



**Rederkuppet:** Da Magasinet var i Chittagong i Bangladesh, jobbet unge menn med å hogge opp båter som inntil nylig var eid av skipsrederne Daniel Od fjell (øverst) og John Fredriksen.



**Dette er en historie**  
**om norske redere**  
**som tjener rått på**  
**en industri som**  
**invalidiserer og**  
**dreper unge menn.**



# Det er ti år siden Norge lovet å rydde opp i de

► **Chittagong, august 2008.** Ennå er det svalt og disig på stranda hvor skipene hogges opp. På Ziri Subeder Ship-breaking Yard er arbeidet i gang. Litt før klokka ni søker sveiseren Jahangir (25) ly for regnet under en skipsdel, sammen med to gutter på 17 og 14 år. De vet ikke at et svært jernstykke over dem nesten er skåret løs. Bare noen tynne fliser hindrer dødsfella i å klappe igjen. Da hører de en gnissende lyd. Av stål som knekker.

**Det sølete strandstykket er** et av de mange «verftene» i Chittagong i Bangladesh som hogger opp skip. Hit sender styrtrike redere gamle vrak, fulle av asbest, PCB og tungmetaller. Ingen byr mer for skipsvrakene enn verfts-eierne i Bangladesh. De betaler arbeiderne ei daglønn på mellom fem og ti kroner, og har så godt som ingen utgifter til sikkerhetsutstyr.

Lista over dem som skummer fløten inneholder mange norske navn.

På et annet verft på den samme stranda ligger vrakene av «Berge Eagle» og «Berge Sword». De er ikke like stolte nå som da de tjente gode penger for BW Gas, et børsnotert rederi i Oslo. Der er tankmagnaten John Fredriksen nest største eier. På et tredje verft ligger det som for få måneder siden het «Bow Maasstad», og seilte inn penger for den styrtrike Odfjell-familien i Bergen.

BW Gas og Odfjell fikk til sammen godt over 150 millioner kroner da de solgte sine avdankede, gamle skip.

**Det er ti år siden Norge** lovet å rydde opp i de skitne forretningene på strendene i Bangladesh. Det skjedde etter at europeiske og amerikanske medier hadde rapportert om sjokkerende tilstander i skipsopphoggingsindustrien i India, Pakistan og Bangladesh. Om barnearbeid, miljødeleggelse og livsfarlige forhold. Greenpeace og andre miljøvernorganisasjoner aksjonerte mot rederne som profitterte på den forsvarsløse arbeidskraften.

Da saken sommeren 1998 brøt vannskorpa i den norske pressen, gikk alarmer i Miljøverndepartementet. En statssekretær var raskt ute og sa at Norge ville se på alle muligheter for å få stoppet denne trafikken. En av de første til å se hvilken sprengkraft saken kunne få, var departementets rådgiver Sveinung Oftedal, som satt med denne typen saker. Noe av det første han gjorde, var å snakke med Rederiforbundets Terje Gløersen.

Oftedal og Gløersen kjente hverandre godt. I norske delegasjoner til FNs skipsfartsmøter deltar folk fra Sjøfartsdirektoratet og Miljøverndepartementet sammen med Norges Rederiforbund, nøkkelspilleren som kjemper for redernes interesser.

Gløersen og Oftedal var helt enige: Saken måtte opp i International Maritime Organization (IMO).

I denne FN-organisasjonen som skal sikre ryddige forhold på verdenshavene, avgjøres medlemslandenes innflytelse gjennom hvor stor tonnasje som seiler under deres flagg. Blant de tyngste finner vi Norge, sammen med flaggstater som Panama, Liberia og Hellas. Et ry som foregangsland innen fred og miljø har skaffet Norge ytterligere et fortrinn. I IMO lyttes det når Norge taler.

Et møte ble arrangert mellom Rederiforbundets daværende direktør Rolf Sæther og en statssekretær i Miljøverndepartementet. Neste dag var Rederiforbundet og departementet ute i pressen med samstemte uttalelser.

Shippingnasjonen Norge var på saken. Med Rederiforbundets hjelp skulle Norge tette smutthullene som hadde gjort norsk vrakeeksport til Bangladesh til gullkanal forretning.

