



REDEGJØRELSE ÅPENHETSLOVEN 2023

Olympic

Original Date:	26.06.2023
Revision nr.:	0
Revision date:	28.06.2024
Prepared by	KS
Approved by	Board of directors

1. INTRODUKSJON

Olympic ønsker å bidra positivt til FNs 17 bærekrafts mål gjennom bærekraftig forretningspraksis. Vi erkjenner at vi gjennom vår virksomhet kan påvirke mennesker vi er i kontakt med, både positivt og negativt, både direkte og indirekte. Et viktig ledd i vårt arbeid med bærekraft og samfunnsansvar er derfor å identifisere og håndtere faktiske og mulige positive og negative påvirkninger vår virksomhet kan ha på mennesker. Gjennom vår etterlevelse av Åpenhetsloven og vårt medlemskap i UN Global Compact forplikter vi oss til å fremme og respektere menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, både i vår egen virksomhet og hos våre leverandører og forretningspartnere, i tråd med OECD og UNGP sine retningslinjer. Slik kan vi bidra til å forsterke tilliten til vår virksomhet og bidra til en bærekraftig utvikling.

Denne redegjørelsen sikrer allmenheten tilgang til informasjon om vårt arbeid med sosial bærekraft etter Åpenhetslovens bestemmelser, og gjelder for 2023.

2. GENERELT OM SELSKAPET

2.1. VARER OG TJENESTER LEVERT AV GRUPPEN, BRANSJE OG KONTEKST

Olympic består i denne sammenheng av selskapene som beskrevet i Figur 1. Alle selskapene er en del av Olympic Group AS og har til felles at de er de eier offshore eller subsea skip som driftes av Olympic Shipping AS. Alle selskapene er norskregistrerte. Olympic har hovedkontor i Fosnavåg, Norge og har per 31.12.2023 totalt 288 ansatte hvorav 40 er ansatt i Olympic Shipping AS og 248 er ansatt i Olympic Crewing AS. I tillegg leies det sporadisk inn vikarer (mannskap) ved behov.

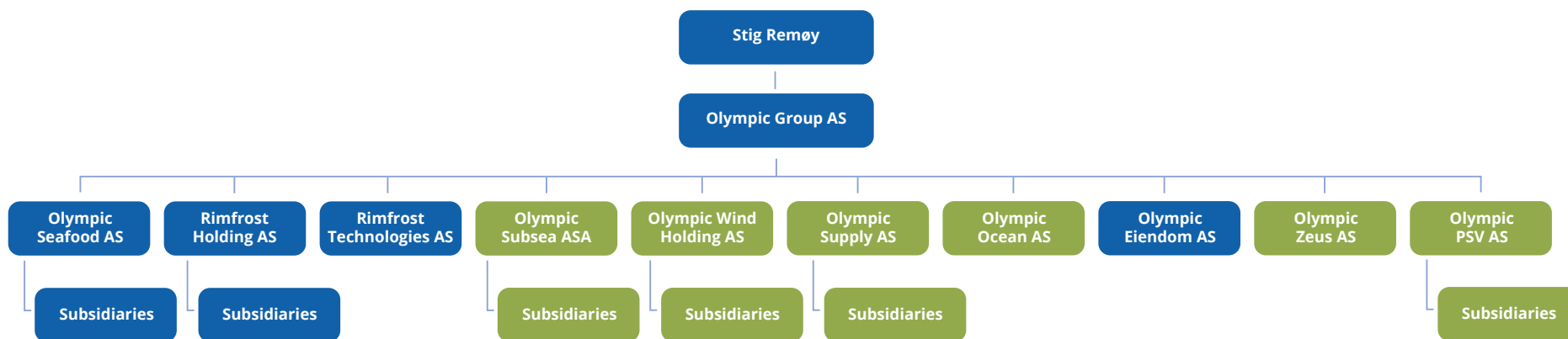
Selskapene er klassifisert i følgende NACE bransjer

- 70.100 Hovedkontortjenester
- 09.109 Andre tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass
- 77.340 Utleie og leasing av sjøtransportmateriell
- 50.204 Forsyning og andre sjøtransporttjenester for offshore

Gruppen driver en av verdens mest moderne og fleksible flåter innen subsea og fornybar energi (1). Per i dag opererer gruppen 10 fartøyer og har flere nybygg på gang (2). Alle fartøyene opererer under norsk flagg (NIS, NOR). Selskapets aktiviteter involverer også bemanning av fartøyene, utleie av fartøyene og rederiadministrasjon. Selskapets operasjoner foregår globalt, men hovedsakelig i Nordsjøen.

