



LASTET MED RISIKO

Om norske rederier og behovet for policy
på menneskerettigheter og Vest-Sahara.

Rapport, November 2017



Innhold

Sammendrag	.....	s. 04
1.0 Vest-Sahara – Afrikas siste koloni	.....	s. 06
2.0 Metodologi	.....	s. 08
3.0 Bakgrunn	.....	s. 10
3.1 Norske rederier i Vest-Sahara		
3.2 Menneskerettighetsutfordringer i shippingindustrien		
3.3 Hva er en menneskerettighetspolicy?		
3.4 Hvorfor skal rederier bry seg om okkupasjon?		
4.0 Tause selskaper, ujevne svar	.....	s. 14
5.0 Anbefalinger	.....	s. 17

Skrevet av: Diego Alexander Vaula Foss

Oslo, 28.november 2017

Rapporten er skrevet med støtte fra Norad.

ISBN: 978-82-999726-1-1

Design: Marika Andersen

Foto: WSRW.org, Støttekomiteen for Vest-Sahara (s.6), Bård Ove Myhr (s.9), Saharawi Campaign Against the Plunder (s.15a).

www.vest-sahara.no

www.instagram.com/westernsahara

www.twitter.com/vestsahara

www.facebook.com/skVestSahara

Sammendrag

1. mai 2017 ble det greskeide tørrlastskipet «NM Cherry Blossom» anholdt idet det ankeret opp utenfor Port Elizabeth, Sør-Afrika, for å bunkre forsyninger¹. Skipet var på vei til New Zealand med 55.000 tonn fosfatstein, en last med en markedsverdi på omtrent 5.2 millioner amerikanske dollar². Fosfatet var utvunnet i Vest-Sahara, som okkuperes av Marokko.

Etter at en sørafrikansk domstol først anerkjente at saken skulle behandles i deres rettssystem³ endte det hele med at det statlige marokkanske selskapet OCP, som eksporterte fosfatsteinen, ikke ønsket å følge prosessen videre⁴. De anerkjente med dette at lasten var tapt. Ikke bare påførte det eksportøren og importøren betydelige kostnader ved å ta del i folkerettsbruddet, også rederiet og befrakteren sitter igjen med kjempetap. Ved utgivelsen av denne rapporten har skipet vært anholdt i 210 dager.

Vest-Saharas frigjøringsbevegelse, som hadde startet prosessen, sitter igjen med en rettslig, politisk og økonomisk seier. Anholdelsen av «NM Cherry Blossom» illustrerer en rekke spørsmål om hvem som har det økonomiske og juridiske ansvaret når en okkupasjonsmakt handler med varer som de ikke rettmessig eier. Saken er relevant for alle selskap som eier og opererer fartøy som kan brukes til å frakte varer fra de okkuperte områdene i Vest-Sahara.

Denne rapporten søker å finne ut hvilke retningslinjer norske tørrlastrederier har på plass for å sikre at deres aktiviteter ikke bryter med menneskerettighetene generelt, med spesielt fokus på retningslinjer for å hindre at man blir involvert i slike transporter.

Rederiforbundet anmoder sine medlemmer om ikke å ta del i transporter fra Vest-Sahara. Men hva så med norske eiere av tørrlastfartøyer som ikke er medlem av Rederiforbundet?

Ved flere anledninger de siste årene har man sett at norske skip som eies av rederier utenfor forbundet deltar i slike transporter. Hvor sannsynlig er det at dette kan skje igjen? Denne rapporten konfronterer samtlige norske rederier som eier fartøy med kapasitet til å frakte fosfatstein fra Vest-Sahara – og som ikke er medlem av Rederiforbundet. Informasjonen er innhentet gjennom direkte dialog med selskaper og fra informasjon som selskapene har gitt offentlig.

Rapporten viser en svært ujevn policy på menneskerettigheter og Vest-Sahara. Av de 17 identifiserte og kontaktede rederiene har kun tre fått godkjent. Disse har sannsynliggjort at de har tatt temaene alvorlig. Fire rederier har fått «utilfredsstillende» ved at de overlater ansvaret for fartøyenes oppdrag til deres forretningspartnere. De resterende ti har fått «ikke godkjent», enten ved at de ikke svarer eller ved at de forsvarer kontroversielle transporter.



Best score får rederiene EGD Shipholding, Seven Seas Carriers og LT Ugland.



Rapporten er den første i rekken av årlige rapporter som Støttekomiteen for Vest-Sahara vil utgi om temaene norsk shipping, menneskerettigheter og handel i okkuperte områder. Nye rapporter vil følge i 2018 og 2019, og selskapene som ikke har svart på våre henvendelser for den foreliggende rapporten vil bli utfordret på nytt i disse.



Fartøyet «Molly Manx» er operert av det norskeide Isle of Man-registrerte rederiet LT Ugland. 12. august 2016 anløp skipet New Zealand med fosfat fra Vest-Sahara. Rederiet oppklarer godt at de «for fremtiden vil holde Vest-Sahara utenom de områdene vi ønsker å laste i».