## For Jahangir har verden gått i svart.

Da han og de to tenåringer hørte lyden av stålet som brakk, var det for seint å løpe. Den ene tenåringen får jernskrammelet over det ene beinet, den andre blir truffet i håndleddet.

Jahangir ligger helt urørlig. Det skal gå ni timer før han



**Tidlig krøkes:** Mange av dem som jobber med å hogge opp det tidligere Odfjell-skipet «Bow Maasstad» er i tenåra.

«Vi så at jernplata falt, og prøvde å løpe, men vi kom oss ikke unna.»

Hilal (17)



# skitne forretningene på strendene i Bangladesh.



kommer til bevissthet. Arbeidskollegene skjønner at de ikke har noen tid å miste. De løfter ham forsiktig opp i en av verftets biler og får ham av gårde til det offentlige sykehuset.

En av dem ringer til Muhamed Ali Shahin i organisasjonen Young Power in Social Action (YPSA). Shahin tar kontakt med familien, og ringer ledelsen på verftet Ziri Subeder Shipbreaking. Han vil at familien skal vite hva de har krav på, og at eierne skal vite at han kjenner til ulykken. Seinere på ettermiddagen ringer han til Magasinet og forteller at det har vært ei ulykke.

**På det offentlige sykehuset** i Chittagong ligger folk med alle slags skader på senger og gulv. Det surrer av stemmer. Lufta er klam, med lukter av mat, svette og urin.

Det har gått åtte timer siden ulykken på Ziri Subeder Shipbreaking. 17 år gamle Hilal, en av de to hjelpemennene som ble skadet på verftet, fikk bruddskader i foten og skuldra da ei jernplate streifet ham.

- Vi så at jernplata falt, og prøvde å løpe, men vi kom oss ikke unna, forteller han.

Kameraten Nayan, som sier at han er 14, brakk hånda. For Jahangir har det gått mye verre.

Den første halvtimen Magasinet er på det offentlige sykehuset, er han bevisstløs. Bandasjen rundt hodet er gjennomtrukket av blod. Rett før Magasinet forlater sykehuset, kommer han til bevissthet, men er for svak til at vi får snakket med ham.

Legene sier at han har brudd i ryggspylen.

Hittil i år har Muhamed Ali Shahin og YPSA registrert ti dødsulykker på de 32 opphoggingsverftene i Chittagong.

Nå frykter Shahin at Jahangir skal bli dødsoffer nummer elleve.

**De norske planene om å få orden** på skipsopphoggingsindustrien gjennom FN-organisasjonen IMO møtte raskt motstand. I 1999 sa britiske tjenestemenn til norske diplomater i London at de fryktet IMO jobbet for sakte.

Det var flere kritiske røster.

Miljøorganisasjonene var redde for at skipsfartsnasjonene som er toneangivende i IMO, ville undergrave forbudet mot å eksportere farlig avfall fra rike til fattige land. Dette forbudet finnes i en internasjonal FN-avtale som heter Basel-konvensjonen. Med Basel-konvensjonen som verktøy har Greenpeace og andre organisasjoner gjennom åra stoppet flere skip som skulle hogges opp på strender i Asia. Det mest kjente eksemplet er cruiseskipet «SS Norway», som ble hindret i å hogges opp i Bangladesh. Samtidig har mange giftbomber seilt ▶



**Billig i drift:** Denne sveiseren kutter opp «Bow Maasstad», uten vernebriller.



**Sintsjef:** Rubel (15) foran tidligere Odfjell-eide «Bow Maasstad». I salgskontrakten sto det at Odfjell-navnet skulle overmales. - Hvorfor svarten har ikke kjøper oppfylt den forpliktelsen, sier Terje Storeng i Odfjell.



**Kritisk:** Kollegene har fått Jahangir på det offentlige sykehuset i Chittagong etter ulykken på verftet. Legene frykter det verste.



«Han er totalt lammet  
på begge sider,  
fra livet og ned.»

**Kamal Uddin, lege**

► gjennom smutthullene i denne konvensjonen.

