



# Beslutning om utelukkelse av Nordic American Tankers Ltd.

Januar 2019

## Innledning

KLP og KLP-fondene ("KLP") har besluttet å utelukke selskapet Nordic American Tankers Ltd fra sine investeringer på grunn av uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til alvorlig miljøskade og grove krenkelser av menneskerettighetene.

Nordic American Tankers er et tankrederi som er børsnotert på New York Stock Exchange, og med kontorer i Bermuda og Norge. Selskapet har norsk ledelse.

KLP hadde en mindre investering i Nordic American Tankers Ltd frem til 09. oktober 2018.

KLP var ikke investert i selskapet på tidspunktet for utelukkelse fra KLPs investeringer.

## Hendelse

25. juli 2018 ble KLP kjent med at Nordic American Tankers Ltd ("NAT") hadde avhendet 8 oljetankere<sup>1</sup>. Ytterligere to oljetankere ble avhendet 7. desember 2018<sup>2</sup>. Basert på informasjon publisert i media<sup>3</sup>, fra organisasjonen NGO Shipbreaking Platform<sup>4</sup> og basert på søk KLP selv gjorde etter skipenes AIS-signaler<sup>5</sup>, har det blitt bekreftet at skipene har blitt solgt for strandopphugging i Bangladesh og India.

---

<sup>1</sup> Annonisert i pressemeldinger på NATs hjemmeside. URL: <http://hugin.info/201/R/2201307/853747.pdf> og <http://hugin.info/201/R/2207082/857970.pdf>

<sup>2</sup> Annonisert i pressemelding på NATs hjemmeside. URL: <http://hugin.info/201/R/2228282/875030.pdf>

<sup>3</sup> Dagens Næringsliv var først ute i mediene med å rapportere om hvor skipene til NAT hadde havnet. URL: <https://www.dn.no/shipping/tankskip/nordic-american-tankers/bangladesh/tankskip-dumpet-pa-strand-i-bangladesh/2-1-386609> og <https://www.dn.no/shipping/to-nye-skip-dumpet-pa-strand/2-1-528720>.

<sup>4</sup> KLP har vært i direkte kontakt med organisasjonen. Organisasjonen har også bekreftet hvor skipene til NAT har havnet gjennom sitater i media.

<sup>5</sup> AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. AIS transpondere ombord i skip sender ut informasjon om skipets identitet, posisjon, fart og kurs (Kilde: Kystverket, URL: <https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Meldings--og-informasjonstjenester/AIS/>). AIS signalene har vært tilgjengelig for KLP fra tjenesten [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com). I denne tjenesten opplyses det også om destinasjonen til skipet.

## Tidligere utelukkelse

I januar 2018 utelukket Statens Pensjonsfond Utland fire selskaper som følge av medvirkning til strandopphugging. KLP fulgte Etikkrådets anbefaling og utelukket disse selskapene fra KLPs investeringsunivers<sup>6</sup>.

Etikkrådet har vurdert at det foreligger en uakseptabel risiko for at et selskap kan medvirke til, eller selv være ansvarlig for, systematiske brudd på internasjonalt anerkjente normer for menneskerettigheter og alvorlig miljøskade når skip blir skrapet på strender i Bangladesh og Pakistan.

Hovedpunktene fra vurderingene til Etikkrådet blir gjengitt under. De fullstendige anbefalingene for selskapene nevnt i dette beslutningsdokumentet kan leses på Etikkrådets hjemmesider<sup>7</sup>.

### Menneskerettighetsbrudd

Arbeidstakerrettighetene i FNs menneskerettighetserklæring og ILO-konvensjoner ligger til grunn for vurderingen om grove og/eller systematiske brudd på menneskerettighetene.<sup>8</sup>

*Det er 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 barnearbeid i strid med ILO-konvensjon 182. Dette forholdet kan alene være grunnlag for utelukkelse av selskaper fra SPU.*

*I tillegg kommer de kontinuerlige, utallige og grove brudd på en rekke ILO-konvensjoner som har som formål å etablere minimumsstandarder for å sikre liv og helse til de som arbeider. Etikkrådet finner det ikke nødvendig å vurdere bruddene på hver enkelt konvensjon for seg. De rapporterte forhold 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. En grunn til at virksomheten kan drives til lav kostnad, er nettopp at det bevisst brukes minimalt med ressurser på tiltak som verneutstyr, opplæring, sikkerhetsprosedyrer og trygging av arbeidsmiljøet. 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.<sup>9</sup>*

