



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: Η ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΑΥΤΟ ΤΗΡΕΙΤΑΙ

ΜΠΟΦΙΛΙΟΥ ΑΡΤΕΜΙΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΡΗΣ ΚΟΥΤΟΥΓΚΟΣ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ
ΑΛΙΚΗ/ ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΑΘΗΝΑ 2014

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία έχει ως *αντικείμενο ανάλυσης* την διάλυση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας που επικρατούν και την μόλυνση που προκαλεί στο περιβάλλον. Γίνεται επίσης αναφορά στα οργανωμένα διαλυτήρια της Τουρκίας και στο σημερινό θεσμικό πλαίσιο που αυτά υπόκεινται, ενώ στη συνέχεια αναλύονται δύο περιπτώσεις πλοίων του παρελθόντος (Blue Lady και Clemenceau) . Δηλαδή η εργασία αυτή έχει ως σκοπό να κάνει φανερή την εκμετάλλευση των χωρών όπως Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές από τις ευρωπαϊκές χώρες και την μη τήρηση των διεθνών κανονισμών από τις χώρες αυτές. Η μέθοδος λοιπόν που εφαρμόζεται είναι συγκριτική. Ακολουθεί η παρουσίαση μερικών πλοίων που διαλύθηκαν κατά την περίοδο Οκτωβρίου-Δεκεμβρίου 2011. Οι πηγές που χρησιμοποιήσα ήταν το διαδίκτυο (άρθρα), ένα συνέδριο του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας) που πραγματοποιήθηκε το 2009 και μία διπλωματική εργασία.

Η εργασία αποτελείται από 6 κεφάλαια,έναν πρόλογο και έναν επίλογο. Στον *πρόλογο* γίνεται ανάλυση της έννοιας της διάλυσης πλοίων και μία σύντομη ιστορική αναδρομή επί του θέματος. Στο *πρώτο κεφάλαιο* αναλύονται τα τοξικά συστατικά που συναντάμε στα παρωχημένα πλοία, ο ΙΜΟ και ο ΙΛΟ. Το *δεύτερο κεφάλαιο* αναφέρεται στην διάλυση πλοίων σε διαλυτήρια της Τουρκίας και στο θεσμικό πλαίσιο που αυτά ακολουθούν. Αναφέρεται δηλαδή στην Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, στις επιπτώσεις που μπορεί να έχει, στα νομικά στοιχεία της πρότασης και σε κάποια σημαντικά Άρθρα. Στο *τρίτο κεφάλαιο* περιγράφεται η ακριβής διαδικασία που ακολουθούν τα σύγχρονα ναυπηγεία ώστε να διαλύσουν ένα πλοίο, δηλαδή η προετοιμασία πριν την προσάραξη, οι συνήθεις διαδικασίες απολύμανσης κατά την άφιξη, η προσάραξη, η προετοιμασία πριν την κοπή, η κοπή του πλοίου και τέλος η ανάλυση της διαδικασίας διάλυσης. Στο *τέταρτο κεφάλαιο* γίνεται μία αναλυτική περιγραφή των υποθέσεων Blue Lady και Clemenceau. Περιγράφονται οι αποφάσεις που ελήφθησαν και τα βήματα που ακολουθήθηκαν μέχρις ότου αυτά διαλυθούν, οι αποφάσεις των δικαστηρίων, η άρνηση κάποιων χωρών ώστε να

μην διαλυθούν σ'αυτές τα πλοία, η τακτική που ακολουθούν οι ευρωπαϊκές χώρες ώστε να διαλύονται τα πλοία στις αναπτυσσόμενες χώρες και η αντίδραση των ΜΚΟ σε όλο αυτό. Στο *πέμπτο κεφάλαιο* γίνεται αναφορά σε μερικά πλοία που διαλύθηκαν στα τέλη του 2011 και εικόνες αυτών. Το *έκτο κεφάλαιο* ασχολείται με τους δεσμούς μεταξύ παγκοσμιοποίησης, ανάπτυξης και περιβάλλοντος και πώς αυτοί επιδρούν στην ρύθμιση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, με τον ρόλο και την επιρροή του κράτους έναντι κρατικών φορέων και την σύγκρουση μεταξύ περιβάλλοντος και εμπορίου. Τέλος ο *επίλογος* αποτελεί ένα σύντομο συμπέρασμα για την άστατη αυτή ρυθμιστική κατάσταση, δηλαδή την βιομηχανία διάλυσης πλοίων.

| | |
|------------------------------|---|
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | |
| <u>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</u> | 7 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ

ΑΠΟΒΛΗΤΑ/ ΙΜΟ,ΙΛΟ

| | |
|---|----|
| 1.1) Τοξικά συστατικά που συναντάμε συνήθως σε παρωχημένα πλοία που προορίζονται για διάλυση..... | 11 |
| Ανθεκτικοί οργανικοί ρύποι POP(Persistent organic pollutants).. | 11 |
| Αμίαντος..... | 14 |
| Βαρέα μέταλλα..... | 15 |
| 1.2) ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)..... | 18 |
| 1.3) ΙΛΟ (Διεθνής Οργανισμός Εργασίας)..... | 22 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΣΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

| | |
|---|----|
| 2.1) Η διάλυση πλοίων στην Τουρκία..... | 25 |
| 2.2) Θεσμικό πλαίσιο για τα σημερινά διαλυτήρια πλοίων..... | 27 |
| Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ..... | 30 |
| Εκτίμηση επιπτώσεων..... | 31 |
| Νομικά στοιχεία της πρότασης..... | 32 |
| Ο Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ ,σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων..... | 34 |
| Άρθρο 4..... | 36 |
| Άρθρο 8..... | 37 |
| Άρθρο 9..... | 37 |
| Άρθρο 12..... | 38 |
| Άρθρο 15..... | 39 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΑΚΡΙΒΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

| | |
|---|----|
| Η προετοιμασία πριν την προσάραξη..... | 42 |
| Οι συνήθεις διαδικασίες απολύμανσης κατά την άφιξη..... | 42 |
| Η προσάραξη..... | 43 |
| Η προετοιμασία πριν την κοπή..... | 43 |
| Η κοπή του πλοίου..... | 44 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

BLUE LADY ΚΑΙ CLEMENCEAU

| | |
|--|----|
| 4.1) Η υπόθεση Blue Lady..... | 52 |
| Μια προ-οικονομική προσέγγιση της απόφασης του δικαστηρίου για το Blue Lady..... | 53 |
| Η απόφαση για το Blue Lady..... | 53 |
| Το ακριβές οικονομικό πλαίσιο στο Alang..... | 54 |
| Το δρομολόγιο του Blue Lady..... | 55 |
| Η απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου για το Blue Lady..... | 56 |
| Τα συμπεράσματα των ΜΚΟ για την έκθεση της CTE..... | 57 |
| Το Ανώτατο Δικαστήριο δίνει προτεραιότητα στην οικονομία της Χώρας..... | 59 |
| Διαστρέβλωση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης..... | 59 |
| Αντίφαση με την απόφαση του 2003 σχετικά με την διάλυση των πλοίων..... | 61 |
| Ο έλεγχος των πλοίων που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους, τα οποία διαθέτουν επικίνδυνα απόβλητα, από μία διεθνή προοπτική..... | 62 |
| Οι γενικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βασιλείας..... | 62 |
| Η τροπολογία της Βασιλείας του 1995..... | 63 |
| Η εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους..... | 64 |
| 4.2) Υπόθεση Clemenceau..... | 65 |
| Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για το Clemenceau..... | 67 |
| Νομικοί Λόγοι..... | 68 |

| | |
|---|----|
| Κριτικές για την εκτέλεση της Σύμβασης της Βασιλείας για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους..... | 69 |
| 4.3) Η μελλοντική διεθνής σύμβαση για την διάλυση των πλοίων..... | 71 |
| 4.4) Συμπεράσματα..... | 71 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΛΥΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 22/11/11-31/12/12

| | |
|--|----|
| Melquiades- Ville de Nantes..... | 74 |
| Express Limnos (Ferry)..... | 76 |
| Adventure (Passenger ship)..... | 77 |
| Gibraltar (Reefer)..... | 79 |
| Clare (RoRo)..... | 79 |
| Atlantic Liberty (Tanker)..... | 80 |
| Transgas I (Gas Tanker)..... | 82 |
| Lady Chiara (Chemical Tanker)..... | 83 |
| Alexis (Bulk Carrier)..... | 84 |
| Manhattan Princess (Bulk Carrier)..... | 85 |
| FAS Provence (Container Ship)..... | 86 |
| Red Sea Spirit (Cement Carrier)..... | 88 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

| | |
|--|----|
| Προοδευτική άποψη..... | 90 |
| Οι σχέσεις μεταξύ παγκοσμιοποίησης, ανάπτυξης και περιβάλλοντος..... | 90 |
| Ρυθμιστικές τάσεις..... | 91 |
| Πιστοποίηση και αυτορρύθμιση..... | 92 |
| Ο ρόλος και η επιρροή του κράτους ενάντια κρατικών φορέων..... | 94 |
| Σύγκρουση μεταξύ του περιβάλλοντος και του εμπορίου..... | 95 |

| | |
|------------------------------|----|
| <u>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</u> | 98 |
|------------------------------|----|

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διάλυση πλοίων είναι η διαδικασία διάλυσης της δομής ενός απαρχαιωμένου πλοίου. Περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, από την αφαίρεση όλων των αλιευτικών εργαλείων και του εξοπλισμού μέχρι την κοπή και την ανακύκλωση των υποδομών του πλοίου. Αυτή είναι μία διαδικασία πρόκληση λόγω της πολυπλοκότητας της δομής του σκάφους και τα πολλά περιβαλλοντικά ζητήματα και θέματα υγείας που προκύπτουν. Ένα απαρχαιωμένο σκάφος αποτελείται κυρίως από χάλυβα που μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί, αλλά περιέχει επίσης έναν σημαντικό αριθμό επικίνδυνων συστατικών στοιχείων.

Την δεκαετία του '70, η διάλυση απαρχαιωμένων πλοίων έλαβε χώρα κυρίως στην Ευρώπη. Με ιδιαίτερα μηχανοποιημένες δραστηριότητες τα πλοία διαλύθηκαν σε ευρωπαϊκές αποβάθρες. Στα τέλη της δεκαετίας του '80 μία σύσφιξη των περιβαλλοντικών κανονισμών σε βιομηχανικές χώρες εντάθηκε, η οποία κατά συνέπεια οδήγησε σε αύξηση του κόστους όσων αφορά την συμμόρφωση με το περιβάλλον, την υγεία, και τα πρότυπα ασφαλείας. Το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας διάλυσης των πλοίων μετακινήθηκε σε χώρες της Ασίας, κυρίως στην Ινδία, το Μπαγκλαντές, την Κίνα και το Πακιστάν, λόγω των χαμηλών μισθών και το χαμηλό επίπεδο συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της υγείας και του περιβάλλοντος. Σήμερα λίγες μόνο χώρες του OECD, επιδίδονται σε διαδικασίες διάλυσης πλοίων. Μία μελέτη σκοπιμότητας από την EEC (European Economic Community) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διάλυση πλοίων δεν μπορεί εύκολα να λάβει μέρος στην Ευρώπη λόγω της επικίνδυνης φύσης της, το σχετικά χαμηλό κόστος εργασίας και την έλλειψη ζήτησης του χάλυβα.

Πιο συγκεκριμένα, το θέμα της ανακύκλωσης των πλοίων τέθηκε αρχικά από την Νορβηγία σαν πρόταση στον IMO, ο οποίος τελικά έφτιαξε δικούς του κανόνες επί του θέματος. Δηλαδή ο IMO δέχτηκε να είναι ο φορέας για το θέμα της ανακύκλωσης των πλοίων και πήραν μέρος ο ILO και η Συνθήκη της Βασιλείας. Έτσι οι ΜΚΟ στις αρχές του 20^{ου} αιώνα προσπάθησαν να

ευαισθητοποιήσουν τους οργανισμούς για καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες.

Ο Ελληνικός Εφοπλισμός στην αρχή αντιμετώπισε με φόβο την επιθετική λειτουργία της Συνθήκης της Βασιλείας γιατί ένα μεγάλο πλοίο π.χ. 25 χρονών κινδύνευε να απαξιωθεί και να θεωρηθεί “σκουπίδι”.

Βασικό είναι το γεγονός ότι τα πλοία πρέπει να λειτουργούν για τον σκοπό που προορίζονται και χτίζονται. Σημαντικό θέμα του Ship Recycling είναι και η ποιότητα των υλικών που χρησιμοποιούνται. Π.χ. υλικά που δεν είναι φιλικά προς το περιβάλλον ή θέτουν σε κίνδυνο την υγεία των εργαζομένων. Επιπλέον η διάλυση των πλοίων απασχολείται από το εξής ερώτημα: ποια πλοία και πού μπορούν αυτά να ανακυκλωθούν. Όλα τα πλοία που ανήκουν σε κράτη-μέλη της Σύμβασης έχουν την δυνατότητα να ανακυκλωθούν αλλά δεν μπορούν να ανακυκλωθούν σε χώρες εκτός Συμβάσεως. Η Σύμβαση αυτή καλύπτει πλοία άνω των 500 GT. Καλύπτει όλους τους ανακυκλωτές που την έχουν υπογράψει.

Τα πλοία που πρόκειται να ανακυκλωθούν είναι υποχρεωμένα να δηλώνουν τα επικίνδυνα υλικά που υπάρχουν σε αυτά ενώ οι ανακυκλωτές θα πρέπει να είναι σε θέση να ετοιμάσουν το Ship Recycling Plan το οποίο ισχύει ανά πλοίο και καλύπτει όλα τα υποπροϊόντα που έχει πάνω του αυτό.

Η τιμή για ένα σκάφος που προορίζεται για διάλυση και προσφέρεται από Ασιάτη αγοραστή είναι δύο φορές υψηλότερη απ’ότι των χωρών του OECD, κάτι το οποίο κάνει την ασιατική αγορά πολύ πιο ελκυστική για τους ιδιοκτήτες των πλοίων. Σύμφωνα με μία έκθεση για την διάλυση πλοίων σε χώρες του OECD, από μία Δανική Υπηρεσία Προστασίας του Περιβάλλοντος, η διαφορά του επιπέδου των τιμών κατά κύριο λόγο προκαλείται από την διαφορά της ζήτησης του χάλυβα και κόστους εργασίας. Ήσσονος σημασίας είναι το γεγονός ότι η διαχείριση και η διάθεση επικίνδυνων προϊόντων παίζει πολύ σημαντικό ρόλο (περίπου το 5% του κόστους) σε χώρες του OECD συγκριτικά με τις ασιατικές χώρες.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω η βιομηχανία διάλυσης στις χώρες του OECD βρίσκεται σε παρακμή. Αυτή η πτώση έρχεται σε

σύγκρουση με έναν αυξανόμενο αριθμό πλοίων, που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους και απαιτούν διάλυση, λόγω της άυξης του παγκόσμιου στόλου κατά τις τελευταίες δεκαετίες και μιας διεθνούς απόφασης για σταδιακή κατάργηση όλων των πετρελαιοφόρων μονού κύτους πριν το 2016. Το μελλοντικό σενάριο είναι ως εκ τούτου ότι η απαίτηση των χωρών του OECD για εγκαταστάσεις διάλυσης ολοένα και αυξάνεται καθώς οι βιομηχανίες διάλυσης γενικότερα εξαφανίζονται, και ο αυξανόμενος αριθμός των πλοίων των χωρών του OECD που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους πρόκειται να καταλήξουν στις βιομηχανίες διάλυσης πλοίων της Ασίας.

Δεδομένου ότι οι περισσότερες χώρες του OECD, όπως και πολλές ασιατικές, έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση της Βασιλείας, και έτσι συμφώνησαν να εργαστούν για μια περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη αυτών των χωρών να λάβουν θέση σχετικά με την κατάσταση και τις συνθήκες διάλυσης των πλοίων στην Ασία. Όμως υπάρχουν πολλά συμφέροντα που διακυβεύονται και οι πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς προσπαθούν να επιστήσουν την ανάπτυξη της ρύθμισης αυτής της βιομηχανίας σε διαφορετικές κατευθύνσεις.

Χονδρικά, η βιομηχανία διάλυσης πλοίων μπορεί να γίνει αντιληπτή και να παρουσιάζει δύο πολύ διαφορετικά σενάρια: Για ορισμένες χώρες της Ασίας αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της συνολικής προμήθειας της βιομηχανίας του χάλυβα και του σιδήρου. Η διάλυση των πλοίων που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους επιτρέπει στον χάλυβα να ανακυκλώνεται σε πολύ χαμηλότερο κόστος απ'ότι της εισαγωγής και επεξεργασίας σιδήρου. Γι'αυτές τις χώρες η αγορά παλιών πλοίων που προορίζονται για διάλυση είναι μία κερδοφόρα αγορά και βιομηχανία που συνοδεύεται από την δημιουργία θέσεων εργασίας. Επιπλέον, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η ανάκαμψη των τεράστιων ποσοτήτων του χάλυβα, είναι ένας περιβαλλοντικά ορθός τρόπος εκποίησης παλαιών πλοίων συγκριτικά με την εγκατάλειψη τους στην θάλασσα. Αντίθετα, άλλοι υποστηρίζουν ότι η βιομηχανία αντιπροσωπεύει την αρνητική πλευρά της παγκοσμιοποίησης, λόγω των επιπτώσεων στο

περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία, ενώ καθιστά πιο έντονη την ανάγκη για αποτελεσματική διεθνή ρύθμιση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ/ ΙΜΟ, ΙΛΟ

Όπως αναφέρθηκε η Διεθνής Ομοσπονδία των Μεταλλουργών ορίζει την διάλυση των πλοίων ως μία από τις πιο εντατικές και επικίνδυνες εργασίες που υπάρχουν. Οι πιο συνηθισμένοι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται οι εργαζόμενοι είναι ο αμίαντος και τα τοξικά υλικά κατά την απομάκρυνσή τους από το σκάφος με γυμνό χέρι, η πιθανότητα έκρηξης, η ανύψωση βαρέων αντικειμένων, οι εργασίες σε ύψος, η είσοδος σε χώρους με ανεπαρκή συγκέντρωση οξυγόνου, οι εργασίες με φλόγα σε εύφλεκτο περιβάλλον, η έλλειψη βασικού εξοπλισμού ασφαλείας και άλλων θεμάτων προστασίας των εργαζομένων. Πολλά από τα επικίνδυνα υλικά που χρησιμοποιούνταν στο παρελθόν, σήμερα περιορίζονται ή απαγορεύονται, αλλά ένα πλοίο το οποίο τώρα είναι 20 ή 30 χρονών ακόμα περιέχει τέτοια υλικά.

Δηλαδή η βιομηχανία διάλυσης των πλοίων είναι μία βιομηχανική δραστηριότητα *εν δυνάμει* υψηλού κινδύνου για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Έτσι η έννοια της πληροφόρησης των εργαζομένων για την υγεία και την ασφάλειά τους δεν σταματάει με το πέρας της κοπής του πλοίου και της διαχείρισης των αποβλήτων. Είναι λοιπόν απαραίτητη η εκπαίδευση των εργατών, η αναφορά στα υλικά που απομακρύνθηκαν από το πλοίο, η προετοιμασία των εργατών για επείγουσες καταστάσεις, το κράτος να μπορεί να ελέγχει την διαδικασία από την στιγμή που φτάνει στο διαλυτήριο μέχρι τα επικίνδυνα υλικά του να πάνε προς διάθεση και ο συστηματικός έλεγχος της υγείας των εργαζομένων.

1.1) Τοξικά συστατικά που συναντάμε συνήθως σε παρωχημένα πλοία που προορίζονται για διάλυση

- Ανθεκτικοί οργανικοί ρύποι POP(Persistent organic pollutants)

Τα πλοία είναι γεμάτα με τα παρακάτω POPS:

α) Πολυχλωροδιφαινύλια(PCB)

Τα PCB αποτελούν ιδιαίτερα τοξικούς και ανθεκτικούς ρυπαντές. Βιοσυσσωρεύονται μέσω της διατροφικής αλυσίδας και συγκεντρώνονται στον λιπώδη ιστό των ζωντανών οργανισμών. Η έκθεση σε PCB σχετίζεται με πλήθος σοβαρών προβλημάτων υγείας, όπως καρκίνους, βλάβες στο αναπαραγωγικό σύστημα, βλάβες στο ανοσοποιητικό και στο νευρολογικό σύστημα, και την συμπεριφορά.

β) Διοξίνες

Αποτελούν καρκινογόνες ουσίες οι οποίες παράγονται όταν προϊόντα που περιέχουν χλώριο, όπως PCB και PVC, κατασκευάζονται ή καίγονται. Οι διοξίνες είναι περισσότερο τοξικές ουσίες που έχει απελευθερώσει ο άνθρωπος στο περιβάλλον. Υλικά που περιέχουν χλώριο καίγονται στους ανοιχτούς χώρους των διαλυτηρίων με συνέπεια οι διοξίνες που παράγονται να εισπνέονται συνεχώς από τους εργαζομένους.

Οι διοξίνες μπορούν να καταστείλουν το ανοσοποιητικό σύστημα. Θεωρούνται ύποπτες για προγεννητικές αλλά και μεταγεννητικές επιπτώσεις στο νευρικό σύστημα των παιδιών. Μεταξύ άλλων συνδέονται με ενδοκρινολογικές διαταραχές, αναπαραγωγικές ανωμαλίες, νευρολογικά προβλήματα και στειρότητα σε ανθρώπους και ζώα.

Στις περισσότερες δυτικές χώρες οι εκπομπές διοξινών ρυθμίζονται πλήρως από κανονισμούς. Με συμφωνία των Ηνωμένων Εθνών για τα POP(2001) οι διοξίνες έχουν απαγορευτεί παγκοσμίως.

γ) Πολυβινυλοχλωρίδια(PVC)

Πολλά υλικά και εξοπλισμός του πλοίου φτιάχνονται από PVC. Τα PVC αποτελούν σοβαρή απειλή για το περιβάλλον και όλους τους ζωντανούς οργανισμούς σε κάθε στάδιο της ύπαρξής τους (παραγωγή, χρήση και απόρριψη). Στο τέλος της ζωής τους τα απόβλητα από PVC δημιουργούν μεγάλα προβλήματα, όσον αφορά την απόρριψή τους, καθώς είναι ακριβό και επισφαλές να καίγονται. Απελευθερώνουν επικίνδυνα χημικά στο έδαφος και τον αέρα όταν θάβονται, ενώ η ανακύκλωσή τους είναι ιδιαίτερα ακριβή και καθόλου εύκολη.

Το διασπασμένο PVC απελευθερώνει στον αέρα πτητικές οργανικές ενώσεις που προκαλούν άσθμα. Ανάμεσα στους

κινδύνους από την καύση των PVC σε ανοικτές φωτιές, είναι η παραγωγή διοξινών, η δημιουργία ομίχλης υδροχλωρικού οξέως και η δημιουργία πυκνού αποπνικτικού καπνού.

Τα PVC έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Είναι γνωστό πως προκαλούν τον σύνδρομο Raynaud's (αγγειοσπαστική διαταραχή που προκαλεί αποχρωματισμό σε δάχτυλα ποδιών και μερικές φορές και άλλων άκρων), σκληροδερμία, χολαγγειοκαρκίνωμα, άσθμα, αγγειοσάρκωμα, καρκίνο του ήπατος, καρκίνο του εγκεφάλου, ακροστεόλυση και κινδύνους για βλάβες στην ανθρώπινη αναπαραγωγή.