Miljøvernerne ville heller tette smutthullene i Baselkonvensjonen, enn å bruke tid og krefter på å jobbe langs et helt nytt spor.

Mens diskusjonene har rast, har folk mistet livet på strendene i India og Bangladesh. EU-kommisjonen anslår skipsopphoggingsindustriens dødsopfre fra ulykker i Bangladesh mellom 1998 og 2003 til 200 arbeidere. I tillegg kommer ofrene for asbestframkalt kreft og et utall arbeidere som har blitt skadet og invalidiserte.

- **Han har en alvorlig skade** i øvre del av ryggraden, og ustabil brystvegg. Han er totalt lammet på begge sider, fra livet og ned. Han vil måtte bruke rullestol resten av livet. Men akkurat nå er jeg mest opptatt av å redde livet hans.

Legen ved det private sykehuset Holy Crescent Hospital er bekymret. Han fikk Jahangir over fra det offentlige sykehuset seint i går kveld. Eieren av verftet godtok til slutt å betale for den private behandlingen, som regnes for å være mye bedre.

Legen tar oss med inn på akuttavdelingen. Jahangir kan nesten ikke bevege seg der han ligger, men han greier så vidt å snakke.

- Jeg vil bare bli bra, sier han.

Hver gang han trekker pusten, rykker det i brystet.

25-åringens lidelser ser ikke ut til å ha gått særlig inn på eieren av verftet Ziri Subeder Shipbreaking, Al Hajj Lokman Hakim. ►



**Mamma:** Begum Nurjahans (60) er knust etter nyheten om at sønnen Jahangir er skadet. Også sønnen Alamgir (til venstre) er alvorlig kvestet etter en arbeidsulykke på et av verftene.

## «Ulykken var hans egen feil, og vi må betale.»

Al Hajj Lokman Hakim, verftseier

► Magasinet møter ham utenfor kontoret hans øverst i et moderne høyhus i Chittagong.

- Folk kommer til meg for å arbeide. En av tusen blir skadet. Det er ikke noe vi kan gjøre noe med. Det er ikke vår feil, sier Lokman Hakim.

Han vil ikke hilse. Med korslagte armer går han likevel med på å svare på spørsmål.

- Hvor mye penger vil du støtte Jahangir og familien hans med dersom han blir invalid?

- Det loven sier. Hvis han ikke er i stand til å gjøre tungt arbeid, kan han gjøre lett arbeid, og vi vil betale ham for det. Ulykken var hans egen feil, og vi må betale. Det ender altså med at vi straffes for noe som er hans egen feil, sier Al Hajj Lokman Hakim.

Han går inn i heisen, vi følger etter. Hele veien ned til bakkeplanet skjenner han på uforsiktlige arbeidere og utlendinger som legger seg opp i andres saker.

- Hvis dere er så opptatt av at vi ikke skal forurense strendene, kan dere gi oss penger til å bygge dokker, sier han da vi står nede på gata.

Han setter seg inn i en svær firehjulstrekk og kjører bort.

Muhamed Ali Shahin i YPSA er oppgitt over Al Hajj Lokman Hakim og andre verftseiere. Han forteller at det ofte er en kamp å få dem til å ta ansvaret sitt når det har vært en ulykke.

- De skal betale 100 000 taka (knappe 8000 kroner), ved dødsfall, og 125 000 taka pluss sykehusutgifter ved invaliditet. Hvis vi ikke passer på, prøver de å komme unna med mindre, sier Shahin.

På stranda i Chittagong driver svart røyk mellom metallskrammelet. Flammer fra skjærebrennere slikker over skipsdeler. De fleste sveiserne har ikke vernebriller, men beskytter ansiktet ved å holde den frie hånda opp mot sveiseflammen. Lufta er tung av svovel, fuktighet og olje. Det drønner av stål som treffer bakken.

Grupper av menn og unge gutter, noen av dem tidlig i tenåra, beveger seg på bare føtter i den glatte leira. På skuldrene har de flere hundre kilo tunge jernplater. Hvis noen glir, kan ei slik plate knuse bein til pinneved. Arbeiderne flytter beina i en jevn, disiplinert rytme.

