

Beslutning om å utelukke Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)

November 2025

1 Innledning

KLP og KLP-fondene har besluttet å utelukke Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) fra sine investeringer i november 2025. Utelukkelsen er basert på kriteriet om uakseptabel risiko for at selskapene medvirker til eller selv er ansvarlige for (...) «alvorlige krenkelser av individers rettigheter i krig eller konfliktsituasjoner.»

2 Bakgrunn

2.1 Situasjonen på Vestbredden

Siden seksdagerskrigen i 1967 har palestinere levd under israelsk okkupasjon på Vestbredden, inkludert Øst-Jerusalem. Området benevnes ofte som Palestina, og betegner landområdet øst for demarkasjonslinjen fra 1948 og vest for Jordanelven. Staten Israel har, i strid med folkeretten, drevet utbygging av israelske bosetninger på Vestbredden siden okkupasjonen startet for 58 år siden.

Ifølge FN har bosetningene en negativ påvirkning på levekårene til palestinere, da det resulterer i tap av eiendom og levebrød, begrenset tilgang til tjenester og trusler mot fysisk sikkerhet, blant annet grunnet israelske angrep på palestinere. Palestinerne på det okkuperte området er også underlagt et komplekst kontrollsystem med både fysiske (sjekkpunkter, veisperringer) og byråkratiske barrierer (tillatelser, stenging av områder) som begrenser deres rett til fri bevegelse.¹

Etter Hamas' angrep 7. oktober 2023 og Israels påfølgende krigføring på Gazastripen har FN rapportert om økt voldsbruk og en eskalering i utbyggelse av bosetninger på Vestbredden.²

2.2 Lovmessigheten av Israelske bosetninger på Vestbredden

Bosetninger på Vestbredden er karakterisert som et brudd på folkeretten, inkludert brudd på artikkel 49 i den fjerde Genève-konvensjonen. Dette betyr også at utbygging av bosetningene karakteriseres som en krigsforbrytelse.³ I konvensjonens artikkel 49 heter det: «Okkupasjonsmakten kan ikke deportere eller flytte en del av sin egen sivilbefolkning til det område som den okkuperer.»⁴ Formålet er å hindre okkupasjonsmakten i å innlemme okkuperte områder, samt å beskytte lokalbefolkningen mot forverring av deres økonomiske situasjon. Handlingen anses også å være en krigsforbrytelse etter Roma-statuttene.

¹ <https://www.ochaopt.org/location/west-bank>

² <https://news.un.org/en/story/2025/09/1165988>

³ <https://news.un.org/en/story/2019/11/1051781>

⁴ <https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1949-08-12-4>

Etter seksdagerskrigen reservert Israel seg fra å være rettslig forpliktet til å følge alle konvensjonens bestemmelser, med henvisning til at Vestbredden allerede hadde vært okkupert av Jordan før området ble okkupert av Israel. Denne reservasjonen ble tilbakevist av andre stater og av FN, men hadde likevel som følge at Israel blant annet tillot bygging av bosetninger i de okkuperte områdene. I 2004 fastslo israelsk høyesterett at den fjerde Genève-konvensjonen fullt ut gjelder på de okkuperte områdene, og at bygging av bosetninger på disse områdene er ulovlig, men at forbudet kun gjelder etablering av nye bosetninger, ikke utvidelse av eksisterende.

Den internasjonale straffedomstolen (ICJ) har også slått fast at den har rett til å behandle saker i områder som ble okkupert av Israel i 1967 og at etableringen av bosetningene på det okkuperte området er ulovlig: «The Court concludes that the Israeli settlements in the Occupied Palestinian Territory (including East Jerusalem) have been established in breach of international law.»⁵

Internasjonalt er det bred enighet om at de israelske bosetningene på Vestbredden er i strid med folkeretten. Norge er blant landene som alltid har fastholdt at okkupasjonen er folkerettsstridig. Å støtte opp om folkeretten og den internasjonale rettsordenen er retningsgivende for Norge.⁶

Det israelske synet er at bosetningene ikke er ulovlige, og at påstander om dette er politisk motivert. Israel viser bl.a. til at flyttingen av israelere til bosetningene skjer frivillig og at bosetningene ikke fortrenger annen befolkning i området. Israel viser også til at flere av bosetningene er etablert på steder hvor det i historisk tid har vært jødiske samfunn.⁷

2.3 Anbefaling fra norske myndigheter

I mars 2024 understreket den norske regjeringen, ved utenriksminister Espen Barth Eide, at norsk næringsliv bør være oppmerksomme på at de, gjennom økonomisk eller finansiell aktivitet i de folkerettsstridige israelske bosetningene, risikerer å bidra til brudd på internasjonal humanitærrett eller menneskerettighetene.⁸ Presiseringen overfor næringslivet omfatter næringsvirksomhet og handel med varer som er produsert i israelske bosetninger. Regjeringen forventer at norske selskaper opptre ansvarlig og etterlever Åpenhetsloven, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.⁹

Selv om det er stater og ikke selskaper som er forpliktet etter internasjonale menneskerettighetskonvensjoner, kan selskaper sies å medvirke til brudd på menneskerettighetene. KLP tar ikke stilling til om stater har ansvar for eventuelle menneskerettighetsbrudd. Det er tilstrekkelig å konstatere at det aktuelle selskapet opptre på en slik måte at det vil innebære medvirkning til grove eller systematiske krenkelser av internasjonalt anerkjente menneskerettigheter. Konteksten i et land og region hvor selskapet har virksomhet, kan likevel ha vesentlig betydning for vurderingen av selskapets mulige medvirkningsansvar.

