

Tankskip dumpet på strand i Bangladesh

Agnete Klevstrand og Mads Randen

Dagens Næringsliv 27 juli 2018

Baugen kaster skygge over arbeiderne, som med nevene og hjelp fra en liten gravemaskin fredag skal gå i gang med å demontere det digre tankskipet. På stranden et stykke utenfor millionbyen Chittagong sørøst i Bangladesh, ligger tankbåten som inntil nylig bar navnet «Nordic Jupiter».

Skipet har vært eid og drevet av Nordic American Tankers (Nat), rederiet grunnlagt og styrt av Sandefjord-reder Herbjørn Hansson. Nå har skipet gjort sin siste reise, og skal rives fra hverandre før stålet i båten selges. Samtidig er demonteringen av et annet Nat-skip, «Nordic Fighter» godt i gang lenger borte på stranden.

I Chittagong skjer dette vanligvis på gamlemåten, såkalt «beaching», hvor et stort antall arbeidere skal plukke fra hverandre skipene etter at de er kjørt med høy fart opp på stranden.

«Barnearbeid»

Det er en omstridt metode.

– Arbeidsforholdene på verftene i Bangladesh er forferdelige. Barnearbeid er fortsatt utbredt selv om det er forbudt i landet. I 2008 rapporterte vi at 25 prosent av arbeiderne var barn, og våre senere undersøkelser viser at dette ikke er blitt noe bedre de siste ti årene, sier Francesca Carlsson.

Ifølge nettstedet Marine traffic er dette siste posisjon for båtene:

«Nordic Fighter», «Nordic Jupiter» og «Nordic Saturn» har siste rapporterte signal utenfor stranden i Chittagong i Bangladesh.

«Nordic Voyager» er rapportert på vei til Chittagong.

«Nordic Harrier» er rapportert på vei til India.

«Nordic Discovery» er sist rapportert utenfor Oman.

«Nordic Hawk» og «Nordic Hunter» ligger i bøye utenfor De forente arabiske emirater.

Hun jobber i organisasjonen Shipbreaking Platform som i flere år har rapportert om forholdene i Chittagong og andre verft i Sør-Asia.

Mellom april og juni i år har organisasjonen rapportert om seks dødsfall knyttet til slike verft bare i Chittagong. Carlsson mener dessuten at «beachingen» bidrar til miljøskadelige utslipp og betydelig fare for arbeiderne.

Bildene DN har fått tatt i Bangladesh viser at de to båtene er kjørt opp på stranden. Det bekreftes også av Carlsson. Navigasjons- og lokaliseringsdata i det såkalte AIS-systemet viser også at båtene sist er registrert rett utenfor Chittagong.

Båtene er såkalte suezmaxtankskip, beregnet på å kunne gå gjennom Suezkanalen, mellom Rødehavet og Middelhavet. Hvert skip er på i overkant av 150.000 såkalte dødvekttonn, et vanlig mål i shipping. Selve stålet i skipene veier 20.000-24.000 tonn. Båtene ble solgt for rundt ti millioner dollar stykket.

Arbeiderne på stranden utenfor Chittagong i Bangladesh var på helligdagen fredag i ferd med å starte arbeidet med å rive skipet som tidligere het «Nordic Jupiter» fra hverandre. Skipet har nylig endret navn til «Jup 1».

«Følger reglene»

Herbjørn Hansson har bygget opp Nordic American Tankers og er i dag styreleder og konsernsjef, og den som uttaler seg på vegne av rederiet.

– Når det kommer til kjøp og salg av skip, følger vi internasjonale reguleringer, skriver rederen i en epost.

– Ingen flere spørsmål vil bli besvart.

Hansson viser dessuten til at rederiet skal legge frem sin regnskapsrapport i begynnelsen av august, og at han derfor ikke ønsker å gi ytterligere kommentarer.

Nordic American Tankers sliter med tøffe markeder for sine suezmaxtankskip. Dagråtene for båtene har falt jevnt og trutt siden begynnelsen av 2016. Nordic American meldte i sitt forsinkede årsregnskap før sommeren om store tap. Samtidig varslet rederiet at det kunne bli nødt til å selge inntil ti av sine eldste skip dersom markedet ikke bedret seg.

Hansson og familien var per mai nest største aksjonær med 2,7 prosent av aksjene i rederiet.

Stålpris

Nordic American har ikke gått ut med hvem båtene er solgt til, men ifølge shippingavisen Tradewinds tilsvarende prisen skrapningspris. DN har vært i kontakt med selskapet som angivelig skal ha skipene til demontering. Selskapet ønsker ikke å kommentere kundeforhold, og sier at det uansett følger sikkerhets- og bransjestandarder for trygg demontering.

Ved verftet i Chittagong er arbeidskraften billig og i denne delen av Asia betales en høy stålpris, som betyr at en kjøper herfra kan betale mer enn for eksempel en kjøper i Europa, mener Carlsson. Ifølge henne tilsvarende prisen på rundt ti millioner dollar, eller 80 millioner kroner, omtrent bare verdien på selve stålet i skroget, med lite til overs til ordentlig resirkulering av skipene.

Ifølge den internasjonale skipsdatabasen Equasis skal også de seks andre skipene skrapes, og Carlsson regner med at også de ender opp på en strand, når stålprisene er blitt bedre.

– Det finnes alternativer, og dette vet Hansson godt. Likevel velger han å selge skipene sine for skraping på denne måten, sier Carlsson.

«Koster penger»

Norges Rederiforbund har lenge profilert sitt arbeid internasjonalt mot miljøfarlig resirkulering av skip.