Ingen vil bli neste offer.

**Hva har FNs organer gjort** for å stoppe den dødelige industrien?

Etter årtusenskiftet har de pøst ut stadig nye dokumenter om skipsopphogging. Ingenting har sett ut til å hjelpe. Armadaer av vrakede skip, fulle av asbest, PCB og tungmetaller, har uforstyrret nådd strendene i India og Bangladesh.

Mellom 2002 og 2004 vedtok FNs skipsfartsorganisasjon IMO, FNs arbeidsorganisasjon ILO og FNs miljøorganisasjon UNEP retningslinjer for hvordan skipsopphogging burde foregå. Sveinung Oftedal og Miljøverndepartementet var pådrivere, sammen med Rederiforbundet. Jobben med å skrive retningslinjene ble satt ut til norske, statlige byråkrater, og til medarbeidere i Det Norske Veritas.

De nye retningslinjene så fine ut. Men å følge dem var en helt frivillig sak.

Seks år hadde gått siden Norge tok grep. Businessen



«Hans egen feil»: Verftseieren Al Hajj Lokman Hakim mener Jahangirs ulykke var hans egen feil. Han liker ikke å bli belært av utlendinger.

## IMO og Basel-konvensjonen

**FNs skipsfartsorganisasjon IMO** (International Maritime Organisation) har 168 medlemsstater. IMO er basert i London og har flere spesialiserte komitéer som utvikler internasjonal lovgivning og reguleringer.

**Basel-konvensjonen** om grensekryssende bevegelser av farlig avfall sorterer under FNs miljøorganisasjon UNEP. Konvensjonen forbyr eksport av farlig avfall fra OECD-land («rike land») til ikke OECD-land. Det er ulike syn på i hvilken grad skip omfattes av Basel-konvensjonen.



**Ubeskjeden bolig:**Slik bor eieren av verftet hvor Jahangir ble rammet av ei ulykke.



**Hard :** Klokka er nesten sju. Arbeiderne som har overnattet på stålsenger i et skur inne på verftsområdet må på jobb.

fortsatte som før. Redere som lot bunnlinja gå foran fattigfolk i Bangladesh hadde grunn til å være fornøyde.

- **Jeg har ikke penger** til å holde familien gående. Så folk rundt meg hjelper til.

Jahangirs mor Begum Nurjahan (60) gjør en armbevegelse mot flokken av barfotede menn og kvinner rundt henne.

De er naboer og slektninger. Hun sitter i et enkelt trehus utenfor Chittagong. I går fikk hun meldinga om at sønnen Jahangir er alvorlig skadet og kanskje kan komme til å dø.

Det var den siste av en serie dårlige nyheter. Selv om Jahangirs inntekt fra verftet ikke var høy, var det den som holdt familien oppe.

De siste månedene har mye falt sammen rundt Begum Nurjahan. For to måneder siden døde mannen, som var mellom 70 og 75 år. To uker etterpå falt sønnen Alamgir på 19 ned fra et skipsvrak på stranda.

Alamgir har satt seg i stolen ved siden av henne.

- Jeg så faren min for meg da jeg falt. Så kan jeg ikke huske mer, forteller han.

Alamgir lå på sykehuset i 16 dager. Naboene samlet inn blod. Han har skadet ei nyre og greier ikke å jobbe, men er glad for at eieren av verftet har tatt seg av ham og fortsatt gir ham penger.

- Men vi vet ikke hvor lenge, sier mora.

Meldinga om at Jahangir svever i livsfare var den verste hun kunne fått. Nå angrer hun på at hun lot ham jobbe på verftet.

- Det er fattigdommen som har fått oss til å sende sønnene våre til verftene. Hvis Jahangir blir bedre, vil jeg aldri sende ham dit igjen, sier hun.

Mens Jahangir og hans mor betaler prisen, tjener andre godt på opphoggingsindustrien. I Chittagongs finere bydeler vitner prangende villaer og private palasser om at skipsopphoggingen skaffer gode penger til eierne.

