



LASTET MED RISIKO, 2018

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

Rapport, Desember 2018



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. 15
5.0 Forsikret fra Norge	.....	s. 19
6.0 anbefalinger	.....	s. 22

Skrevet av: Diego Alexander Vaula Foss.
Research i 2018 av Ingrid Rostad.
Bergen, 17. desember 2018
Rapporten er skrevet med støtte fra Norad.
Rapporten er en oppdatert versjon av tilsvarende publikasjon utgitt i 2017.

ISBN: 978-82-999726-6-6
Design: Marika Andersen
Foto: Bård Ove Myhr (s. 9), Saharawi Campaign
Against the Plunder (s.16,a), Rick Voice (s. 21,c).

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.

370 dager senere ble fartøyet løslatt, etter at en sørafrikansk domstol hadde tilkjent det saharawiske folket eierskap over lasten³.

Ikke bare påførte episoden kjempetap for eksportøren, importøren, rederiet og befrakteren. Vest-Saharas frigjøringsbevegelse, som 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 tørrlastredier 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?

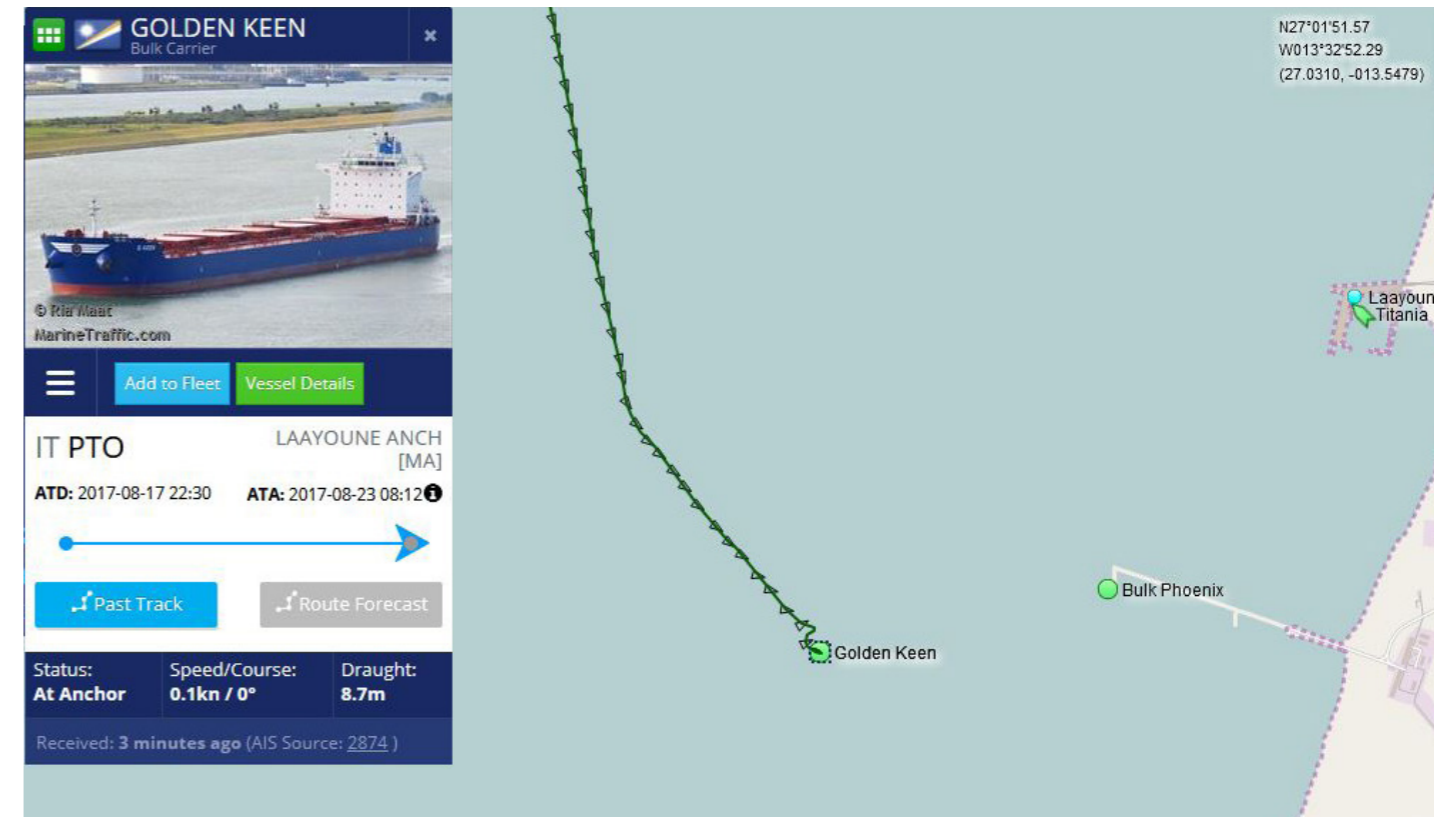
Denne rapporten konfronterer samtlige norske rederier som eier fartøy med kapasitet til å frakte fosfatstein fra Vest-Sahara – og som ikke er medlem av Rederiforbundet. Avgrensningen til fartøy som kan frakte fosfatstein er gjort fordi dette er den mest økonomisk lønnsomme eksporten for okkupasjonsmakten Marokko. 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 15 identifiserte og kontaktede rederiene har seks fått godkjent. Disse har sannsynliggjort at de har tatt temaene alvorlig. To rederier har fått «ikke tilfredsstillende» ved at de overlater ansvaret for fartøyenes oppdrag på deres forretningspartnere. De resterende sju har fått «ikke godkjent», enten ved at de ikke svarer eller ved at de forsvare kontroversielle transporter.