δ) Πολυκυκλικοί Αρωματικοί Υδρογονάνθρακες (PAH)

Οι PAH απελευθερώνονται κατά την οξυγονοκοπή και μετέπειτα όταν οι μπογιές συνεχίζουν να σιγοκαίουν ή όταν τα απόβλητα, από την διαδικασία διάλυσης εσκεμμένα καίγονται. Οι σχετικοί κίνδυνοι για την υγεία αφορούν την άμεση εισπνοή αναθυμιάσεων κατά την οξυγονοκοπή, τη συνεχή καύση των μπογιών και το κάψιμο των αποβλήτων. Οι PAH συσσωρεύονται στον ανθρώπινο οργανισμό είτε μέσω της εισπνοής, είτε μέσω της δερματικής επαφής ή και μέσω της διατροφικής αλυσίδας. Μερικοί PAH έχει αποδειχτεί ότι προκαλούν καρκίνους σε πειραματόζωα και ανθρώπους που έχουν εκτεθεί σε υψηλές συγκεντρώσεις αυτών. Περίπου τριάντα συστατικά και μερικές εκατοντάδες παράγωγα είναι καρκινογόνα. Ένας αριθμός PAH έχει δείχτεί ότι είναι γονιδιοτοξικά (δηλαδή αντιδρούν με το γενετικό υλικό στα κύτταρα). Οι PAHs προκαλούν κακοήθεις όγκους, επηρεάζουν τους πνεύμονες, το στομάχι, το έντερο και το δέρμα.

ε) Οργανοκασσιτερικές Ενώσεις

Οι οργανοκασσιτερικές ενώσεις αποτελούν τοξίνες νεύρων που συσσωρεύονται στο αίμα, το συκώτι, τα νεφρά και τον εγκέφαλο. Μερικές από τις περισσότερες γνωστές ενώσεις είναι ο τριβουτυλοκασσίτερος (TBT), ο διβουτυλοκασσίτερος και ο τριφαινυλικός κασσίτερος (TPT). Ο TBT αποτελεί ένα πολύ δυνατό βιοκτόνο (σκοτώνει τους ζωντανούς οργανισμούς) το οποίο χρησιμοποιείται από την δεκαετία του 1970 σε αντιρρυπαντικά προστατευτικά υλικά επικάλυψης (anti-fouling paints). Η ανησυχία

σχετικά με την τοξικότητα αυτών των υλικών οδήγησε στην απαγόρευση της χρήσης τους παγκοσμίως από τον IMO το 2003.

Ο TBT θεωρείται ως μια από τις περισσότερο τοξικές ενώσεις για τα θαλάσσια οικοσυστήματα, οι επιπτώσεις του στους θαλάσσιους οργανισμούς κυμαίνονται από ανεπαίσθητες μέχρι θανατηφόρες. Υψηλές δόσεις οργανοκασσιτερικών ενώσεων έχει αποδειχτεί ότι καταστρέφουν το κεντρικό νευρικό σύστημα και το αναπαραγωγικό σύστημα των θηλαστικών. Οι περισσότερο χρησιμοποιούμενες οργανοκασσιτερικές ενώσεις, οι TBT, προκαλούν βλάβες στο ενδοκρινικό σύστημα των θηλαστικών, καθώς επίσης και των ψαριών. Η κατανάλωση των μολυσμένων ψαριών μπορεί να αποτελέσει απειλή για τον άνθρωπο, καθώς οι οργανοκασσιτερικές ενώσεις βιοσυσσωρεύονται σε ορισμένα θαλάσσια είδη, κάποια από τα οποία καταναλώνονται από τον άνθρωπο.

Δεδομένου ότι οι οργανοκασσιτερικές ενώσεις καταστρέφουν την ανθρώπινη υγεία, ακόμα και σε μικρές δόσεις, στα βιομηχανοποιημένα κράτη υπάρχουν κανονισμοί που προστατεύουν τους εργαζόμενους από την έκθεση σε antifouling μπογιές που περιέχουν TBT. Η προστασία του δέρματος, των ματιών και των πνευμόνων είναι υποχρεωτική για οποιαδήποτε δουλειά που απαιτεί επαφή με μπογιές που περιέχουν TBT.

- Αμίαντος

Το όνομα αμίαντος έχει δοθεί σε μία ομάδα έξι διαφορετικών ινωδών μετάλλων- αμοσίτης, χρυσόλιθος, κροκιδόλιθος, καθώς και τα ινώδη είδη τρεμολίτης, ακτινόλιθος, ανθοφυλλίτης-που υπάρχουν φυσικά στο περιβάλλον. Όλες οι μορφές του αμιάντου είναι επικίνδυνες και μπορούν να προκαλέσουν καρκίνο. Στις παραλίες της Ασίας όπου διεξάγονται διαλύσεις πλοίων, ίνες και κομμάτια αμιάντου αιωρούνται στον αέρα, ενώ οι εργάτες αφαιρούν τον αμίαντο(μονωτικό υλικό) με γυμνά χέρια και τον αφήνουν να στεγνώσει στον ήλιο ώστε να μπορούν να τον πωλήσουν μετέπειτα.

Οι ίνες αμιάντου είναι άοσμες και δεν έχουν γεύση. Δεν διαλύονται στο νερό ούτε εξατμίζονται, ενώ είναι ανθεκτικές στην θερμότητα, τη φωτιά, τη χημική και βιολογική διάσπαση.

Οι εργάτες που επανειλημμένα εισπνέουν ίνες αμιάντου μπορεί να αναπτύξουν μία αρρώστια που ονομάζεται αμιάντωση(ή ασβέστωση). Άτομα με αμιάντωση εμφανίζουν δύσπνοια που συχνά ακολουθείται από βήχα. Είναι μια σοβαρή ασθένεια που μπορεί τελικά να οδηγήσει σε αναπηρία ή θάνατο ανθρώπους που εκτίθενται σε μεγάλες ποσότητες αμιάντου για μακρά χρονικά διαστήματα. Άτομα που στην εργασία τους έρχονται σε επαφή με αμιάντο έχουν αυξημένες πιθανότητες για δύο βασικούς τύπους καρκίνου,καρκίνο των πνευμόνων και μεσοθηλίωμα(ένα είδος καρκίνου της λεπτής μεμβράνης που περιβάλλει τους πνεύμονες και άλλα εσωτερικά όργανα). Υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι εργάτες που εισπνέουν αμιάντο αυξάνουν τις πιθανότητες εμφάνισης καρκίνου και άλλων μορφών, όπως στο στομάχι, το έντερο,τον οισοφάγο,το πάγκρεας και τα νεφρά.

- Βαρέα μέταλλα

Τα βαρέα μέταλλα απαντώνται σε πολλά μέρη του πλοίου, όπως χρώματα, υλικά επικάλυψης,ανόδια και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό. Τα παρακάτω βαρέα μέταλλα αποτελούν μέρος των παλιών πλοίων τα οποία διαλύονται από εργάτες χωρίς τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό.

- α) Υδράργυρος

Ένα πολύ τοξικό βαρύ μέταλλο που υφίσταται σε διάφορες μορφές όπως μεταλλικός υδράργυρος,οργανικά και ανόργανα υδραργυρικά μίγματα. Μελέτες έχουν δείξει ότι η ρύπανση που προκαλείται από φυσικές αλλά και ανθρώπινες ενέργειες, αποτελεί βαθμιαία αυξανόμενο πρόβλημα στις μέρες μας.

Το τοξικό αυτό βαρύ μέταλλο επιφέρει διαταραχές στο νευρικό σύστημα. Περισσότερο ευάλωτα είναι τα μικρά παιδιά. Επίσης μπορεί να προκαλέσει πνευματική καθυστέρηση και καθυστερημένη νευρολογική και σωματική ανάπτυξη.

- β) Μόλυβδος

Αποτελεί βαρύ τοξικό μέταλλο το οποίο συσσωρεύεται στο αίμα και τα κόκκαλα μετά από εισπνοή ή κατάποση.

Ο μόλυβδος έχει επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία. Έκθεση πάνω από 14 ημέρες σε μόλυβδο μπορεί να προκαλέσει βλάβες στα νεφρά και τον εγκέφαλο καθώς επίσης και αυξημένη πίεση

αίματος. Τα μικρά παιδιά είναι περισσότερο ευάλωτα στις τοξικές επιπτώσεις του μολύβδου. Μακρά έκθεση ακόμα και σε χαμηλά επίπεδα μολύβδου μπορεί να προκαλέσει μη αναστρέψιμες μαθησιακές δυσκολίες, πνευματική καθυστέρηση και καθυστερημένη νευρολογική και σωματική ανάπτυξη, ακόμα και θάνατο.

γ) Αρσενικό

Η τοξικότητα του αρσενικού έχει πολλές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Θεωρείται καρκινογόνος ουσία και περιβαλλοντικοί φορείς πιέζουν προς την υιοθέτηση αυστηρότερων κανόνων χρήσης. Η έκθεση σε ανόργανες ουσίες αρσενικού προκαλεί σοβαρά προβλήματα υγείας, ενώ είναι πολύ ισχυρότερες οι επιπτώσεις σε σχέση με την έκθεση σε οργανικές ενώσεις αρσενικού.

Έκθεση σε αρσενικό μπορεί να προκαλέσει καρκίνο των πνευμόνων, του δέρματος, του εντέρου, των νεφρών, του ήπατος. Μπορεί επίσης να προκαλέσει βλάβες στα αιμοφόρα αγγεία, ενώ φλεγμονή του νευρικού ιστού μπορεί να οδηγήσει σε παράλυση και τέλος είναι δυνατό να αναπτυχθούν παραμορφώσεις στο δέρμα.

δ) Χρώμιο

Μικρές ποσότητες χρωμίου (0,0007 έως 0,003 mg/kg/day) θεωρούνται απαραίτητο θρεπτικό συστατικό για τον άνθρωπο και βοηθούν στον μεταβολισμό της χοληστερόλης, της γλυκόζης και του λίπους. Εντούτοις, μεγάλες ποσότητες χρωμίου είναι επιβλαβείς. Το εξασθενές χρώμιο είναι ερεθιστικό και μπορεί να προκαλέσει επιζήμιες επιπτώσεις στο δέρμα, το γαστρεστερικό σύστημα, το συκώτι και τα νεφρά. Μερικά χημικά που έχουν ως βάση το χρώμιο, μπορεί να προκαλέσουν έκζεμα. Η έκθεση σε σκόνη ή αναθυμιάσεις που περιέχουν χρώμιο μπορεί να επιφέρει παθήσεις του αναπνευστικού συστήματος, όπως καρκίνο των πνευμόνων.

Δεδομένου ότι οι εργασίες διάλυσης στο Alang λαμβάνουν χώρα στην παραλία, τοξικά και άλλα απόβλητα απλώς καταλήγουν στη θάλασσα ή καίγονται στην παραλία με την βοήθεια του πυρηνελαίου. Σύμφωνα με αντιπροσωπεία της Greenpeace που ταξίδεψε στο Alang το 1999 για να τεκμηριώσει τις συνθήκες που

επικρατούσαν στις εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων, “ένα βαθύ μπλε καπνού μπορούσε να διακρίνει κανείς από πολύ μακριά” και “οι διεργασίες καύσης μολύνουν τους ανθρώπους που ζουν σε γειτονικές περιοχές”. Η έκθεση τεκμηρίωνε τα ευρήματα με την βοήθεια φωτογραφικού υλικού και τις αναλύσεις των δειγμάτων που συλλέχθηκαν στις αποβάθρες. Στην έκθεση της Greenpeace ένας συμμετέχων δήλωσε ότι το πρώτο πράγμα που γίνεται αντιληπτό από έναν επισκέπτη είναι ο απρόσεκτος χειρισμός του αμιάντου. Χωρίς κανένα είδος εγγύησης “το εκπαιδευμένο μάτι που μπορεί να δει τον αμιάντο, τον ανιχνεύει παντού: πάνω στα πλοία, δίπλα στο πλοίο, στην παραλία, στις χωματερές και γενικότερα στις κοινότητες γύρω από το Alang”.





Εικόνα 1^η) Διαδικασία διάλυσης πλοίου στο Alang

Εικόνα 2^η) Εργάτες διαλύουν ένα ferry

Εικόνα 3^η) Ένας εργάτης μαζεύει τον αμίαντο με γυμνά χέρια

1.2) IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)

Ο ρόλος του IMO στην ανακύκλωση των πλοίων για πρώτη φορά θίχτηκε στην 44^η Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας

Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) το Μάρτιο του 2000 όπου και συστάθηκε αντίστοιχη ομάδα για να ερευνήσει το εν λόγω θέμα, να συγκεντρώσει πληροφορίες για τις τρέχουσες πρακτικές διαλύσεων και να θέσει προτάσεις για τον ρόλο του IMO.

Ως επακόλουθο, αναπτύχθηκαν οδηγίες και κατά την Συνέλευση του IMO, τον Νοέμβριο/Δεκέμβριο του 2003, υιοθετήθηκαν τελικά «Οδηγίες για την Ανακύκλωση των Πλοίων», οι οποίες έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Οι εν λόγω Οδηγίες παρέχουν συμβουλές προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στις διαλύσεις πλοίων, συμπεριλαμβάνοντας Αρχές χωρών όπου διεξάγονται διαλύσεις, Αρχές χωρών που παρέχουν ναυτιλιακό εξοπλισμό, κράτη σημαίας, λιμανιών και ανακύκλωσης, καθώς επίσης διακυβερνητικούς οργανισμούς, πλοιοκτήτες, ναυπηγούς, επισκευαστές, και ναυπηγεία ανακύκλωσης. Οι Οδηγίες επισημαίνουν πως κατά την διαδικασία ανακύκλωσης των πλοίων ουσιαστικά τίποτα δεν πάει χαμένο. Υλικά και εξοπλισμός μπορούν σχεδόν εξ'ολοκλήρου να επαναχρησιμοποιηθούν.

Οι Οδηγίες περιλαμβάνουν επίσης την έννοια "Green Passport". Πρόκειται για ένα έγγραφο που θα συνοδεύει το πλοίο καθ'όλη την διάρκεια της λειτουργικής ζωής του και θα περιέχει λεπτομερή κατάλογο όλων των υλικών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του. Θα συντάσσεται από το ναυπηγείο κατά τη διάρκεια της κατασκευής του πλοίου και θα παραδίδεται στον ιδιοκτήτη του πλοίου, ενώ η μορφή του θα πρέπει να διευκολύνει την καταγραφή μεταγενέστερων αλλαγών στα υλικά ή τον εξοπλισμό. Οι διαδοχικοί ιδιοκτήτες του πλοίου οφείλουν να διατηρούν την ακρίβεια του εν λόγω εγγράφου αλλά και να ενσωματώνουν σε αυτό κάθε σχετική αλλαγή μέχρις ότου ο τελευταίος ιδιοκτήτης του πλοίου το παραδώσει μαζί με το πλοίο στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης. Θα δηλώνονται τα υλικά που είναι επικίνδυνα για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, τα οποία αναγνωρίζονται από τον κώδικα IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code) και τη συνθήκη της Βασιλείας, ενώ θα καταγράφεται η θέση και η ποσότητα των υλικών αυτών και θα εκδίδεται μετά από επιθεώρηση, κατά την ολοκλήρωση της κατασκευής ενός πλοίου, το απαιτούμενο πιστοποιητικό "International Certificate for the Inventory of Hazardous Materials".

Η κατάρτιση και διατήρησή του πάνω στο πλοίο θα αποτελεί μία από τις βασικές απαιτήσεις της νέας σύμβασης που συντάσσεται από τον IMO.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η υιοθέτηση του «πράσινου διαβατηρίου» θα ωθήσει και τις εταιρείες παραγωγής υλικών και εξαρτημάτων για πλοία να επαναπροσδιορίσουν την πολιτική τους, καθώς θα απαιτείται ο προσδιορισμός της επικινδυνότητας του υλικού κατά την διάρκεια των πωλήσεων σε ναυπηγικές μονάδες και όχι μόνο. Το όλο ζήτημα παρουσιάζει ήδη περιπλοκή, καθώς έγκυροι αναλυτές εκτιμούν ότι πολλές επιχειρήσεις κατασκευής εξαρτημάτων θα δυσκολευτούν να δώσουν επαρκή στοιχεία, καθώς αποτελούν κατασκευαστικό απόρρητο. Επιπλέον, η κατάρτιση του «πράσινου διαβατηρίου» για τα υπάρχοντα πλοία παρουσιάζει προβλήματα λόγω των δυσκολιών που υπάρχουν στην επιθεώρηση του πλοίου για έναν τέτοιο σκοπό και στη συλλογή ενός μεγάλου όγκου πληροφοριών από τους προμηθευτές μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εξοπλισμού του πλοίου αλλά και των ναυπηγείων.

Σε συνέχεια των Συμβουλευτικών Οδηγιών και με σκοπό την πλήρη κάλυψη των θεμάτων που αφορούν τις διαλύσεις πλοίων, τον Μάρτιο του 2006, κατά την διάρκεια των εργασιών της 54^{ης} Συνόδου της MEPC, κατατέθηκε το σχέδιο Σύμβασης για την ανακύκλωση των πλοίων. Με βάση το κείμενο αυτό, στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας, ξεκίνησε μια σημαντική προσπάθεια για την περαιτέρω επεξεργασία του, την συμπλήρωσή του στα σημεία όπου χρειαζόταν έτσι ώστε σταδιακά να υπάρξει ένα κείμενο το οποίο θα έχει την αποδοχή των κρατών που συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις και θα είναι αυτό που θα αποτελέσει τη νέα Διεθνή Σύμβαση για τη ανακύκλωση των πλοίων. Στα πλαίσια αυτών των προσπαθειών δημιουργήθηκαν ομάδες εργασίας (working groups) που εργάστηκαν κατά την διάρκεια των Συνόδων της MEPC αλλά και σε ενδιάμεσες συναντήσεις, καθώς και ομάδες αλληλογραφίας που εργάζονταν μεταξύ των συναντήσεων ώστε να επιτευχθεί κατά το δυνατό πιο άμεση βελτίωση του σχεδίου της Σύμβασης. Στις εργασίες για την επεξεργασία και την ολοκλήρωση του σχεδίου της Σύμβασης συμμετέχουν ενδεικτικά διεθνείς οργανισμοί όπως ο Διεθνής

Οργανισμός Εργασίας (ILO) και η Γραμματεία της Σύμβασης της Βασιλείας, εκπρόσωποι κρατών καθώς και εκπρόσωποι Μη Κυβερνητικών Οργανισμών. Εκ μέρους της Ελλάδας στις εργασίες για την επεξεργασία και την ολοκλήρωση του σχεδίου της Σύμβασης συμμετέχουν εκπρόσωποι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος), του ΥΠΕΧΩΔΕ (Γραφείο Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων προϊόντων) και του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Το τελικό σχέδιο της Σύμβασης του IMO για τις διαλύσεις πλοίων εγκρίθηκε στην 58^η MEPC τον Οκτώβριο του 2008, και επρόκειτο να ληφθεί υπόψιν κατά την διπλωματική διάσκεψη του IMO, στο Χονγκ Κονγκ τον Μάιο του 2009.

Η νέα Σύμβαση περιέχει κανονισμούς για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την προετοιμασία των πλοίων, έτσι ώστε, να διευκολύνει την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση χωρίς να επηρεάζεται η λειτουργική αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια των πλοίων, οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης να λειτουργούν με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και τέλος να διαμορφωθεί ένας κατάλληλος μηχανισμός ο οποίος θα προβλέπει πιστοποίηση και απαιτήσεις αναφοράς για την ανακύκλωση των πλοίων. Σύμφωνα με τον IMO τα πλοία που θα οδηγούνται στην ανακύκλωση θα απογυμνώνονται από τα επικίνδυνα υλικά, δηλαδή αμίαντο και τοξικά υπόλοιπα, ενώ θα προβλέπονται ειδικές εγκαταστάσεις και μέτρα λειτουργίας για τα ναυπηγεία που θα αναλάβουν την ανακύκλωση των πλοίων. Επίσης θα υπάρχει στενή συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας για την προστασία των πληρωμάτων των πλοίων και των εργαζόμενων στα ναυπηγεία.

Είναι πρόδηλο πως, με τους κατάλληλους χειρισμούς, η ανακύκλωση των πλοίων, δύναται να αποτελεί μία «πράσινη» βιομηχανία. Εντούτοις, αναγνωρίζεται το γεγονός πως αν και οι αρχές της ανακύκλωσης των πλοίων είναι ορθές και ισχυρές, οι συνήθεις πρακτικές και τα περιβαλλοντικά στάνταρ στους χώρους διαλύσεων αποδεικνύουν ότι χρειάζεται να γίνουν πολλά ακόμα προς την κατεύθυνση των εν λόγω αρχών. Παρόλο που η απόλυτη ευθύνη για τις συνθήκες στα διαλυτήρια εναπόκειται στις χώρες

στις οποίες αυτά βρίσκονται, θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνονται και τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη ώστε να συνεισφέρουν προς την ελαχιστοποίηση των πιθανών προβλημάτων στα διαλυτήρια.

1.3) ILO (Διεθνής Οργανισμός Εργασίας)

Ο ILO αποτελεί το ειδικό όργανο των Ηνωμένων Εθνών το οποίο αποσκοπεί στην προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων. Ιδρύθηκε το 1919 από την κοινωνία των Εθνών, η οποία δημιουργήθηκε με την Συνθήκη των Βερσαλλιών στο τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ από το 1946, μετά την διάλυσή της αποτελεί μέρος του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών.

Ο ILO διατυπώνει διεθνή εργασιακά πρότυπα με τη μορφή Συμβάσεων και Συστάσεων, θέτοντας έτσι τα ελάχιστα επίπεδα βασικών εργασιακών δικαιωμάτων, όπως το δικαίωμα στην ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι, στο συνδικαλισμό, στις συλλογικές διαπραγματεύσεις καθώς και την κατάργηση της εξαναγκασμένης εργασίας, την ισότητα ευκαιριών και μεταχείρισης και άλλες αρχές που ρυθμίζουν τις συνθήκες σε όλο το φάσμα των εργασιακών σχέσεων.

Στα πεδία ενδιαφέροντος και δραστηριοποίησης του ILO εμπίπτουν ζητήματα σχετικά με τις διαλύσεις πλοίων που καλύπτουν θέματα επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας τα οποία δεν πραγματεύονται ο IMO και η Σύμβαση της Βασιλείας. Βασικό καθήκον του ILO είναι η σύσταση κανόνων λειτουργίας για τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην ακτή και σχετίζονται με τις διαλύσεις πλοίων π.χ. ορισμός προτύπων για τις εργασιακές συνθήκες πάνω και γύρω από το πλοίο από τη στιγμή που αυτό προσαράζει και ύστερα.

Παρόλο που μεγάλος αριθμός ήδη υπάρχοντων συμβάσεων, συστάσεων και κωδίκων θα μπορούσε να εφαρμοστεί για την αντιμετώπιση θεμάτων επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας στις δραστηριότητες διαλύσεων, ο ILO ξεκίνησε προκαταρκτική έρευνα για την ανάπτυξη τεχνικών οδηγιών όσον αφορά την ασφάλεια στις βιομηχανίες διαλύσεων και λαμβάνοντας υπόψιν τους Κώδικες

Πρακτικής του ILO σχετικά με το σύστημα διαχείρισης επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας. Έτσι τον Μάρτιο του 2004, υπό την αιγίδα του ILO θεσπίστηκαν Οδηγίες που απευθύνονται σε όσους έχουν την ευθύνη της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας στις δραστηριότητες διαλύσεων και αφορούν την βελτίωση των συνθηκών εργασίας χιλιάδων εργαζομένων στα διαλυτήρια. Οι Οδηγίες δεν είναι νομικά δεσμευτικές, ούτε αποσκοπούν στο να αντικαταστήσουν τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς. Εντούτοις, καταρτίστηκαν με σκοπό να συνεισφέρουν στην προστασία των εργαζομένων σε διαλυτήρια από κινδύνους στον χώρο εργασίας και στην εξάλειψη των τραυματισμών, ασθενειών και θανάτων σχετιζόμενων με την εν λόγω εργασία, αλλά και στην βοήθεια διαχείρισης θεμάτων επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας στους χώρους εργασίας. Προτείνουν ένα εθνικό πλαίσιο που να ορίζει τις γενικές ευθύνες και τα δικαιώματα των εργοδοτών, των εργαζομένων και των ρυθμιστικών αρχών που σχετίζονται με τις διαλύσεις πλοίων. Επιπλέον παρέχουν συστάσεις για ασφαλείς διαδικασίες διάλυσης, περιλαμβάνοντας την διαχείριση των επικίνδυνων ουσιών καθώς και προληπτικά και προστατευτικά μέτρα για τους εργαζομένους.