De siste åra har businessen nådd nye høyder. Lønna på verftene er i verdens bunnsjikt. Eierne har minimale utgifter til utstyr og sikkerhet, og har hittil lyktes i å knuse alle forsøk på å stifte fagforeninger. Myndighetene har hittil tillatt den sakte forgiftningen av strendene. Resultatet av den dødelige cocktailen er at ingen kan by mer for redernes gamle vrak enn opphoggerne i Bangladesh. Denne våren nådde prisene rekordhøye 700 dollar per lettvektstonn (LDT), nærmere dobbelt så mye som konkurrenter i Kina og Tyrkia kan tilby.

Bangladesh' andel av verdensmarkedet har vokst kraftig, i takt med at europeiske opphoggere har kastet kortene og land som India har innført enkelte forbedringer. For verftseierne ligger det mye penger i å stykke opp vrakene og selge stål, møbler og alt annet av verdi.

Norske redere er blant dem som tjener på konkurransen om vrakene.

**Fortsatt jobbes det med** skipsopphoggingssaken i IMO. I oktober i år skal et komitémøte i London gjennomgå utkastet til en ny konvensjon om skipsopphogging som Norge har tatt initiativet til. Utkastet er skrevet av Sveinung Oftedal i Miljøverndepartementet, med ekspert hjelp fra Det Norske Veritas. Etter lang tids diplomatisk tautrekking skal konvensjonen etter planen vedtas i Hong Kong neste vår.

Ti år etter at Norge påtok seg å rydde opp, kjøres fortsatt norske vrak opp på stranda i Chittagong.

- Ti år er lang tid, men det er umulig for oss å diktere verden, sier Sveinung Oftedal (se eget intervju).

Men ennå er det ikke land i sikte: For når konvensjonen er vedtatt, vil det minimum gå fem år før mange nok land har ratifisert den til at den kan tre i kraft.

Og på toppen av det hele: Slett ikke alle synes at konvensjonen er noe framskritt.

«Siden IMO-konvensjonen ikke anerkjenner at et skip kan være avfall (den definerer ikke engang avfall), er den ute av stand til å definere ulovlig trafikk og ute av stand ►



## «Vi har ingenting å skamme oss over.»

Terje Storeng, direktør i Odfjell



**Ansvarlige:** Her er lista over Odfjell-rederiets ansvarlige for «Bow Maasstad», som Magasinet fant om bord på det strandede skipet.



**Skjennepreken:** Sujan (i gult til høyre) får skjenn for å ha snakket med Magasinet i arbeidstida. 17-åringen er hjelpegutt med

► til å kontrollere den», skrev det britiske klasseselskapet Lloyds i sommer. Lloyds registrerer og kontrollerer verdens skipsfart. Seinere trakk Lloyds tilbake sin uttalelse, og henviste til at Lloyds ikke ville delta i en politisk debatt.

- IMO-konvensjonen er laget for å legalisere det som burde være kriminell aktivitet, mener miljøverneren Jim Puckett i den amerikanske miljøorganisasjonen BAN. Han og andre miljøvernere er svært misfornøyde med at konvensjonen ikke sier noe om at skipsopphogging ikke bør foregå på strender.

Puckett har følgende melding til IMOs komitémøte i oktober:

«Dere har lyktes i å underminere menneskerett og miljøprinsipper og har gjort FN til latter. Dere signerer verdenssamfunnets mislykkede svar på en krise. Det er skammelig. Særlig land som Norge og Japan, som gjorde dette mulig, burde skamme seg».

Puckett er ingen hvem som helst innen internasjonal miljøvern. Da Greenpeace på 1990-tallet fikk skipsopphogging opp på den globale agendaen var Puckett Greenpeace' internasjonale sjef for arbeid med miljøgifter.

Nå har han og Greenpeace entret barrikadene på nytt, sammen med blant andre Bellona. De 15 miljø- og menneskerettsorganisasjonene i paraplyorganisasjonen NGO Platform on Shipbreaking er knallharde i kritikken av at forslaget til en ny konvensjon ikke tar noe oppgjør med skipsopphogging på strender, og at den stiller få andre krav til skipseierne enn at de lager ei liste over hvilke giftige stoffer som finnes om bord.