Denne rapporten er den andre i rekken av årlige rapporter som Støttekomiteen for

X

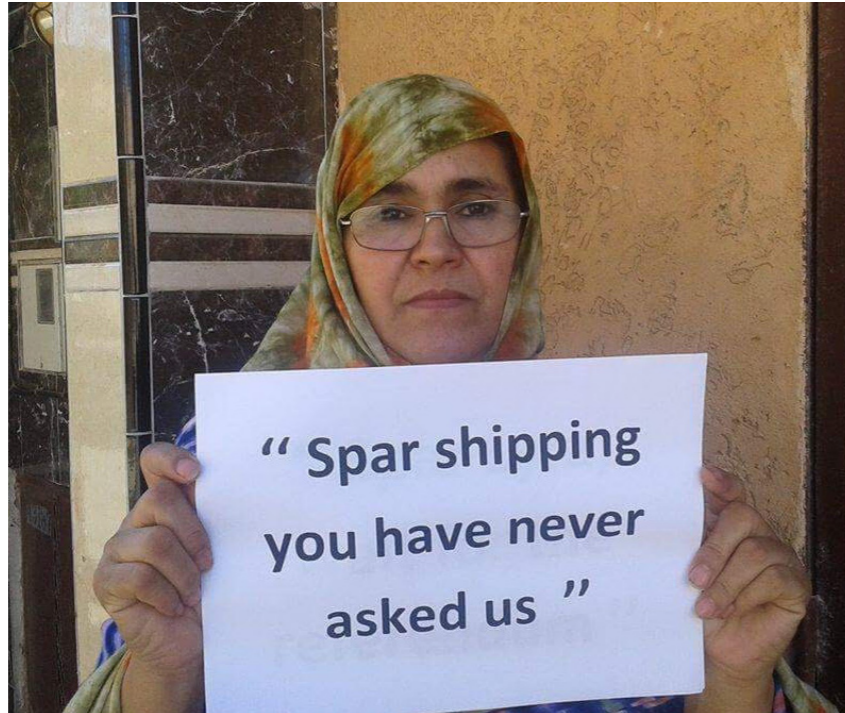
Fredriksenfartøyet Golden Keen anløp Vest-Sahara kort tid etter at Golden Ocean i 2017 forklarte at de ikke hadde rutiner på plass for å forhindre Vest-Sahara-transporter. Det har de nå.



Vest-Sahara utgir om temaene norsk shipping, menneskerettigheter og handel i okkuperte områder. I denne rapporten følger vi opp fjorårets rapport gjennom å utfordre de selskapene som enten ikke svarte eller hadde mangelfulle svar i fjorårets rapport. I årets rapport trekker vi fram Golden Ocean og Bergen Capitol Corporate AS som selskap som har betraktelig forbedret sin policy. Golden Ocean har, etter et anløp i okkupert Vest-Sahara i fjor, endret sine retningslinjer slik at de nå ikke går til Vest-Sahara. Bergen Capitol Corporate AS svarte ikke på vår henvendelse i fjor, men melder i år at de har ekskludert Vest-Sahara fra alle certepartier som inngås på selskapets vegne. 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. Sammen med rederiene EGD Shipholding, Seven Seas Carriers og LT Ugland får derfor Golden Ocean og Bergen Capitol Corporate AS best score i denne rapporten.