X

EGD i Bergen. Rederiet EGD Shipholding AS i Bergen oppklarer at de har både menneskerettighetspolicy og en tydelig Vest-Sahara-posisjon: «vår policy for egne skip er å ikke benytte dem i Vest-Sahara», understreker rederiet.



X

Spar Shipping, søsterselskapet til butikkjeden Spar Kjøp, har i 2015 og 2017 transportert fosfat fra Vest-Sahara, til en verdi på rundt 100 millioner kroner. Til sammenlikning yter norske myndigheter humanitær bistand på rundt 5 millioner kroner årlig til eierne av fosfatet, som er forvist til flyktningleirer i Algerie. Spar Shipping forsvarende handelen.

1.0 Vest-Sahara – Afrikas siste koloni

Under Berlin-konferansen i 1884 delte europeiske stormakter det afrikanske kontinentet mellom seg. Territoriet som i dag er kjent som Vest-Sahara tilfalt Spania, og forble en koloni under Spania fram til 1975. I 1960 var Vest-Sahara ett av en rekke områder FN anerkjente som kolonier med rett til selvbestemmelse, og Spania ble fem år senere pålagt å starte en avkoloniseringsprosess⁵. Spania ignorerte dette ansvaret, og lot territoriet bli delvis okkupert av nabolandet Marokko. Okkupasjonen førte til at over halvparten av det saharawiske folk flyktet til Algerie. Over 40 år senere bor de fortsatt i flyktningleirer dypt inne i Sahara, og utnyttelsen av ressursene fra deres land kommer ikke saharawiene til gode. Det som skulle vært en prosess mot selvstendighet ble dermed en videreføring av annekasjonen av territoriet, og Vest-Sahara kalles i dag ofte for Afrikas siste koloni.

Marokkos okkupasjon er ikke anerkjent av noen stater i verden, og en lang rekke FN-resolusjoner anerkjenner saharawienes rett til selvbestemmelse. Den Internasjonale domstolen i Haag konkluderte i 1975 at Marokko og Mauritania's krav på territoriet var grunnløse⁶. FNs rettslige kontor har slått fast at enhver utnyttelse av Vest-Saharas ressurser som skjer uten saharawienes samtykke er i strid med folkeretten⁷. I desember 2016 besluttet også EUs øverste domstol at handelsavtaler unionen har inngått med Marokko ikke gjelder varer fra Vest-Sahara ettersom Marokko ikke har råder-



ett over territoriet⁸. Videre fant domstolen at argumenter som at handel ville være til gode for lokalbefolkningen ikke er gyldige så lenge saharawiene selv ikke har gitt sitt samtykke til handelen.

På tross av dette kunne en rapport fra Western Sahara Resource Watch avsløre at fosfatstein til en verdi av 213 millioner dollar ble fraktet ut av Vest-Sahara i 2016⁹. Blant selskapene som har bidratt til Marokkos folkerettsstridige plyndring i 2017 finner vi norske Spar Shipping.

2.0 Metodologi

Denne rapporten studerer retningslinjene til norske rederier som eier tørrlastskip som har kapasitet til å brukes til frakt av fosfatstein. Rapporten tar kun for seg norske rederier som står utenfor Rederiforbundet, og som dermed ikke mottar veiledning om samfunnsansvar fra forbundet.

Med norsk eierskap menes skip som enten seiler under norsk flagg, er gruppeeid av et norsk selskap, er hjemmehørende i Norge eller har norske hovedeiere. Rapporten inkluderer kun selskap som eier bulkskip for tørrlast som er større enn 20.000 dødvekttonn. Den inneholder tentativt samtlige norske selskap som eier slike fartøy og som ikke er medlem av Rederiforbundet. Vi har identifisert til sammen 62 «norske» bulkskip kontrollert av disse selskapene.

Den nedre grensen for fartøystørrelse er satt fordi det kun er slike skip som benyttes for å frakte fosfatstein til Marokkos kunder internasjonalt. Rapporten inkluderer dermed ikke rederier som eier fartøy som kan benyttes til å utforske olje- eller gassforekomster i territoriet, og den inkluderer ikke mindre bulkfartøy for tørrlast som kan transportere andre varer som for eksempel sand og salt. Den inkluderer heller ikke kjemikalietankere som kan transportere fiskeolje eller ordinære lasteskip som transporterer fisk. Alle disse varene eksporteres i dag fra Vest-Sahara, og inntektene fra eksporten bidrar til å opprettholde Marokkos okkupasjon av territoriet.

Norske rederier har vært tungt delaktige i alle disse bransjene.