**Konvensjonens forfatter** Sveinung Oftedal kan trøste seg med full støtte fra Rederiforbundet. Deres mann på skipsopphogging, Terje C. Gløersen, uttrykker stor tilfredshet med det nære samarbeidet med myndighetene om å utvikle regler og påvirke prosessene i IMO. Han kan

ikke komme på et eneste tilfelle hvor han synes departementet har stilt for strenge krav til rederne.

- Skulle EU eller Norge alene stille strengere krav til oss enn det som stilles våre konkurrenter, vil vi kunne miste vår konkurransedyktighet i et knalltøft shippingmarked, skriver Gløersen i en e-post til Magasinet. Han tror dette ville ha ført til dårligere miljøstandarder og økte utslipp. Gløersen sier at shippingnæringen er opptatt av å få til skjerpede miljøkrav - men de må altså gjelde for alle.

Det er ikke bare i IMO at han og Oftedal har funnet tonen. De to sitter sammen i komiteen som annethvert år deler ut Thor Heyerdahls Miljøpris i regi av Rederiforbundet. Og begge har vært medlemmer i et fagutvalg som delte ut penger for Forskningsrådet.

**På Holy Crescent sykehus** i sentrum av Chittagong har Jahangir i flere uker svevet mellom liv og død. I august ble han sendt til hovedstaden Dhaka, hvor familien håpet at legene skulle ha den høyt spesialiserte kompetansen som krevdes for å redde ham. Men heller ikke de kunne gjøre noe for ham.

Torsdag i forrige uke fikk Magasinet denne e-posten fra Muhamed Ali Shahin i Young Power in Social Action (YPSA).

«Vi så Jahangir i dag. Han er i koma. Legene sier at han ikke kan puste selv, så et slags pusteapparat holder ham i live. Hvis han kunne puste selv, ville legene prøve å operere ham, som vil koste 60-70 000 taka. Håp på det beste. Og eieren vil sende ham til det offentlige sykehuset, som er litt billigere. De vil ikke bruke mer penger på å behandle ham.»

**Ti år etter** at Norge skulle bedre forholdene, synes rederne fortsatt ikke det er hyggelig å snakke om skipene de sender til Bangladesh.

Når Magasinet først tar kontakt med rederiet Odfjell

om «Bow Maasstad» får vi telefon tilbake fra direktørens forvarelse om at Odfjell ikke eier båten og at alle spørsmål må rettes til eieren. Først da Magasinet i en e-post til direktør Terje Storeng skriver at Odfjell ifølge Lloyds solgte båten den 14. mai, til Bangladesh Breakers, letter han på sløret.

«Avtalen er konfidensiell, men vi kan opplyse at kjøper ikke var Bangladesh Breakers», skriver han i en e-post.

Likevel gikk det bare fem dager før båten var registrert på Bangladesh Breakers. Storeng synes ikke spørsmål om arbeidsforholdene på strendene i Bangladesh er relevante. Men hva visste egentlig Odfjell om skipets skjebne da de signerte salgspapirene?

«Skipet ble solgt i annenhåndsmarkedet på normale vilkår og ble levert kjøper den 9. mai 2008 i Singapore. Salgsavtalen inneholder ingen referanser til opphogging», skriver Terje Storeng.

**Når gamle båter selges** som skrap, får rederen betaling i forhold til hvor mye stål det er i båten. Ifølge det greske skipsmeklerselskapet Cotzias fikk Odfjell 7,5 millioner dollar for båten. Det stemmer nøyaktig med «Bow Maasstad» vekt og skrapprisen da båten ble solgt.

- Vi har ingenting å skamme oss over. Tro det eller ei, men vi solgte denne båten for at den skulle trade videre, sier Storeng når han blir konfrontert med dette. Han sier at Magasinets opplysninger om fatale uhell og dårlig sikkerhet gir grunn til ettertanke.