Rapporten dokumenterer også et til nå lite kjent aspekt ved plyndringen: rollen til norske forsikringsselskaper. Av 27 fartøy som plyndret territoriets konfliktmineraler i 2017, var hele sju stykker forsikret av norske Skuld eller Gard. Nye oppdateringer av denne rapporten vil følge i årene som kommer.



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 forsvaret 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 midten av 70-tallet. I 1960 var Vest-Sahara ett av en rekke territorier FN anerkjente som kolonier med rett til selvbestemmelse, og Spania ble fem år senere pålagt å starte en avkoloniseringsprosess⁴. 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 behandles av FN i dag som det siste uløste kolonispørsmålet i Afrika.

Marokkos okkupasjon er ikke anerkjent av noen stater i verden, og en lang rekke FN-resolusjoner anerkjenner saharawiernes rett til selvbestemmelse. Den Internasjonale domstolen i Haag konkluderte i 1975 at Marokko og Mauritania's krav på territoriet var grunnløse⁵. FN's rettsavdeling har slått fast at enhver utnyttelse av Vest-Saharas ressurser som skjer uten saharawiernes samtykke er i strid med folkeretten⁶. 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 råderett over territoriet⁷.

På tross av dette rapporterer organisasjonen Western Sahara Resource Watch betydelig eksport av fosfatstein fra territoriet. De siste årene har eksporten ligget på rundt 200 millioner dollar. I 2017 – som en konsekvens av anholdelsen av «NM Cherry Blossom» i Sør-Afrika – droppet eksporten i 2017 ned til 142 millioner dollar⁸. Fra 2019 er den ventet å falle ytterligere, ettersom stadig flere utenlandske kunder velger å avstå fra slik handel. Norske rederier og forsikringsselskaper er likevel tungt involvert.

2.0 Metodologi

Denne rapporten er en oppfølging av en rapport utgitt i 2017 som kartlegger retningslinjene til norske rederier som er registrert som eier tørrlastskip som har kapasitet å frakte fosfatstein fra Vest-Sahara. Rapportene 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. Omtrent 60 «norske» bulkskip er 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. Det er denne massive eksporten som historisk vært den mest inntektsbringende bransjen i Vest-Sahara for okkupasjonsmakten Marokko. 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 omtalt i rapporten er blitt kontaktet av Støttekomiteen for Vest-Sahara. 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, ettersom 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, verken i 2017 eller 2018, og at det derfor ikke er mulig å gi en rettferdig analyse av deres retningslinjer for ansvarlig næringsvirksomhet. Disse rederiene skal kontaktes på ny ved utviklingen av samme rapport i 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

X

Også andre rederier enn tørrlastskip er involvert i transporter 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.

næringsliv, og som viser til at de har tatt tiltak for å forhindre transporter fra Vest-Sahara, er klassifisert å ha en «god tilnærming».

Rederier som har plassert ansvaret for fartøyenes transporter på operatørene av fartøyene, er generelt klassifisert som «ikke tilfredsstillende 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 til medlemmene på sine nettsider om Utenriksdepartementets fraråding til norske selskaper om å unngå kommersiell aktivitet i Vest-Sahara⁹.

«Som følge av at Norge ikke anerkjenner Marokkos annekasjon av Vest-Sahara, har Norge en 'frarådningspolitikk' hva gjelder kommersiell aktivitet i dette området. Det er ikke et juridisk bindende forbud og norske myndigheter kan derfor ikke gjennomføre noen straffereaksjoner mot bedrifter som velger å gå inn i Vest-Sahara. Det mer en tydelig oppfordring til å utøve samfunnsansvar, og bedrifter som velger å ignorere denne løper en betydelig omdømmerisiko.»