Alle selskaper som er nevnt i denne rapporten har vært kontaktet av Støttekomiteen for Vest-Sahara i løpet av 2017. I tillegg til informasjon gitt gjennom denne kontakten baseres funnene i rapporten på kommentarer fra rederiene i norske medier. Den komplette listen over selskaper som er nevnt i rapporten finnes i kapittel 4. Det kan ikke utelukkes at det er selskaper som burde ha vært med i denne undersøkelsen, som ikke har blitt inkludert fordi detaljene rundt eierskap i mange tilfeller er uoversiktlige og krever grundigere research. Det er også en svakhet i undersøkelsen at flere av de kontaktede selskapene ikke har svart, og at det derfor ikke er mulig å gi en rettfærdig analyse av deres retningslinjer for ansvarlig næringsvirksomhet. Disse rederiene skal kontaktes på ny ved utviklingen av samme rapport i 2018 og 2019.

Rangeringen av selskaper er basert på svar selskapene selv har gitt om deres strategier for menneskerettigheter, okkupasjon og Vest-Sahara spesielt.

Selskapene rangeres på tre nivåer fra godt til dårlig. Selskaper som henviser til at de følger FNs prinsipper for menneskerettigheter og næringsliv, og som viser til at de har tatt tiltak for å forhindre transport fra Vest-Sahara, er klassifisert å ha en «god tilnærming».

X

Også andre rederier enn tørrlastskip er involvert i transport fra Vest-Sahara. Den norske kjemikalietankeren Key Bay, chartret av Sea Tank AS fra Bergen, og eid av Gezina fra Farsund, skapte store overskrifter i Europa da den fraktet fiskeolje fra Vest-Sahara til EU rett etter at EU-domstolen hadde dømt at EU-Marokkos handelsavtale ikke gjelder Vest-Sahara. Her ligger Key Bay i havnen i Las Palmas, og fartøyet er akkurat bordet av spansk politi.

Rederier som har plassert ansvaret for fartøyenes transport på operatørene av fartøyene, er klassifisert som «utilstrekkelig tilnærming». Selskaper som ikke har svart på henvendelsen og ikke har noen offentlig tilgjengelig informasjon om deres menneskerettighetspolicy har automatisk blitt plassert i kategorien «dårlig».



3.0 Bakgrunn

3.1. Norske rederier i Vest-Sahara

Norges Rederiforbund informerer på sine nettsider om Utenriksdepartementets fraråding til norske selskaper om å unngå kommersiell aktivitet i Vest-Sahara¹⁰. Det opplyses også her om at selskaper som likevel opererer i territoriet utsetter seg for en betydelig omdømmerisiko. Rederiforbundet anmoder derfor medlemmene å følge norsk UD's fraråding på dette området.

De siste årene har likevel flere norske rederier vært innblandet i kommersiell virksomhet i Vest-Sahara. Selskapene Gezina fra Farsund¹¹ og Sea Tank Chartering fra Bergen har begge vært involvert i frakt av fiskeolje fra de okkuperte områdene¹², og rederiet Myklebusthaug var involvert i transporter av sand fra de okkuperte områdene i 2016¹³. I tillegg har Spar Shipping så sent som i 2015 og 2017 vært involvert i frakt av fosfatstein med opprinnelse i Vest-Sahara¹⁴. Felles for alle disse selskapene er at ingen av dem er medlemmer av Rederiforbundet og derfor heller ikke mottar Rederiforbundets kyndige råd. De må likevel, som alle norske selskaper, ta stilling til Utenriksdepartementets fraråding. Å bryte med en fraråding fører ikke med seg sanksjoner. Derimot kan det, som Rederiforbundet påpeker, utgjøre en risiko for selskapets omdømme. Det siste halvåret har også den finansielle og juridiske risikoen ved å bli involvert i handel med saharawiske varer økt.

Selskapenes egne reaksjoner på avsløringer om at deres skip har fraktet varer fra okkuperte

områder har vært svært varierende. Enkelte, som Seven Seas Carriers, har skjerpet sine retningslinjer og innført en spesifikk klausul for å unngå at deres skip brukes til å eksportere varer fra det okkuperte Vest-Sahara¹⁵. Andre rederier har derimot valgt å se bort fra UD's og Rederiforbundets fraråding. Konfrontert med at et av hans skip var involvert i frakt av fosfat fra Vest-Sahara svarte for eksempel administrerende direktør i Spar Shipping, at «UD fraråder handelen, men hvis dette var totalt forkastelig ville det da ikke vært gjort ulovlig?»¹⁶.

3.2. Menneskerettighetsutfordringer i shippingindustrien

Shippingindustrien er blant verdens største og viktigste industrier, og står ifølge bransjens egen interesseorganisasjon for 90 % av transporten av varer som fraktes internasjonalt¹⁷. Shipping er en milliardindustri med titusener av skip og millioner av arbeidere over hele verden. En så stor industri har et særskilt ansvar for å ta arbeid med menneskerettigheter seriøst.