Σημειώνεται ότι ο ILO συμμετείχε ενεργά στις εργασίες του IMO, όσων αφορά την επεξεργασία και την ολοκλήρωση του σχεδίου της Σύμβασης για την ανακύκλωση των πλοίων, που εγκρίθηκε τον Μάιο του 2009.

Πηγές κεφαλαίου 1:

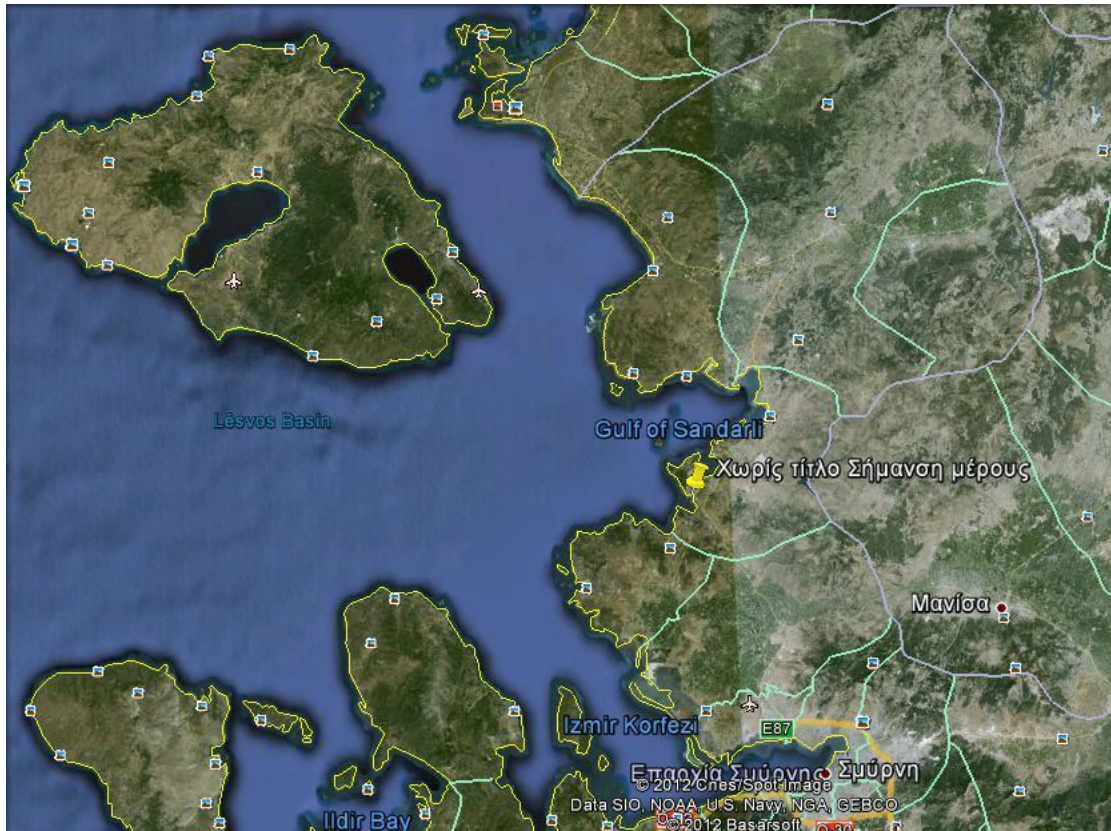
- “Ship Scrapping- a Floating Scenario”, International Development Studies and TEKSAM/University of Roskilde/Denmark/Final Thesis/January 2006
- Συνέδριο ΕΛ.Ι.Ν.Τ. (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας) 2009
- Διπλωματική Εργασία: “Η τύχη του πλοίου μετά το τέλος της οικονομικής ζωής του”, Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών, Κουλογιάννη Παρασκευή, Απρίλιος 2009

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΣΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

2.1) Η Διάλυση πλοίων στην Τουρκία

Ο δυναμισμός της τουρκικής ναυπηγικής βιομηχανίας, σε αντιπαραβολή με τον μααρασμό της αντίστοιχης ελληνικής, είναι πλέον γνωστός ακόμα και στους μη ειδήμονες. Όμως, ο δυναμισμός της τουρκικής ναυπηγικής βιομηχανίας δεν περιορίζεται μόνο στις ναυπηγήσεις και τις επισκευές αλλά και στη διάλυση των πλοίων.

Συγκεκριμένα, η περιοχή της Aliaga περίπου 60 χλμ. βορειοδυτικά της Σμύρνης, απέναντι από τη Λέσβο έχει πλέον μετατραπεί στο μεγαλύτερο διαλυτήριο της Ευρώπης. Σε μία ακτή μήκους περίπου 1,5 χιλιομέτρων δραστηριοποιούνται 20 εταιρείες διάλυσης πλοίων που σε ετήσια βάση διαλύουν και ανακυκλώνουν περί τα 200 πλοία! Πέριξ αυτών δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων οι οποίες ανακτούν και ανακατασκευάζουν συστήματα, υποσυστήματα, απάρτια (ακόμη και αυτά που πωλούνται διεθνώς ως αναμνηστικά) από τα πλοία που διαλύονται και τα οποία στη συνέχεια πωλούνται στη διεθνή αγορά.



Ας σημειωθεί ότι η γή ανήκει στο τουρκικό δημόσιο και έχει παραχωρηθεί στις επιχειρήσεις διάλυσης με καθεστώς μακροχρόνιας μίσθωσης. Συνολικά υπάρχουν 20 θέσεις διάλυσης, ενώ οι δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις έχουν προχωρήσει σε επενδύσεις για τη κατασκευή των αναγκαίων λιμενικών έργων αλλά και της λοιπής υποδομής (γερανοί, αποβάθρες, κ.λπ.). **Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στη διαχείριση του αμιάντου όπου λόγω της επικινδυνότητάς του, περισυλλέγεται από ειδικά συνεργεία και αποθηκεύεται σε ειδικές χωματερές.**

Τονίζεται επίσης, ότι οι τουρκικές εταιρίες διάλυσης πλοίων αποτελούν τον «συνήθη» υψηλότερο πλειοδότη στους διαγωνισμούς του βρετανικού υπουργείου Άμυνας που αφορούν τη διάλυση παροπλισμένων πλοίων. Για παράδειγμα μία τουρκική εταιρεία πρόσφερε το ποσό των 3 εκατ. ευρώ για τη διάλυση του αεροπλανοφόρου Ark Royal, που ήταν υψηλότερο από κάθε άλλη προσφορά. Ο συνδυασμός χαμηλού εργατικού κόστους και συνθηκών σταθερότητας από την τουρκική κυβέρνηση όχι μόνο δημιούργησε επιχειρηματικές ευκαιρίες και νέες θέσεις εργασίας αλλά στην κυριολεξία απογείωσε έναν κλάδο που ανταγωνίζεται στα ίσα τις χώρες της Άπω Ανατολής στη διάλυση των πλοίων και

την Ελλάδα, την κατεξοχήν ναυτική χώρα, δυστυχώς. Πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει διαλυτήρια πλοίων. Στην Δυτική Ελλάδα προγραμματιζόταν πριν λίγα χρόνια η εγκατάσταση ενός ναυπηγείου διάλυσης, αλλά δεν υλοποιήθηκε για περιβαλλοντικούς λόγους και λόγω κακής επένδυσης χρημάτων.

Με λίγα λόγια η Τουρκία είναι ο νούμερο ένα εισαγωγέας scrap steel στον κόσμο και μέσα στους 10 μεγαλύτερους παραγωγούς προϊόντων σιδήρου, ενώ η διάλυση των πλοίων γίνεται με όσο το δυνατόν πιο ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο (συγκριτικά με τα διαλυτήρια της Ινδίας) με την έγκριση ευρωπαϊκών κρατικών οργάνων και πολυεθνικών εταιρειών. Αν ένα πλοίο περιέχει επικίνδυνα υλικά π.χ. αμίαντο θα εντοπιστεί η θέση του πάνω στο πλοίο, θα καταγραφούν οι ποσότητες, θα ενημερωθεί η αρμόδια αρχή του υπουργείου περιβάλλοντος για την ποσότητα του αμιάντου, θα ανέβουν τα εγκεκριμένα συνεργεία στο πλοίο τα οποία είναι υπεύθυνα για την εκκαθάρισή του, ο αμίαντος θα απομακρυνθεί και θα αποθηκευτεί σε ειδικές χωματερές, και τέλος το κατάλληλο συνεργείο θα αρχίσει να κόβει τον χάλυβα ώστε να ανακυκλωθεί.

Η Τουρκία μπορεί να πάρει πλοία από την Ευρώπη και να τα διαλύσει. Απόβλητα απαγορεύεται να φύγουν από την ΕΕ και να πάνε σε χώρες εκτός ΟΕCD.

2.2) Θεσμικό πλαίσιο για τα σημερινά διαλυτήρια πλοίων

Στις 23 Μαρτίου του 2012 προτάθηκαν από την Επιτροπή (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιβάλλοντος- ECE- European Commission Enviromental) νέοι κανόνες, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων στις εγκαταστάσεις που είναι ασφαλείς για τους εργαζομένους και περιβαλλοντικά υγιείς. Πάνω από 1000 μεγάλα παλαιά εμπορικά πλοία, όπως δεξαμενόπλοια και πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ανακυκλώνονται κάθε χρόνο, πολλά όμως ευρωπαϊκά πλοία οδηγούνται σε εγκαταστάσεις οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στα σχετικά πρότυπα και βρίσκονται σε παραλίες με παλίρροια σε χώρες της Νότιας Ασίας. Οι εγκαταστάσεις αυτές στην πλειοψηφία τους δεν διαθέτουν μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, τα οποία είναι απαραίτητα για τη διαχείριση των επικίνδυνων υλικών

που βρίσκονται στα πλοία. Μεταξύ των υλικών αυτών είναι ο αμίαντος, τα πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCB), ο τριβουτυλοκασσίτερος και τα λασπώδη κατάλοιπα υδρογονανθράκων. Επιπλέον αυξάνονται τα εργατικά ατυχήματα, τίθεται σε μεγαλύτερο κίνδυνο η υγεία των εργαζομένων και έχουμε επέκταση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Ο αρμόδιος για το περιβάλλον Επίτροπος κ. Janez Potočnik δήλωσε: *«Παρά τη βελτίωση των πρακτικών στον τομέα της ανακύκλωσης των πλοίων, υπάρχουν πολλές εγκαταστάσεις που εξακολουθούν να λειτουργούν υπό συνθήκες επικίνδυνες και καταστροφικές. Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διασφαλιστεί ότι τα παλαιά μας πλοία ανακυκλώνονται με τρόπο ακίνδυνο για την υγεία των εργαζομένων καθώς και για το περιβάλλον. Επισημαίνει σαφώς την επείγουσα ανάγκη για επενδύσεις με στόχο την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα.»*

Οι νέοι κανόνες που θα προκύψουν και θα έχουν την μορφή κανονισμών αφορούν την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και την χορήγηση άδειας για τα μεγάλα εμπορικά ποντοπόρα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, και θα καλύπτουν ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους, από την κατασκευή τους μέχρι την ανακύκλωσή τους.

Το καθεστώς αυτό που προκύπτει από τους παραπάνω κανονισμούς, βασίζεται στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά υγιή ανακύκλωση των πλοίων, η οποία εγκρίθηκε το 2009 αλλά μέχρι τώρα δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Στόχος είναι να εφαρμοστεί άμεσα η σύμβαση, δεδομένου ότι θα καθυστερήσει πολλά ακόμη χρόνια η ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης. Για να επισπευστεί η επίσημη εφαρμογή της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, η Επιτροπή υπέβαλε ένα σχέδιο απόφασης με την οποία απαιτείται από τα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη σύμβαση.

Βάσει του νέου καθεστώτος, τα ευρωπαϊκά πλοία οφείλουν να συντάξουν κατάλογο των επικίνδυνων υλικών που υπάρχουν επί του πλοίου και να ζητήσουν την έκδοση πιστοποιητικού καταλόγου. Η ποσότητα των επικίνδυνων υλικών επί του πλοίου (περιλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, του πετρελαίου εξωτερικής καύσης, κλπ) πρέπει να μειώνεται πριν από την παράδοση του πλοίου στην εγκατάσταση ανακύκλωσης.

Οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων πρέπει να ανταποκρίνονται σε ορισμένες απαιτήσεις για το περιβάλλον και την ασφάλεια προκειμένου να συμπεριληφθούν σε κατάλογο διεθνώς εγκεκριμένων εγκαταστάσεων. Η ανακύκλωση θα γίνεται μόνο στις

εγκαταστάσεις του εν λόγω καταλόγου. Ορισμένες από τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων είναι αυστηρότερες από αυτές που προβλέπονται στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ. Με τον τρόπο αυτό θα εντοπίζονται καλύτερα τα ευρωπαϊκά πλοία και θα διασφαλίζεται ότι τα απόβλητα που προκύπτουν από τη διάλυση (καθώς και τυχόν επικίνδυνες ουσίες που αυτό περιέχει) αποτελούν αντικείμενο περιβαλλοντικά υγιούς διαχείρισης.

Για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης η οδηγία απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να στρέφονται στις εθνικές αρχές όταν πρόκειται να στείλουν ένα πλοίο για ανακύκλωση. Συγκρίνοντας τον κατάλογο των πλοίων για τα οποία έχουν εκδώσει πιστοποιητικό καταλόγου με τον κατάλογο των πλοίων που ανακυκλώθηκαν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις, οι αρχές θα μπορούν να εντοπίζουν ευκολότερα τις περιπτώσεις παράνομης ανακύκλωσης. Επιπλέον, οι κυρώσεις τις οποίες προτείνει ο κανονισμός θα είναι πιο συγκεκριμένες και ακριβείς.

Ιστορικό της υπόθεσης

Σήμερα η ανακύκλωση των πλοίων διέπεται από τον κανονισμό για τις μεταφορές αποβλήτων, ο οποίος απαγορεύει την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ. Ωστόσο, η ισχύουσα νομοθεσία δεν έχει καταρτιστεί ειδικά για πλοία και συχνά καταστρατηγείται. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη επαρκούς ικανότητας ανακύκλωσης των χωρών του ΟΟΣΑ – επιπλέον όμως είναι δύσκολο να προσδιοριστεί πότε ένα πλοίο καθίσταται απόβλητο και ποιά χώρα εξάγει το πλοίο. Στόχος της νέας πρότασης είναι να καλυφθούν οι ελλείψεις της εν προκειμένω νομοθεσίας και να καταστεί δυνατή, υπό αυστηρούς όρους, η ανακύκλωση των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ σε χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ.

Το 2009 πάνω από το 90% των ευρωπαϊκών πλοίων διαλύθηκαν σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων σε χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ, οι οποίες δεν ανταποκρίνονταν στα σχετικά πρότυπα. Ο αριθμός των ευρωπαϊκών πλοίων που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής είναι μεγάλος δεδομένου ότι το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι νηολογημένη στην ΕΕ. Για το λόγο αυτό, η βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων διεθνώς αποτελεί προτεραιότητα για την ΕΕ.

Η Επιτροπή μεριμνώντας ιδιαίτερα για τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει η ανακύκλωση των πλοίων για το περιβάλλον και την υγεία, υιοθέτησε ενωσιακή στρατηγική για την καλύτερη διάλυση των πλοίων, στις 19 Νοεμβρίου 2008. Στη στρατηγική προτείνεται

σειρά μέτρων για τη βελτίωση της ανακύκλωσης των πλοίων που θα εφαρμοστούν το ταχύτερο δυνατόν, χωρίς να αναμένεται πρώτα να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ. Η σημερινή πρόταση βασίζεται σε ιδέες της στρατηγικής αυτής.

Για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ πρέπει να κυρωθεί τουλάχιστον από 15 χώρες που είναι σημαντικές σε ό,τι αφορά τον αριθμό των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους και την ανακύκλωση. Οι χώρες αυτές πρέπει να αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 40 % του παγκόσμιου στόλου και σημαντικό τμήμα (σχεδόν 50 %) της παγκοσμίως διαθέσιμης ικανότητας ανακύκλωσης.

Η Σύμβαση του Χονγκ Κόνγκ

Όπως αναφέρθηκε, η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ εγκρίθηκε τον Μάιο του 2009 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Μόλις τεθεί σε ισχύ τα μέλη της Σύμβασης θα είναι υποχρεωμένα να στείλουν σε διάλυση τα πλοία, μόνο σε χώρες που συμφωνούν και έχουν υπογράψει τη Σύμβαση. Οι χώρες αυτές μπορεί να είναι και χώρες της Ασίας, οι οποίες όμως τηρούν τα διεθνή πρότυπα για περιβαλλοντική διάλυση, που είναι αυστηρότερα από τα μέχρι τώρα. Οι μονάδες αυτές θα πρέπει να επεξεργάζονται τα πλοία που προέρχονται από χώρες που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση με τρόπο παρόμοιο με τα πλοία που συμμετέχουν (ρήτρα «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης»).

Η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ μπορεί να εγκρίθηκε το 2009, αλλά πρέπει να κυρωθεί από επαρκή αριθμό κρατών, ώστε να τεθεί σε ισχύ, γεγονός που δεν αναμένεται να συμβεί πριν το 2020. Η παρούσα σύμβαση θα αρχίσει να ισχύει 24 μήνες αφού πραγματοποιηθούν οι παρακάτω ενέργειες:

- έχει υπογραφεί από 15 κράτη τουλάχιστον
- τα κράτη που υπογράφουν τη Σύμβαση θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και
- ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία θα πρέπει να ισούται τουλάχιστον με το

3 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της συνολικής εμπορικής ναυτιλίας των κρατών αυτών.

Τα κράτη μέλη που συμμετείχαν στην Σύμβαση της Βασιλείας εξέτασαν προκαταβολικά την Σύμβαση του Χονγκ Κόνγκ για να δουν κατά πόσο συμβαδίζει σε επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής με αυτή. Τον Απρίλιο του 2010 αποφάσισαν ότι η καινούργια Σύμβαση παρέχει ένα επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής παρόμοιο με εκείνου της Σύμβασης της Βασιλείας και τον Οκτώβριο του 2011 εξέφρασαν θετική διάθεση και προτροπές ώστε να επιταχυνθεί η εφαρμογή και ισχύς της. Οι χώρες αυτές κατέληξαν σε κάποιους κανονισμούς που αποτελούν την πρώιμη εφαρμογή της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και μπορούν να επισπεύσουν την εφαρμογή της, και σκοπό έχουν την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και την αποφυγή πρόσθετης οικονομικής επιβάρυνσης.

Εκτίμηση επιπτώσεων

Η Επιτροπή ECE πραγματοποίησε μία εκτίμηση επιπτώσεων σε περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο προκειμένου να εξετάσει κατά πόσον μπορούν να εφαρμοστούν αποτελεσματικά οι νέοι κανόνες.

Τα συμπεράσματα της Επιτροπής ελήφθησαν υπόψιν και αφορούσαν τροποποιήσεις σχετικά με τον σαφέστερο καθορισμό του προβλήματος, την σαφέστερη παρουσίαση των ήδη ανειλημμένων δράσεων στα κράτη ανακύκλωσης πλοίων, την καλύτερη σύνδεση μεταξύ ειδικών και επιχειρησιακών στόχων, την αξιολόγηση της πολιτικής που πρέπει να ακολουθήσουν ώστε να υπάρξει η ανάλογη συμμόρφωση των κρατών τους κανόνες.

Τα παραπάνω συντέλεσαν στην έκδοση ενός κανονισμού που αφορά τα κράτη που συμφωνούν με την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, ο οποίος περιλαμβάνει αυστηρότερες απαιτήσεις στον τομέα του περιβάλλοντος για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων. Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της E.E. θα μπορούν να στέλνονται για ανακύκλωση μόνο σε μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις. Όταν ένα πλοίο πρόκειται να σταλεί για ανακύκλωση θα ενημερώνονται όλα τα κράτη μέλη της E.E. ώστε

να υπάρχει σωστός έλεγχος και μεγαλύτερη δυνατότητα συμμόρφωσης στους κανόνες. Σαφώς και η πιθανότητα συμμόρφωσης στους κανονισμούς είναι μεγαλύτερη στις πιο αναβαθμισμένες μονάδες. Τα παραπάνω αποτελούν την βάση του νέου κανονισμού/πρότασης.

Νομικά στοιχεία της πρότασης

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο νέος κανονισμός/πρόταση που αφορά τα πλοία της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ είναι αυστηρότερος από αυτήν και περιλαμβάνει συγκεκριμένες απαιτήσεις και υποχρεώσεις των πλοίων που υπόκεινται σε αυτόν. Έτσι έχουμε:

- *Υποχρέωση εκπόνησης και τήρησης καταλόγου επικίνδυνων ουσιών που βρίσκονται στα πλοία*

Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα πρέπει να εκπονήσουν και να τηρούν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσής τους κατάλογο των επικίνδυνων ουσιών που βρίσκονται στα πλοία. Ενώ από τα νέα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους ζητείται να συνθέσουν άμεσα τον κατάλογο, τα υφιστάμενα πλοία θα έχουν στη διάθεσή τους πέντε έτη, εκτός εάν σταλούν προς διάλυση νωρίτερα.

Ο κατάλογος αυτός πρέπει να συμπληρώνεται πριν την αποστολή του πλοίου για ανακύκλωση, ώστε να διασφαλίζεται ότι η επιλεγμένη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων έχει τη δυνατότητα και την άδεια να διαχειρίζεται όλες τις επικίνδυνες ουσίες και τα επικίνδυνα απόβλητα που υπάρχουν στο πλοίο.

- *Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους θα πρέπει να υφίστανται διάλυση σε ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον μονάδες ανακύκλωσης πλοίων*

Με βάση τις τεχνικές απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ καταρτίστηκε ένας κατάλογος που καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούν οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων. Προστέθηκαν επιπλέον απαιτήσεις, προκειμένου να προστατευθεί καλύτερα η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και ιδιαίτερα να διασφαλιστεί η επεξεργασία όλων των επικίνδυνων αποβλήτων με

φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο στις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων.

Ειδικές απαιτήσεις πριν την ανακύκλωση

Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους θα πρέπει να ελαχιστοποιήσουν την ποσότητα επικίνδυνων αποβλήτων που βρίσκονται επί του πλοίου (τα οποία μπορεί επίσης να βρίσκονται σε υπολείμματα εμπορευμάτων, στο μαζούτ, κ.λπ.) πριν παραδοθεί το πλοίο σε μονάδα ανακύκλωσης.

Στην ειδική περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία φθάνουν στην εγκατάσταση ανακύκλωσης έτοιμα να πιστοποιηθούν ως «ασφαλή προς διάλυση» και «ασφαλή για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες», ώστε να αποφευχθούν εκρήξεις και (θανατηφόρα) ατυχήματα μεταξύ των εργαζομένων στις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων.

- *Βελτίωση της συμμόρφωσης με την ενωσιακή νομοθεσία*

Ο κανονισμός του Χονγκ Κονγκ αντιμετωπίζει το πρόβλημα έλλειψης δυναμικού ανακύκλωσης που αντιμετωπίζουν οι χώρες του ΟΟΣΑ, στέλνοντας τα πλοία προς ανακύκλωση εκτός χωρών μελών του ΟΟΣΑ.

Επίσης με αυτή την σύμβαση τα κράτη μέλη της Ε.Ε. θα ενημερώνονται εγκαίρως πότε ο πλοιοκτήτης παεί το πλοίο του για ανακύκλωση και τον προγραμματισμένο χρόνο ολοκλήρωσής της. Έτσι μπορούν να διαπιστώσουν τις παράνομες ανακυκλώσεις, για εφαρμογή προστίμων ειδικών και συγκεκριμένων. Αυτές οι απαιτήσεις σε συνδυασμό με την επαρκή νόμιμη διαθεσιμότητα ανακύκλωσης και σύστημα ελέγχου σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες των πλοίων, εξασφαλίζουν σωστή τήρηση της νομοθεσίας.