Norske rederier har i mange tiår hatt fartøy på besøk i Vest-Sahara, involvert i flere ulike bransjer. Denne historien har vedvart helt fram til i dag. For eksempel selskapene Gezina fra Farsund¹⁰ og Sea Tank Chartering fra Bergen begge vært involvert i frakt av fiskeolje fra de okkuperte områdene¹¹, og rederiet Myklebusthaug har deltatt i transporter av sand fra de okkuperte områdene i 2016¹². I november 2018 transporterte Green Reefers frossenfisk fra de okkuperte områdene¹³. I tillegg har Spar Shipping 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 produkter fra Vest-Sahara 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 UDs og Rederiforbundets fraråding. Konfrontert med at et av deres 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.

Oljefondet har funnet eksporten å være grovt uetisk, og senest i 2018 kastet de ut aksjer fra et importselskap til en verdi av over 1,5 milliarder kroner for brudd på fondets etiske retningslinjer. Dette er en av de største etikkeksklusjonene noensinne.¹⁷ I 2018 vedtok også Sjømannsforbundet en politikk på Vest-Sahara, der de ber norske rederier om å avstå fra transporter fra territoriet.¹⁸

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 internasjonalt.¹⁹ Shipping er en milliardindustri med titusenvis av skip og millioner av arbeidere over hele verden. En så stor industri har et særskilt ansvar for å ta arbeid med menneskerettigheter seriøst.

Det er flere etapper i et skips 'livssyklus' hvor Menneskerettighetene er en utfordring. Først ved byggingen, deretter ved bruken, og til slutt ved opphugging.

Som alle andre industrier har shipping bransjespesifikke utfordringer knyttet til menneskerettigheter, og to områder utmerker seg spesielt: arbeiderrettigheter og miljøutfordringer.

Blant miljøutfordringer trekkes ofte opphugging av skip frem som et eksempel på et område hvor shippingindustrien må forbedre seg. Opphugging av skip er potensielt farlig for både mennesker og miljø og må derfor foregå i regulerte former, men dette er ofte ikke tilfellet i praksis. På grunn av shippingindustriens internasjonale struktur utnyttes smutthull i lokale og regionale lovverk, og på denne måten unngår rederier sanksjoner. Dette strider mot Rederiforbundets anbefalinger.

Skip som skulle vært håndtert forsvarlig ved sertifiserte anlegg, blir ofte 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. For eksempel avslørte Bellona i mars 2017 at antallet norskeide skip som ble sendt til ulovlig opphugging økte i 2016²⁰, og det norske rederiet Atlantica Shipping ble nylig avslørt for å ha sendt skipet «City of Tokyo» til potensielt miljøskadelig og kontroversiell opphugging i Bangladesh²¹. Denne praksisen er i strid med Rederiforbundets retningslinjer. Rederiforbundet noterer på sine nettsider at de ønsker at «resirkulering av skip skal skje på en forsvarlig måte uten stor risiko for liv, helse og miljø»²².

Shippingens mobile og internasjonale natur gjør det også utfordrende å regulere at alle aktører respekterer menneskerettighetene og ILOs konvensjoner om arbeiderrettigheter²³. 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 slaveri²⁴. De siste årene har det vært et spesielt fokus på fiskeindustrien i Øst-Asia²⁵, men utfordringene knyttet til arbeiderrettigheter er relevante for de fleste grenene av shippingindustrien. Norsk shippingindustriens innstilling til respekt for menneskerettigheter har blitt omtalt som et eksempel til etterfølgelse av den ledende organisasjonen Human Rights at Sea²⁶. 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.

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

3.3. 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 virksomhet²⁷. Det mest anerkjente internasjonale rammeverket er FNs retningslinjer for næringsliv og menneskerettigheter²⁸. To av hovedprinsippene i dette rammeverket er selskapers plikt til å respektere menneskerettigheter og selskapers plikt til å sikre rettfærdig kompensasjon dersom skaden allerede har skjedd. Utenriksdepartementet har utviklet en egen handlingsplan for hvordan norske selskaper kan implementere FN-prinsippene²⁹.

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 -folk³⁰. Enhver stat som okkuperer et annet land og handler med deres ressurser bryter folkeretten ettersom de 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 av de fem vetomaktene i Sikkerhetsrådet eller av en av de innflytelsesrike EU-statene. I begge disse tilfellene er dette Frankrike – Marokkos nære allierte. 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 de siste årene 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, og at dette kan få anvendelse i nasjonale jurisdiksjoner.

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 menneskerettighetene³¹.