Som alle andre industrier har shipping bransjespesifikke utfordringer knyttet til menneskerettigheter, og to områder utmerker seg spesielt: Arbeiderrettigheter og miljøutfordringer. Av miljøutfordringer trekkes ofte opphugging av skip frem som et eksempel på et område hvor shippingindustrien må forbedre seg. Opphugging av skip er en nødvendig prosess, men den er også potensielt farlig for både mennesker og

miljø og må derfor foregå i regulerte former. På grunn av shippingindustriens internasjonale struktur utnyttes smutthull i lokale og regionale lovverk, og på denne måten kan skip som skulle vært håndtert forsvarlig i vestlige land bli fraktet til land i Asia hvor svakere regulering gjør at prosessen utgjør en fare for så vel arbeidere som miljø. Her har også norske rederier fortsatt en vei å gå. Bellona avslørte i mars 2017 at antallet norskeide skip som ble sendt til ulovlig opphugging økte i 2016¹⁸, og det norske rederiet Atlantica Shipping ble i fjor vinter avslørt for å ha sendt skipet «*City of Tokyo*» til potensielt miljøskadelig og kontroversiell opphugging i Bangladesh¹⁹. Denne praksisen er i strid med Rederiforbundets retningslinjer. Rederiforbundet uttaler på sine nettsider at de ønsker at «resirkulering av skip skal skje på en forsvarlig måte uten stor risiko for liv, helse og miljø»²⁰.

Shippingens mobile og internasjonale natur gjør det også utfordrende å regulere at alle aktører respekterer menneskerettighetene og ILOs konvensjoner om arbeiderrettigheter²¹. Som en konsekvens settes arbeideres rett til å organisere seg under press, og arbeidere utsettes for uverdige og farlige arbeidsforhold, manglende arbeidsvern og i noen tilfeller slaveri²². De siste årene har det vært et spesielt fokus på fiskeindustrien i Øst-Asia²³, men utfordringene knyttet til arbeiderrettigheter er relevante for de fleste grenene av shippingindustrien. Norsk shippingindustri's innstilling til respekt for menneskerettigheter har blitt omtalt

som et eksempel til etterfølgelse av den ledende organisasjonen Human Rights at Sea²⁴. Som en relativ stormakt i internasjonal shipping er det viktig at norske rederier fortsetter å være ledende innen alle aspekter som angår shipping og menneskerettigheter.

3.3. Hva er en menneskerettighetspolicy?

I takt med at forståelsen av selskapers samfunnsansvar har forandret seg, og at stadig flere selskaper anerkjenner at deres samfunnsansvar begynner med hvordan selskapet selv driver, har det også utviklet seg et behov for at selskapene etablerer retningslinjer som sikrer at virksomheten ikke bidrar til brudd på menneskerettigheter. Det er disse retningslinjene vi forstår som en menneskerettighetspolicy. FNs Global Compact fremhever at en menneskerettighetspolicy bør innebære både en forpliktelse om å respektere menneskerettigheter, retningslinjer for arbeiderrettigheter samt retningslinjer for andre deler av menneskerettighetsarbeid som kan knyttes til bransjen eller selskapets virksomhet²⁵. Det mest anerkjente internasjonale rammeverket er FNs retningslinjer for næringsliv og menneskerettigheter, også kjent som Ruggie-prinsippene. To av hovedprinsippene i dette rammeverket er selskapers plikt til å respektere menneskerettigheter og selskapers plikt til å sikre rettferdig kompensasjon dersom skaden allerede har skjedd²⁶. Utenriksdepartementet har utviklet en egen handlingsplan for hvordan norske selskaper kan implementere FN-prinsippene²⁷.

De tre søylene i FNs veiledende prinsipper for

MENNESKERETTIGHETER

BESKYTTE

Stat — plikt til å beskytte

RESPEKT

Selskap — ansvar for
å respektere

RETTE OPP

Ofre — rett til erstatnings-
mekanismer

3.4. Hvorfor skal rederier bry seg om okkupasjon?

Det er en rekke grunner til at rederier, og selskaper for øvrig, bør innta en aktiv holdning mot å bli involvert i handel med varer fra okkuperte områder. I tillegg til den åpenbare etiske utfordringen ved slik adferd er det verdt å vurdere den finansielle, juridiske og omdømmemessige risikoen knyttet til slik handel.

De etiske utfordringene ved å bli involvert i handel med varer fra okkupert land virker åpenbare. Folkeretten er tydelig på at ethvert folk har rett til selv å bestemme over eget land og ressurser, en rett som er tydelig formulert i FNs erklæring om uavhengighet for koloniland og -folk²⁸. Enhver stat som okkuperer et annet land og handler med deres ressurser bryter folkeretten ettersom man da fratrar folkets rett til å selv bestemme over egne ressurser. I dagligdagse termer kan vi omtale dette som tyveri. Enhver som blir involvert i handel med varer fra okkupert land bedriver dermed i praksis heleri.