### Miljøskade

Vurderingen av om det er grov miljøskade bygger på omfanget av miljøskaden, om skaden er irreversibel, om skaden har betydelig negativ virkning på menneskers liv og helse, om nasjonale eller internasjonale konvensjoner har vært brutt, om selskapet har unnlatt å handle for å forhindre skade, og om det er trolig at selskapets praksis vil vedvare. Baselkonvensjonen om grensekryssende bevegelser av farlig avfall omfatter opphugging av skip.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> KLPs offentlige dokument som beskriver bakgrunnen for utelukkelsen er tilgjengelig fra URL:

[https://www.klp.no/polopoly\\_fs/1.39974.1521546151!/menu/standard/file/Skraping%20av%20skip.pdf](https://www.klp.no/polopoly_fs/1.39974.1521546151!/menu/standard/file/Skraping%20av%20skip.pdf)

<sup>7</sup> URL: <http://nettsteder.regjeringen.no/etikkradet-2017/tilradninger/grove-krenkelser-av-menneskerettigheter/>

<sup>8</sup> Etikkrådet, *Tilråding om å utelukke Korea Line Corporation fra Statens pensjonsfond utland*, s. 1-2., Brev til Norges Bank 29.06.2017. URL: <https://nettsteder.regjeringen.no/etikkradet-2017/files/2018/01/Tilr%C3%A5dning-Korea-Line-Corp.-2017-20465.pdf>

<sup>9</sup> Ibid, s. 8.

<sup>10</sup> Ibid, s. 2.

*Miljøskaden 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 mottaks-apparat for å håndtere dette på en forsvarlig måte. Det er nettopp slik transport av avfall over landegrenser konvensjonen er ment å skulle hindre. Når dette likevel finner sted, er resultatet påregnelig: Alvorlig forurensning og spredning av miljøgifter, som igjen negativt påvirker menneskers helse og økologien i området. Selv om det ikke foreligger omfattende dokumentasjon av skadevirkningene, har undersøkelser avdekket nivåer på forurensning av blant annet tungmetaller som er ekstremt høyt over fastsatte normer.*

*Et særlig problem med beaching er at opphuggingen av skipet foregår når det står i mudder og sand, slik at forurensning går i grunnen og føres ut med tidevannet. Selv om det skulle komme på plass ordninger ved beaching-steder for behandling av eksempelvis asbest og PCB, vil dette grunnleggende problemet med å få samlet opp forurensninger ikke kunne løses.<sup>11</sup>*

#### Vurdering av selskapets medvirkning til normbrudd

Menneskerettighetsbrudd og miljøskade inntreffer på grunn av hvordan verftene opererer. Etikkrådet vurderer medvirkningen til normbrudd med tanke på om selskapet kan holdes ansvarlig for hvordan skraping av skip som de ikke er eiere av foregår. Når et skip blir sendt til skraping benytter selskaper seg som regel av en "cash-buyer", et selskap der forretningsområdet er å håndtere skip som skal skrapes.

*Når et selskap selger 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 stål i skipet og kostnaden ved opphugging. Den billigste huggemetoden er beaching, og dette gir derfor selskapet høyest pris for skipet.*

*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 også anses som allment kjent i shippingbransjen at miljø- og arbeidsforholdene ved beaching er svært dårlige. At skip likevel sendes til opphugging på Chittagong-stranden i Bangladesh og strendene ved Gadani i Pakistan, følger av et aktivt valg selskapet som eide skipet, har tatt for å maksimere sin fortjeneste. Etter Etikkrådets syn må selskapet bære et selvstendig ansvar for dette. Det finnes bedre måter å hugge opp skip som er lett tilgjengelig for selskapet, men disse koster mer.*

*Etter Etikkrådets oppfatning er det derfor en konkret sammenheng mellom selskapets handlinger og normbruddene på en måte som utgjør medvirkning etter SPUs etiske retningslinjer.<sup>12</sup>*

---

<sup>11</sup> Ibid, s. 8.

<sup>12</sup> Ibis, s. 7-8.

## Dialog med selskapet

Da KLP ble kjent med at de åtte solgte skipene var på vei til Bangladesh for strandopphugging, innledet KLP dialog med NAT i august 2018. Et møte ble avholdt mellom ledelsen i NAT og administrasjonen i KLP. I dette møtet kommuniserte KLP sin posisjon, som er at NAT må sikre ansvarlig skipsopphugging, også når skipet selges via et mellomledd.