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 omdømmerisiko ved å bli knyttet til uetisk adferd er stadig økende, og som det blant annet har vist seg i olje- og gassnæringen medfører omdømmerisiko også en finansiell risiko³². Investorer regner i økende grad inn omdømmerisiko når de vurderer

hvilke selskaper som er verdt å investere i³³. De 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 siste årene³⁴. 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 selskaps 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. Det er tegn til at flere rederier internasjonalt har anerkjent risikoen det kan innebære å frakte fosfatstein fra territoriet, og at man frykter flere lignende rettsprosesser. For norske rederier bør saken føre til at de gjør grundige risikovurderinger av hvilket ansvar de har dersom deres egne skip skulle havne i en slik situasjon, og gjennomgår hvilke tiltak de 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 trekkes fram i denne rapporten er det utelukkende fire som de siste årene har deltatt i transporter fra Vest-Sahara: Seven Seas Carriers, LT Ugland, Spar Shipping og Golden Ocean. Dette kjenner Støttekomiteen gjennom daglig overvåkning av skipstrafikken i Vest-Saharas farvann. De øvrige rederiene omtalt har ikke hatt kjente transporter. Etter forrige rapport ble publisert har Golden Ocean oppdatert sine retningslinjer, slik at dets fartøy ikke kan anløpe Vest-Sahara.
- 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 omtrent 60 slike fartøy.

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 fattet tiltak for å forhindre transporter fra Vest-Sahara, er klassifisert å ha en «god tilnærming».

Rederier som har plassert ansvaret for fartøyenes transporter på operatørene av far-

tøyene, er hovedsakelig klassifisert som «ikke tilfredsstillende». Selskaper som ikke har svart på henvendelsen og ikke har noen offentlig tilgjengelig informasjon om deres menneskerettighetspolicy har automatisk blitt plassert i kategorien «dårlig».

God tilnærming

Ved fjorårets rapport, påpekte Golden Ocean at selskapet «følger og håndhever prinsippene som er skissert i FNs 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». Dette svaret ble vurdert som ikke tilfredsstillende tilnærming til spørsmålet om transport til okkupert Vest-Sahara. Få uker etter ferdigstillingen av rapporten anløp Golden Ocean-eide «*Golden Keen*» det okkuperte territoriet, en transport som blant annet ble dekket av Dagbladet.³⁵ I sitt svar til Dagbladet etablerte rederiet at «standard leieavtaler ekskluderer ikke Vest-Sahara», og at Vest-Sahara dermed ikke var unntatt dette fartøyets last. Derimot uttalte selskapet «vi har en policy nå på at vi ekskluderer Vest-Sahara i nye utleieavtaler. Denne posisjonen er også bekreftet i korrespondanse med Støttekomiteen og med Western Sahara Resource Watch.³⁶

Bergen Capital Corporate AS er et annet av selskapene som viser framgang fra fjorårets rapport. Mens de i 2017 unnlot å svare på

X

Det marokkanske statsfosfat-selskapet 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

Enkelte skipseiere skyver ansvaret for menneskerettigheter over på operatøren. Arendal Dampskibsselskab legger ansvaret på OSM - som i sin tur ikke svarer på Støttekomiteens henvendelser.



Støttekomiteen for Vest-Saharas henvendelse melder de i år at Vest-Sahara er «ekskludert fra alle certepartier som inngås på selskapets vegne».

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 Colombia³⁷. Selskapet tok lærdom av erfaringen, og har nå en egen klausul som utelukker Vest-Sahara fra alle avtaler hvor deres skip blir leid ut.³⁸ 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 avklart³⁹.

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. Saga Welco opplyser på sin side i en epost til Støttekomiteen at «Vi har ikke en policy som gjelder Vest-Sahara spesifikt. Vi har derimot på plass en omfattende Code of Conduct. Etter min vurdering dekkes Vest-Sahara situasjonen av teksten nedenfor», med henvisning til selskapets Code of Conduct.⁴⁰

Til tross for at Hesnes Holding ikke stiller entydige forventninger til sin operatør Saga Welco, og selv om Vest-Sahara-anløp ikke er formalisert ekskludert av Saga, er tolkningen om anvendelsen av retningslinjene av selskapets daglige leder tilstrekkelig god til at tilnærmingen, under tvil, anses som god.