Når et rederi skal spesifisere hva slags farvann man kan la sine fartøy seile i, er det vanlig å se til sanksjonslistene til FN og EU. Imidlertid har verken FN eller EU vedtatt sanksjoner på Vest-Sahara. Introduksjonen av en sanksjon fra FN eller EU forutsetter at forslaget ikke motsettes av henholdsvis en vetomakt i Sikkerhetsrådet eller av en av de innflytelsesrike EU-statene. Handel med et territorium kan altså være folkerettsstridig selv om det ikke er i strid med sanksjoner vedtatt av FNs Sikkerhetsråd.

Spørsmålet er så hvilken rettslig konsekvens det har for et selskap at noe er i strid med folkeretten. Utviklingen det siste året har vært at EU-domstolen og den sørafrikanske domstolen har trukket folkerettslige prinsipper inn i tolkningen av lovlighet under EU-retten og sørafrikansk rett. Dette illustrerer at FN- og EU-sanksjoner ikke er tilstrekkelig å ta i betraktning når et rederi etablerer hvor fartøyene kan anløpe. Man må også se på øvrig folkerett.

De siste tiårene har forståelsen av selskapers samfunnsansvar utviklet seg gradvis, og det finnes i dag flere internasjonale rammeverk som beskriver hvilket ansvar selskaper har for å respektere menneskerettighetene. I tillegg til FNs retningslinjer for næringsliv og menneskerettigheter beskriver også FNs Global Compact og OECDs retningslinjer for multinasjonale selskaper hvilket samfunnsansvar selskaper har. OECD-rammeverket krever blant annet at selskaper forplikter seg til å «*respektere menneskerettighetene, hvilket betyr at de bør unngå å krenke andres menneskerettigheter og bør håndtere negative konsekvenser de er innblandet i på menneskerettighetsområdet*» og at de utfører aktsomhetsvurderinger for å hindre at man havner i posisjoner der man handler på tvers av menneskerettighetene²⁹.

De etiske forpliktelsene som selskaper har for å respektere menneskerettigheter er altså klart formulert i internasjonale rammeverk, men det er også i selskapenes egeninteresse å vise samfunnsansvar. Faren for omdømmemisiko ved

å bli tilknyttet uetisk adferd er stadig økende, og som det blant annet har vist seg i olje- og gassnæringen medfører omdømmemisiko også en finansiell risiko³⁰. Investorer regner i økende grad inn omdømmemisiko når de vurderer hvilke selskaper som er verdt å investere i³¹. Investorer anerkjenner også i tiltakende grad at selskaper som ikke driver bærekraftig utgjør en økonomisk risiko for porteføljen, noe som blant annet er reflektert i det norske Oljefondets økende bruk av risikobaserte nedslag de sist årene³². Dette er tilfeller hvor fondet selger seg ut av et selskap fordi de anser at den finansielle risikoen ved å investere i selskaper som ikke driver bærekraftig er så stor at det vil gå utover selskapets lønnsomhet.

For shippingindustrien er det en økende risiko for juridiske og økonomiske utfordringer tilknyttet handel med varer fra det okkuperte Vest-Sahara. Etter anholdelsen av «*NM Cherry Blossom*» er det registrert en markant nedgang i eksport av fosfatstein fra Vest-Sahara. Dette kan tyde på at shippingselskaper internasjonalt har anerkjent risikoen det Wkan innebære å frakte fosfatstein fra territoriet, og at man frykter flere lignende rettsprosesser. For norske rederier bør saken føre til at man gjør grundige risikovurderinger av hvilket ansvar man har dersom ens egne skip skulle havne i en slik situasjon, og gjennomgår hvilke tiltak man kan ha på plass for å unngå å bli involvert i slike situasjoner.

4.0 Tause selskaper, ujevne svar

- Denne rapporten undersøker om norske rederier har innført retningslinjer eller rutiner som vil forhindre eventuelle transporter som bidrar til menneskerettighetsbrudd eller Vest-Sahara-transporter i framtiden.
- Av selskapene som ble kontaktet er det utelukkende tre som har deltatt i transporter fra Vest-Sahara: Seven Seas Carriers, LT Ugland og Spar Shipping. Dette kjenner Støttekomiteen gjennom daglig overvåkning av skipstrafikken i Vest-Saharas farvann. De øvrige rederiene omtalt har ikke hatt kjente transporter de siste årene.
- Alle kjente norske rederier som eier fartøy over 20.000 dødvekttonn og som ikke er medlem av Rederiforbundet ble kontaktet. Rederiene som er kontaktet kontrollerer 62 slike fartøy.

God tilnærming

EGD Shipholding AS oppgir at de har en menneskerettighetspolicy som baserer seg på Utenriksdepartementets handlingsplan for oppfølging av FNs veiledende prinsipper. I tillegg har de en tydelig politikk på Vest-Sahara.