Η πρόταση επίσης παρουσιάζει την **αρχή της επικουρικότητας** που εφαρμόζεται σε βαθμό που δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ.

Η ανακύκλωση των πλοίων καλύπτεται ήδη από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συγκεκριμένα τον κανονισμό περί μεταφοράς αποβλήτων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να προσχωρήσει στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, καθώς τη δυνατότητα αυτή διαθέτουν μόνο τα κράτη που είναι μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Δυστυχώς δεν αποτελεί προτεραιότητα για όλα τα

κράτη μέλη η επικύρωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ επομένως υπάρχει σαφής κίνδυνος εφαρμογής διαφορετικών νομικών απαιτήσεων στα εμπορικά πλοία μεγάλου μεγέθους που φέρουν σημαία της ΕΕ, ανάλογα με τα διάφορα εμπλεκόμενα κράτη μέλη. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιπτώσεις μετανηολόγησης και αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ.

Έτσι η θέσπιση ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που τηρούν τις απαιτήσεις θα διευκολύνει τις ελεγκτικές διαδικασίες που εφαρμόζουν τα κράτη.

Η ενσωμάτωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ στην ευρωπαϊκή νομοθεσία αναμένεται να προωθήσει την εναρμονισμένη λήψη αποφάσεων και να επισπεύσει τη διαδικασία κύρωσης μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, η δράση των κρατών της ΕΕ και η συμμόρφωση τους όσο το δυνατόν περισσότερο με τις απαιτήσεις της Συμβάσεως (του Χονγκ Κονγκ) αναμένεται να επηρεάσει τις τρίτες χώρες σε μεγάλο βαθμό και, να οδηγήσει στην ταχύτερη εφαρμογή της Σύμβασης.

Η πρόταση συνάδει με την **αρχή της αναλογικότητας**. Παρά το επιπλέον κόστος που φέρει η καινούργια πρόταση για τους πλοιοκτήτες (κατάλογοι επικίνδυνων ουσιών και επιθεωρήσεις), τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη με το πέρασμα του χρόνου θα αντισταθμίσουν αυτό το κόστος, ενώ η επιπλέον οικονομική επιβάρυνση σε φορείς και αρχές είναι περιορισμένη.

Τέλος, η προτεινόμενη πράξη είναι ο κανονισμός. Ο κανονισμός είναι το ενδεδειγμένο **νομικό μέσο**, ο οποίος επιβάλλει συγκεκριμένους κανόνες, περιορισμούς και παρατηρήσεις σε όλα τα μέλη της ένωσης. Έτσι θα έχουμε την εναρμονισμένη και ισορροπημένη λειτουργία της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ.

Ο Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ , αποφάσισε σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων τα ακόλουθα:

Τα πλοία που αποτελούν απόβλητα, υφίστανται διασυνοριακές διακινήσεις και πρόκειται να ανακυκλωθούν, υπακούουν στη Σύμβαση της Βασιλείας σχετικά με τις διασυνοριακές διακινήσεις των επικίνδυνων αποβλήτων και στον *Κανονισμό ΕΚ 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου*. Ο κανονισμός αυτός θεσπίζει απαγόρευση των εξαγωγών των επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης). Επειδή τα πλοία περιέχουν επικίνδυνες ουσίες, χαρακτηρίζονται γενικά ως επικίνδυνα απόβλητα και, συνεπώς, απαγορεύεται η εξαγωγή τους για ανακύκλωση σε μονάδες χωρών που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ.

Οι μηχανισμοί ελέγχου και επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο δεν είναι προσαρμοσμένοι στις ιδιαιτερότητες του κάθε πλοίου και της διεθνούς ναυτιλίας συνολικά, έτσι έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικοί ως προς την πρόληψη των επιβλαβών πρακτικών ανακύκλωσης πλοίων.

Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικώς κατάλληλη ανακύκλωση των πλοίων εγκρίθηκε στις 15 Μαΐου 2009 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατόπιν αιτήματος των μερών της σύμβασης της Βασιλείας. Η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες μετά την ημερομηνία κύρωσής της από τουλάχιστον 15 κράτη (δεν έχει τεθεί ακόμα), των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία αντιστοιχεί τουλάχιστον στο τρία τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας του συνόλου της εμπορικής ναυτιλίας των ίδιων κρατών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κυρώσουν τη σύμβαση το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να επισπευσθεί η έναρξη ισχύος της. Η σύμβαση καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την προετοιμασία των πλοίων, ώστε να διευκολύνει την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων και την αποδοτικότητά τους.

Επίσης η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ προβλέπει ρητά ότι τα μέλη της θα λάβουν αυστηρότερα μέτρα, σύμφωνα πάντα με το διεθνές δίκαιο, με σκοπό την βελτίωση της διαδικασίας ανακύκλωσης των πλοίων με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Με την δημιουργία ευρωπαϊκών καταλόγων θα επιτευχθεί το παραπάνω καθώς θα βελτιωθεί ο τρόπος επιβολής της νομοθεσίας. Οι απαιτήσεις για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων

πρέπει να βασίζονται στις απαιτήσεις που προβλέπει η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ.

Τα πλοία που *δεν εμπίπτουν* στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συνεχίσουν να υφίστανται ανακύκλωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών αντίστοιχα.

Επιπλέον τα κράτη πρέπει να τηρούν με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αυστηρότητα τους κανονισμούς και να ενισχύουν τις προτεινόμενες πρακτικές ανακύκλωσης. Δεδομένου ότι είναι δύσκολη η πλήρης πρόληψη, εξάλειψη και αντιμετώπιση όλων των επιβλαβών συνθηκών που επικρατούν κατά την διαδικασία διάλυσης των πλοίων, η Ένωση μπορεί να λάβει κάποια μέτρα σύμφωνα με την **αρχή της Επικουρικότητας** (γίνεται αναφορά παραπάνω), ενώ λαμβάνοντας υπόψιν την **αρχή της Αναλογικότητας** ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Σημαντικά άρθρα του κανονισμού είναι:

Το άρθρο 4

Αφορά τον έλεγχο των επικίνδυνων ουσιών.

Τα υλικά που περιέχουν αμίαντο, πολυχλωριωμένα διφαινύλια ή υπερφθοροκτανοσουλφονικό οξύ και τα παράγωγά του (PFOS), απαγορεύονται σε όλα τα πλοία, ενώ νέες εγκαταστάσεις υλικών που περιέχουν ελεγχόμενες ουσίες όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου απαγορεύονται επίσης σε όλα τα πλοία.

Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να λάβουν τα εξής μέτρα:

- α) απαγορεύουν ή περιορίζουν την εγκατάσταση ή χρήση των επικίνδυνων ουσιών στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία τους ή που πλέουν υπό την αρμοδιότητά τους.
- β) απαγορεύουν ή περιορίζουν την εγκατάσταση ή χρήση τέτοιων ουσιών σε πλοία, ενώ αυτά βρίσκονται στους λιμένες, τα

ναυπηγεία, τα επισκευαστήρια πλοίων ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας.

Το άρθρο 8

Αφορά τις **επιθεωρήσεις**.

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων διενεργούνται είτε από όργανα της αρχής είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό εκ μέρους της Αρχής. Τα πλοία υπόκεινται στις παρακάτω επιθεωρήσεις:

- α) Την αρχική επιθεώρηση, η οποία διενεργείται πριν τεθεί το πλοίο σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί το πιστοποιητικό καταλόγου.
- β) Την περιοδική επιθεώρηση, που διενεργείται κατά διαστήματα, καθοριζόμενη από την αρχή και δεν υπερβαίνει τα 5 έτη.
- γ) Την επιπλέον επιθεώρηση, που μπορεί να είναι γενική ή μερική και μπορεί να πραγματοποιηθεί κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη μετά από αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επιδιόρθωση της δομικής κατασκευής, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και των υλικών. Οι υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επιθεώρηση εξασφαλίζουν ότι κάθε τέτοια αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επιδιόρθωση έχει πραγματοποιηθεί με τρόπο που επιτρέπει στο πλοίο να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού
- δ) Την τελική επιθεώρηση, που πραγματοποιείται πριν τεθεί το πλοίο εκτός λειτουργίας και πριν ξεκινήσει η ανακύκλωσή του.

Τέλος οι υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επιθεώρηση επαληθεύουν ότι ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, το σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου αντικατοπτρίζει σωστά τις πληροφορίες που περιλαμβάνει ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών, η μονάδα ανακύκλωσης όπου πρόκειται να ανακυκλωθεί το πλοίο περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Το άρθρο 9

Αφορά την **σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων**.

Ο πλοιοκτήτης και η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, η οποία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 12, συνάπτουν σύμβαση για οποιοδήποτε πλοίο, το οποίο πρέπει να ανακυκλωθεί. Αυτή η σύμβαση ισχύει το αργότερο από τη στιγμή υποβολής της αίτησης για την τελική επιθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 ,μέχρι την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης.

Περιλαμβάνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τον πλοιοκτήτη όπως η τήρηση των γενικών απαιτήσεων για την προετοιμασία της ανακύκλωσης, παροχή στην μονάδα ανακύκλωσης πλοίων όλων των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με το πλοίο για την κατάρτιση του σχεδίου ανακύκλωσης πλοίου και ανάκτηση του πλοίου πριν ή μετά την έναρξη της ανακύκλωσης, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό, στην περίπτωση που η ύπαρξη επικίνδυνων ουσιών επί του πλοίου δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά στον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών και δεν επιτρέπει τη σωστή ανακύκλωση του πλοίου.

Επίσης η σύμβαση περιλαμβάνει υποχρεώσεις για την μονάδα ανακύκλωσης πλοίων όπως η κατάρτιση, σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη, ενός σχεδίου ανακύκλωσης που αφορά ειδικά κάθε πλοίο, η ενημέρωση του πλοιοκτήτη σχετικά με την προγραμματισμένη έναρξη της ανακύκλωσης του πλοίου, η απαγόρευση της έναρξης της ανακύκλωσης του πλοίου πριν την υποβολή αναφοράς, η ειδοποίηση των εμπλεκόμενων αρμόδιων αρχών εγγράφως τουλάχιστον 14 ημέρες πριν την προγραμματισμένη έναρξη της ανακύκλωσης και τέλος η μεταφορά όλων των αποβλήτων που προκύπτουν από την μονάδα ανακύκλωσης των πλοίων μόνο σε εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων, οι οποίες είναι εξουσιοδοτημένες από τις αρμόδιες αρχές για τη διαχείριση και τη διάθεση των αποβλήτων με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.

Το άρθρο 12

Αφορά τις απαιτήσεις για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων.

Ως γνωστόν τα πλοία ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο. Για να συμπεριληφθεί μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων στον ευρωπαϊκό κατάλογο, οφείλει να συμμορφώνεται με κάποιες απαιτήσεις. Οφείλει να έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και να

λειτουργεί με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, να έχει θεσπίσει συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης, εφαρμογή διαδικασιών και τεχνικών, που δεν ενέχουν κινδύνους για την υγεία των εμπλεκόμενων εργαζομένων ή για τον πληθυσμό κοντά στη συγκεκριμένη μονάδα και που προλαμβάνουν, μειώνουν, ελαχιστοποιούν και, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, εξαλείφουν τις δυσμενείς επιπτώσεις για το περιβάλλον από την ανακύκλωση πλοίων, να προλαμβάνει τις δυσμενείς επιπτώσεις για την υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον, να καταρτίζει και να εγκρίνει σχέδιο της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων, να καταρτίζει και να διατηρεί σχέδιο ετοιμότητας και αντίδρασης για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, να μεριμνεί για την ασφάλεια και την κατάρτιση των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της χρήσης προσωπικού προστατευτικού εξοπλισμού για διαδικασίες που απαιτούν τέτοια χρήση και να τηρεί μητρώα σχετικά με τα συμβάντα, τα ατυχήματα, τις επαγγελματικές νόσους και τις χρόνιες επιδράσεις και, εφόσον ζητηθεί από τα αρμόδια κράτη μέλη, να υποβάλλει εκθέσεις όσον αφορά αυτά τα συμβάντα. Επίσης οφείλει να εξασφαλίζει ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των επικίνδυνων ουσιών, να αδειοδοτείται από τις αρμόδιες αρχές της για την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων της, να διασφαλίζει τον περιορισμό όλων των επικίνδυνων ουσιών επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης, ώστε να προβλεφθεί οποιαδήποτε αποδέσμευση των ουσιών αυτών στο περιβάλλον και ιδιαίτερα όταν υπάρχει παλίρροια, να διαχειρίζεται επικίνδυνα υλικά και απόβλητα μόνο σε υδατοστεγή δάπεδα με αποτελεσματικά συστήματα αποστράγγισης και τέλος να διασφαλίζει ότι όλα τα απόβλητα που προκύπτουν από τη δραστηριότητα της ανακύκλωσης μεταφέρονται μόνο σε μονάδες διαχείρισης αποβλήτων που είναι εξουσιοδοτημένες για την επεξεργασία και τη διάθεσή τους, με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο και χωρίς κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία.

Το άρθρο 15

Αφορά τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται εκτός της Ένωσης.

Οι εταιρείες ανακύκλωσης που βρίσκονται εκτός της Ένωσης και επιθυμούν να ανακυκλώνουν πλοία που φέρουν σημαία κράτους

μέλους υποβάλλουν στην Επιτροπή αίτηση για εγγραφή των μονάδων ανακύκλωσής τους στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Πηγές κεφαλαίου 2:

- <http://www.defence-point.gr/news/?p=62416>
- “Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων”, Βρυξέλλες 23.3.2012
- “Ship Recycling/ Status of the co-decision process”, European Commission Environment
- “The development of the Hong Kong Convention”, Recycling of Ships, IMO

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΚΡΙΒΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

- Η προετοιμασία πριν την προσάραξη

Αυτό περιλαμβάνει την προετοιμασία του ναυπηγείου διάλυσης για την παραλαβή του σκάφους. Έλεγχος όλων των μηχανημάτων όπως γερανοί, βαρούλκα, γεννήτριες κ.λ.π. Προφανώς η περιοχή πρέπει να έχει επαρκή χώρο για το σκάφος που θα προσαράξει εκεί. Οι αγοραστές επιθεωρούν το σκάφος πριν το τελευταίο του ταξίδι για έλεγχο της γενικής του κατάστασης, ελέγχουν την διαθεσιμότητα των σχεδίων GA, DWT και χωρητικότητας του πλοίου, για να διαμορφώσουν ένα σχέδιο διάλυσης. Το ΠΡΑΣΙΝΟ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ εξετάζει κατά πόσο τα επικίνδυνα υλικά που βρίσκονται στο πλοίο είναι διαχειρίσιμα κατά την διάλυσή του.

- Οι συνήθεις διαδικασίες απολύμανσης κατά την άφιξη

Μόλις το πλοίο αγκυροβολήσει κοντά στο ναυπηγείο διάλυσης, το ακόλουθο προσωπικό επιβιβάζεται σε αυτό:

- i) Ο αντιπρόσωπος του ιδιοκτήτη.
- ii) Επιθεωρητές τελωνειακών και ειδικών φόρων εμπορευμάτων για λογαριασμό της Κυβέρνησης της Ινδίας.
- iii) Επιθεωρητές για να εκτιμηθεί η ποσότητα του φορτίου, τα λιπαντικά, το πετρέλαιο και ο ακριβής όγκος του σκάφους. Με βάση αυτήν την αξιολόγηση οι τελωνειακοί, οι ειδικοί φόροι εμπορευμάτων και τα λιμενικά τέλη πρέπει να έχουν πληρωθεί στην ινδική κυβέρνηση από τους αγοραστές πριν αγοράσουν το σκάφος.
- iv) Επιθεωρητής από το τμήμα εκρηκτικών υλών για να αξιολογήσει την κατάσταση των δεξαμενών και το θέμα του πιστοποιητικού του φυσικού αερίου.
- v) Εκπρόσωπος του αγοραστή.
- vi) Ο πλοίαρχος του σκάφους ο οποίος εκδίδει πιστοποιητικά που δηλώνουν:

-ότι δεν υπάρχει φορτίο οποιουδήποτε είδους (ωφέλιμο και μη), το σκάφος είναι πλήρως απαλλαγμένο από αέρια και έχει ξεπλυθεί με νερό.

-καταγραφή και ποσότητα όλων των επικίνδυνων αερίων όπως CO₂.

-το σκάφος είναι απαλλαγμένο από ραδιενεργά υλικά.

- Η προσάραξη

Μετά που έχουν εκκαθαριστεί τα τέλη οι, ιδιοκτήτες του σκάφους θα εκδώσουν πιστοποιητικό παράδοσης, ώστε να περάσει η κυριότητα του πλοίου στους αγοραστές. Το πλοίο τώρα επιδιώκει την άδεια να προσαράξει, από την GMB (Gujarat Maritime Board). Μόλις η άδεια ληφθεί, ο πλοίαρχος προσαράζει το σκάφος κατά την κατάλληλη υψηλή παλίρροια. Μετά την προσάραξη, κάθε μορφής CO₂ απελευθερώνεται στην ατμόσφαιρα.

Οι αγοραστές αμέσως μετά την παραπάνω διαδικασία πληροφορούν τους τελωνειακούς υπαλλήλους, οι οποίοι κατάσχουν και διαλύουν όλον τον εξοπλισμό επικοινωνίας του πλοίου. Το πλοίο τώρα είναι απαλλαγμένο από τελωνειακούς φόρους.

Επίσης είναι ευθύνη του αντιπροσώπου του ιδιοκτήτη να παραδώσει όλο τον πυροτεχνικό εξοπλισμό στην πλησιέστερη αρχή και να λάβει την υπογεγραμμένη απόδειξη/πιστοποιητικό παραλαβής.

- Η προετοιμασία πριν την κοπή

Το πλοίο εξακολουθεί να έχει διάφορα καύσιμα και λιπαντικά που πρέπει να αφαιρεθούν. Η διαδικασία περιλαμβάνει την ενημέρωση του επιθεωρητή της Τοπικής Κρατικής Αρχής πριν από την έναρξη της λειτουργίας. Όλα τα πετρελαιοειδή από διάφορες δεξαμενές μεταβιβάζονται με την βοήθεια μικρών αντλιών σε δεξαμενόπλοια και πωλούνται καθώς έχουν ακόμα εμπορική αξία.

Χρησιμοποιημένα πετρελαιοειδή παραδίδονται στην βιομηχανία πετροχημικών για την ασφαλή τους διάθεση.

Τα πετρελαιοειδή που έχουν παραμείνει, απορροφούνται σχολαστικά με ξηρή άμμο και η άμμος συλλέγεται σε βιοδιασπώμενες σακούλες.

Σε αυτό το στάδιο ένας επιθεωρητής από το τμήμα των Εκρηκτικών ελέγχει και πάλι όλες τις δεξαμενές φορτίου, τα στεγανά, τους κενούς χώρους, τις δεξαμενές καυσίμου και λιπαντικών πετρελαίου, δεξαμενές για τυχόν ίχνη των εκρηκτικών αερίων και εκδίδει πιστοποιητικά φυσικού αερίου.

Οι αγοραστές επίσης καλούν έναν εκπρόσωπο από την GPCB (Gujarat Pollution Control Board) για να εκτιμηθεί το είδος και η ποσότητα των επικίνδυνων ουσιών στο πλοίο. Μετά από αυτό, το πιστοποιητικό απολύμανσης εκδίδεται.

Βάσει του πιστοποιητικού του φυσικού αερίου και απολύμανσης η GMB εκδίδει την “ΑΔΕΙΑ ΓΙΑ ΚΟΠΗ”. Το πλοίο είναι πλέον έτοιμο για ανακύκλωση.

- Η κοπή του πλοίου

Οι κύριοι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν κατά την διάλυση ενός πλοίου είναι:

-Αναγνώριση, αφαίρεση, συλλογή, αποθήκευση και διάθεση των επικίνδυνων ουσιών.

-Επιβεβαίωση της ευστάθειας του πλοίου κατά την διάρκεια της ανακύκλωσης.

-Πρόληψη οποιασδήποτε πλημμύρας ή βύθισης του σκάφους κατά την ανακύκλωση.

-Ασφάλιση του σκάφους κατά την διάρκεια κακοκαιρίας.

Επικίνδυνες ουσίες:

Η αναγνώρισή τους γίνεται με βάση το ΠΡΑΣΙΝΟ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ (Green Passport) όπου δίνονται όλες οι πληροφορίες για κάθε ουσία. Μία ομάδα από εξειδικευμένο προσωπικό επιβιβάζεται στο σκάφος και σηματοδοτεί όλες αυτές τις ουσίες, σύμφωνα με τους κώδικες που καταγράφονται στον IMO.

Οι αμφιβόλου προέλευσης ουσίες πρέπει να αποστέλλονται για έλεγχο σε εξουσιοδοτημένα εργαστήρια.

Ουσίες που ίσως περιέχουν αμίαντο θεωρούνται επικίνδυνες και επισημαίνονται ως PACMs (Presumed Asbestos Containing Materials).

Όλες οι επιβλαβείς ουσίες αποθηκεύονται σε συγκεκριμένους χώρους και στη συνέχεια παραδίδονται στην GEPIL (Gujarat Enviromental Protection & Infrastructure Ltd.) για διάθεση.

Η διαδικασία διάλυσης:

Η κοπή του σκάφους ξεκινάει από το μπροστινό μέρος του πλοίου χωρισμένο σε τμήματα κάθε ένα από τα οποία ζυγίζει 100 τόνους. Ταυτόχρονα, μία ομάδα αρχίζει να εργάζεται στο εσωτερικό του αφαιρώντας την επένδυση, τα έπιπλα και άλλα τέτοια αντικείμενα που αφαιρούνται εύκολα. Οι ουσίες διαχωρίζονται σύμφωνα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν και αποθηκεύονται. Μόλις αφαιρεθούν όλα αυτά μένουν μόνο οι σωληνώσεις και η κυρίως κατασκευή του πλοίου (το κουφάρι).

Εξοπλισμοί όπως ραντάρ, είδη υγιεινής, μαχαιροπίρουνα, εργαλεία κ.λ.π. αφαιρούνται με ασφάλεια και πωλούνται. Οι μπαταρίες και τα πλαστικά που αφαιρούνται, παραδίδονται στην GEPIL για διάθεση.

Σωληνώσεις: Όλες οι σωληνώσεις αποσυναρμολογούνται και αφαιρούνται κατά τμήματα ενώ δεν κόβεται καμία μέχρι να σιγουρευτούν ότι δεν περνάει οποιοδήποτε πετρελαιοειδές από αυτήν.

Όλες οι σωληνώσεις που περιέχουν αμίαντο σφραγίζονται με πλαστικά καλύμματα, αποσυναρμολογούνται από τις αρθρώσεις τους και αντιμετωπίζονται σύμφωνα με τα εγχειρίδια της ECP.

Μόλις ένα τμήμα αφαιρεθεί από το μπροστινό μέρος του πλοίου απομακρύνεται από αυτό με την βοήθεια βαρούλκων. Στη συνέχεια τοποθετείται στην ακτή και κόβεται σε επιμέρους τμήματα. Αυτά με την βοήθεια γερανών και ρυμουλκούμενων μεταφέρονται σε ένα δευτερεύον/μικρότερο ναυπηγείο διάλυσης.

Τα τμήματα αυτά κόβονται με την σειρά τους σε επιμέρους και αποθηκεύονται. Στόχος της διάλυσης του πλοίου είναι να διατηρηθεί το ναυπηγείο διάλυσης όσο πιο καθαρό γίνεται και να

γίνει η διαδικασία γρήγορα. Αφού αφαιρεθεί το πρωραίο τμήμα του πλοίου οι αλυσίδες και οι άγκυρες αφαιρούνται.