⁵ <https://www.icj-cij.org/files/case-related/131/131-20040709-ADV-01-00-EN.pdf>

⁶ https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/svar_annektering/id2701667/

⁷

<https://mfa.gov.il/mfa/foreignpolicy/peace/guide/pages/israeli%20settlements%20and%20international%20law.aspx>

⁸ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringen-frarader-handel-og-naringsvirksomhet-med-israelske-bosettinger/id3028680/>

⁹ Ibid

3 Selskapets tilknytning til den ulovlige okkupasjonen

CAF er et spansk selskap som spesialiserer seg på produksjon av ulike typer tog, inkludert tog for trikk, T-bane og tradisjonell langdistansetrafikk. CAF leverer også signal, energi og kommunikasjonssystemer for bruk på toglinjer.

Selskapet har sammen med Israelske Shapir Civil & Marine Engineering Ltd fått i oppdrag å bygge ut Jerusalem Light Rail nettverket, som delvis går gjennom okkuperte områder i Øst-Jerusalem. Helt konkret skal de to selskapene utvide den eksisterende «røde linje» og bygge den nye «grønne linjen».¹⁰ Begge toglinjene går igjennom Vest og Øst-Jerusalem, og har blant annet som formål å knytte israelske bosetninger på palestinsk territorium i Øst-Jerusalem med Vest-Jerusalem.

Kontrakten ble inngått i 2019, og prosjektet ventes å være fullført i 2027. Som en del av kontrakten skal CAF også vedlikeholde både den røde og grønne linjen i 15-25 år etter at de er satt i drift.

CAF ble i september 2025 som følge av sin deltakelse i prosjektet inkludert i FN sin database over selskaper som bidrar til Israels ulovlige okkupasjon av palestinske territorier.¹¹ FN vektla i sin vurdering at CAF bidro med tre sentrale aktiviteter:

- Forsyning av utstyr og materialer som fasiliteter bygging og utvidelse av bebyggelse og muren, og tilhørende infrastruktur.
- Levering av tjenester og verktøy som støtter vedlikehold og eksistens av bosetninger, inkludert transport.
- Bruk av naturressurser, spesielt vann og land, til forretningsformål.

4 Informasjon fra selskapet og dialog med KLP

I dialog med KLP – og i en pressemelding – argumenterer CAF for at selskapet gjennom sin aktivitet på okkuperte områder ikke bidrar til brudd på internasjonal rett.¹² Det vises blant annet til en 11 år gammel rettsavgjørelse i en fransk domstol som sier at bare staten Israel og ikke private aktører kan bryte relevante aspekter ved Genèvekonvensjonene; aktsomhetsvurderinger utført av uavhengige tredjeparter; og en vurdering fra Spanias nasjonale kontaktpunkt for ansvarlig næringsliv fra 2022.

Vedrørende vurderingen til det nasjonale kontaktpunktet er det viktig å påpeke at CAF ikke ble klarert for eventuelle brudd på internasjonal rett, men at kontaktpunktet avbrøt prosessen fordi dialog mellom CAF og Comité de Solidaridad con la Causa Árabe (CSCA) – den anklagende parten – ikke var mulig å gjennomføre. Kontaktpunktet konkluderte likevel i rapporten sin at CAF sine rutiner for beskyttelse av menneskerettigheter var mangelfulle, og anbefalte at selskapet skjerpet disse.¹³

¹⁰ https://www.cafmobility.com/en/press-room/jerusalem-tram-project/?utm_source=chatgpt.com

¹¹ <https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/hrbodies/hrcouncil/sessions-regular/session60/advance-version/a-hrc-60-19-aev.pdf>

¹² <https://www.cafmobility.com/en/press-room/caf-sa-notice-of-other-relevant-information/>

¹³ https://comercio.gob.es/es-es/inversiones_exteriores/PNCLD/Casos_tratados_PNCs/Documents/Caso-E-00009.pdf og https://comercio.gob.es/es-es/inversiones_exteriores/PNCLD/Casos_tratados_PNCs/Documents/Caso%20E-00010.pdf

CAF argumenterer videre at selskapet – gjennom å levere tjenester knyttet til sivil infrastruktur – forbedrer forholdene til alle samfunnsgrupper i Øst-Jerusalem, inkludert den palestinske befolkningen. CAF påpeker at medlemmer av det arabiske samfunnet i Øst-Jerusalem ble konsultert, og at de stilte seg positive til prosjektet – delvis fordi de er aktive forbrukere av infrastrukturen. Det ble også vektlagt fra CAF sin side at en okkupant er pålagt å levere basistjenester til en befolkning under okkupasjon.