Fredriksen-selskapet Geveran Trading eier cirka fem prosent av BW Gas. Selskapet kom inn som eier i fjor høst, og er nest største eier etter den Hong Kong-baserte Sohm-familien som eier drøyt 60 prosent. John Fredriksens nære medarbeider Tor Olav Trøim svarer slik når Magasinet ber ham kommentere at to av BW Gas' skip i vår ble solgt til opphogging under primitive forhold i Bangladesh.

- Geveran er nye aksjonærer i selskapet og har ingen

**Panasonic**  
ideas for life



ansvar for å klargjøre for skjærebrenning,



«Det er skammelig. Særlig

land som Norge og Japan, som gjorde dette mulig, burde skamme seg».

**Jim Puckett, miljøorganisasjonen BAN**



## VERDEN BLE IKKE SKAPT FOR STANDARKAMERAER

Inneklemmt, avkuttet, halvert og helt uten perspektiver. Feriebildene dine fortjener bedre. Derfor skapte vi hos Panasonic TZ-serien, det perfekte reisekameraet, som er alt annet enn standard. Med objektiv fra Leica, en god vidvinkel og en kraftig 10x optisk zoom kan du fange verden som den ble skapt. Helt tett på og på avstand. For når du vil gjengi virkeligheten til minste detalj, teller hvert perspektiv.

**ALLE DETALJER TELLER.**

**CAMERA  
OF THE YEAR**



**LUMIX**

[www.panasonic.no/lumix](http://www.panasonic.no/lumix)

► operasjonell innflytelse over det selskapet, vi sitter ikke i styret og har således ingen mulighet til vite hva som har skjedd i dette konkrete tilfellet. Du får stille spørsmålet til BW Gas, sier Trøim.

På stranda i Chittagong utføres arbeidet i stor grad av barfotede folk uten verneutstyr.

- Det du beskriver, høres ikke bra ut, men markedet for opphogging er spesielt. Man selger skipet til opphoggingstradere, og vet ikke hvor skipet ender. Det finnes fornuftige opphoggingssteder også, så når man selger vet man ikke nødvendigvis om det blir godt eller dårlig håndtert etterpå. Det blir som man selger en bil til en bruktbilhandler som har spesialisert seg på å selge videre til biloppbyggere, sier Trøim.

BW Gas sier at de solgte via en mellommann, men BW Gas-sjef Jan Håkon Pettersen legger ikke skjul på at skipene «Berge Sword» og «Berge Eagle» ble solgt for opphogging. Han sier at BW Gas ikke kan vite hvilket land mellommannen selger skipet videre til.

- Det er ikke noe big deal for oss. Det er ikke noe forbud mot å selge til Bangladesh, sier Pettersen, som beklager at forholdene på opphoggingsstrendene er slik at liv går tapt.

- Hvordan ser dere på at det er folk som går barføtt og ikke bruker hjelm eller andre former for verneutstyr, som hogger opp deres skip?

- Det er jo ikke vårt skip. Det er jo solgt til noen andre, sier Pettersen. ●

#### Epilog

Forrige lørdag fikk Magasinet denne meldinga fra Muhammed Ali Shahin: «Jahangir døde i dag morges (7.00) på Holy Crescent-klinikken.»

halldor.hustadnes@dagbladet.no  
tore.bergsaker@dagbladet.no



**Døde:** Tre uker etter ulykka på skipshoppoggeriet døde Jahangir av skadene. Lege Kamal Uddin til venstre.

## - Umulig med Rolls Royce-standard

**Miljøverndepartementets** spesialrådgiver Sveinung Oftedal mener ambisjonene for den nye IMO-konvensjonen ikke kan være for høye, fordi den da ikke vil bli vedtatt.

Oftedal er på kollisjonskurs med miljøvernorganisasjonene, som mener det er umulig å hogge opp skip på strender på en forsvarlig måte.

- Det kan være forsvarlig når opphoggingen skjer på ei strand i forhold til de miljøkravene og sikkerhetskravene som blir etablert. Konvensjonen sier at dette skal kontrolleres av de ulike landenes myndigheter, sier Oftedal.

- Men når du kjøper et skip på grunn vil nødvendigvis mye maling med PCB og andre miljøgifter bli liggende igjen i sanden og i sjøen?