Το επόμενο βήμα είναι να κοπεί άλλο ένα τμήμα από το μπροστινό μέρος του πλοίου. Με την βοήθεια βαρούλκων απομακρύνεται από αυτό, πέφτει στο έδαφος (παραλία), κόβεται σε μικρότερα κομμάτια, μεταφέρεται στο δευτερεύον ναυπηγείο διάλυσης για περαιτέρω διάλυση και αποθήκευση.

Υπάρχει έντονη ζήτηση για τις σωληνώσεις, τις χαλύβδινες πλάκες, τις βαλβίδες κ.λ.π. από τις χερσαίες βιομηχανίες, έτσι αυτά τα αντικείμενα πωλούνται στους εμπόρους κατά την διάρκεια κοπής του πλοίου.

Ο ορείχαλκος, ο ανοξειδωτος χάλυβας, ο χαλκός και τα τεμάχια από χυτοσίδηρο πωλούνται ξεχωριστά. Ακόμα και τα καρφιά απομακρύνονται και πωλούνται. Μερικές από τις πλάκες χάλυβα που δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν άμεσα, βρίσκει τρόπο το ελασματοουργείο να τις αξιοποιήσει.

Αυτό βοηθά στο να διατηρούνται οι χώροι αποθήκευσης κενοί για νέες κοπές και αποσυναρμολογήσεις αντικειμένων. Οι πληροφορίες που ακολουθούν εξηγούν την κίνηση/αποθήκευση των ανακυκλώμενων υλικών στο ναυπηγείο διάλυσης και την διάταξή του.

Καθώς το πλοίο κόβεται από εμπρός προς τα πίσω, το πλάτος των τμημάτων αυξάνεται. Έτσι κόβονται πρώτα τα πλαινά τμήματα του σκάφους για να μην υπάρξει κίνδυνος να πέσει το πλοίο σε μία από τις πλευρές του. Κατά την διάρκεια υψηλής παλίσρροιας αυτά σηκώνονται με την βοήθεια βαρούλκων και πέφτουν στην παραλία. Στη συνέχεια σύρονται με τη βοήθεια των βαρούλκων μακριά από την θάλασσα ώστε να μην παρασυρθούν λόγω παλίσρροιας.

Ο σχεδιασμός αυτών των πλοίων είναι τέτοιος ώστε να έχουν υδατοστεγή πλαινά και να μην υπάρξει σταδιακή κατάκλυση κατά την διάρκεια της παλίσρροιας. Το κριτήριο σχεδιασμού του πλοίου λαμβάνεται υπόψιν κατά την διάρκεια της κοπής του και δεν κόβεται με τρόπο που επηρεάζει σημαντικά την ευστάθειά του.

Μόλις κοπεί το 60% του μπροστινού μέρους του πλοίου, το πίσω μέρος του γίνεται βαρύ λόγω του μηχανοστασίου, της υπερκατασκευής και του πηδαλίου. Σε αυτό το στάδιο η πρύμνη του πλοίου κόβεται και πέφτει μέσα στο νερό. Η υπερκατασκευή

κόβεται και απομακρύνεται. Η πλευρά όπου βρίσκεται το μηχανοστάσιο του πλοίου κόβεται από την κορυφή και αφαιρούνται τα μηχανήματα, έτσι ώστε να παραμείνει μόνο το κομμάτι του πυθμένα με την κύρια μηχανή. Όλα τα χιτώνια, οι κυλινδροκεφαλές, τα έμβολα κ.λ.π. επίσης αφαιρούνται για να μειωθεί το βάρος της κύριας μηχανής. Επιπλέον αφαιρείται η έλικα. Τώρα η διάλυση του πλοίου γίνεται προς την πρύμνη μέχρι το μηχανοστάσιο, η υπερκατασκευή αφαιρείται μέχρι το κύριο κατάστρωμα και έτσι αποκαθίσταται η ευστάθειά του.

Σε αυτό το στάδιο η διάλυση του πλοίου επαναλαμβάνεται προς τα εμπρός. Καθώς το πλοίο κόβεται και απομακρύνονται τα τμήματά του η απόστασή του από την παραλία αυξάνεται (αφού γίνεται όλο και ελαφρύτερο) έτσι καθίσταται δύσκολη η μεταφορά των κομμένων τμημάτων (στην παραλία). Επομένως κατά την διάρκεια υψηλής παλίσρροιας όταν το πλοίο επιπλέει, σύρεται στην παραλία με την βοήθεια βαρούλκων. Μερικές φορές όταν η πρύμνη του είναι βυθισμένη στην λάσπη γεμίζονται με έρμα οι πρωραίες δεξαμενές, με την βοήθεια αντλιών υψηλής χωρητικότητας, ώστε να αποκατασταθεί ισορροπία. Το πλοίο σηκώνεται, δένεται καταλλήλως και αφαιρείται ξανά το έρμα.

Τέλος μόνο το τμήμα του μηχανοστασίου του πλοίου παραμένει. Η πρυμναία και η πρωραία φρακτή του μηχανοστασίου αφαιρούνται. Έτσι μένει μόνο η κύρια μηχανή. Αυτή με την σειρά της αποσυναρμολογείται από την βάση της και σύρεται με την βοήθεια γερανών. Το διπύθμενο επίσης απομακρύνεται και κόβεται. Έτσι ολοκληρώνεται η διάλυση ενός πλοίου.

Παράδειγμα διάλυσης πλοίου στο Shree Ram Ship Scrap Yard (ναυπηγείο διάλυσης), στο Alang



Οι πλευρικές δεξαμενές αυτού του πλοίου έχουν αφαιρεθεί. Το τμήμα του πλοίου που έχει κοπεί βρίσκεται στην παραλία, μακριά από το νερό ώστε να μην το φτάνει ούτε κατά την υψηλότερη παλίρροια. Έτσι δεν υπάρχει πιθανότητα το νερό να εισέλθει στο πλοίο και να χάσει την ευστάθειά του. Μόνο το μπροστινό μέρος του πλοίου έχει κοπεί, έτσι η υπερκατασκευή παραμένει άθικτη.



Σε αυτήν την φωτογραφία είναι προφανές ότι έχουν αφαιρεθεί οι πλευρικές δεξαμενές της δεξιάς πλευρά του πλοίου με τέτοιο τρόπο ώστε να διατηρείται η ευστάθειά του. Το πλοίο παραμένει υδατοστεγές καθώς η εγκάρσια φρακτική δεν έχει ακόμα αφαιρεθεί και το νερό δεν μπορεί να συσσωρευτεί στο πλοίο, σε περίπτωση βροχής ή υψηλής παλίρροιας. Σε αυτό το στάδιο η υπερκατασκευή έχει ήδη αφαιρεθεί.



Η διαδικασία διάλυσης στο μπροστινό μέρος του πλοίου.



Πλέον έχει μείνει μόνο η κύρια μηχανή, το διπύθμενο και τα θεμέλια. Αυτό είναι το τελευταίο στάδιο της διάλυσης. Η κύρια μηχανή αποσυναρμολογείται από την βάση της και σύρεται με την βοήθεια γερανών. Στη συνέχεια το διπύθμενο ανασηκώνεται με βαρούλκα, κόβεται σε μικρότερα κομμάτια και μεταφέρεται. Έτσι η ζωή ενός σκάφους φτάνει στο τέλος της.

Πηγές κεφαλαίου 3:

- <http://www.aryashipbreaking.com/rp.pdf> (Ship Recycling plan by IMO)
- <http://www.epa.gov/compliance/resources/publications/civil/federal/shipscrapguide.pdf> (EPA(Enviromental Protection Agency)- A guide for ship scrappers- Tips for regulatory compliance)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: BLUE LADY ΚΑΙ CLEMENCEAU

4.1) Η υπόθεση Blue Lady

Το Alang που βρίσκεται στο Gujarat, στη δυτική ακτή της Ινδίας είναι η μεγαλύτερη “βιομηχανία” ανακύκλωσης πλοίων στον κόσμο. Διακόσια πλοία-απόβλητα από όλον τον κόσμο ανακυκλώνονται ετησίως. Αυτή η βιομηχανία είναι μεγάλη πηγή εσόδων για το κράτος του Gujarat. Παρέχει χάλυβα στην αναπτυσσόμενη ινδική οικονομία και την άμεση και έμμεση απασχόληση σε περίπου 40.000 ανθρώπους.

Ωστόσο η βιομηχανία διάλυσης πλοίων στο Alang έχει επικριθεί έντονα για την ρύπανση του περιβάλλοντος που προκαλεί και τις καταστροφικές συνέπειες τόσο για την υγεία των εργαζομένων όσο και για τις κοινότητες γύρω από αυτήν. Πράγματι, τα περισσότερα πλοία που διαλύονται στην παραλία του Alang εξακολουθούν να περιέχουν επικίνδυνα απόβλητα όπως PCB και αμίαντο, ενώ ο έλεγχος και η ασφάλεια έναντι περιβαλλοντικής μόλυνσης είναι πολύ περιορισμένος.

Η βιομηχανία διάλυσης στο Alang βρίσκεται σε έντονο ανταγωνισμό, με τις βιομηχανίες διάλυσης πλοίων στο Μπαγκλαντές και το Πακιστάν. Η οικονομική δραστηριότητα μειώνεται αισθητά. Ένας από τους λόγους της μείωσης της δραστηριότητας στο Alang είναι το γεγονός ότι η Ινδία επιβάλλει πιστοποιήσεις που εξασφαλίζουν ότι τα δεξαμενόπλοια είναι απαλλαγμένα από αέρια απόβλητα πριν διαλυθούν, ενώ το Μπαγκλαντές δεν επιβάλλει τέτοιου είδους περιορισμούς. Ως εκ τούτου τα δεξαμενόπλοια μετακινήθηκαν από την Ινδία, ενώ η επιστροφή του Clemenceau είχε αρνητική επίδραση στη δραστηριότητα της βιομηχανίας διάλυσης πλοίων του Alang.

Στο πλαίσιο αυτό το “Blue Lady” (Γαλλία) το οποίο είχε πωληθεί σε μία ινδική εταιρεία διάλυσης, θεωρήθηκε ως μια μεγάλη ευκαιρία για την αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας του Alang. Ωστόσο, οι εταιρείες διάλυσης πλοίων στην Ινδία δεν είχαν την δυνατότητα να αφαιρέσουν επικίνδυνα απόβλητα που περιείχε το πλοίο, με τρόπο μη επιβλαβή για το

περιβάλλον. Πολλές ΜΚΟ επισήμαναν το θέμα αυτό και υπέβαλλαν αίτηση στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας προκειμένου να εμποδίσουν την διάλυση του "Blue Lady" στο Alang.

Κάτω από μία άκρως αμφιλεγόμενη απόφαση, το Ανώτατο Δικαστήριο αποφάσισε να επιτρέψει την διάλυση του πλοίου στην Ινδία. Προφανώς το Δικαστήριο της Ινδίας έδωσε προτεραιότητα στο εμπορικό συμφέρον των επιχειρήσεων διάλυσης έναντι του κοινωνικού και περιβαλλοντικού συμφέροντος της χώρας.

ΜΙΑ ΠΡΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ BLUE LADY

Η απόφαση για το Blue Lady

Μετά από δημόσια αναφορά ενδιαφέροντος σχετικά με το θέμα της εισαγωγής των επικίνδυνων αποβλήτων, το Δικαστήριο συγκρότησε την High Powered Committee on Management of Hazardous Wastes (HPC), προκειμένου να ερευνήσει το φλέγον ζήτημα. Μία από τις δεσμεύσεις της HPC ήταν να καταγράψει μία έκθεση σχετικά με την βιομηχανία διάλυσης πλοίων στην Ινδία. Σύμφωνα με την έκθεση αυτή η βιομηχανία διάλυσης αποτελούταν από 182 οικόπεδα, εκτεινόμενα 10 χιλιόμετρα κατά μήκος της ακτής του Alang, γεγονός που καθιστούσε την βιομηχανία διάλυσης πλοίων της Ινδίας, τη μεγαλύτερη.

Η έκθεση επισήμανε ότι η βιομηχανία διάλυσης πλοίων στο Alang παρήγαγε περίπου δύο εκατομμύρια τόνους ανακυκλώμενου χάλυβα ετησίως και παρείχε απασχόληση σε περίπου 40.000 ανθρώπους. Επίσης τόνισε ότι περίπου 200 πλοία διαλύονταν κάθε χρόνο. Ωστόσο, η HPC επισήμανε ότι κατά την διάρκεια της έρευνάς της, η περιοχή ήταν άκρως μολυσμένη και παρατηρήθηκε η δημιουργία τοξικών αποβλήτων κάποια από τα οποία ήταν εξαιρετικά επιβλαβή, όπως φύλλα αμιάντου, σχοινιά και μονώσεις.

Η HPC επίσης ανέφερε ότι ορισμένα πλοία ίσως είχαν μολυνθεί με ραδιενεργά υλικά. Τόνισε επίσης ότι αέρια όπως αμμωνία, χλωροφθοράνθρακες από τον κλιματισμό και εύφλεκτα αέρια μπορεί να ήταν παρόντα στην αποσυναρμολόγηση αγωγών

των δεξαμενοπλοίων. Επιπλέον η Επιτροπή παρατήρησε την ύπαρξη στερεών αποβλήτων σε όλο το μήκος της παραλίας. Σύμφωνα με την έκθεση, επικίνδυνα απόβλητα παράγονταν από την βιομηχανία διάλυσης πλοίων και δεν αντιμετωπίζονταν σύμφωνα με τους νόμους για περιβαλλοντική προστασία.

Τέλος η έκθεση τόνισε ότι η παραπάνω δραστηριότητα ήταν ιδιαίτερα επιβλαβής για την υγεία των εργαζομένων. Πράγματι, αναφέρθηκε ότι περίπου 5 τόνοι αμιάντου παράγονταν από την διάλυση κάθε σκάφους και οι εργαζόμενοι ήταν ελάχιστα εξοπλισμένοι ώστε να διαχειριστούν τόσο τοξικά υλικά. Επίσης επισήμανε ότι το ποσοστό των εργατικών ατυχημάτων στο Alang ήταν δραματικά υψηλό, κατά μέσο όρο 40 θάνατοι ετησίως.

Μία έρευνα που διεξήχθη από την Greenpeace για το περιβάλλον εργασίας και τη μόλυνση του περιβάλλοντος στο Alang, έδειξε ότι η βιομηχανία διάλυσης πλοίων ήταν εξαιρετικά μολυσματική και επιβλαβής για τους εργαζομένους και τις κοινότητες γύρω από αυτό. Επιβεβαίωσε επίσης την παρουσία σκόνης αμιάντου στον χώρο εργασίας και σε άλλους δημόσιους χώρους. Τόνισε την παρουσία βαρέων μετάλλων, επικίνδυνα επίπεδα οργανοκασσιτερικών ουσιών (επιθετική ρύπος που χρησιμοποιούταν ως αντιδιαβρωτική ουσία στις βαφές των πλοίων μέχρι τη δεκαετία του '70) και πολυαρωματικών υδρογονανθράκων εξαιρετικά καρκινογόνων. Επιπλέον η έρευνα της Greenpeace ισχυρίστηκε ότι το επίπεδο των ρύπων στις ακαθαρσίες και στα ιζήματα μέσα και γύρω από το Alang ήταν αρκετά υψηλό, ώστε να τα κατατάξει στα επικίνδυνα απόβλητα. Τέλος η Greenpeace επισήμανε ότι το ένα τέταρτο των εργαζομένων στο Alang, λόγω έλλειψης μέτρων ασφαλείας προβλεπόταν να προσβληθεί από καρκίνο.

Ως εκ τούτου, εργαζόμενοι που ήταν ως επί το πλείστον αναλφάβητοι και μετανάστες για να κερδίζουν ημερησίως 2,5\$ έβαζαν σε κίνδυνο τη ζωή τους και αργοπέθαιναν εξαιτίας της έλλειψης υποδομών για απολύμανση των πλοίων με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο.

Το ακριβές οικονομικό πλαίσιο στο Alang

Η βιομηχανία διάλυσης πλοίων στο Alang βρίσκεται σε ανταγωνισμό με την Κίνα, το Πακιστάν, και το Μπαγκλαντές. Αυτός ο άγριος ανταγωνισμός δημιουργεί περιβαλλοντικά και κοινωνικά σκαμπανεβάσματα. Οι πλοιοκτήτες που αποφασίζουν να τερματίσουν την οικονομική ζωή του σκάφους, ως εκ τούτου, προσπαθούν να βρουν έναν αγοραστή που θα δεχθεί να αγοράσει το πλοίο, όχι απολυμασμένο και στην υψηλότερη δυνατή τιμή. Τέτοιες συνθήκες έχουν άμεση επίδραση στο περιβάλλον εργασίας των εργαζομένων. Για παράδειγμα, η ινδική νομοθεσία επιβάλλει πιστοποιήσεις που διασφαλίζουν ότι τα δεξαμενόπλοια είναι απαλλαγμένα από επιβλαβή αέρια, πριν την διάλυσή τους, ενώ το Μπαγκλαντές δεν ασχολείται με τέτοιου είδους υποχρεώσεις και πιστοποιήσεις. Επομένως τα δεξαμενόπλοια έφυγαν από την Ινδία.

Λόγω αυτού του έντονου ανταγωνισμού, η δραστηριότητα της διάλυσης των πλοίων στο Alang, μειώνεται δραματικά. Ένας από τους βασικούς ιδιοκτήτες της βιομηχανίας διάλυσης πλοίων στο Alang ανέφερε σε μια γαλλική εφημερίδα ότι η βιομηχανία βρισκόταν σε πολύ δύσκολη θέση. Η επιστροφή του γαλλικού πολεμικού πλοίου Clemenceau στην Γαλλία, είχε σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στη βιομηχανία του Alang. Στη συνέχεια, το Blue Lady έγινε ευπρόσδεκτο από την βιομηχανία διάλυσης και θεωρήθηκε ως ευκαιρία για την ανάκαμψη και την ανάπτυξη της Ινδίας, παρά τις μεγάλες ποσότητες αμιάντου και τοξικών αποβλήτων.

Το δρομολόγιο του Blue Lady

Το 2003, μία έκρηξη λέβητα στο SS Norway (πρώην όνομα του Blue Lady) σκότωσε επτά από το πλήρωμά του και τραυμάτισε 17 στο λιμάνι του Μαϊάμι. Το πλοίο ρυμουλκήθηκε στην Γερμανία, άφησε τα γερμανικά ύδατα τον Μάιο του 2005, και ελλιμενίστηκε στη Μαλαισία για να γίνει πλωτό ξενοδοχείο. Μετά πήγε στο Ντουμπάι και στη συνέχεια προς Μπαγκλαντές όπου του απαγορεύτηκε η είσοδος από την κυβέρνηση του Μπαγκλαντές (λόγω των επικίνδυνων αποβλήτων πάνω του). Έπειτα κινήθηκε προς την βιομηχανία διάλυσης του Alang τον Μάιο του 2006, αλλά

μία αίτηση στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας, το εμπόδιζε να εισέλθει στα Ινδικά ύδατα. Λόγω των ισχυρών ανέμων, ο ιδιοκτήτης του πλοίου, παρακάλεσε για ανθρωπιστικούς λόγους να προσαράξει στο Ρίραβαν, λιμάνι κοντά στο Alang. Εικοσιπέντε ημέρες μετά, προσάραξε στην παραλία του Alang παραβιάζοντας την απόφαση του Δικαστηρίου που επέτρεπε μόνο την αγκυροβόλησή του. Καθ'όλη αυτή τη διαδρομή η Norwegian Cruise Line πούλησε το πλοίο στην Bridgend Shipping of Monrovia για διάλυση. Στη συνέχεια πουλήθηκε στη Haryana Ship Demolition Pvt.Ltd, όπου τελικά κατέληξε στον τελικό ιδιοκτήτη του Priya Blue Industries Pvt.Ltd, μία βιομηχανία διάλυσης πλοίων στο Alang. Μια τέτοια πρακτική χρησιμοποιείται ευρέως από τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες διάλυσης πλοίων, προκειμένου να αποφύγουν την υποχρέωσή τους να απολυμάνουν το πλοίο πριν την διάλυσή του.

*Η απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου για το Blue Lady-
Η έκθεση της επιτροπής τεχνικών Εμπειρογνομόνων*

Η εισαγωγή επιβλαβών ουσιών στην χώρα έρχεται σε αντίθεση με το δημόσιο συμφέρον και κατατίθεται αναφορά το 1995 στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας σχετικά με το θέμα αυτό. Η αναφορά υποστήριζε ότι 'η εισαγωγή επιβλαβών τοξικών αποβλήτων έθετε σε κίνδυνο το περιβάλλον και τη ζωή των ανθρώπων της Ινδίας, γεγονός αντισυνταγματικό'.

Παρά το περιεχόμενο της παρούσας αναφοράς, τον Σεπτέμβριο του 2007 το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας χορήγησε την άδεια να διαλύσουν το Blue Lady στο Alang. Το Δικαστήριο διέταξε τη σύσταση της Επιτροπής Τεχνικών Εμπειρογνομόνων (CTE), σκοπός της οποίας ήταν 'να διαπιστωθεί αν οι υποδομές που υπήρχαν στο Alang την παρούσα φάση ήταν επαρκείς για να διαλυθεί το Blue Lady'. Συγκεκριμένα ζήτησε από την επιτροπή να επανεξετάσει τρεις πτυχές:

- Εάν οι προϋποθέσεις για την αποσυναρμολόγηση έχουν τηρηθεί.
- Εάν το 80% του αμιάντου είναι ανακυκλώσιμος.
- Ποιά μέτρα έχουν ληφθεί για τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την σκόνη του αμιάντου που παράγεται από την διαδικασία διάλυσης.

Η έκθεση υποβλήθηκε από την CTE τον Μάιο του 2007 και έγινε δεκτή από το Δικαστήριο τον Σεπτέμβριο του 2007. Το Ανώτατο Δικαστήριο υποστήριξε ότι αποδέχθηκε την έκθεση κυρίως επειδή 'ήταν πολύ πειστική και περιείχε γνώμες ειδικών'. Σύμφωνα με την έκθεση 'η προσάραξη είναι μη αναστρέψιμη διαδικασία'. Όσον αφορά το θέμα του ραδιενεργού υλικού το Δικαστήριο έκρινε ότι μία επιθεώρηση έπρεπε να γίνει από το Ρυθμιστικό Συμβούλιο Ατομικής Ενέργειας. Επιπλέον πρόσθεσε ότι 'το θέμα βρίσκεται στα χέρια του Ρυθμιστικού Συμβουλίου Ατομικής Ενέργειας και έχει πιστοποιηθεί ότι το εν λόγω πλοίο που βρίσκεται στην παραλία του Alang δεν περιέχει κανένα ραδιενεργό υλικό'.

Η έκθεση της CTE σύστησε να χορηγηθεί άδεια για την διάλυση του πλοίου Blue Lady στο Alang σύμφωνα με το σχέδιο ανακύκλωσης που υποβλήθηκε από τις Priya Blue Industries. Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό, η μεγαλύτερη ποσότητα του αμιάντου (85%) βρισκόταν στο πλοίο σε μορφή διαχωριστικών τοίχου, οροφών και στις στέγες δωματίων, και ως εκ τούτου ήταν ανακυκλώσιμος. Ωστόσο, η επιτροπή σύστησε 'κατάλληλη αναπνευστική προστασία και παροχή εργαλείων με την μορφή ολόσωμης φόρμας, κράνη, και ειδικά γυαλιά κατά την αφαίρεση του αμιάντου'. Το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας θεώρησε ότι η έκθεση της CTE ήταν 'αλάνθαστη και είχαν ληφθεί υπόψιν διεθνή πρότυπα για τη ρύθμιση της βιομηχανίας διάλυσης πλοίων'. Ωστόσο η άποψη αυτή της CTE αμφισβητήθηκε από τις ΜΚΟ που ασχολούνταν με την βιομηχανία διάλυσης πλοίων και υποστήριξαν ότι δεν είχε αξιολογήσει σωστά την υπόθεση του Blue Lady.