Gruppen leier ut båter til ulike offshore og subsea oppdrag, som inspeksjoner, reparasjoner, kabellegging, kabel reparasjoner, O&M tjenester innen havvind, nivellering og masseuttak av havbunn, mattelegging av havbunn, offshore installasjoner og ROV tjenester. Fartøyene bemannes av om lag 40-150 maritimt personell.

Figur 1: Oversikten over selskapene som er inkludert i denne redegjørelsen, er markert med grønt.



3. HVORDAN SELSKAPET JOBBER MED SOSIAL BÆREKRAFT, HERUNDER FORPLIKTELSENE ETTER ÅPENHETSLOVEN

Drift av marine fartøy er et strengt regulert område med tanke på helse miljø og sikkerhet, og selskapet drifter i henhold til alle gjeldende lover og regler på land og til sjøs. Fartøyene følger blant annet skipsarbeiderloven (3) og skipssikkerhetsloven (4), er IMO ISM (The International Safety Management (ISM) Code) (5), MLC 2006 (Maritime Labour Convention, 2006-ILO) (6) og MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)) (7) sertifisert. Olympic er verifisert av Achilles (leverandørsourcing og -valg, leverandørsikring og risikostyring i leverandørkjeden) (8) og er medeier i Incentra (en innkjøpsorganisasjon eid av norske rederier og driftsselskaper) (9). Selskapet har et veletablert kvalitetssystem og er ISO 9001, ISO 14001 og ISO 45001 sertifisert. Olympic Shipping AS har vært medlem i UN Global Compact siden 2013 (10).

3.1. RELEVANTE POLICYER OG RUTINER

Rutine for aktsomhetsvurderinger i henhold til Åpenhetslovens bestemmelser er beskrevet i kvalitetshåndboken, med henvisning til egen rutine for leverandørutvelgelse og oppfølging. Denne er oppdatert til også å inkludere bærekraft, spesielt sosial bærekraft. I tillegg er eget spørreskjema for innhenting av relevante bærekraftsopplysninger utarbeidet, samt at relevante policyer (se kap 7) leverandørerklæringer og varslingsrutiner er oppdatert. Selskapet har både interne og eksterne varslingsrutiner¹

Virksomheten har gjennom sitt kvalitetssystem etablerte rutiner for risikovurderinger og innhenting av informasjon om ulike interessenters behov.

Selskapets bærekraftspolicy² beskriver overordnede mål for selskapet, også knyttet til sosial bærekraft.

3.2. VESENTLIGE OMRÅDER KNYTTET TIL MENNESKERETTIGHETER OG ANSTENDIG ARBEID

Selskapet har identifisert tre områder innen menneskerettigheter og anstendig arbeid som selskapet anser som mest vesentlige, basert på vår egen virksomhet.

1. Helse, miljø og sikkerhet
2. Diskriminering og likestilling
3. Datasikkerhet

Basert på vår kartlegging og vår kunnskap om vår leverandørkjede har vi identifisert følgende områder som mest vesentlige

1. Helse miljø og sikkerhet
2. Moderne slaveri (11)

3.3. FORANKRING OG ANSVAR

Virksomhetens forpliktelser i henhold til Åpenhetslovens bestemmelser er forankret i styret. Styret har delegert ansvar for arbeidet med Åpenhetsloven til selskapets ledelse.

Tabell 1: Ansvarsfordeling knyttet til Åpenhetslovens forpliktelser

	Ansvar
Styret	Godkjenne redegjørelse, overordnet ansvar for at bedriften oppfyller sine forpliktelser knyttet til Åpenhetsloven
Ledelsen	Revidere redegjørelse, godkjenne policyer og rutiner knyttet til Åpenhetsloven. Delegert ansvar for gjennomføring av pliktene etter Åpenhetsloven
Chief QHSE and Crewing Officer	Delegert ansvar for etablering/oppdatering av rutiner og policyer, samt utarbeidelse av redegjørelse
Innkjøpsansvarlig	Praktisk gjennomføring av Åpenhetslovens plikter i henhold til etablerte policyer og rutiner

¹ <https://www.olympic.no/whistleblowing/>

² <https://www.olympic.no/company/qhse/>

3.4. INTERNE RUTINER FOR KVALIFISERING AV NYE LEVERANDØRER ELLER FORRETNINGSPARTNERE

Som et resultat av arbeidet med Åpenhetsloven har virksomheten etablert rutine for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger og forbedret sine rutiner for kvalifisering av nye leverandører eller forretningspartnere, i tråd med OECDs retningslinjer for aktsomhetsvurderinger (12).