Videre sier CAF at selskapet ikke er i posisjon til å påvirke lokale transportplaner eller hvordan landområder skal brukes, og at situasjonen til lokalbefolkningen vil forverres dersom selskapet trekker seg fra prosjektet.

Det ble også lagt vekt på den finansielle kostnaden av å gå ut av prosjektet som del av vurderingen.

5 KLPs vurdering

KLP har vurdert om CAF gjennom sin tilknytning og virksomhet i Øst-Jerusalem kan utgjøre en uakseptabel risiko for brudd på KLPs retningslinjer, herunder medvirkning til menneskerettighetsbrudd og alvorlige krenkelser av individers rettigheter i krig og konfliktsituasjoner.¹⁴

Under FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter har selskaper et ansvar for å respektere og beskytte menneskerettigheter i alle land de opererer i, uavhengig av om staten selv overholder disse rettighetene. Krig og konflikt kan innebære særlig høy risiko for brudd på menneskerettighetene. Selskaper som har virksomhet i konfliktområder skal derfor utvise særlig høy aktsomhet for å unngå å bli involvert i brudd på menneskerettighetene.

Videre, når det gjelder selskapets medvirkning, skal det være en sammenheng mellom selskapets virksomhet og bruddene ved at selskapet enten aktivt skal ha medvirket til bruddene, eller hatt kunnskap om dem, men unnlatt å handle ved å iverksette nødvendige tiltak for å forhindre sin medvirkning. En viktig del av vurderingen er også den fremtidige risikoen for om selskapets praksis vil fortsette, og dermed også den fremtidige risikoen for brudd.

Det er derfor viktig å påpeke at situasjonen på Vestbredden, inkludert Øst-Jerusalem, har forverret seg den seneste tiden. Israel har blant annet økt byggingen, og godkjente eller la planer for 20 810 nye boliger på Vestbredden, inkludert Øst-Jerusalem, i tidsperioden 18. juni til 19. september 2025. Ledende politikere har samtidig oppfordret Israel til å formelt annektere hele Vestbredden.¹⁵

Bosetningene har en negativ påvirkning på levekårene til palestinere, da det resulterer i tap av eiendom og levebrød, og trusler mot fysisk sikkerhet. Støtte til opprettholdelse og muliggjøring av videre utbygging av bosetningene utgjør dermed en uakseptabel og alvorlig risiko for medvirkning til pågående og fremtidig brudd på menneskerettighetene til palestinere i området.

KLP har ved tidligere vurderinger lagt vekt på at selskapers medvirkning til brudd på menneskerettigheter i dette tilfellet inkluderer leveranse av varer og tjenester som gjør bosetningene attraktive, og som gjør det mulig for innbyggerne å opprettholde en moderne

¹⁴

<https://www.klp.no/media/samfunnsansvar/Retningslinje%20for%20KLP%20som%20ansvarlig%20investor.pdf>

¹⁵ <https://news.un.org/en/story/2025/09/1165988>

livstil. Enklere og mer sømløs offentlig transport mellom okkuperte og ikke-okkuperte områder vil gjøre det mer attraktivt for bosettere å etablere seg i ulovlige bosetninger i Øst-Jerusalem. Aktører innen jernbaneindustrien er viktige bidragsyttere til dette blant annet på grunn av deres rolle i utbyggingen av Jerusalem Light Rail prosjektet.

I en kontekst som oPt krever skjerpede aktsomhetsvurderinger at man identifiserer risikoen for medvirkning til brudd på menneskerettigheter i krig- og konfliktsituasjoner, og at man håndterer denne aktivt, herunder at man iverksetter nødvendige tiltak for å forhindre sin medvirkning.

KLP mener at informasjonen som CAF har delt innebærer at selskapet er helt åpne om sin deltakelse i prosjektet som en viktig leverandør og vedlikeholds-partner i mange år fremover. Samtidig gir ikke CAF noen indikasjoner på at praksisen vil avsluttes, og viser lite forståelse for de alvorlige anklagene som er rettet mot selskapet.

Etter KLPs vurdering vil prosjektet gjennom utbygging av infrastruktur som opprettholder og fasiliterer en utvidelse av israelske bosetninger i Øst-Jerusalem – bidra til å videreføre og normalisere den ulovlige okkupasjonen. KLP har særlig vært interessert i å forstå hvilke tiltak selskapet har satt i verk for å unngå å være involvert i normbrudd i fremtiden. I respons har KLP bare fått overordnede svar om aktsomhetsvurderinger fra selskapet. Ut ifra tilgjengelig informasjon er det ikke mulig å slå fast at selskapet har iverksatt gode tiltak for å forhindre å bli involvert i nye normbrudd i fremtiden.

6 Beslutning

På bakgrunn av årsakene beskrevet ovenfor utelukkes CAF fra investeringene til KLP og KLP-fondene fra november 2025.