Τα συμπεράσματα των ΜΚΟ για την έκθεση της CTE

Η άποψη των ΜΚΟ για την έκθεση της CTE τόνισε ότι 'στερείται επιστημονικής αυστηρότητας και αποτελεί κοροϊδία για την ανάλογη δημόσια ασφάλεια που πρέπει πάντα να συνοδεύεται από την μέριμνα για περιβαλλοντική προστασία'.

Επιπλέον κάποιες προηγούμενες τεχνικές επιθεωρήσεις που είχαν γίνει στο Blue Lady στη Γαλλία και την Γερμανία, είχαν ανακαλύψει μεγάλη ποσότητα επιβλαβών αποβλήτων. Σύμφωνα

με τη Βιομηχανία Επιθεώρησης Πλοίων (Ship Decommissioning Industries) στην Γερμανία, το Blue Lady ίσως περιελάμβανε 1200 τόνους αμιάντου και λόγω έκρηξης που συνέβη στο μηχανοστάσιο, μέρος του αμιάντου απελευθερώθηκε στην ατμόσφαιρα ρυπαίνοντας τον αέρα και όχι μόνο. Η επιθεώρηση επίσης εντόπισε και άλλες επικίνδυνες ουσίες.

Επιπροσθέτως η έκθεση (οι παρατηρήσεις) των ΜΚΟ τόνισε ότι η CTE πρωτίστως έστρεψε την προσοχή της σε πιο ακίνδυνα μέταλλα που βρίσκονταν πάνω στο πλοίο. Σύμφωνα με την άποψη των ΜΚΟ η Επιτροπή φάνηκε 'αδιάφορη με το γεγονός ότι τα πιο επιβλαβή υλικά κατά την διάλυση ενός πλοίου βρίσκονται εντός της κατασκευής του'. Τέλος η έκθεση αυτή κατέκρινε τον ισχυρισμό της Επιτροπής που ανέφερε ότι 'επικίνδυνα υλικά μπορούν να αφαιρεθούν με ασφαλείς χειρισμούς που διατίθενται στο Alang'. Πράγματι, η Επιτροπή δεν έδωσε καμία απόδειξη ότι το Alang διαθέτετε αποδεκτή τεχνολογία για την καταστροφή και αφαίρεση του αμιάντου και άλλων επιβλαβών ουσιών, συμβατή με τα διεθνή πρότυπα.

Έτσι η δήλωση της Επιτροπής ήρθε σε πλήρη αντίθεση με τη γνώμη του εμπειρογνώμονα Bjorn Andersen που δούλευε για μια νορβηγική εταιρεία η οποία ασχολούταν με την εξέλιξη των θαλάσσιων περιβαλλοντικών τεχνολογιών, ισχυριζόμενος τον Ιούνιο του 2006 ότι 'αν ο αμιάντος αφαιρεθεί με τις τρέχουσες μεθόδους στο Alang, η ποσότητα του μολυσμένου υλικού θα δεκαπλασιασθεί'. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ανικανότητα απομόνωσης της ουσίας τόσο κατά την παραγματική αφαίρεση όσο και κατά την μεταφορά και αποθήκευσή της'.

Η CTE είχε φτιάξει μία έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση των επικίνδυνων αποβλήτων που περιέχονταν στο Blue Lady. Επικρίθηκε έντονα από τις ΜΚΟ, όπως ειπώθηκε και παραπάνω, διότι περιείχε πολλά κενά και αποκάλυπτε την πλήρη αδιαφορία της επιτροπής για την υγεία των εργαζομένων και το περιβάλλον. Ωστόσο, έγινε δεκτή από το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας. Η απόφαση του Δικαστηρίου να ακολουθεί τυφλά την έκθεση της CTE αποτελεί την προ-οικονομική προσέγγιση της υπόθεσης Blue Lady.

Το Ανώτατο Δικαστήριο δίνει προτεραιότητα στην οικονομία της Χώρας

Κατά την απόφαση της υπόθεσης Blue Lady, το Ανώτατο Δικαστήριο χρησιμοποίησε στα επιχειρήματά του το γεγονός ότι η Ινδία χρειαζόταν τον χάλυβα του Blue Lady για να ανθίσει οικονομικά. Για παράδειγμα ανέφερε ότι 'με την διάλυση του πλοίου θα παραχθούν 41000 MT χάλυβα και θα προκύψουν 700 θέσεις εργασίας'. Στη συνέχεια τόνισε ότι 'η Ινδία μετά την παγκοσμιοποίηση είναι μία αναδυόμενη οικονομία μαζί με την Βραζιλία, την Ρωσία και την Κίνα με μία οικονομική ανάπτυξη πάνω από 9%'. Ωστόσο η αύξηση αυτή είναι μονόπλευρη. Ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού ζει κάτω από την φτώχεια και η ανεργία μαστίζει την Ινδία.

Με άλλα λόγια το Ανώτατο Δικαστήριο υποστήριζε ότι η διάλυση του Blue Lady ήταν μεγάλη ευκαιρία για την Ινδία και την ανάπτυξη της οικονομίας της. Ωστόσο δεν έλαβε υπόψιν τις πολύ πιθανές αρνητικές συνέπειες για τους εργαζομένους, τις κοινότητες γύρω από το Alang και το περιβάλλον, που θα προκαλούσε η διάλυσή του. Το Δικαστήριο δηλαδή, απάλυνε τις αρνητικές επιπτώσεις με την εφαρμογή της έννοιας της αειφόρου ανάπτυξης με τέτοιο τρόπο ώστε να συμβαδίζει με την αρχή της αναλογικότητας που βασίζεται στην έννοια της ισορροπίας των συμφερόντων.

Διαστρέβλωση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης

Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης αρχικά ορίστηκε από την έκθεση της επιτροπής του Bruntland (Bruntland Commission Report) το 1987 ως 'η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες'. Σύμφωνα με τον Daniel Bastrow Magraw και την Lisa Hawke, αποτελούταν κατά κύριο λόγο από την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψιν τις ανάγκες των παρόντων και μελλοντικών γενεών (μεταξύ των γενεών αρχή της καθαρής θέσης), τις ανάγκες των φτωχών, την διατήρηση του περιβάλλοντος και την ενσωμάτωση οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πολιτικών. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είχε

μια ευρύτερη προοπτική σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος. Μπορεί να θεωρηθεί ως μία μετά-αρχή που προσπαθεί να αντιμετωπίσει λύσεις από μία ολιστική προσέγγιση σε συνδυασμό με τα ανθρώπινα δικαιώματα, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες και την οικονομική ανάπτυξη τα οποία θεωρούνται όλο και πιο αλληλένδετα.

Η δήλωση του Γιοχάνεσμπουργκ για την αειφόρο ανάπτυξη διευκρίνιζε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη βασίζεται σε τρεις πυλώνες: την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος που πρέπει να εφαρμοστούν με έναν ολοκληρωμένο τρόπο σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Ωστόσο το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας έθεσε μία νέα προσέγγιση στην έννοια της αειφόρου ανάπτυξης με βάση την αρχή της αναλογικότητας. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι δεν είναι δυνατή η ανάπτυξη χωρίς κάποια δυσμενή επίδραση στο περιβάλλον και την οικολογία. Μία ισορροπία λοιπόν πρέπει να επιτευχθεί μεταξύ των δύο συμφερόντων. Όταν μια εμπορική επιχείρηση προσπαθεί να φέρει εις πέρας αποτελέσματα που είναι χρήσιμα για τους ανθρώπους, η δυσκολία μιας μικρής ομάδας ανθρώπων πρέπει να παρακαμφθεί.

Το Ανώτατο Δικαστήριο υποστήριξε, όσον αφορά την άποψη του Pasayat, ότι κατά την εφαρμογή της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης, 'πρέπει να έχετε κατά νου την αρχή της αναλογικότητας που βασίζεται στην έννοια της ισορροπίας'. Ανέφερε στη συνέχεια ότι η εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας κατά την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης ήταν μια δοκιμασία στην οποία 'εμείς πρέπει να σταθμίσουμε τις προτεραιότητες της ανάπτυξης στο ένα χέρι και την περιβαλλοντική προστασία στο άλλο χέρι'. Τέλος το Δικαστήριο θεώρησε ότι όταν η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης εφαρμόζεται 'εμείς πρέπει να έχουμε κατά νου την έννοια της ανάπτυξης από τη μία πλευρά και τις έννοιες παραγωγή εσόδων, απασχόληση και δημόσιο ενδιαφέρον από την άλλη πλευρά'.

Μία τέτοια εφαρμογή της έννοιας της αειφόρου ανάπτυξης με βάση την αρχή της αναλογικότητας, δεν συμβαδίζει με τον γνήσιο ορισμό της και δίνει προτεραιότητα περισσότερο στην οικονομική

ανάπτυξη και όχι τόσο στις περιβαλλοντικές ανησυχίες και τα ανθρώπινα δικαιώματα. Στην περίπτωση του Blue Lady τέτοια προσέγγιση της βιωσιμότητας δεν λάμβανε υπόψιν τις αρνητικές επιπτώσεις, από την διάλυση του πλοίου, στο περιβάλλον, τις κοινότητες γύρω από το Alang, και τους εργαζόμενους. Σύμφωνα με την άποψη του Ανώτατου Δικαστηρίου της Ινδίας, τα οφέλη από την διάλυση (πηγή εσόδων, απασχόλησης και παραγωγής χάλυβα), φαίνονταν πιο σημαντικά από την πιθανή ταλαιπωρία των ανθρώπων που ζουν και εργάζονται στο Alang. Δηλαδή με αυτήν την προσέγγιση, το Ανώτατο Δικαστήριο δεν λάμβανε υπόψιν ότι η αειφόρος ανάπτυξη βασίζεται σε τρεις βασικούς πυλώνες: την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική προστασία που πρέπει να συνυπάρχουν και όχι να δίνεται περισσότερη βάση σε κάποιο εις βάρος των άλλων.

Αντίφαση με την απόφαση του 2003 σχετικά με την διάλυση των πλοίων

Το 2003, το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας πέρασε μια πολύ προοδευτική και φιλική προς το περιβάλλον απόφαση σχετικά με την ρύθμιση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων στην Ινδία. Για παράδειγμα σε αντίθεση με την απόφαση του 2007 για το Blue Lady και την περιοριστική προσέγγιση της βιώσιμης ανάπτυξης η απόφαση του 2003 προέβλεπε ότι 'προκειμένου να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της αναπτυξιακής διαδικασίας και δεν μπορεί να εξεταστεί μεμονωμένα από αυτή'. Στη συνέχεια ανέφερε ότι 'η διαδικασία διάλυσης πλοίων δεν μπορεί να επιτραπεί εάν δεν ακολουθεί όλες τις αρχές προφύλαξης'. Επιπλέον το Ανώτατο Δικαστήριο ισχυρίστηκε ότι 'πριν ένα πλοίο φτάσει στο λιμάνι, θα πρέπει να έχει την κατάλληλη συγκατάθεση από την εν λόγω αρχή, το Διοικητικό Συμβούλιο ή τη θάλασσα του κράτους, δηλώνοντας επικίνδυνα απόβλητα ή ραδιενεργές ουσίες εν πλώ'. Τέλος υποχρέωνε όλα τα πλοία να έχουν απολυμανθεί σωστά από τον ιδιοκτήτη τους πριν την διάλυσή τους'.

Έτσι το Ανώτατο Δικαστήριο με την απόφαση του 2007 που έρχεται σε μεγάλη αντίθεση με του 2003, έδειξε την μεγάλη

ασυνέπεια και βιασύνη του για την υπόθεση του Blue Lady εις βάρος του περιβάλλοντος και των εργαζομένων.

Τα περισσότερα πλοία που αποστέλλονται στο Alang για να διαλυθούν χωρίς πρώτα να απολυμανθούν, είναι πλοία που ανήκουν σε εταιρείες των χωρών ΟΕCD (Organisation for Economic Co-operation and Development). Ωστόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η πρακτική αυτή, είναι απαγορευμένη. Πράγματι η ΕΕ εφάρμοσε μία Τροπολογία Απαγόρευσης της Σύμβασης της Βασιλείας που απαγόρευε όλες τις εξαγωγές επιβλαβών αποβλήτων σε χώρες εκτός του ΟΕCD. Αυτή η τροπολογία περιελάμβανε παλιά πλοία που αποστέλλονταν για διάλυση όταν ακόμη περιείχαν επικίνδυνα απόβλητα. Ωστόσο στην περίπτωση των πλοίων είναι δύσκολο να εφαρμοστεί ένας τέτοιος κανονισμός καθώς δεν γίνεται εύκολα ο έλεγχος όταν τα πλοία στέλλονται για διάλυση. Ως εκ τούτου καλύτερα μέτρα χρειάζονται για να μπορούν οι αρχές των χωρών του ΟΕCD που έχουν θέσει σε εφαρμογή την παραπάνω Τροπολογία, να εμποδίζουν τα πλοία να εισέλθουν στην Ινδία, το Πακιστάν, και το Μπαγκλαντές αν δεν έχουν πρώτα απολυμανθεί. Ως εναλλακτική απόφαση αντί της Σύμβασης της Βασιλείας ο ΙΜΟ δουλεύει πάνω σε μία Διεθνή Σύμβαση για την διάλυση των πλοίων που θα παρέχει συγκεκριμένα περιβαλλοντικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ, ΑΠΟ ΜΙΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

Οι γενικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βασιλείας

Η Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής κίνησης και απαλλαγής των επικίνδυνων αποβλήτων είναι η πιο ολοκληρωμένη παγκόσμια περιβαλλοντική συνθήκη για επικίνδυνα και άλλα απόβλητα. Εκατόν εβδομήντα χώρες συμμετέχουν στην Σύμβαση, η Ινδία είναι μία από αυτές. Αυτό το διεθνές νομικό πλαίσιο ιδρύθηκε για να αντιδράσει στην άνοδο της τοξικής διακίνησης. Πράγματι, τα αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα στις

βιομηχανικές χώρες οδήγησαν σε μία δραματική αύξηση των επικίνδυνων αποβλήτων. Ως εκ τούτου “τοξικοί έμποροι” άρχισαν να μεταφέρουν επικίνδυνα απόβλητα σε αναπτυσσόμενες χώρες όπου δεν υπήρχαν εγκαταστάσεις για την αποβολή τους με φιλικό τρόπο προς το περιβάλλον.

Η Σύμβαση όρισε έναν εξαντλητικό κατάλογο προϊόντων και υλικών που θεωρούνταν επιβλαβή και επικίνδυνα. Ωστόσο, εφαρμόζεται επίσης και στα απόβλητα που ορίζονται ως επικίνδυνα από την εγχώρια νομοθεσία εισαγωγής, εξαγωγής και διαμετακόμισης του συμβαλλόμενου μέλους(χώρας). Βασίζεται στην εκ των προτέρων ενημέρωση των δύο χωρών εισαγωγής και εξαγωγής, των επικίνδυνων αποβλήτων.

Η Σύμβαση της Βασιλείας προσπαθεί να ελέγξει τα επικίνδυνα απόβλητα και προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι διατίθενται με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Για παράδειγμα, προβλέπει ότι “πρέπει να συσκευάζονται, να τιλοδοτούνται και να μεταφέρονται σύμφωνα με γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς”. Επίσης υποχρεώνει ότι “πρέπει να συνοδεύονται από ένα έγγραφο που να αναφέρεται στην διασυνοριακή διακίνηση και διάθεσή τους από την μία χώρα στην άλλη”. Επιπρόσθετα αναφέρει ότι “κάθε μέλος-χώρα πρέπει να προσέχει τον τρόπο με τον οποίο διαχειρίζεται τα επικίνδυνα και άλλα απόβλητα και να σέβεται τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς της χώρας στην οποία εισάγονται”. Ωστόσο δεν δίνει έναν λεπτομερή ορισμό “της περιβαλλοντικής χρήσης και διαχείρισης των αποβλήτων” που πρέπει να ακολουθούν τα συμβαλλόμενα κράτη. Αναφέρεται μόνο σε μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές.

Η τροπολογία της Βασιλείας του 1995

Τον Μάρτιο του 1994, συμβουλευόμενα τις αναπτυσσόμενες χώρες, τα συμβαλλόμενα μέλη συμφώνησαν στην άμεση απαγόρευση της εξαγωγής από τις χώρες του OECD προς τις χώρες εκτός OECD, επικίνδυνων αποβλήτων που προορίζονταν για τελική εκποίηση. Συμφώνησαν επίσης, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 1997, την απαγόρευση της εξαγωγής των αποβλήτων που προορίζονταν για αξιοποίηση και ανακύκλωση. Ωστόσο, επειδή

αυτή η απόφαση δεν ενσωματώθηκε στο κείμενο της ίδιας της Σύμβασης, προέκυψε το ερώτημα αν ήταν νομικώς δεσμευτική ή όχι. Ως εκ τούτου, το 1995, προτάθηκε να ενσωματωθεί η απαγόρευση αυτή επίσημα στη Σύμβαση της Βασιλείας ως τροποποίηση. Η τροποποίηση απαγόρευσης δεν χρησιμοποιούσε τον προσδιορισμό μέλη του OECD-όχι μέλη του OECD. Απαγόρευε λοιπόν την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων για τελική εκποίηση και ανακύκλωση όπως ήταν γνωστό από τις χώρες που ήταν εγγεγραμμένες στη Σύμβαση προς τις χώρες που δεν ήταν. Ωστόσο η τροποποίηση της Βασιλείας προκειμένου να τεθεί σε ισχύ, έπρεπε να επικυρωθεί από τα $\frac{3}{4}$ των συμβαλλόμενων μελών-χωρών. Μέχρι το 2008 μόνο 64 χώρες συμφωνούσαν.

Η εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους

Η Σύμβαση αναφέρει το ζήτημα των πλοίων στο άρθρο της 14 το οποίο λέει "ότι τα απόβλητα που προέρχονται από τις κανονικές λειτουργίες του πλοίου, η εκκένωση των οποίων καλύπτεται από άλλο διεθνές όργανο, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης". Αυτό το άρθρο απλά αναγνωρίζει την αρμοδιότητα μιας προϋπάρχουσας συνθήκης (MARPOL) για την ρύθμιση των αποβλήτων των πλοίων κατά την φυσιολογική τους λειτουργία, όπως καύσιμα, λύματα, διαρροή νερών. Ως εκ τούτου, το άρθρο αυτό δεν απαλλάσσει τα πλοία που περιέχουν επικίνδυνα απόβλητα, από την Σύμβαση της Βασιλείας. Η έβδομη διάσκεψη των συμβαλλόμενων μελών, προκειμένου να διευκρινίσει το ζήτημα, υποστήριξε ότι τα πλοία που περιέχουν επικίνδυνα απόβλητα και βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους μπορούν να χαρακτηριστούν ως επικίνδυνα σύμφωνα με την Σύμβαση της Βασιλείας. Η απόφαση VII/26 που εγκρίθηκε με την συναίνεση και των 160 μελών, αναγνώριζε το γεγονός ότι υπάρχουν πολλά πλοία και άλλες πλωτές κατασκευές που περιέχουν επικίνδυνα υλικά, και τέτοια υλικά μπορούν να θεωρηθούν ως επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με το παράρτημα της Σύμβασης της Βασιλείας. Όπως η Greenpeace υποστηρίζει, τέτοιες δηλώσεις επισημαίνουν μόνο ότι

αυτά τα υλικά στα πλοία μπορεί να είναι επικίνδυνα απόβλητα, αλλά δεν διευκρινίζουν πότε αυτά τα υλικά γίνονται απόβλητα. Ωστόσο, η επόμενη δήλωση στην απόφαση VII/26 διευκρίνιζε ότι ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ως απόβλητο. Υποστήριζε ότι “ένα πλοίο μπορεί να αναγνωριστεί ως απόβλητο σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης της Βασιλείας και ταυτόχρονα μπορεί να αναγνωριστεί ως πλοίο σύμφωνα με Διεθνείς κανονισμούς”. Το άρθρο 2 της Σύμβασης της Βασιλείας λέει ότι “τα απόβλητα είναι ουσίες ή αντικείμενα που εκποιοούνται ή που πρόκειται να εκποιοθούν”.

Ως εκ τούτου, οι δύο αυτές δηλώσεις τονίζουν ότι τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους, όταν προορίζονται να εκποιοθούν (σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης της Βασιλείας), είναι επικίνδυνα απόβλητα που υπάγονται στη Σύμβαση της Βασιλείας.



Εικόνα: Blue Lady ship

4.2) Υπόθεση Clemenceau

Σύμφωνα με το ενημερωτικό δελτίο της Greenpeace για το Clemenceau, το 1997, δεν χρησιμοποιούταν πια ως πολεμικό πλοίο. Από το 1997, μερικά μέρη του Clemenceau, πουλήθηκαν στην κυβέρνηση της Βραζιλίας, στην οποία ανήκε το Foch, το αδελφό του πλοίο.

Το Clemenceau υποτίθεται ότι μετέφερε 130 τόνους αμιάντου και πολλά άλλα τοξικά απόβλητα. Αρχικά το πολεμικό πλοίο επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί ως ζωντανός στόχος κατά την διάρκεια των στρατιωτικών ασκήσεων και να βυθιστεί στη μέση του ωκεανού. Αυτό το σχέδιο ακυρώθηκε. Στη συνέχεια, η πόλη της Μασσαλίας πρότεινε το 2001 να βυθιστεί το Clemenceau στη Μεσόγειο θάλασσα ως “τεχνητός ύφαλος”, αλλά το πολεμικό πλοίο έπρεπε πρώτα να απολυμανθεί από τα τοξικά απόβλητα. Στο τέλος η επιχείρηση εγκαταλείφθηκε το 2003. Η γαλλική Κυβέρνηση μετά από αυτά τα ανεπιτυχή σχέδια, αποφάσισε να πουλήσει το πλοίο στις εταιρείες διάλυσης. Στη συνέχεια το Clemenceau δημοπρατήθηκε στην δημόσια αγορά υπό την προϋπόθεση ότι θα απολυμαινόταν από τον αμιάντο στην Ευρώπη.

Εν αναμονή της απολύμανσης, το Γαλλικό κράτος δήλωσε ότι θα παρέμενε ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης του Clemenceau. Μία ισπανική εταιρεία κέρδισε την προσφορά τον Απρίλιο του 2003. Η εν λόγω εταιρεία είχε προσπαθήσει να μεταπωλήσει το πλοίο σε μία τούρκικη εταιρεία διάλυσης. Ωστόσο, οι τούρκικες αρχές αρνήθηκαν να δεχτούν το πλοίο, γιατί θεωρούσαν ότι θα ήταν παράνομο εμπόριο επικίνδυνων αποβλήτων, κατά παράβαση της Σύμβασης της Βασιλείας. Καθώς το πλοίο μεταφερόταν στην Τουρκία, το γαλλικό ναυτικό αναγκάστηκε να επιβιβαστεί στο Clemenceau για να εμποδίσει το πλοίο να σταλεί στην Τουρκία. Στη συνέχεια τον Οκτώβριο του 2003, η Thyssenkrupp, κέρδισε τη Σύμβαση για το εμπόριο και τη διάλυση του Clemenceau.

Σύμφωνα με το ενημερωτικό δελτίο της Greenpeace για το Clemenceau, επιτρεπόταν, ορισμένες εργασίες που έπρεπε να γίνουν, να πραγματοποιηθούν στην Ινδία. Όντως, η γερμανική εταιρεία σύναψε συμφωνία με μία εταιρεία διάλυσης της Ινδίας, την Shriram Vessel Scrap Pvt.Ltd. Το πολεμικό πλοίο στη συνέχεια εστάλη από την Γερμανική Εταιρεία, στην Ελλάδα, όπου υποτίθεται θα γίνονταν διαδικασίες απολύμανσης πριν αποσταλλεί στην Ινδία, αλλά οι ελληνικές αρχές δεν δέχτηκαν το Clemenceau, επειδή θεωρούσαν ότι δεν είχαν τις δυνατότητες να αφαιρέσουν τον αμιάντο από μία τόσο μεγάλη κατασκευή.