Alle leverandører eller forretningspartnere gjennomgår nå en forhåndsvurdering basert på

- Type leverandør (forretningspartner eller leverandør)
- Type innkjøp (permanent eller ad hoc)
- Forventet størrelse på innkjøp per år
- Landsrisiko
 - Norge**
 - Omfattet av Åpenhetsloven eller ikke
 - Utland**
 - Menneskerettighetsrisiko (13)
 - Anstendig arbeid risiko (14)
 - Miljørisiko (15)
 - Korrupsjonsrisiko (16)
 - Risiko for moderne slaveri (17)
- Bransjerisiko (18) (19) (20)
- Verdikjederisiko (21) (20)
- Informasjon fra leverandørens nettsider om deres arbeid med menneskerettigheter, HMS, leverandørkjede og bærekraft generelt
- Kjennskap og relasjon til leverandøren

Basert på forhåndsvurderingens risikonivå, gjøres en vurdering om det er behov for mer informasjon gjennom spørreskjema/selverklæring, intervju, tilsyn eller bekreftelse på at leverandøren vil etterleve vår leverandørerkjøring eller tilsvarende. Basert på tilbakemelding justeres risikonivået tilsvarende og aktuelle tiltak iverksettes (individuell vurdering)

Tre risikonivåer for leverandører er etablert, beskrevet i Tabell 2.

Tabell 2: Oversikt over risikonivåer og tiltak overfor leverandører

	Tiltak etter forhåndsvurdering	Tiltak etter innhenting av mer informasjon
Lav	Leverandør er vurdert til å ha lav landsrisiko, ha tilstrekkelige rutiner på plass for å identifisere og håndtere risikoer knyttet til sosial bærekraft i egen virksomhet og i sin leverandørkjede eller at gruppen er lavt eksponert mot leverandøren. Leverandører hvor årlig innkjøp overstiger 1 mNOK må signere leverandørerkjøring.	NA. Ny vurdering innen 3 år eller om eksponering økes. Leverandører hvor årlig innkjøp overstiger 1 mNOK må signere leverandørerkjøring.
Medium	Det foreligger ikke nok informasjon til å klassifisere leverandøren som høy eller lav, og mer informasjon må innhentes gjennom spørreskjema.	Leverandør som etter innhenting av mer informasjon er vurdert til medium risiko kan godkjennes med begrunnelse av innkjøpsansvarlig. Ny vurdering bør gjøres innen 2 år. Det bør gjøres individuell vurdering om tilsyn eller ytterligere oppfølging/tiltak er nødvendig. Leverandør må signere leverandørerkjøring.
Høy	Det må innhentes mer informasjon om leverandøren. Tilsyn anbefales.	Leverandør som etter innhenting av mer informasjon er vurdert til høy risiko kan godkjennes, men kun av ledelsen og med begrunnelse. Ny vurdering bør gjøres innen 1 år. Tilsyn og tiltaksplan er anbefalt. Må signere leverandørerkjøring.

4. AKSOMHETSVALDERING AV EGEN VIRKSOMHET

Gruppens selskaper er norskregistrerte og Norge har sterkt lovverk på sosial bærekraft, hvor de fleste menneskerettigheter og arbeiderrettigheter er ratifisert i lov, knyttet til både til land- og sjøbasert virksomhet. Gruppen gjør avdelingsvis regelmessige risikovurderinger av egen virksomhet gjennom TMS (totalt management system). I 2023 ble det foretatt 216 ulike risikovurderinger.