Ikke tilfredstillende tilnærming

Arendal Dampskibsselskab understrekte i 2017 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», skrev selskapet til Støttekomiteen. Støttekomiteen fulgte opp dette svaret både i 2017 og 2018, men har ikke fått noen tilbakemelding på om det er aktuelt å formalisere en forventning om at OSM ikke skal kunne anvende fartøyene anvendes i Vest-Sahara. Støttekomiteen har spurt OSM om de har policies på plass, og har ikke fått svar på henvendelsen.

R-bulkers AS omtales i rapporter fra eierselskapet Maritime Opportunities som eier av de to tørrlastfartøyene Emerald Strait og Endeavour Strait.⁴¹ R-bulkers henviste i 2017 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'.» I 2018 besvarte de ikke Støttekomiteens henvendelse.

Dårlig tilnærming

Følgende rederier har unnlatt å besvare henvendelsene fra Støttekomiteen:

- Atlantica Shipping
- Kristian Jebsens Rederi
- Nordic Shipping
- Ness Risan & 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»⁴². Til tross for dette har ikke selskapet endret praksis, og var senest i mars 2017 involvert i transport av fosfatstein fra de okkuperte områdene⁴³. 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 flyktningene som eier fosfatet Marokko eksporterer fra de okkuperte områdene. Spar Shipping svarer ikke på spørsmål om menneskerettighetspolicy. SKVS sendte to henvendelser til Spar i 2018 i forbindelse med denne rapporten, men fikk ikke svar.

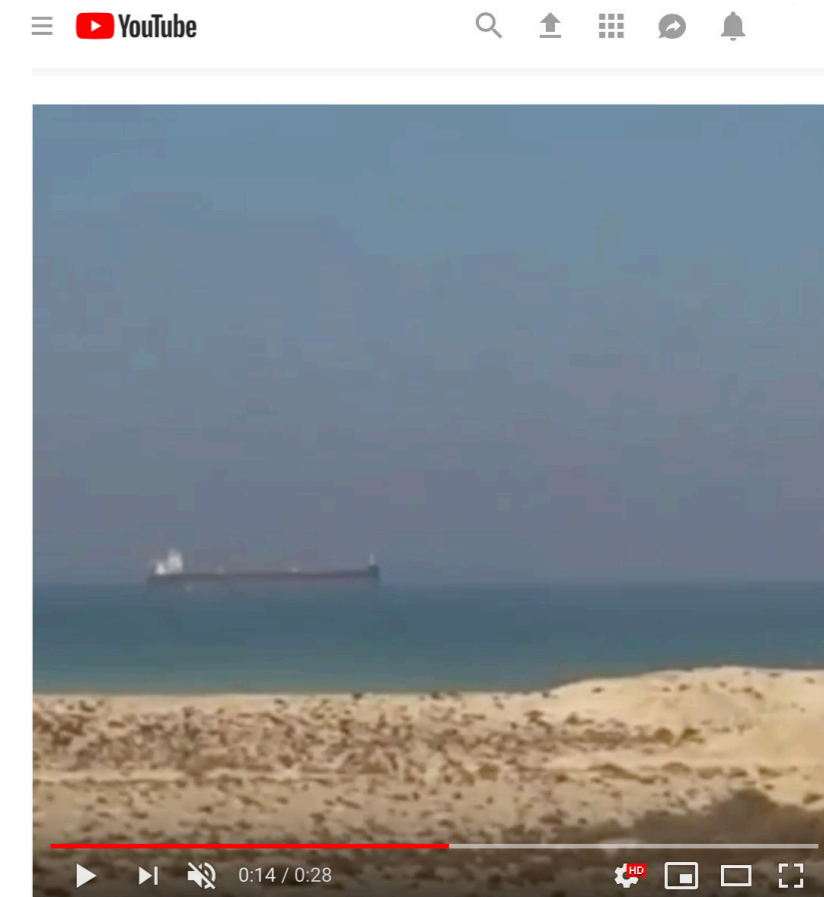
5.0 Forsikret fra Norge

I løpet av 2017 fraktet 27 internasjonale fartøyer fosfatstein ut av okkuperte Vest-Sahara. Av disse var hele sju stykker norskforsikret.

Gard AS forsikret fire fartøyer, som til sammen plyndret Vest-Sahara for et volum på 248.000, med en verdi på 22,2 millioner dollar. Skuld forsikret tre fartøyer, inneholdende 194.000 tonn fosfat, til en verdi på 17,1 millioner dollar. Til sammen har norskforsikrede fartøyer dermed fraktet ut en verdi fra territoriet som er større enn all internasjonal nødhjelp som gis til flyktingene – folket som altså er eiere av fosfatet.