Το Clemenceau επέστρεψε στην Γαλλία και το 2004 μία γαλλική εταιρεία ξεκίνησε επιφανειακή αφαίρεση του αμιάντου (30% του αμιάντου αφαιρέθηκε). Τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε ξανά η αφαίρεση του αμιάντου, αλλά και πάλι μεγάλη ποσότητα (500 τόνοι) παρέμεινε στο πλοίο. Τον Δεκέμβριο, το Clemenceau, απέπλευσε από το Τουλόν για να διαλυθεί στο Alang. Τον Ιανουάριο του 2006, το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας εξέδωσε προσωρινή διαταγή ότι το Clemenceau δεν θα μπορούσε να εισέλθει στα νερά της Ινδίας για να διαλυθεί στο Alang. Το Δικαστήριο στη συνέχεια δημιούργησε μία επιτροπή της οποίας ο στόχος ήταν να αξιολογηθεί αν το Clemenceau μπορούσε να διαλυθεί ή όχι. Η απόφαση της Επιτροπής χωρίστηκε σε δύο μέρη, όπου 7 μέλη ήταν υπέρ της αποδοχής του πλοίου υπό αυστηρούς περιορισμούς και 3 μέλη συνιστούσαν την επιστροφή του στη Γαλλία.

Ωστόσο, το Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας, στις 13 Φεβρουαρίου, αποφάσισε να δημιουργήσει μία νέα ομάδα που αποτελούταν από συνταξιούχους ναυτικούς αξιωματούχους και άλλους ειδικούς για να διερευνήσουν και πάλι εάν το πλοίο μπορούσε να εισέλθει στην Χώρα και να διαλυθεί στο Alang. Αυτή η επιτροπή ποτέ δεν εξέφρασε την άποψή της επί του θέματος καθώς ο Jacques Chirac διέταξε στις 15 Φεβρουαρίου του 2006 την επιστροφή του στα Γαλλικά ύδατα, μετά από απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που έκρινε μία τέτοια πράξη παράνομη.

Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για το Clemenceau

Πολλές ΜΚΟ που ήταν κατά της περιβαλλοντικής μόλυνσης από τον αμιάντο κατέθεσαν μία υπόθεση στο Δικαστήριο του Παρισιού (TGI), διότι έκριναν ότι το συμβόλαιο μεταξύ της Γαλλικής και της Γερμανικής Κυβέρνησης δεν σεβόταν την απόφαση της Σύμβασης της Βασιλείας και την Τροπολογία της Απαγορεύσεως ,επικυρωμένα από την Γαλλία.

Ωστόσο, το TGI υποστήριξε ότι αν και το συμβόλαιο της διάλυσης (του πλοίου) είναι ένα ιδιωτικό έγγραφο μεταξύ της Γαλλίας και της Γερμανικής Εταιρείας, το πρώην στρατιωτικό

σκάφος Clemenceau θεωρείται ακόμα πολεμικό υλικό. Ως εκ τούτου, 'η απόφαση της αποστολής του πλοίου στην Ινδία είναι μία διοικητική απόφαση που σχετίζεται με τα υλικά πολέμου'. Στη συνέχεια οι ίδιες οι ΜΚΟ αποφάσισαν να αντιδράσουν στην απόφαση των Γαλλικών Αρχών να στείλουν το Clemenceau στην Ινδία.

Ωστόσο το Δεκέμβριο του 2005 το Διοικητικό Δικαστήριο του Παρισιού, αρνήθηκε να αναστείλλει την απόφαση για την μεταφορά του κύτους του Clemenceau στην Ινδία, όπου θα γινόταν η απολύμανσή του από τον εναπομένον αμίαντο. Το Δικαστήριο, όσον αφορά το άρθρο L.521-1 του κώδικα της Διοικητικής Δικαιοσύνης δεν δέχτηκε τον ισχυρισμό των εναγόντων να αναστείλλουν την απόφαση για την μεταφορά του Clemenceau, γιατί έκρινε ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν δημιουργούσε σημαντική αμφιβολία για την νομιμότητα αυτής της αμφιλεγόμενης απόφασης. Οι ενάγοντες έκαναν έφεση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας που είναι το υψηλότερο Διοικητικό Δικαστήριο της Γαλλίας. Το Συμβούλιο της Επικρατείας πίεσε την απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου του Παρισιού και δήλωσε ότι υπήρχαν αρκετά σοβαρές αμφιβολίες για την νομιμότητα αυτής της αμφιλεγόμενης απόφασης της μεταφοράς του πλοίου στην Ινδία, για να αναστείλουν μία τέτοια απόφαση.

Νομικοί Λόγοι

Το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι το άρθρο 2 του Ρυθμιστικού Συμβουλίου (Council Regulation) της 1^{ης} Φεβρουαρίου του 1993, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο της μεταφοράς των αποβλήτων από και προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αναφέρεται στην απόφαση του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιουλίου του 1975 για τον καθαρισμό των αποβλήτων. Σύμφωνα με αυτήν την απόφαση για τα απόβλητα "απόβλητο θεωρείται οποιαδήποτε ουσία ή αντικείμενο που εμπίπτει στις κατηγορίες που ορίζονται στο Παράρτημα I, του οποίου ο κάτοχος το απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να το απορρίψει'. Το Συμβούλιο της Επικρατείας επίσης ανέφερε ότι το Παράρτημα I περιλαμβάνει μία διάταξη που αναφέρει ότι 'κάθε υλικό, ουσία ή

προϊόν του οποίου η χρήση έχει απαγορευτεί από τον νόμο θεωρείται απόβλητο.

Στη συνέχεια τόνισε ότι ένα Γαλλικό Διάταγμα το Δεκέμβριο του 1996 έβγαλε εντελώς εκτός νόμου την χρήση οποιασδήποτε ποικιλίας αμιάντου και οποιουδήποτε προϊόντος που περιέχει αμίαντο. Επιπλέον το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι αφού το Γαλλικό Κράτος αποφάσισε να δημοπρατήσει το Clemenceau στη δημόσια αγορά και έφτιαξε συμβόλαιο για τη διάλυσή του, με αυτόν τον τρόπο φανέρωσε την βούληση του Κράτους για την απόρριψη του κύτους Clemenceau. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο της Επικρατείας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το κύτος του Clemenceau που εξακολουθούσε να περιέχει αμίαντο θεωρούνταν απόβλητο σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Συμβούλιο, τον Φεβρουάριο του 1993.

Ο Κανονισμός αυτός, που είναι μία αυστηρότερη μετατροπή της τροποποίησης της απαγόρευσης της Σύμβασης, λέει στο άρθρο 14 ότι "όλες οι εξαγωγές των αποβλήτων πρέπει να απαγορεύονται εκτός από αυτές των Χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών που είναι και μέλη της Σύμβασης της Βασιλείας". Καθώς η Ινδία δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Europan free trade association), το Συμβούλιο της Επικρατείας υποστήριξε ότι η απόφαση για την αποστολή του κύτους του Clemenceau ήταν παράνομη, σύμφωνα με την απόφαση του Ρυθμιστικού Συμβουλίου τον Φεβρουάριο του 1993, για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της μεταφοράς των αποβλήτων από και προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Το Clemenceau, θα έπρεπε συνεπώς να έχει απολυμανθεί από τα επικίνδυνα απόβλητα πριν σταλεί στην Ινδία.

Κριτικές για την εκτέλεση της Σύμβασης της Βασιλείας για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους

Στην περίπτωση του Clemenceau, η ρύθμιση του Συμβουλίου τον Φεβρουάριο του 1993, θα μπορούσε να εφαρμοστεί, γιατί παρέμενε πλοίο γαλλικής σημαίας ακόμα και αν επρόκειτο να διαλυθεί. Πράγματι, ο παρών Κανονισμός ήταν εφαρμόσιμος μόνο σε πλοία σημαίας Χωρών της ΕΕ ή σε πλοία που εισέρχονταν ή

εξέρχονταν από τα ύδατα της ΕΕ σύμφωνα με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον Νόμο της Θάλασσας. Ωστόσο, είναι πολύ εύκολο για ένα πλοίο να αλλάξει την σημαία του πριν από την διάλυσή του προκειμένου να αποφύγει τον Κανονισμό του 1993. Επιπλέον είναι πολύ δύσκολο για την ΕΕ, οι αρχές των Κρατών-Μελών να προβλέπουν πότε ένας πλοιοκτήτης αποφασίζει να στείλει το πλοίο του για διάλυση. Η πλειοψηφία των πρώην πλοίων της ΕΕ διαλύονται σε Χώρες της Νότιας Ασίας παράνομα, λόγω της κινητικότητάς τους και της σχετικής ανικανότητάς τους να ξέρουν πότε ένα πλοίο πρόκειται να αποσταλλεί για διάλυση ή όχι. Η «Πράσινη Βίβλος» της ΕΕ για καλύτερες συνθήκες διάλυσης πλοίων προτείνει ότι θα πρέπει να υπάρχει 'περισσότερος έλεγχος από τις λιμενικές αρχές στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, με στόχο τα πλοία που είναι πάνω από 25 χρονών ή όπου άλλες ενδείξεις υποδηλώνουν την πιθανή διάλυση ενός πλοίου' και 'πρόσθετη καθοδήγηση από την επιτροπή και τα κράτη μέλη για τον προσδιορισμό των επικίνδυνων αποβλήτων που σχετίζονται με τα πλοία'. Τέλος η «Πράσινη Βίβλος» ανέφερε ότι θα πρέπει να υπάρχει "περισσότερη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών με τρίτες Χώρες διέλευσης και ανακύκλωσης".

Λόγω των δυσκολιών για τον έλεγχο των πλοίων, που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους, σύμφωνα με την Σύμβαση της Βασιλείας, η διεθνής Κοινότητα στο πλαίσιο του ΙΜΟ, συνέταξε μία Σύμβαση για την ασφαλή περιβαλλοντική ανακύκλωση των πλοίων με δεσμευτικά διεθνή πρότυπα.



Εικόνα: Clemenceau ship

4.3) Η Μελλοντική Διεθνής Σύμβαση για την Διάλυση των Πλοίων

Είναι κοινώς ισχυριζόμενο ότι το πιο σημαντικό θέμα στην διάλυση των πλοίων είναι η εξασφάλιση της ασφαλούς περιβαλλοντικής ανακύκλωσής τους παγκοσμίως. Η μελλοντική διεθνής Σύμβαση προσπαθεί να πετύχει αυτόν τον στόχο.

Το μελλοντικό σχέδιο Σύμβασης αναλαμβάνει μία διαφορετική προσέγγιση από τη Σύμβαση της Βασιλείας. Δεν απαγορεύει την διάλυση των πλοίων που περιέχουν επικίνδυνα απόβλητα σε Χώρες εκτός OECD. Η μελλοντική Σύμβαση κάνει μία “απ’αρχής μέχρι τέλους” προσέγγιση για την διάλυση των πλοίων. Ρυθμίζει τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την λειτουργία των πλοίων έτσι ώστε να μπορούν εύκολα να ανακυκλώνονται με ασφαλή τρόπο για το περιβάλλον. Υποχρεώνει τα πλοία να έχουν επί του σκάφους μία απογραφή των επικίνδυνων υλικών. Το παράρτημα της μελλοντικής Σύμβασης επίσης καθιερώνει πολλές απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται από τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων. Για παράδειγμα προβλέπει ότι “οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων πρέπει να θεσπίζουν συστήματα διαχείρισης, διαδικασίες και τεχνικές που δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία των εργαζομένων ή τον πληθυσμό στην περιοχή της εγκατάστασης”.

Επίσης το σχέδιο δηλώνει ότι οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων πρέπει να συντάσσουν ένα σχέδιο διαχείρισης της ανακύκλωσης και πρέπει να εμποδίζουν τα ατυχήματα, όπως εκρήξεις. Τέλος αναφέρει ότι ‘αυτές οι εγκαταστάσεις πρέπει να εξασφαλίζουν ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο απομάκρυνσης οποιουδήποτε επιβλαβούς υλικού’.

4.4) Συμπέρασμα

Η απόφαση για το Blue Lady επισήμανε την αλλαγή της προσέγγισης του Ανώτατου Δικαστηρίου της Ινδίας ενάντια των φτωχών. Στην περίπτωση του το Ανώτατο Δικαστήριο παραμελεί τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές ανησυχίες των εργαζομένων και

των κοινοτήτων που ζουν στο Alang. Κάνει μία ισχυρή οικονομική προσέγγιση υπέρ της βιομηχανίας διάλυσης πλοίων. Σε πολλά σημεία, αντιτίθεται στην απόφαση του 2003 για την διάλυση των πλοίων και τέλος διαστρεβλώνει την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης προκειμένου να αιτιολογήσει την απόφασή του.

Η υπόθεση Blue Lady έχει επίσης μία διεθνή διάσταση. Πράγματι, τα περισσότερα από τα πλοία, όπως αυτό, που διαλύθηκαν στο Alang προέρχονταν από ανεπτυγμένες χώρες. Η Σύμβαση της Βασιλείας ισχύει για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους, όπως το πλοίο Clemenceau. Ωστόσο, στην περίπτωση των ιδιωτικών πλοίων είναι πολύ εύκολο να ξεφύγουν από τους περιορισμούς της Συμβάσεως, λόγω της κινητικότητάς τους, της πιθανότητας να αλλάξουν σημαία, και της δυσκολίας να γνωρίζουν πότε ένα πλοίο πρόκειται να διαλυθεί παράνομα.

Πηγές Κεφαλαίου 4:

- “The Blue Lady case and the international issue of ship dismantling”, LEAD (Law Environment and Development Journal)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΛΥΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 22/11/11-31/12/12

Melquiades- Ville de Nantes

Το Melquiades-Ville de Nantes διαλύθηκε στην Τουρκία το έτος 2011. Το 1991, η πόλη της Νάντης αγόρασε αυτόν τον μεταφορέα σιτηρών από έναν Ισπανό ιδιοκτήτη. Τότε ήταν που ονομάστηκε Geras. Το φορτηγό πλοίο μετονομάστηκε Melquiades-Ville de Nantes και μετατράπηκε σε πλωτή σκηνή. Αυτό το πλοίο σιτηρών χρησιμοποιήθηκε για θεατρικές παραστάσεις από τέσσερις εταιρείες: Philippe de Coufle, Philippe Genty, Mano Negra, Royal de Luxe.

Μετονομάστηκε Dimitra το 1994 και Ana Maria το 2003. Στο τρίτο στάδιο της ζωής του (38 ετών), επισκέφθηκε πολλές φορές ευρωπαϊκά και λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, λόγω πολλών τεχνικών προβλημάτων πριν καταλήξει στην Τουρκία. Ο Σύριος ιδιοκτήτης του το πούλησε 308 \$/τόνο.



Εικόνα: Το Melquiades- Ville de Nantes το 1986 στο Southampton



Εικόνα: Το 1992 στο Montevideo



Εικόνα: Τον Οκτώβριο του 2008 το Ana Maria στην Συρία



Εικόνα: Το 2011 στο “ναυπηγείο” διάλυσης

Express Limnos (Ferry)

Express Limnos (πρώην Express Athina, πρώην Panagia Τίνου 2, πρώην Moby Love, πρώην Prince Philippe) .Μήκος 118 m., και έφερε ελληνική σημαία. Κατασκευάστηκε το 1973 στο Βέλγιο. Το πλοίο ξεκίνησε το “ταξίδι της ζωής του” ως “Belgian Prince Philippe” και πουλήθηκε το 1986 στην Ιταλία παίρνοντας το όνομα Moby Love. Πουλήθηκε το 1993 στην Ventouris Sea Line και έγινε το ελληνικό Panagia Τίνου 2 (πλέοντας από τον Πειραιά στις Κυκλάδες). Στη συνέχεια πέρασε το 1999 στην Hellas Ferries και το 2005 στην ελληνική Seaways. Το 2007 εξαγοράστηκε από την Saos Ferries και μετονομάστηκε Express Limnos. Πουλήθηκε για διάλυση στην Τουρκία.



Εικόνα: Το Prince Philippe φτάνοντας στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Σεπτέμβριο του 1981

Adventure (Passenger ship)

Adventure (πρώην Island Adventure, πρώην Royal Seas, πρώην Ukraina, πρώην Kazakhstan). Μήκος 156 m., 9156t. Κατασκευάστηκε το 1976 στην Φινλανδία. Το Kazakhstan κατασκευάστηκε αρχικά ως ferry για υπηρεσίες στην Μαύρη Θάλασσα για την Blacksea Shipping Co. Ωστόσο σύντομα χρησιμοποιήθηκε για κρουαζιέρες και αυτή η εξέλιξη επιβεβαιώθηκε όταν μεταμορφώθηκε το 1984 από την Lloyd Werft. Το 1998 εξαγοράστηκε από μία Αμερικάνικη Εταιρεία και μετονομάστηκε Island Adventure, το οποίο διαχειριζόταν η Sea Escape για σύντομες κρουαζιέρες από την Φλόριντα ως πλοίο καζίνο. Πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία.



Εικόνα: Το πλοίο- καζίνο Adventure στο Μαϊάμι, τον Ιούνιο του 2007.



Εικόνα: Το επιβατηγό πλοίο Ukraina, στην Φλόριντα τον Ιούλιο του 1997.

Gibraltar (Reefer)

Gibraltar (πρώην Proliv Vilkitskogo). Μήκος 172 m., 8064t. Ρώσικη σημαία. Κατασκευάστηκε το 1977 στην Ουκρανία. Ιδιοκτησία της Baltiyskiy Briz Ltd (Ουκρανία). Πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία για 490\$/τόνο.



Εικόνα: Το Gibraltar στην Ρωσία.

Clare (RoRo)

Clare (πρώην Dana Baltica, πρώην Vinzia E, πρώην Norcrest, πρώην Wesertal, πρώην Meyer Express). Μήκος 115 m., 2720t. Νορβηγική σημαία. Κατασκευάστηκε το 1972 στην Γερμανία. Ανήκει στην Express Shipping A/S (Δανία). Πουλήθηκε για διάλυση στην Δανία.



Εικόνα: Το Wesertal στην Γερμανία τον Απρίλιο του 1987.

Atlantic Liberty (Tanker)

Atlantic Liberty. Μήκος 330 m., 41027t. Σημαία Παναμά.
Δίγαστρο πλοίο που κατασκευάστηκε το 1995 στην Ιαπωνία. Ανήκε στην MOL-Mitsui Osk Lines (Ιαπωνία). Το Atlantic Liberty, 16 χρονών είναι ένα από τα νεότερα πλοία που διαλύθηκαν στο τέλος του 2011 μαζί με ένα άλλο VLCC μιας Ιαπωνικής εταιρείας. Πουλήθηκε στην Ινδία για διάλυση 490\$/τόνο.



Εικόνα: Το Atlantic Liberty τον Ιούνιο του 2005.



Εικόνα: Το Atlantic Liberty στο Alang τον Ιανουάριο του 2011.

Transgas I (Gas Tanker)

Transgas I (πρώην Norgas Victory, πρώην Oslo Victory, πρώην Gaz Victory, πρώην Marksman, πρώην Skaugas, πρώην Havlyn). Μήκος 128 m., 5465t. Σημαία Παναμά. Κατασκευάστηκε το 1982 στην Νορβηγία από την Drammen Slip & Verkste. Ιδιοκτησία της Nautilus Marine SA (Ελλάδα). Μετονομάστηκε "Pangaion" και πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία.



Εικόνα: Transgas I στον Παναμά

Lady Chiara (Chemical Tanker)

Lady Chiara (πρώην Evadia, πρώην Cielo di Barents, πρώην Maersk Barents, πρώην Edzard, πρώην Robert Maersk). Μήκος 170 m., 7790t. Λιβεριανή σημαία. Κατασκευάστηκε το 1986 στην Δανία. Ιδιοκτησία της Bernhard Schulte (Γερμανία). Πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία.



Εικόνα: Το Lady Chiara στην Αργεντινή τον Ιούλιο του 2011.

Alexis (Bulk Carrier)

Alexis (πρώην Bold Champion, πρώην Linda K, πρώην Ocean Crony). Μήκος 183m., 6277t. Σημαία Μπαχάμες. Κατασκευάστηκε το 1984 στην Ισπανία. Ιδιοκτησία της Tomasos Bros (Ελλάδα). Βρέθηκε το 2005 στην Ιταλία. Πουλήθηκε για διάλυση στην Κίνα 425\$/τόνο.



Εικόνα: Το πλοίο Alexis στο Rio de Janeiro τον Ιανουάριο του 2011.

Manhattan Princess (Bulk Carrier)

Manhattan Princess (πρώην Chios Luck, πρώην Western Friend, πρώην Stove Friend). Μήκος 193m., 10290t. Σημαία Φιλιππίνων. Κατασκευάστηκε το 1982 στην Ιαπωνία. Ιδιοκτησία της Roymar Ship Management Inc (Ηνωμένες Πολιτείες). Προσάραξε το 2000 στην Αυστραλία, το 2002 στον Καναδά και το 2007 στη Νότια Κορέα. Πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία 485\$/τόνο.



Εικόνα: Το Manhattan Princess στην Casablanca τον Απρίλιο του 2005.

FAS Provence (Container Ship)

FAS Provence (πρώην Siam Bay, πρώην Ville de Dumbai, πρώην Britta Thien, πρώην AEL Europe). Μήκος 130m., σημαία Μπαχάμες. Κατασκευάστηκε το 1986 στην Γερμανία. Ιδιοκτησία της CMA CGM (Γαλλία). Πουλήθηκε για διάλυση στην Τουρκία. Στις 12 Ιανουαρίου, το σκάφος χωρίς πλήρωμα, και συρόμενο από ρυμουλκά, για να καταλήξει στο ναυπηγείο διάλυσης της Τουρκίας, συνάντησε θυελώδεις ανέμους στη Μεσόγειο με αποτέλεσμα να βυθιστεί.



Εικόνα: Το πλοίο FAS Provence

Red Sea Spirit (Cement Carrier)

Red Sea Spirit (πρώην Opal Naree, πρώην Slora, πρώην Slora Excel, πρώην Katy V., πρώην Yanoshima Maru, πρώην Tenkei Maru). Μήκος 146m., 4978t. Σημαία Παναμά. Κατασκευάστηκε το 1977 στην Ιαπωνία. Ιδιοκτησία της CTI Group (Ιορδανία). Πουλήθηκε για διάλυση στην Ινδία 463\$/τόνο.



Εικόνα: Το Red Sea Spirit στην Σιγκαπούρη τον Μάρτιο του 2009.

Πηγές Κεφαλαίου 5:

- "Bulletin of information and analysis on ship demolition", from October 22 to December 31 2011, Robin des Bois

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Προοδευτική άποψη

Σε αυτό το κεφάλαιο θα συζητήσουμε ορισμένες πτυχές των δεσμών μεταξύ παγκοσμιοποίησης, ανάπτυξης και περιβάλλοντος-πιο συγκεκριμένα οι δεσμοί που μας λένε κάτι για την ρύθμιση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα θέματα που καθοδηγούν και παρέχουν κίνητρα στην έρευνα: ο ρόλος και η επιρροή του κράτους εναντίον μη κρατικών φορέων και η σύγκρουση μεταξύ περιβάλλοντος και εμπορίου, που χαρακτηρίζουν τις σχέσεις Βορρά-Νότου.