Gruppen har identifisert følgende generelle risikoer knyttet til menneskerettigheter og anstendig arbeid i egen virksomhet:

- Iboende HMS risiko. Det er mer risikabelt å arbeide på sjøen om bord i et offshore fartøy, enn på en arbeidsplass på land med fast grunn under føttene. Selskapet foretar risikovurderinger og iverksetter tiltak kontinuerlig.
- Ansettelser av sjøfolk (22). Gruppen har både faste ansatte og kontrakts ansatte, samt vikarer. Selskapet rekrutterer på egenhånd og benytter rekrutteringsbyråer til å ansette kontrakts ansatte. Hovedsakelig benyttes to selskaper, et heleid for skandinavisk mannskap og et deleid selskap for filippinsk mannskap. Ved behov for vikarer benyttes et norsk bemanningsbyrå. Alle selskapene er MLC sertifisert og følger IMO's anbefalinger for ansettelser av sjøfolk (7).
- De fleste sjøfolk er menn og dette gjør at arbeidsmiljøet er ubalansert med tanke på kjønn om bord på båten
- Språk og kulturbarrierer om bord på båten kan bidra til at risikofylte situasjoner kan oppstå. Arbeidsspråk er engelsk, og mannskap må ha bestått en språktest
- Datasikkerhet om bord på fartøy kan utgjøre en HMS-risiko
- Operasjoner i land med høy landsrisiko

Det arbeides kontinuerlig med punktene over som en del av gruppens kvalitetssystem og HR arbeid og selskapet har en visjon om null skader og ulykker, samt null hendelser knyttet til trakassering eller diskriminering.

Tabell 3: Skadestatistikk 2023 for Olympic Shipping AS

2023	
Man hours	4006254
LTI (Lost time injury)	1
MTI (Medical treatment injury)	3
RWC (Restricted workday cases)	2
First Aid	14

5. AKTSOMHETSVALDERING AV GRUPPENS LEVERANDØRKJEDE

Olympic benyttet i 2023 om lag 868 leverandører og forretningspartnere. Olympic hadde 273 leverandører med spend > 100 000 NOK. Dette utgjorde ~98 % av totalt spend i 2023. Videre hadde selskapet 85 leverandører med spend > 1 mNOK, som utgjorde 88 % av totalt forbruk i 2023. 13 leverandører hadde et forbruk > 10 mNOK, som utgjorde 58 % av det totale spend i 2023. Av de 273 leverandørene var ~80 % norske og av de totale utgiftene på leverandører og forretningspartnere i 2023 ble om lag 70 % brukt på norske leverandører. Vår eksponering er derfor stor mot norske selskaper. Norge er et lavrisikoland i denne sammenheng, og svært mange av våre norske leverandører har etablert rutiner for oppfølging av leverandørkjeden i henhold til Åpenhetsloven. Likevel har vi norske leverandører som er i risikosektorer og som leverer risikovarer. 23 leverandører er evaluert via vårt bransjesamarbeid Incentra.

Risikonivå leverandører	Antall	Oppfølging
Lav	221	Har blitt screenet med lav risiko eller nedskrevet til lav risiko etter oppfølging
Medium	48	Under oppfølging eller avventer oppfølging
Høy	4	Kontaktet og avventer svar

Totalt 52 leverandører i ulike kategorier ble fulgt opp i 2023. Kriterier benyttet var landsrisiko, bransjerisiko, spend og evt manglende informasjon på nettsider. Vi avventer fortsatt svar fra 24 leverandører. Ikke alle er vurdert som kritiske å forfølge videre, og vi vil prioritere oppfølging på de mest kritiske leverandørene.

Selskapet bygget båt på et norsk verft i 2023. I den forbindelse har verftet kartlagt sine underleverandører, samt at verftet og dets største underleverandør (skipsverft for bygging av skrog i Polen) ble evaluert av Eksfin. Verftet har rutiner for å sikre anstendige arbeidsforhold for egne ansatte og innleide arbeidere (Påseplikten) (23).

5.1. LANDSRISIKO

Ved å bruke 3 landrisikoindekser knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, har selskapet identifisert totalt 5 leverandører i 3 høyrisikoland. Disse leverandørene har blitt vurdert i forhold til aktivitetene de utfører, og forholdet selskapet har til disse leverandørene. Den største risikoen er identifisert på Filippinene, hvor vårt viktigste bemanningsselskap er lokalisert og hvor vi har en betydelig aktivitet. På grunn av et nært forhold til selskapet over mange år og regelmessig revisjon, anser vi at risikoen er minimert så langt som mulig. Vi anser også opphold på skipsverft i USA som en mulig risiko, og har derfor evaluert dette verftet i 2023.