«Vest-Sahara er ett av flere land som er ekskludert under 'trading exclusions'», forsikrer EGD. Selskapet skriver også at «vår policy for egne skip er å ikke benytte dem i Vest-Sahara», og

påpeker at Vest-Sahara er ett av flere land som er unntatt fra avtaler som inngås når deres skip leies ut.

Seven Seas Carriers var i 2008 involvert i transport av fosfatstein fra territoriet da et av deres utleide skip ble brukt til å frakte fosfat til en verdi av 30 millioner kroner til Colombia³³. Selskapet tok lærdom av erfaringen, og har nå en egen klausul som utelukker Vest-Sahara fra alle avtaler hvor deres skip blir leid ut³⁴. Rederiet har ikke svart på Støttekomiteens henvendelser.

Også det norske rederiet LT. Ugland, som er registrert på Isle of Man, har tatt grep etter at et av deres skip ble involvert i handel med fosfat fra Vest-Sahara. De oppga da at de «for fremtiden vil holde Vest-Sahara utenom de områdene vi ønsker å laste i» og at de ikke kom til å ta flere oppdrag i området før situasjonen i området var avklart³⁵.

Ikke tilfredsstillende tilnærming

Hesnes Holding plasserer ansvaret på operatøren. «Skipene opereres kommersielt av Saga Welco AS. Saga Welco AS er medlem av Norges Rederiforbund, og vi forholder oss til dette», svarer Hesnes til Støttekomiteen. Selskapet svarer ikke på spørsmål om menneskerettighetspolicy. Det er ikke kjent hva slags forventninger, om noen, Hesnes har stilt til Saga Welco for oppfølging av menneskerettigheter eller Vest-Sahara-transporter.



X

Det marokkanske statsfosfatselskapet OCP har etablert et datterselskap i India, Paradip, som nå importerer fosfat fra Vest-Sahara. Her protesterer saharawiske flyktninger mot den ulovlige eksporten av deres fosfat. Spar Shipping fra Bergen deltar i transportene.

X

Det greske bulkskipet «NM Cherry Blossom» ble 1. mai 2017 anholdt i Sør-Afrika for å inneholde fosfat fra Vest-Sahara. November 2017 var fartøyet fortsatt anholdt.

X

Saharawier fra de okkuperte områdene demonstrerer mot den viktigste importøren internasjonalt, kanadiske Agrium.

Arendal Dampskibsselskab understreker at de ikke tillater at fartøyene bryter internasjonale sanksjoner og lover, og plasserer ellers ansvaret på operatøren. «ADS' skip bemannes og driftes av OSM Maritime Group (www.osm.no). OSM er medlem av Norges Rederiforbund og følger så vidt vi vet Rederiforbundets anbefalinger», skriver selskapet til Støttekomiteen. Støttekomiteen spurte i epost om det vil være aktuelt å formalisere en forventning om at OSM unnlater å anvende fartøyene i Vest-Sahara, slik at man kan forhindre folkerettsstridig bruk av fartøyene i framtiden i territoriet. Vi venter på svar.

Golden Ocean skriver at de «følger og håndhever prinsippene som er skissert i FN's verdenserklæring om menneskerettigheter» og at de ved utleie av skip benytter seg av «standardklausuler som dekker at last skal være lovlig, i lovlig handel, og i henhold til UN/US/EU-regler regulering og sanksjoner».

R-bulkers AS omtales i rapporter fra eierselskapet Maritime Opportunities som eier av de to tørrlastfartøyene Emerald Strait og Endeavour Strait³⁶. R-bulkers henviser til svar fra det tilknyttede selskapet Cleaves Shipbroking, som noterer til Støttekomiteen at de:

«skipseiende selskap der vi har formidlet finansiering og investorer driftes av store profesjonelle rederier og eller ship-management selskap. For å bidra til å utbedre deres kunnskapsmangel så kan vi opplyse at alle avtaler om banklån og forsikringsavtaler for skip har klausuler om 'trading restriksjoner' som må oppfylles. Disse inneholder krav om etterlevelse av konvensjoner og derved også seilingsforbud til FN sanksjonerte områder. Således inneholder befraktningsavtaler alltid klausuler om en rekke "trading exclusions". En typisk formulering i en slik omfattende klausul kan være: 'All war and warlike zones and

any countries/areas prohibited by government of vessel's flag or vessel's underwriters banned by UN as well as countries which will result in blacklisting'.»