– Såkalt «beaching» – det vil si hugging der man ikke bruker faste installasjoner for oppsamling og håndtering av farlig og forurensende avfall – er i strid med våre anbefalinger, sier administrerende direktør Harald Solberg, som påpeker at Hansson og Nordic American Tankers ikke er medlemmer av Rederiforbundet.

– Vi mener at salg for resirkulering gjennom tredjepart ikke fritar for ansvaret for å sikre forsvarlig resirkulering.

Hans forgjenger Sturla Henriksen slo i et leserinnlegg i DN i august 2015 fast at «beaching» er uakseptabelt, og at næringen ikke kan forsvare at skip hugges «på en måte som setter helse og miljø i fare».

«For våre medlemmer er dette et standpunkt som koster penger. Ved å selge til verft som anvender «beaching» vil man ofte kunne få betalt tre–syv millioner dollar mer per skip enn om man velger fullstandard huggeverft», skrev han.

Vil ikke kommentere

En av dem som har nær tilknytning til Hansson og Nordic American er Marianne Lie, tidligere toppsjef i Rederiforbundet gjennom syv år. Som administrerende direktør i Rederiforeningen fikk hun vedtatt en miljøstrategi med ambisjon om at norsk skipsfart skulle være uten miljøskadelige utslipp.

I dag er Lie rådgiver for styret i Nordic American Tankers (Nat), og nestleder i styret i det deleide Hansson-styrte offshorerederiet Nordic American Offshore. Hun ønsker ikke å kommentere saken.

– Jeg kan ikke uttale meg om Nat. Snakk med HH (Herbjørn Hansson, journ. adm.), skriver hun i en tekstmelding. Hun har ikke besvart DNS spørsmål om hvorvidt hun har gitt råd tilknyttet salget av skipene.

På spørsmål om hva som er hennes syn generelt på «beaching», svarer hun kort:

– Mitt miljøengasjement er intakt.

Tidligere kringkastingssjef, NHO-leder og Høyre-politiker John G. Bernander, er også oppført som rådgiver til styret i Nordic American Tankers. Heller ikke han ønsker å kommentere saken.

– Jeg er ingen talsperson for Nat, så det er ikke meg du skal snakke med.

– Men du sitter som rådgiver til styret i selskapet. Har du ingen syn på slik virksomhet?

– Jeg har ingen kommentar til saken du nevner nå, sier Bernander.

DN har stilt Nat-sjef Herbjørn Hansson en rekke spørsmål om skipssalgene, blant annet om han mener at han selv og rederiet har et ansvar for arbeidsforholdene der skipene skrapes og om han har forsikret seg om forsvarlig behandling av skipene.

Hansson har ikke svart på gjentatte henvendelser om dette.

– Det går mot alle verdiene vi står for

Skipsreder Elisabeth Grieg har lite til overs for redere som velger bort godkjent hugging av skip.

– Jeg blir oppgitt, jeg må si det. Det sier medeier i Grieg-gruppen Elisabeth Grieg.

– Dette har jo vært på agendaen til norsk rederinæring i 20 år, og vi har jo som næring stort sett vært samlet i vår oppfatning om at vi må få på plass forhold som gjør at man kan få hugget opp skip på en god og bærekraftig måte.

– Da er det veldig trist at det fremdeles er redere som velger å ikke tenke på miljø og sikkerhet. Det er nettopp rederiene som har et valg, sier hun.

Hun sier debatten i Norge i dag i stor grad står om hvor mye strengere krav man skal stille til resirkulering enn minimumskravene som stilles internasjonalt, fordi minimumskriteriene ikke anses gode nok. Grieg mener det må stilles klare krav til at alle skadelige stoffer blir fjernet fra skipene før de hugges opp og håndteres på en god måte, krav til at sikkerheten skal være god for arbeiderne, og at alle steg i resirkuleringen dokumenteres godt.

– Rederiene i Norge er i stor grad enige om disse premissene, men tydeligvis ikke alle, sier hun.

– Jeg stiller selvfølgelig spørsmålstegn ved redere som velger å gjøre dette. Det handler om fellesskap og en felles dugnad for å få til en bærekraftig industri, og da blir jeg oppgitt når noen velger å gå bort fra det.

Grieg påpeker at hun ikke vet hvilke verft skipene som inntil nylig tilhørte Nordic American Tankers er sendt til, men sier hun ikke kjenner til verft i Bangladesh som tilfredsstiller de internasjonale minimumskravene. Hun sier Grieg-gruppen aldri ville sendt skip til hugging ved usertifiserte verft.

– Det er veldig ofte snakk om barnearbeid, og miljømessige forhold under enhver kritikk. Det går mot alle verdiene vi står for.

Herbjørn Hansson

Alder: 70

Stilling: Grunnlegger, styreleder og konsernsjef i Nordic American Tankers

Bakgrunn: Skipsrederen fra Ryfylke har i mange år gjort det skarpt med suezmax-rederiet Nordic American Tankers (Nat), som han grunnla i 1995. Rederiet har hovedsete på Bermuda, men styres av Hansson fra Sandefjord. Ekspansjon og fallende rater har svekket inntjeningen i Nat kraftig, og aksjen har falt nesten 80 prosent på to år. Hansson kontrollerer 2,7 prosent i Nat gjennom familieselskapet High Seas, som også sliter med andre større investeringer. High Seas endte 2016 med et tap på 146 millioner kroner. I 2016-ligningen sto Hansson registrert med en formue på 193 millioner kroner.

Aktuell: Har solgt åtte gamle tankskip.