Tabell 4 Oversikt over landsrisikoer i forsyningskjeden vår for 2023

LAND	Antall leverandører i 2023	~ % av totalt forbruk	Risiko for modern slaveri ³	Risiko for brudd på menneskerettigheter	Risiko for brudd på anstendig arbeid ⁵	Hovedleverandører
DANMARK	9	2.6	Lav	Lav	Lav	Verft, drivstoff
ELFENBENSKYSTEN	1	4.4	Høy	Høy	Medium	ROV-utstyr og personell. Har hovedkontor i Norge
FRANKRIKE	1	0.7	Lav	Lav	Lav	Proviand
TYSKLAND	2	0.2	Lav	Lav	Lav	SCR-utstyr og reservedeler
INDIA	1	0.1	Høy	Medium	Høy	EY India. EY International har etablert prosedyrer og retningslinjer for menneskerettigheter
MEXICO	2	0.1	Medium	Medium	Medium	Det ene selskapet er et advokatfirma (lav sektorrisiko) og det andre ble fulgt opp med spørreskjema og risikoen ble vurdert til lav
NEDERLAND	5	3.9	Lav	Lav	Lav	Landgang, proviant, pumper og reservedeler
NORGE	219	69.4	Lav	Lav	Lav	Hovedleverandører var leverandører av skipsmaskineri, kraner, drivstoff, skipsverft, reisebyrå, leverandør av ROV-tjenester, skipsmeglere, IT, forsikring, transport, elektro, finansielle tjenester, sertifisering og kommunikasjonstjenester
SVERIGE	3	0.2	Lav	Lav	Lav	Vannbehandlingssystemer og ventiler
SVEITS	2	0.1	Lav	Lav	Lav	Maritimt byrå, hovedkontor i Sveits
UK	17	4.3	Lav	Lav	Medium-Høy	Proviand, skipsmeglere, maritimt byrå, ROV-tjenester, containerutleie
USA	9	3.9	Lav	Lav	Medium-Høy	Proviand, verft, maritimt byrå og fartøytjenester
FILIPPINENE	1	9.6	Medium-Høy	Medium	Høy	Vårt joint venture Olympic Jebsen Inc ligger her. Selskapet er et bemanningsbyrå som rekrutterer sjøfolk til våre fartøy, og utgjør ikke våre faste ansatte. Selskapet revideres jevnlig, og det er et tett forhold mellom vårt Olympic Crewing AS og Olympic Jebsen Inc.
KYPROS	1	0.6	Medium	Lav	Høy	Landgang

³ <https://www.walkfree.org/>

⁴ <https://freedomhouse.org/explore-the-map?type=fiw&year=2024>

⁵ <https://www.globalrightsindex.org/en/2023/countries>

5.2. SEKTOR-/BRANSJERISIKO OG RÅVARETYPE

Sektorrisikoanalysen viser at vår eksponering mot risiko er høyest i sektorer hvor gruvedrift er involvert, som produksjon av skipsmaskineri og reservedeler og knyttet til bygging og reparasjon av fartøy. Risiko fremkommer også fra eksponering mot sektorer som landbruk, fiske og matforedling på grunn av våre utgifter knyttet til matforsyning om bord på fartøyene. I 2023 hadde vi 17 leverandører av proviant, lokalisert i land med lav til middels risiko (Norge, Frankrike, Nederland, Danmark, Storbritannia, Spania⁶ og USA). Disse selskapene leverer hele spekteret av forsyninger som trengs om bord på fartøyene, sannsynligvis produsert over hele verden. Til slutt er vi eksponert mot risikosektorer knyttet til transport, lagring, generell produksjon og elektronikk.