KLP fulgte opp dette møtet med å sende et brev til styret i NAT, hvor selskapet ble anmodet om å innføre retningslinjer og implementere tilhørende tiltak for å sikre at fremtidig avhending av skip til skraping gjøres på en ansvarlig måte. Anmodningen fra KLP ble behandlet av styret 9. november 2018, og KLP fikk tilbakemelding om at selskapet ville følge Hong Kong-konvensjonen (2009) ved fremtidig avhending.

Den 7. desember 2018 ble det kjent at selskapet hadde avhendet ytterligere to skip, solgt for strandopphugging på verft i Bangladesh. KLP fulgte igjen opp med NAT for å få innsikt i hvordan de sikret etterlevelse av selskapets nye retningslinjer. KLP ønsket informasjon om hvilke verft skipene skulle skrapes på, hvilke undersøkelser selskapet hadde gjort om verftene og hvilke planer de hadde for å følge skrapeprosessen fremover. NAT ønsket ikke å imøtekomme KLP med svar på disse spørsmålene. KLP er ikke forelagt informasjon om at de benyttede verft er frivillig verifisert i henhold til Hong Kong-konvensjonen.

I etterkant av Dagens Næringslivs omtale av KLPs beslutning (27. januar 2019), har NAT opplyst KLP om at de inkluderte en klausul i salgskontrakten som pålegger påfølgende kjøpere av det samme skipet å følge Hong Kong-konvensjonen.

## KLPs retningslinjer og analyse

I punkt 6.3 i "Retningslinjer for KLP som ansvarlig investor"<sup>13</sup> heter det at:

*KLP skal utelukke selskaper fra investeringer der det er en uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til eller selv er ansvarlig for (...)*

- *grove eller systematiske krenkelser av menneskerettigheter ...*
- *alvorlig miljøskade*

Ordlyden i denne bestemmelsen er identisk med ordlyden i "Retningslinjer for observasjon og utelukkelse fra Statens Pensjonsfond Utland"<sup>14</sup>.

NAT responderte på KLPs anmodning med en policy om å følge Hong Kong-konvensjonen ved fremtidig avhending av skip. Dette var et positivt steg i riktig retning av selskapet, men er ikke tilstrekkelig for å sikre ansvarlig avhending. Hong Kong-konvensjonen er vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon, men er per i dag ikke ratifisert av et tilstrekkelig antall medlemsland. En frivillig etterfølgelse av konvensjonen er ingen garanti for at skipsopphuggingen skjer på forsvarlig vis. KLPs posisjon er at selskaper som skal avhende skip må forholde seg til opphugging på samme måte som de gjør til bygging av skip. Selskapene må forsikre seg om at både landet og verftet har nødvendig installasjoner, retningslinjer, systemer og rutiner som er egnet for å sikre forsvarlig skraping av skipet, inkludert sikker og forsvarlig håndtering av farlig avfall og sikkerhet for arbeiderne.

---

<sup>13</sup> Retningslinjer for KLP som ansvarlig investor (08.12.2017). URL:

[https://www.klp.no/polopoly\\_fs/1.39176.1513175215!/menu/standard/file/Retningslinje%20for%20KLP%20som%20ansvarlig%20investor.pdf](https://www.klp.no/polopoly_fs/1.39176.1513175215!/menu/standard/file/Retningslinje%20for%20KLP%20som%20ansvarlig%20investor.pdf)

<sup>14</sup> Retningslinjer for observasjon og utelukkelse fra Statens pensjonsfond utland, URL:

<https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2014-12-18-1793?q=retningslinjer+++pensjonsfond+++utland>

NAT har ikke imøtekommet KLPs forespørsel om dokumentasjon på at skipene som er avhendet skrapes på forsvarlig vis. Skipene ligger nå på en strand i Bangladesh, og KLP har ikke informasjon om at verftene følger Hong Kong-konvensjonen, og ei heller har installasjoner, retningslinjer, systemer og rutiner nødvendig for å sikre en forsvarlig skipsopphugging.

Med utgangspunkt i "Retningslinjer for KLPs som ansvarlig investor", er vurderingen at det er en uakseptabel risiko for at NAT medvirker til alvorlig miljøskade og grove krenkelser av menneskerettighetene.

## Beslutning

KLP og KLP-fondene utelukker Nordic American Tankers Ltd fra sine investeringer på grunn av en uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til alvorlig miljøskade og grove krenkelser av menneskerettighetene.