pris | Eier/ bestyrer |
|------------------|----------------|-----|---------|------------|----------------|---|
| Heritage Express | Containerskip | X | 1977 | 30.1.98 | USD 840.000 | Knutsen OAS Shipping |
| Solborg | Bulk Carrier | X | 1972 | 10.1.97 | | Solstad Shipping |
| Danyal Express | | | 1975 | 15.8.97 | | Sejersted Bødtker & Co AS |
| T/T Torino | Oljetanker | X | 1975 | 11.4.97 | USD 6,75 mill. | Wilh. Wilhelmsen |
| Arrow Niki | Tank/bulkskip | X | 1974 | 1996 | USD 3,6 mill. | K.G. Jebsen |
| Oslo Princess | Oljetanker | | 1972 | 1995 | USD 7,3 mill. | Tanker Chartering KS |
| Knock Nalling | Oljetanker | | 1975 | Mai 1995 | USD 3,4 mill. | Red Band AS/Fred. Olsen |
| Jahre Spray | Suezmax-tanker | X | 1975 | Mars 1999 | USD 2,4 mill. | Jahre Dahl Bergesen AS |
| Mega Point | Tanker | X | 1975 | April 1999 | USD 2,5 mill. | Mega Tankers/Mosvold Rederi |
| Ancora | VLCC | X | 1974 | Aug. 1999 | USD 4,33 mill. | C. H. Sørensen & Sønner |
| Mega Buck | Suezmax-tanker | X | 1974 | 1999 | USD 2,9 mill.. | Mega Tankers/Mosvold Rederi |
| Mega Sun | Tanker | X | 1975 | Sept. 1999 | USD 2,56 mill. | Mega Tankers/Mosvold Rederi |
| Ancora | VLCC | | 1974 | Aug. 1999 | USD 4,3 mill. | Panamansk selsk./C. H Sørensen & sønner |

Kilderegister

Det Norske Veritas, Technical report. Decommissioning of ships. Feb. 1999

Greenpeace Germany, Ships for scrap. Steel and toxic wastes for Asia, Oct. 1998.

Khursid Alam. Two fishing villages of Bangladesh: A community study. June 1996.

Miljøverndepartementets pressemeldinger, 1998-99.

Miljøverndepartementets forslag til IMO/MEPC, 1999.

Informasjon om Basel-konvensjonen fra Basel Action Network.

Shippingavisen Trade Winds arkiv, 1994-99.

International Labour Organisation (ILO).

Samtaler med ansatte ved Community Development Center (CODEC), Sitakunda og Chittagong, desember 1999.

Samtaler med verftsansatte og fiskere, desember 1999.

Samtaler med journalister og fagforeningsansatte i Chittagong, desember 1999.