Dårlig tilnærming

Følgende rederier har unnlatt å besvare henvendelsene fra Støttekomiteen:

- Atlantica Shipping
- Bergen Capital Management
- Global Skipsholding 2 AS
- Kristian Jebsens Rederi
- Nordic Shipping
- Ness Risan & Partners
- Offshore Merchant Partners
- Stove Shipping
- Wenaasgruppen

Den mest unike tilnærmingen har Spar Shipping, som insisterer på å videreføre transporter fra Vest-Sahara. Selskapet ble først konfrontert med at deres skip ble brukt til å frakte fosfat fra Vest-Sahara av Bergens Tidende den 27. juli 2015. Den gang uttalte selskapets administrerende direktør at de ville ta «interne runder på Vest-Sahara for å evaluere hvor vi står»³⁷. Til tross for dette har ikke selskapet endret praksis, og var senest i mars 2017 involvert i transport av fosfatstein fra de okkuperte områdene³⁸. Selskapet har fraktet ut fosfatstein fra Vest-Sahara tilsvarende en dobbelt så stor verdi som all norsk humanitær hjelp til territoriets flyktninger gjennom alle tider. Det er disse flyktingene som eier fosfatet Marokko eksporterer fra de okkuperte områdene. Spar Shipping svarer ikke på spørsmål om menneskerettighetspolicy.

5.0 Anbefalinger

Uttalelser fra så vel FN som EUs øverste domstol er krystallklare på at Vest-Sahara ikke er en del av Marokko, og at ingen handel med varer fra Vest-Sahara kan foregå uten at det saharaviske folk har gitt sitt samtykke gjennom deres rettmessige representanter. Vår klare anbefaling til norske rederier er derfor at de følger UD og Rederiforbundets fraråding om å delta i handelen med varer fra Vest-Sahara.

For å sikre at frarådingen følges må norske rederier ha klare retningslinjer eller klausuler som hindrer deres skip i å bli brukt i transport av varer fra Vest-Sahara. Disse retningslinjene må også gjelde for skip som leies videre til andre selskaper. På denne måten kan norske rederier sikre at deres skip ikke blir involvert i plyndringen av Afrikas siste koloni.



X

Kart over Afrika

Kilder

¹ WSRW.org, 03.05.2017, "Plunder vessel detained in South Africa on way to New Zealand": <http://www.wsrw.org/a246x3844>

² New Zealand Herald, 15.07.2017, "Political rift halts \$7m of NZ-bound phosphate": http://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c_id=3&objectid=11890625

³ WSRW.org, 13.07.2017, Western Sahara has won its conflict cargo case in South Africa, <http://www.wsrw.org/a105x3971>

⁴ OCP, 13.07.2017, "OCP Group Refuses to Participate in South Africa Trial that Undermines UN Resolution Process & International Law": <http://www.ocpgroup.ma/media/corporate-news/ocp-group-refuses-participate-south-af-rica-trial-undermines-un-resolu-tion-proce>

⁵ Forente Nasjoner, 16.12.1965, "General Assembly Resolution 2072: Question of Ifni and Spanish Sahara": <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/218/35/IMG/NR021835.pdf?OpenElement>

⁶ International Court of Justice, 15.10.1975, "Western Sahara- Advisory Opinion of October 16 1975": <http://www.icj-cij.org/files/case-related/61/6197.pdf>

⁷ United Nations Legal Council, 29.01.2002, "Letter dated 29 January 2002 from the Under-Secretary-General for Legal Affairs, the Legal Counsel,

Addressed to the President of the Security Council. New York" <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/249/87/PDF/N0224987.pdf?OpenElement>

⁸ Court of Justice of the European Union, 21.12.2016, "Judgment in Case C-104/16 P": <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2016-12/cp160146en.pdf>

⁹ Western Sahara Resource Watch, 2017, *Carriers of Conflict*. Oslo: Western Sahara Resource Watch

¹⁰ Norges Rederiforbund, 2014, «Sanksjoner»: <https://www.rederi.no/om-oss/fagomrader/naringspolitikk/internasjon-politikk/sanksjoner/>

¹¹ Finansavisen, 10.09.2016, «Henter fiskeolje i okkupert område»: <https://finansavisen.no/news/3792/242/Henter-fiskeolje-i-okkupert-om-r%C3%A5de>

¹² Bergens Tidende, 20.01.2017, "Bergensrederi anklaget for ulovlig transport i Vest-Sahara": <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/Q4KB4/Bergensrederi-anklaget-for-ulovlig-transport-i-Vest-Sahara>

¹³ Sysla Maritim, 29.11.2016, "Austrheim-rederi får kritikk for handel med Vest-Sahara": <https://sysla.no/maritim/austrheim-rederi-far-kritikk-for-handel-med-vest-sahara/>

¹⁴ Støttekomiteen for Vest-Sahara,

22.06.2017, «Spar Kjøp-søster eneste som deltar i plyndring av Vest-Sahara fosfat»: <http://www.vest-sahara.no/a1x2574>

¹⁵ Bergens Tidende, 28.07.2015, «-De gjør nok ikke dette en gang til»: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/KP8y7/--De-gjor-nok-ikke-dette-en-gang-til>

¹⁶ Bergens Tidende, 27.02.2015, «Bergensk skip frakter fosfat fra Vest-Sahara tross advarsler fra UD»: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/5LBpb/Bergensk-skip-frakter-fosfat-i-Vest-Sahara-tross-advarsler-fra-UD>

¹⁷ International Chamber of Shipping, 2017, «Shipping and World Trade»: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