Bare ti internasjonale forsikringselskaper har vært involvert i dekningen av de 27 fartøyene.

SKVS kontaktet i 2018 både Skuld og Gard. Begge forklarte at de forholder seg til internasjonale sanksjoner og understreker at transporter må forholde seg til lover. De besvarer ikke ytterligere hvilke lover de mener gjelder i Vest-Sahara, og ønsker ikke oppklare ytterligere om hvorfor de forsikrer transporter som er strid med saharawienes rettigheter.



Norskforsikret fartøy i okkuperte Vest-Sahara, Skuld

X

Dette fartøyet, Great Vision, er her filmet ved havnen for fosfateksport i okkuperte Vest-Sahara. Fartøyet skulle til Paradip, India, og var ett av sju norsk-forsikrede fartøyer i 2017. Skipet var forsikret av norske Skuld.

Disse skipene var norskforsikret:⁴⁴

SKULD:

Golden Keen, avreise fra Vest-Sahara 14. september 2017, destinasjon Geismar, USA, anslått last 79.000 tonn

Great Vision, avreise fra Vest-Sahara 19. november 2017, destinasjon Paradip, India, anslått last 61.000 tonn

Ocean Rose, avreise fra Vest-Sahara 20. desember 2017, destinasjon Paradip, India, anslått last 54.000 tonn

Gard:

Spar Lyra, avreise fra Vest-Sahara 8. februar 2017, destinasjon Paradip, India, anslått last 50.000 tonn

F.D. Angelica, avreise fra Vest-Sahara 17. mars 2017, destinasjon Geismar, USA, anslått last 75.000 tonn

Hako, avreise fra Vest-Sahara mars 2017, destinasjon Vancouver Canada, USA, anslått last 60.000 tonn

Nautical History, avreise fra Vest-Sahara 8. september 2017, destinasjon Vancouver Canada, anslått last 63.000 tonn.

X

Det norske forsikringselskapet Gard sørget i 2017 for forsikringen av fire fartøy som transporterte konfliktmineraler ut av Vest-Sahara til en verdi på 191 millioner kroner. Summen er 40 ganger så stor som det norske myndigheter gir i humanitær bistand til flyktningene i løpet av et år. Verdiene er tapt for flyktningene.



X

Selskapet Fratelli D'Amato fra Napoli var operatør for et av fartøyene som Gard har forsikret. Transporten av fosfat gikk til et amerikansk importselskap som Oljefondet har svartelistet på grunn av sitt «svært alvorlige brudd på grunnleggende etiske normer».



X

Fartøyet Hako sees her idet det ankommer Vancouver, Canada, 1. juni 2017. Importselskapet er svartelistet av Oljefondet. Skipet var forsikret av Gard.



6.0 Anbefalinger

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

Forsikringselskapene Skuld og Gard må umiddelbart formidle til sine medlemmer at fartøy må respektere internasjonale menneskerettighetskonvensjoner, og med det ikke kan anvendes til transporter i Vest-Sahara uten at territoriets folk har avgitt sitt samtykke.



X

Kart over Afrika

Kilder

¹ WSRW.org, 03.05.2017, "Plunder vessel detained in South Africa on way to New Zealand": <https://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: <https://www.wsrw.org/a105x3971>

⁴ 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>

⁵ 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>

⁶ 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>

⁷ 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>

⁸ Western Sahara Resource Watch, 2017, *P for Plunder*: <https://wsrw.org/a105x4159>

⁹ Norges Rederiforbund, «Sanksjoner»: <https://www.rederi.no/om-oss/fagomrad-er/naringspolitikk/internasjonalt-politikk/sanksjoner/>

¹⁰ Finansavisen, 10.09.2016, «Henter fiskeolje i okkupert område»: <https://finansavisen.no/news/3792/242/Henter-fiskeolje-i-okkupert-omr%C3%A5de>

¹¹ 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>

¹² 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/>

¹³ Støttekomiteen for Vest-Sahara, 15.11.2018, «Vestlandsfartøy i ny kontrovers»: <https://www.vest-sahara.no/a1x2628>