Tabell 5 Oversikt over bransjerisikoer i forsyningskjeden vår for 2023

Risikosektor	Vår eksponering	Omfang (knyttet til spend)
Landbruk	Proviant, fra flere land, inkludert kaffe, ris, bønner, kjøtt, palmeolje, grønnsaker, hvete, korn, meieriprodukter, nøtter, kakao, oliven, frukt, krydder, sukker, salt ⁷	Medium
Gruvedrift	Stål og ulike metaller om bord på fartøy (skrog, maskineri, rør, kraner, landganger, vinsjer og lignende), herunder kobolt, kobber, sink, wolfram	Høy
Skogbruk	Tredekk og tremøbler om bord på fartøy	Lav
Fiske og fiskeri	Proviant, fra flere land, fisk og skalldyr	Lav
Byggevirksomhet	Verft, nybygg, regelmessig dokking hvert 2,5 år + ad hoc reparasjoner	Høy
Produksjon og elektronikk	Reservedeler, elektroniske enheter, elektrisk utstyr om bord på fartøy, glass, møbler, bysseutstyr, verktøy, kommunikasjon, programvare og IT-utstyr. Kjemikalier, drivstoff, gasser, maling til bruk om bord på fartøy	Medium
Plagg/tekstilproduksjon, herunder fottøy	Arbeidsklær om bord på fartøy, blant annet bomull, broderi ⁸ , fottøy, lær	Lav
Matforedling	Proviant, fra flere land	Medium
Tjenester, inkludert gjestfrihet, sikkerhetstjenester, rengjøring og catering	Hoteller	Lav
Logistikk, inkludert lager, transport	Transport av varer. Lagring av gods (for det meste fartøy om bord). Maritime agenter/byråer	Medium
Helse, sosial omsorg, medisinsk utstyr	Medi 3 (Norge). Skader oppstår (sjelden) på fartøy og mannskap kan besøke ulike helsepersonell lokalt. Vi kjøper medisinsk utstyr, medisiner for å gi enkle sykehustjenester om bord, inkludert hansker.	Lav
Rekrutteringstjenester	Rekruttering av sjøfolk kan være en risiko ⁹ , men vi sørger for at våre rekrutteringsselskaper følger etablerte retningslinjer ¹⁰	Høy

⁶ Lavt forbruk < 100 000 NOK

⁷ <https://www.dol.gov/agencies/ilab/reports/child-labor/list-of-goods>

⁸ Produsert i Norge

⁹ Institutt for menneskerettigheter og næringsliv. The Ship Lifecycle: Embedding Human Rights fra verft til opphugging: https://www.ihrb.org/uploads/briefings/Ship_Lifecycle_June_19.pdf.

¹⁰ Internasjonalt skipsfartskammer. Retningslinjer for bemanningsbyrå: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/Manning-Agency-Guidelines%20\(1\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/Manning-Agency-Guidelines%20(1).pdf).

6. HVA ER KONKRET AVDEKKET

Aktsomhetsvurderingene har ikke avdekket faktiske brudd eller vesentlige mulige brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold, verken i egen virksomhet eller i vår leverandørkjede. Vi kan imidlertid ikke utelukke at dette forekommer da vi har mange leverandører med potensielt komplekse og risikofylte leverandørkjeder.

6.1. TILTAK OG OPPFØLGNING 6.1.1. I EGEN VIRKSOMHET

Virksomheten har forbedret policyer, etablert rutiner for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger, forbedret rutiner for kvalifisering av nye leverandører, og forbedret leverandøravtaler på bærekraft og samfunnsansvar. Dersom faktiske eller mulige brudd på menneskerettigheter eller anstendig arbeid avdekkes vil det gjøres en individuell vurdering av tiltak og oppfølging og redegjøres for.

Det er gitt intern informasjon og opplæring i lovens plikter innad i organisasjonen. På www.olympic.no er det etablert lenke til virksomhetens arbeid med åpenhetsloven, herunder henvendelseskjema for opplysninger om vårt arbeid, varslingsmuligheter og selve redegjørelsen.

Selskapet ser imidlertid behov for å ytterligere forbedre opplæring og interne rutiner for utvidende aktsomhetsvurderinger fremover.

I sum vil de etablerte tiltak og rutiner for evaluering av egen virksomhet og våre leverandører vil være viktig verktøy for å minimere vår mulige negative påvirkning på mennesker (og miljø).

6.1.2. EKSISTERENDE LEVERANDØRER OG FORRETNINGSPARTNERE

Det foreligger foreløpig ingen konkrete tiltak overfor leverandører annet enn innhenting av mer informasjon om leverandørens arbeid med menneskerettigheter og anstendig arbeid der dette anses som mangelfullt, samt signering av leverandørklæringer. Dette arbeidet er igangsatt. Dersom faktiske eller mulige brudd på menneskerettigheter eller anstendig arbeid avdekkes vil det gjøres en individuell vurdering av tiltak og oppfølging og redegjøres for. Virksomheten vil også kontinuerlig evaluere leverandørene i henhold til våre interne rutiner. Gruppens rutiner beskriver oppfølgingsfrekvens av eksisterende leverandører basert på identifisert risikonivå.