¹⁸ Bellona, 10.02.2017, «Kraftig økning i antall norske skip hugget opp på asiatiske strender i 2016»: <http://bellona.no/nyheter/skipsfart/skipsoppbygging/2017-02-kraftig-okning-i-antall-norske-skip-hugget-opp-pa-asiatiske-strender-i-2016>

¹⁹ E24, 20.03.2017 «Norsk rederi sa skipet skulle repareres – ble hugget i Bangladesh»: <http://e24.no/naering-sliv/shipping/norsk-rederi-sa-skipet-skulle-repareres-ble-hugget-i-bangladesh/23942029>

²⁰ Rederiforbundet, 2014, «resirkulering av skip»: <https://www.rederi.no/om-oss/fagomrader/samfunnsansvar/resirkulering-av-skip/>

²¹ Bloor, M., Pentsov, D., Levi, M., & Horlick-Jones, T., 2004, Problems of Global Governance of Seafarers' Health & Safety. *Seafarers International Research Center*, 1-31.

²² Human Rights at Sea, 13.10.2016, "Tragedy in the Marine Commons: The Intertwined Exploitation of Ocean Ecosystems and Fisheries Workers": <https://humanrightsatsea-news.org/2016/10/13/submission-to-un-special-rapporteur-on-human-rights-and-the-environment/>

²³ The Guardian, 11.06.2014, «Revealed: Asian slave labour producing prawns for supermarkets in US, UK»: <https://www.theguardian.com/global-development/2014/jun/10/supermarket-prawns-thailand-produced-slave-labour>

²⁴ Human Rights at Sea, 06.06.2017, "Lloyds List OP-ED: Putting human rights on the agenda": <https://www.humanrightsatsea.org/putting-human-rights-on-the-agenda/>

²⁵ FNs høykommissær for menneskerettigheter, 2011, «A guide for business: How to develop a human rights policy»: http://www.ohchr.org/Documents/Publications/DevelopHumanRightsPolicy_en.pdf

²⁶ FNs høykommissær for menneskerettigheter, 2011, «Guiding principles on business and human rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" framework»: <http://www.ohchr.org/Documents/Publications/>

[GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf](#)

²⁷ Utenriksdepartementet, 13.10.2015, «Nasjonal handlingsplan for næringsliv og menneskerettigheter»: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/plan_mr/id2457726/

²⁸ Forente Nasjoner, 1960, «Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples»: <http://www.un.org/en/decolonization/declaration.shtml>

²⁹ OECD, 2011, «OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper: Anbefalinger for ansvarlig næringsliv innenfor en global ramme»: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/UD/Vedlegg/Handelspolitikk/OECD/Kontaktpunkt/OECD_Retningslinjer_NO.pdf

³⁰ David Spence, 2011, "Corporate Social Responsibility in the Oil and Gas Industry: The Importance of Reputational risk": [https://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/40348/2011_01_01_Corporate%20_Social_Responsibility.pdf?sequence=2](https://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/40348/2011_01_01_Corporate%20Social_Responsibility.pdf?sequence=2)

³¹ Gordon L. Clark & Tessa Hebb, 2005, «Why should they care? The role of institutional investors in the market for corporate global responsibility»: <https://pdfs.semanticscholar.org/7c23/5ed33bb-8299d3eeeddcd1f4b62e43d5cbaef.pdf>

³² Norges Bank Investment Management, 2017, «Ansvarlig forvaltning, Norges Bank Investment Manage-

ment 2016»: <https://www.nbim.no/contentassets/2c3377d07c5a4c4fbd-442b345e7cfd67/statens-pensjonsfond-utland--ansvarlig-forvaltning-2016.pdf>

³³ Bergens Tidende, 30.05.2008, «Krass kritikk mot Bergensrederi»: <https://www.nrk.no/hordaland/krass-kritikk-mot-bergensrederi-1.5839216>

³⁴ Bergens Tidende, 28.07.2015, «De gjør nok ikke dette en gang til»: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/KP8y7/--De-gjor-nok-ikke-dette-en-gang-til>

³⁵ Finansavisen, 20.06.2017, «Rederier sier nei til fosfatlaster»

³⁶ Maritime Opportunities, oktober 2017, Investorrapport: http://vest-sahara.no/files/dated/2017-10-15/maritimeopportunities_cleaves_rapport_okt2016.pdf

³⁷ Bergens Tidende, 27.07.2015, «Bergensk skip frakter fosfat fra Vest-Sahara tross advarsler fra UD»: <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/5LBpb/Bergensk-skip-frakter-fosfat-i-Vest-Sahara-tross-advarsler-fra-UD>

³⁸ Støttekomiteen for Vest-Sahara, 18.03.2017, «Spar-gruppen fra Bergen med ny skitten transport fra Vest-Sahara»: <http://www.vest-sahara.no/a1x2557>

ISBN: 978-82-999726-1-1