- Nå er det ikke så mye PCB igjen i maling, og det er også forbudt å ha tinn som bunnstoff i skip, så det er nå faset ut. Men ja, det er riktig. Men hadde vi lagt en Rolls Royce-standard på dette med en gang og sagt at alt skal i dokk, tror jeg du kunne glemt å få en global, stegvis standardheving. Det du da hadde sagt, er at det skal være umulig å hugge opp skip i Bangladesh, India, Pakistan og Tyrkia, sier Oftedal.

- Kan de ikke bygge dokker i Bangladesh og India?

- Jo, og de bygde også en opphoggingsdokk i India med støtte fra Japan, men den ble så fin at de brukte den til



**Sveinung Oftedal**



**Terje C. Gløersen**

skipbygging i stedet. Så det vil de selvfølgelig kunne gjøre.

- Hvilke nye krav stiller den nye konvensjonen til eiere og flaggstater?

- At når vi som flaggstater har et skip under norsk flagg som skal ut, skal vi sertifisere det skipet. Det skal klargjøres til opphogging. Det skal ha identifisert alle de miljøfarlige stoffene som er om bord i skipet.

Oftedal sier at flaggstatene ikke skal ha lov til å sende et skip til et opphuggingssted som mangler godkjennelse for å håndtere de stoffene skipet inneholder, og at konvensjonen gir flaggstatene «fulle muligheter» til å straffe-forfølge redere som likevel gjør det.

- Hvorfor gikk Norge inn for en helt ny konvensjon, framfor å tette de hullene som finnes i den allerede eksisterende Basel-konvensjonen?

- Den konvensjonen setter forbud mot eksport av avfall fra i-land til u-land. Det fungerer helt fint for avfall produsert i Norge, men på skip, som må være fysisk til stede i et i-land hvis dette skal gjelde, og i tillegg kan flagge ut til hvilken som helst myndighet på hvilken som helst dag, vil ikke dette kunne fungere, sier Oftedal.

Det er nå ti år siden Norge tok initiativ for å rydde opp i skipsoppbyggingsindustrien. Ennå vil det gå minimum fem år før den nye konvensjonen kan tre i kraft.

- Ti år er lang tid, men det er umulig for oss å diktere verden, sier Sveinung Oftedal.

**Direktør Terje C. Gløersen** mener Norges Rederiforbund har tatt ansvar gjennom å ta initiativ til en IMO-konvensjon om skipsoppbygging.

«Videre har vi, igjen sammen med norske myndigheter, tatt initiativ til å heve standarden på opphoggingen i Bangladesh slik at de vil kunne oppfylle konvensjonens krav og derved ratifisere den», skriver han i en e-post, og nevner også initiativer overfor den internasjonale skipsfartsorganisasjonen International Chamber of Shipping om å lage anbefalinger om hva rederiene i mellomtiden bør gjøre. Ifølge disse retningslinjene skal det blant annet sørges for gassfrie tanker, slik at de ikke eksploderer ved skjærebrenning.

Gløersen skriver at det er et problem å unngå verstinjene blant opphuggingsstedene, fordi rederiene ikke har oversikt over standarden og fordi mellomledet som kjøper skipet avgjør hvor det skal hugges opp. Han sier Rederiforbundet, Bellona og noen rederier har en arbeidsgruppe som skal se på muligheten for å kreve at skipet videreselges til opphuggingssteder i «øvresjikt».

**Kaptein Mohammed Anam Chowdhury** i opphoggingsverftenes interesseorganisasjon Bangladesh Shipbreakers Association sier til Magasinet at næringen er viktig for Bangladesh, både på grunn av stålet den skaffer landet, og arbeidsplassene.

- Det har kommet internasjonale retningslinjer for skipsoppbygging, men om du ser på dem, er de laget slik at de viktigste aktørene holdes utenfor, sier han og sikter til flaggstater, skipseiere og meglere.

- Alt ansvar legges på opphoggerne, sier han.

Chowdhury innrømmer at det gjenstår mye på sikkerhets- og miljøområdet, men sier at forbedringer gjort på langt færre arbeidere dør nå enn for noen år tilbake.