Selskapet planlegger en utvidet granskning av selskapets største leverandører. I 2023 utgjorde våre 13 største leverandører 58 % av vårt spend. Vi ønsker å få bedre oversikt over forsyningskjedene til våre største og mest kritiske leverandører.

6.1.3. NYE LEVERANDØRER OG FORRETNINGSPARTNERE

Nye leverandører og forretningspartnere kvalifiseres etter egen rutine, som beskrevet i kapittel 3.2. Dersom faktiske eller mulige brudd på menneskerettigheter eller anstendig arbeid avdekkes vil det gjøres en individuell vurdering av tiltak og oppfølging og redegjøres for.

På samme måte som for eksisterende leverandører, vil vi prioritere en dypere granskning av våre største leverandører for å få bedre innsikt i hele forsyningskjeden.

7. POLICYER

Selskapets policyer finnes her: <https://www.olympic.no/company/qhse/>

8. REFERANSER

1. Olympic Subsea. [Internett] <https://www.olympic.no/>.
2. Olympic Subsea AS. Enabling zero-emission in offshore wind. [Internett] <https://www.olympic.no/investor/ir-news/enabling-zero-emission-in-offshore-wind/>.
3. Skipsarbeiderloven. [Internett] <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2013-06-21-102>.
4. Skipssikkerhetsloven. [Internett] <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9>.
5. The International Safety Management (ISM) Code. [Internett] <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>.
6. MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006. [Internett] https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf.
7. International Chamber of Shipping. Manning Agency Guidelines. [Internett] [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/Manning-Agency-Guidelines%20\(1\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/Manning-Agency-Guidelines%20(1).pdf).
8. Achilles. [Internett] <https://www.achilles.com/no/>.
9. Incentra. [Internett] <https://incentra.no/>.
10. UN Global Compact Norway. [Internett] <https://globalcompact.no/>.
11. ILO. Forced labour, modern slavery and trafficking in persons. [Internett] <https://www.ilo.org/topics/forced-labour-modern-slavery-and-trafficking-persons>.
12. National Contact Point for Responsible Business Norway. OECD guidelines for multinational enterprises. [Internett] <https://www.responsiblebusiness.no/oecd-sektorveiledere/metoden-aktsomhetsvurdering/>.
13. Freedom House. [Internett] <https://freedomhouse.org/countries/freedom-world/scores>.
14. Global Rights Index 2022. Workers' rights in 2022. [Internett] <https://www.globalrightsindex.org/en/2022>.
15. Environmental Performance Index. [Internett] <https://epi.yale.edu/epi-results/2022/component/epi>.
16. Transparency International. [Internett] <https://www.transparency.org/en/cpi/2022>.
17. Walk Free. Global Slavery Index. [Internett] <https://www.walkfree.org/>.
18. Responsible Sourcing Tool. [Internett] <https://www.responsiblesourcingtool.org/visualizerisk>.
19. Human Rights Guidance Tool for the Financial Sector. [Internett] <https://www.unepfi.org/humanrightstoolkit>.
20. TACKLING MODERN SLAVERY IN GOVERNMENT SUPPLY CHAINS. A guide for commercial and procurement professionals. [Internett] https://assets.publishing.service.gov.uk/media/65fac64eaa9b76001dfbdb93/PPN_0223_-_Tackling_Modern_Slavery_in_Government_Supply_Chains_-_Guidance.pdf.
21. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring. Anskaffelser.no. [Internett] <https://anskaffelser.no/berekraftige-anskaffingar/menneskerettigheter/hoyrisikolisten>.
22. Insitute for Human Rights and Business. The Ship Lifecycle: Embedding Human Rights from Shipyard to Scrapyard. [Internett] https://www.ihrb.org/uploads/briefings/Ship_Lifecycle_June_19.pdf.
23. Påseplikten. [Internett] <https://www.arbeidstilsynet.no/regelverk/forskrifter/forskrift-om-informasjons--og-paseplikt-mv/2/6/>.
24. Incentra. [Internett] <https://incentra.no/>.
25. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). [Internett] [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).