¹⁴ Støttekomiteen for Vest-Sahara, 22.06.2017, «Spar Kjøp-søster eneste som deltar i plyndring av Vest-Sahara-fosfat»: <https://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 Støttekomiteen for Vest-Sahara,

15.11.2018, «Oljefondet dumpet halvannen milliard grunnet Vest-Sahara»: <https://www.vest-sahara.no/a1x2629>

¹⁸ Støttekomiteen for Vest-Sahara, 12.09.2018, «Norsk Sjømannsforbund etablerte Vest-Sahara-politikk»: <https://www.vest-sahara.no/a1x2621>

¹⁹ International Chamber of Shipping, 2017, «Shipping and World Trade»: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

²⁰ Bellona, 10.02.2017, «Kraftig økning i antall norske skip hugget opp på asiatiske strender i 2016»: <http://bellona.no/nyheter/skipsfart/skipsopphugging/2017-02-kraftig-okning-i-antall-norske-skip-hugget-opp-pa-asiatiske-strender-i-2016>

²¹ E24, 20.03.2017 «Norsk rederi sa skipet skulle repareres – ble hugget i Bangladesh»: <http://e24.no/naeringsliv/shipping/norsk-rederi-sa-skipet-skulle-repareres-ble-hugget-i-bangladesh/23942029>

²² Rederiforbundet, 2014, «resirkulering av skip»: <https://www.rederi.no/om-oss/fagomrader/samfunnsansvar/resirkulering-av-skip/>

²³ Bloor, M., Pentsov, D., Levi, M., & Horlick-Jones, T., 2004, Problems of Global Governance of Seafarers' Health & Safety. *Seafarers International Research Center*, 1-31.

²⁴ 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/](#)

²⁵ 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>

²⁶ 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/>

²⁷ 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

²⁸ 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/Guiding-PrinciplesBusinessHR_EN.pdf
Også kalt Ruggie-prinsippene.

²⁹ Utenriksdepartementet, 13.10.2015, «Nasjonal handlingsplan for næringsliv og menneskerettigheter»: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/plan_mr/id2457726/

³⁰ Forente Nasjoner, 1960, «Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples»: <http://www.un.org/en/decolonization/declaration.shtml>

³¹ 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/Kontaktpunktet/OECD_Retningslinjer_NO.pdf

³² 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)

³³ 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/7c23/5ed33bb8299d3eeeddcd-1f4b62e43d5cbaef.pdf>

³⁴ Norges Bank Investment Management, 2017, «Ansvarlig forvaltning, Norges Bank Investment Management 2016»: <https://www.nbim.no/contentassets/2c3377d-07c5a4c4fb442b345e7cfd67/statens-pensjonsfond-utland---ansvarlig-forvaltning-2016.pdf>

³⁵ Dagbladet, 28.02.2018, «John Fredriksen-skip brukt til frakt fra Vest-Sahara»: <https://www.dagbladet.no/nyheter/john-fredriksen-skip-brukt-til-frakt-fra-okkupert-vest-sahara/69557294>

³⁶ WSRW.org, 27.03.2018, «Shipping company responses to the report P for Plunder 2017»: <https://www.wsrw.org/a105x4147>

³⁷ Bergens Tidende, 30.05.2008, «Krass kritikk mot Bergensrederi»: <https://www.nrk.no/hordaland/krass-kritikk-mot-ber->

[gensrederi-1.5839216](#)

³⁸ 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>

³⁹ Finansavisen, 20.06.2017, «Rederier sier nei til fosfatlaster»

⁴⁰ "1. Compliance with all laws and regulations In their business dealines, all of Saga Welco's employees must comply with all applicable national and international laws and government regulations, and must immediately and directly report any actual or perceived violation of such laws or regulations to the senior Management of the business unit in which they are employed, or to the Saga Welco Compliance Officer."

⁴¹ Maritime Opportunities, oktober 2017, Investorrapport: http://vest-sahara.no/files/dated/2017-10-15/maritimeopportunities_cleaves_rapport_okt2016.pdf

⁴² 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>

⁴³ Støttekomiteen for Vest-Sahara, 18.03.2017, «Spar-gruppen fra Bergen med ny skitten transport fra Vest-Sahara»: <https://www.vest-sahara.no/a1x2557>

⁴⁴ Western Sahara Resource Watch, 2017, *P for Plunder*: <https://wsrw.org/a105x4159>

ISBN: 978-82-999726-6-6