Οι σχέσεις μεταξύ παγκοσμιοποίησης, ανάπτυξης και περιβάλλοντος

Η παγκοσμιοποίηση έχει δημιουργήσει μία άρρηκτη σύνδεση μεταξύ του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης, εν μέρει λόγω της διάδοσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων πέρα από τα σύνορα μιας χώρας και αφ'ετέρου, λόγω της σύνδεσης του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι φορείς έχουν διαφορετικές θέσεις κατά την συζήτηση των επιπτώσεων της παγκοσμιοποίησης ,στο περιβάλλον και την ανάπτυξη, αλλά σε γενικές γραμμές οι ενδιαφερόμενοι είναι χωρισμένοι σε δύο στρατόπεδα: α) σε εκείνους που βλέπουν την οικονομική παγκοσμιοποίηση και το ελεύθερο εμπόριο ως προϋπόθεση για την περιβαλλοντική ρύθμιση β) εκείνοι που θεωρούν ότι αυτή η εξέλιξη είναι ο κύριος ένοχος των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η παγκοσμιοποίηση άραγε θα επιδεινώσει τα προβλήματα του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης ή αντίθετα θα βρει λύσεις σε αυτά; Κάποιοι ονομάζουν το πρώτο στρατόπεδο, 'πρωταγωνιστές της παγκοσμιοποίησης' και το δεύτερο 'σκεπτικιστές της παγκοσμιοποίησης'.

Η βασική διαφωνία μπορεί επίσης να προσδιοριστεί κοιτάζοντας το σύνολο των ενδιαφερομένων της διεθνούς περιβαλλοντικής νομοθεσίας- ακόμα και αν θεωρητικά η πλειοψηφία των ενδιαφερομένων συμφωνούν ότι η ρύθμιση είναι απαραίτητη. Είναι φανερό ότι οι ενδιαφερόμενοι διαφωνούν, όχι μόνο για τον στόχο του κανονισμού αλλά και για την επιλογή των κανονιστικών εργαλείων. Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά σε έναν αριθμό ρυθμιστικών κανόνων που αφορούν τα παγκόσμια σημερινά

περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι κανόνες αυτοί είναι αναγνωρίσιμοι στην περίπτωση του “Kong Frederik IX” όπου τεράστια συμφέροντα διακυβεύονται, κάτι το οποίο καθιστά δύσκολη την απόφαση των ενδιαφερομένων για την καλύτερη και βέλτιστη διαμόρφωση των ρυθμιστικών κανόνων. Η ανάλυση του θέματος υποστηρίζει ότι το εμπόριο των διαλυμένων υλικών από τα πλοία είναι μία μεγάλη και ποικιλόμορφη οικονομική δραστηριότητα συγκρινόμενη ακόμα και με το πρόβλημα της εξαφάνισης των ειδών.

Στο επίκεντρο των σημερινών συγκρούσεων κατά την διαδικασία της ρύθμισης του διεθνούς εμπορίου επικίνδυνων αποβλήτων- συμπεριλαμβανομένου της ρύθμισης διάλυσης των πλοίων- είναι ζητήματα της ανισότητας μεταξύ Βορρά και Νότου, δεδομένου ότι τα πλούσια κράτη προσπαθούν να βρουν τρόπους να επιλύσουν τα προβλήματά τους, κάτι το οποίο σημαίνει την επιβολή τους στις αναπτυσσόμενες χώρες. Δηλαδή το εμπόριο διάλυσης πλοίων τονίζει πολύ την ανισότητα που υπάρχει μεταξύ Βορρά και Νότου, όπως φάνηκε και στην υπόθεση Blue Lady και σε αυτήν του Clemenceau.

Ρυθμιστικές τάσεις

Γνωρίζουμε ότι έχουν γίνει προσπάθειες για ρύθμιση και έλεγχο του εμπορίου και της διακίνησης των επικίνδυνων αποβλήτων των πλοίων που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους. Τέτοιες προσπάθειες (για την ρύθμιση του εμπορίου και της διακίνησης αποβλήτων), συνήθως έχουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά, δηλαδή που συνδυάζουν μία όλο και πιο ισχυρή προτίμηση για την εξάλειψη ή την διάθεση αυτών των αποβλήτων, στο μέτρο του δυνατού με ένα καθεστώς κανονισμών, η οποία κάνει εκ των προτέρων μία εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων και την προστασία του περιβάλλοντος των χωρών. Υπάρχει επίσης μία τάση προς την αυξανόμενη υποστήριξη για μια προληπτική προσέγγιση της διεθνούς περιβαλλοντικής νομοθεσίας, αλλά είναι ακόμα δύσκολο να αντιμετωπιστεί αυτή η προσέγγιση ως κανόνας της διεθνούς νομοθεσίας ή να παραχθούν οριστικά συμπεράσματα σχετικά με το περιεχόμενό της. Αυτές οι παρατηρήσεις συνάδουν καλά με την ιδέα των διεθνών συμφωνιών, όπως η Σύμβαση της Βασιλείας, αλλά και άλλες ρυθμιστικές τάσεις που έχουν πλέον εισέλθει στη διεθνή αρένα της πολιτικής καθώς οι κανονισμοί και οι φορείς τους μεταβάλλονται. Θα συζητηθούν παρακάτω τα κύρια χαρακτηριστικά αυτών των τάσεων, κάποια από τα οποία έγιναν αισθητά σε

υποθέσεις πλοίων όπως του “Kong Frederik IX”, σχετικά με την πιστοποίηση, την αύξηση της ευθύνης του παραγωγού καθώς και εθελοντικές συμφωνίες.

Πιστοποίηση και αυτορρύθμιση

Η πιστοποίηση και η αυτορρύθμιση έχουν κερδίσει την προσοχή των φορέων χάραξης πολιτικής παγκοσμίως τα τελευταία χρόνια και ποικίλες μελέτες καταδεικνύουν την τάση της χρησιμοποίησης αυτών των κανονιστικών μέτρων για την ανάπτυξη των περιβαλλοντικών πολιτικών, με σύμμαχο την βιομηχανία. Η αυτορρύθμιση προτιμάται συχνά από την βιομηχανία και είναι πιθανό να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο μέλλον, είτε ως εναλλακτική λύση είτε ως συμπλήρωμα στην άμεση ρύθμιση της κυβέρνησης. Η αυτορρύθμιση (αυτοοργάνωση) ασκείται συχνά με ένα σύνολο κανόνων συμπεριφοράς που αναπτύχθηκε από την βιομηχανία ή την ατομική εταιρεία.

Σχετικά με την διάλυση πλοίων, με την πρώτη ματιά, η αυτορρύθμιση και τα συστήματα πιστοποίησης μπορεί να μην είναι προφανείς επιλογές, από τη στιγμή που η βιομηχανία διάλυσης πλοίων στην Ασία μπορεί να χαρακτηριστεί ως αποτελούμενη από μικρές και μάλλον ανοργάνωτες επιχειρήσεις που-τουλάχιστον μέχρι τώρα- δεν είχαν κίνητρα για να κάνουν την εικόνα τους πιο “πράσινη”. Αν η βιομηχανία κυριαρχούταν από μία μεγάλη εταιρεία με “πράσινη εικόνα”, θα μπορούσε να είναι μία πιο προφανής επιλογή. Αλλά αν οι νέοι δεσμευτικοί κανόνες του IMO και τα πολλά πετρελαιοφόρα μονού κύτους που πρόκειται να διαλυθούν στο εγγύς μέλλον, οδηγήσουν σε μεγαλύτερη ζήτηση για καλύτερες συνθήκες διάλυσης πλοίων, αυτού του τύπου η ρύθμιση θα μπορούσε να έχει νόημα. Ειδικά η ιδέα μιας διεθνούς συμφωνίας για το σύστημα πιστοποίησης έχει αναφερθεί από ορισμένους ενδιαφερόμενους μετά από την περίπτωση του “Kong Frederik IX”, ως δυνατό τρόπο προς πιο ασφαλείς και οικολογικές διαλύσεις πλοίων. Ένα τέτοιο σύστημα πιστοποίησης θα πρέπει να λαμβάνει υπόψιν τόσο την περιβαλλοντική ασφάλεια, όσο και την υγεία των εργαζομένων, και το επιχείρημα είναι ότι το σύστημα αυτό θα πρέπει να αναπτυχθεί διεθνώς, καθιστώντας δυνατόν για τις χώρες του OECD να στείλουν πλοία όπως το “Kong Frederik IX” σε πιστοποιημένο ναυπηγείο διάλυσης της Ινδίας. Στην περίπτωση της διάλυσης πλοίων ένα σύστημα πιστοποίησης θα μπορούσε να αναπτυχθεί σε συνεργασία με π.χ. την Marisec, τον IMO ή την εθνική ναυτιλιακή βιομηχανία.

Σε γενικό επίπεδο υπάρχουν αρκετές κρίσιμες απόψεις για το επιχείρημα πιστοποίησης. Ο Utting τονίζει ότι η περιβαλλοντική πιστοποίηση αξιολογεί την περιβαλλοντική διαχείριση και όχι τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Επισημαίνει επίσης το γεγονός ότι ο βαθμός αυτονομίας αυτών που ελέγχουν, η αυστηρότητα των μεθόδων τους καθώς και το περιεχόμενο των στόχων τους δεν μπορεί να θεωρείται δεδομένο και πρέπει να ελέγχονται περιοδικά- ή όπως λέει ο ίδιος “..μπορεί να είναι απαραίτητο να ελέγχουν κατά καιρούς οι ελεγκτές”. Είναι επίσης σκόπιμο να εξεταστεί η πιστοποίηση όσον αφορά το θέμα Βορρά-Νότου, γιατί ακόμη και αν έχει αναφερθεί ότι το σύστημα πιστοποίησης που σχετίζεται με την διάλυση πλοίων πρέπει να αναπτυχθεί διεθνώς, αναπόφευκτα θα επηρεαστεί από τις βιομηχανίες του Βορρά. Ο ηγετικός ρόλος της βιομηχανίας αυτής είναι εμφανής στον τρόπο με τον οποίο αυτή επηρεάζει τους διεθνείς οργανισμούς, όπως ο ISO. Σε ένα ακόμη πιο γενικό επίπεδο μπορεί να αναφέρεται στο πώς η επιχείρηση ασκεί όλο και περισσότερη επιρροή πιέζοντας διάφορα όργανα του ΟΗΕ.

Σύμφωνα με μια μελέτη, την UNRISD, αξιολογώντας την πρωτοβουλία αυτορρύθμισης ‘σε διεθνές επίπεδο, υπάρχει ο κίνδυνος τέτοιων συστημάτων και κωδικών να εκτιμηθούν περισσότερο απ’ότι θα έπρεπε και να χρησιμοποιηθούν για να εκτρέψουν την κριτική και να μειώσουν την ζήτηση για εξωτερική ρύθμιση. Η μελέτη το βλέπει ως “...σημαντικό να αναπτυχθούν στρατηγικές για να εξασφαλιστεί το γεγονός ότι οι κώδικες είναι συμπληρώματα της νομοθεσίας της κυβέρνησης και παρέχουν δυνατότητα για την οργάνωση των εργαζομένων”.

Όπως προαναφέρθηκε οι νέες ρυθμιστικές τάσεις της πιστοποίησης και της αυτορρύθμισης, μπορεί να φανούν προβληματικές στην υπόθεση Βορρά-Νότου. Θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον τα οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν από τέτοιες πρωτοβουλίες θα είναι σε θέση να επισκιάσουν τις προειδοποιήσεις και τα προβλήματα της σχέσης Βορρά-Νότου, δεδομένου ότι μερικά σημαντικά μειονεκτήματα θα επηρεάσουν τις χώρες του Νότου. Για παράδειγμα: εθελοντικές πρωτοβουλίες έχουν κυρίως αναπτυχθεί –και σχεδιαστεί στις πλουσιότερες βιομηχανικές χώρες, και συνεπώς κάτω από ορισμένες θεσμικές προϋποθέσεις- προϋποθέσεις που δεν είναι δυνατές σε κάποιες αναπτυσσόμενες χώρες.

Σχετικά με την επιλογή αναμφισβήτητα της βιομηχανίας –που επηρέασε τον IMO ως κεντρικό πολυμερή οργανισμό για την ρύθμιση διάλυσης πλοίων διεθνώς, θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτό το αρχικό στάδιο της διαδικασίας των διαπραγματεύσεων, τα

προτιμώμενα κανονιστικά εργαλεία είναι τα κέρδη από την ανακύκλωση των πλοίων, τα συστήματα πιστοποίησης, και οι συμφωνίες με τη βιομηχανία, σύμφωνα με τις τάσεις που περιγράφονται παραπάνω, κάτι το οποίο απέχει πολύ από την Σύμβαση Απαγόρευσης της Βασιλείας για την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων από χώρες του ΟΕCD σε χώρες εκτός ΟΕCD. Η συντριπτική πλειοψηφία των ενδιαφερομένων, τώρα δέχεται τον ΙΜΟ ως το καταλληλότερο φόρουμ για την ανάπτυξη διεθνώς δεσμευτικής ρύθμισης διάλυσης πλοίων, και οι προοπτικές αυτής θα συζητηθούν στη συνέχεια.

Ο ρόλος και η επιρροή του κράτους ενάντια μη κρατικών φορέων

Οι τάσεις που περιγράφονται παραπάνω προς την κατεύθυνση μιας εκτεταμένης συνεργασίας μεταξύ κρατικών και μη κρατικών φορέων για την ανάπτυξη της περιβαλλοντικής νομοθεσίας μας οδηγεί σε μια γενική συζήτηση της πιθανής επίδρασης των μη κρατικών φορέων (ΜΚΟ και εμπορικών φορέων) σε ένα τομέα που παραδοσιακά κυριαρχείται από κρατικούς φορείς. Αυτό είναι ένα μέρος του τι ο Gunningham και ο Sinclair ονομάζουν αναδιαμόρφωση του ρυθμιστικού τοπίου, όπου μια σειρά από περιβαλλοντικούς φορείς, σε κάποιο βαθμό έχουν αναχωρήσει από τους παραδοσιακούς τους ρόλους. Μερικοί εμπορικοί φορείς υποστηρίζουν ότι η επιχείρηση είναι μέρος της λύσης και όχι απλώς το πρόβλημα και έχουν επιδιώξει να αναπτύξουν μία ποικιλία εθελοντικών πρωτοβουλιών. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ έχουν σε κάποιο βαθμό ανακατευθύνει την προσοχή τους προς τη συνεργασία και την δημιουργία συνεταιρισμών.

Στην περίπτωση του “Kong Frederik IX”, μία σειρά από ΜΚΟ διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης, ιδιαίτερα όσον αφορά την συνεχή απόδοση της προσοχής εκεί ασκώντας έτσι πίεση στους ισχυρούς κρατικούς φορείς. Επιπλέον, ορισμένες ΜΚΟ έχουν παίξει αξιοσημείωτο ρόλο στο πολιτικό επακόλουθο σχετικά με αυτήν την υπόθεση. Αυτό εφαρμόστηκε, για παράδειγμα, στην Greenpeace στη Δανία. Στην Ινδία η Πράσινη συμμαχία έχει παίξει ένα προοδευτικό ρόλο, φέροντας την υπόθεση ενώπιο του Ανώτατου Δικαστηρίου της Ινδίας σε μια προσπάθεια να αναγκάσει τις επίσημες αρχές να αναλάβουν την ευθύνη των πράξεών τους. Έτσι η επίδραση των μη κρατικών φορέων σχετικά με την διεθνή περιβαλλοντική χάραξη πολιτικής είναι σημαντική. Η μελέτη της υπόθεσης του αναφερόμενου πλοίου δείχνει επίσης ότι και οι κρατικοί φορείς εξακολουθούν να είναι εξαιρετικά μεγάλη επιρροή στην διεθνή

περιβαλλοντική νομοθεσία –ιδίως σε καταστάσεις όπως η διάλυση των πλοίων. Είναι αναπόφευκτα υπεύθυνοι για τις διαπραγματεύσεις και την εφαρμογή του νόμου, ακόμη και αν αναγνωρίζουν τον αυξανόμενο ρόλο των μη κρατικών φορέων.

Η έκθεση λοιπόν των ΜΚΟ που αφορά την υπόθεση του πλοίου “Kong Frederik IX” τεκμηριώνει, ότι οι πρόσφατες διαπραγματεύσεις για την διάλυση των πλοίων, απομακρύνονται από την πρόθεση της Απαγόρευσης της Βασιλείας, δηλαδή την πλήρη απαγόρευση του εμπορίου επικίνδυνων αποβλήτων από χώρες του OECD σε χώρες εκτός OECD, που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο μιας διεθνούς σύμβασης που υπογράφηκε. Αντ’ αυτού τα τελευταία σημεία ανάπτυξης οδεύουν προς ένα νέο δεσμευτικό κανονιστικό εργαλείο, το οποίο είναι βέβαιο ότι θα είναι λιγότερο περιοριστικό από τη Σύμβαση της Βασιλείας. Σε αυτό το αρχικό στάδιο οι διαπραγματεύσεις και οι συζητήσεις στις σχετικές επιτροπές στο πλαίσιο του IMO, ακόμη δεν περιλαμβάνουν μία τέτοια δυνατότητα απαγόρευσης.

Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο βάσει του IMO έχει τη βιομηχανία ως κεντρικό συνέταιρο διαπραγμάτευσης, δεδομένου ότι οι αντιπροσωπείες των κρατών συχνά περιλαμβάνουν εκπροσώπους στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι από τότε που ο IMO έδωσε βάση στις σχετικές ναυτιλιακές χώρες και τις σημαίες των κρατών είναι καλύτερο ο κανονισμός αυτός να τηρείται. Οι κριτικές επίσης υποστηρίζουν, ότι ο IMO ασκεί μεγάλη επιρροή στη ναυτιλιακή βιομηχανία, έτσι θα είναι δύσκολο να αναπτυχθεί μία ρύθμιση που ωφελεί την βιομηχανία και δεν λαμβάνει σοβαρά υπόψιν τις ανθρώπινες και περιβαλλοντικές επιπτώσεις λόγω της διάλυσης των πλοίων.

Σύγκρουση μεταξύ του περιβάλλοντος και του εμπορίου

Υπάρχουν βασικές διαφωνίες σχετικά με το πώς συνδέονται τα ζητήματα των οικονομικών συναλλαγών με θέματα περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά. Αυτές οι διαφορετικές απόψεις είναι απαραίτητες για την κατανόηση της διαφοράς μεταξύ των περιβαλλοντικών και εμπορικών καθεστώτων που συχνά δημιουργούν αμφισβητήσεις και αποτελούν ένα κλασικό δίλημμα. Καθώς οι κυβερνήσεις από όλον τον κόσμο όλο και δεσμεύονται να απελευθερώσουν την αγορά και –να αναπτυχθούν οικονομικά, δεν είναι έκπληξη το γεγονός ότι τα εμπορικά καθεστώτα συχνά κατέχουν το προβάδισμα έναντι των περιβαλλοντικών συστημάτων. Παρ’όλο που ακόμα δεν έχει έρθει κάποια υπόθεση στα χέρια του WTO (World Trade Organisation) σχετικά με τους κανόνες και την

περιβαλλοντική σύμβαση, η ασαφής σχέση συνεχώς οδηγεί σε διαφορετικές ερμηνείες και έχει επιπτώσεις σχετικά με το πώς μία σύμβαση, όπως η Σύμβαση της Βασιλείας μπορεί να εκτελεστεί. Μία μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις δεν φαίνεται να επηρεάζουν σημαντικά είτε το εμπόριο είτε τις επενδύσεις, ενώ εμπορικές πολιτικές και πρακτικές έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα του περιβάλλοντος και τις ρυθμίσεις γύρω από αυτό.

Κατά την άποψή μου η υπόθεση του Blue Lady απεικονίζει μία δυσάρεστη τάση, δηλαδή την αποδυνάμωση της Σύμβασης της Βασιλείας. Μέχρι το 2006 η Σύμβαση της Βασιλείας θεωρούνταν μία επιτυχημένη διεθνής Συμφωνία, για την οποία έλειπε μόνο μία υπογραφή για την επικύρωσή της. Η διάλυση των πλοίων αντιπροσώπευε μία πρόκληση για τη Σύμβαση της Βασιλείας, αλλά φαίνεται να απέτυχε στην δοκιμασία. Επομένως ο IMO έχει επιλεγεί ως το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο και το πρωτοποριακό καθεστώς της Σύμβασης απορρίφθηκε, κάτι το οποίο είναι ένα βήμα πίσω στον αγώνα για την επίλυση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Πηγές Κεφαλαίου 6:

- "Ship Scrapping- a Floating Scenario", International Development Studies and TEKSAM/University of Roskilde/Denmark/Final Thesis/January 2006

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η βιομηχανία διάλυσης των πλοίων μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία άστατη ρυθμιστική κατάσταση, δεδομένου ότι καλύπτεται ασαφώς από διάφορες ομάδες ρυθμίσεων σε διάφορα επίπεδα. Ιδιαίτερα ξεχώρισαν οι περιβαλλοντικές συμφωνίες, η Σύμβαση της Βασιλείας και ένα εμπορικό καθεστώς ο WTO (World Trade Organisation). Αυτό οδηγεί σε μία όχι καλά ορισμένη κατάσταση, από την οποία οι πολυάριθμοι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επωφεληθούν με το να έχουν διαφορετικές πολιτικές προσεγγίσεις και μερικές φορές αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα, επομένως μπορούν να ερμηνεύουν τους παρόντες κανόνες με πολύ διαφορετικούς τρόπους, ανάλογα με το συμφέρον τους. Αυτή η άστατη και ακαθόριστη κατάσταση υπογραμμίζει την ανάγκη για την αποσαφήνισή της και για την επίτευξη συμφωνίας με τους διεθνείς δεσμευτικούς κανονισμούς της διάλυσης των πλοίων. Αποτελεί από μόνη της εμπόδιο για την ανάπτυξη και εξέλιξή της.

Δεύτερον η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ισχυρά προστατευμένη από νομικούς κανονισμούς όπως τα Διεθνή Ύδατα και οι Σημείες των κρατών. Αυτοί οι νομικοί κανονισμοί και τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν στα εμπλεκόμενα κράτη και τη βιομηχανία είναι επίσης ένα πιθανό εμπόδιο για την ανάπτυξη της μελλοντικής ρύθμισης, δεδομένου ότι είναι αμφίβολο αν οι εμπλεκόμενοι φορείς θα είναι διατεθειμένοι να εγκαταλείψουν αυτά τα προνόμια σε μία διαπραγμάτευση της νέας νομοθεσίας. Επιπλέον η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μία βιομηχανία χωρίς σύνορα, όπου τουλάχιστον μέχρι στιγμής, δεν δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην περιβαλλοντική προστασία.

Τρίτον, η διάλυση των πλοίων περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό διαφόρων ενδιαφερομένων με τεράστια και ποικίλα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα που διακυβεύονται. Αυτή η ποικιλία των ενδιαφερομένων και οι υπάρχουσες συγκρούσεις συμφερόντων, οδηγούν σε βασικές διαφωνίες σχετικά με τους ρυθμιστικούς στόχους. Ένα ζωτικής σημασίας εμπόδιο, για την ανάπτυξη των νέων κανόνων είναι η έλλειψη ενός ευρέως αποδεκτού προσδιορισμού για το τι ακριβώς ρυθμίζεται. Επιπλέον η προοπτική του χρόνου γενικά αγνοείται από τα ενδιαφερόμενα μέλη, όταν μιλάμε για την ανάπτυξη του νέου κανονισμού. Κατά την περίοδο που θα πρέπει να βγουν νέοι κανονισμοί, ένας πολύ μεγάλος αριθμός πλοίων που περιέχουν επικίνδυνα απόβλητα θα πρέπει να διαλυθεί. Επισημαίνεται το γεγονός ότι πιθανό εμπόδιο για την ανάπτυξη των νέων κανόνων είναι το ζήτημα της ευθύνης, καθώς η

η πλειονότητα των ενδιαφερομένων είναι σιωπηλοί σχετικά με αυτό το θέμα, το οποίο έχει μεγάλη σημασία και αφορά αποφάσεις σχετικά με το ποια κανονιστικά εργαλεία είναι τα πλέον κατάλληλα και πού πρέπει να τοποθετηθεί το οικονομικό βάρος της εφαρμογής αυτών των εργαλείων. Γίνεται φανερή η τάση για την τοποθέτηση της ευθύνης στις χώρες εισαγωγής του Νότου και όχι στις χώρες εξαγωγής του Βορρά.

Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι είναι καιρός να προβληματιστούμε σχετικά με την επιλογή της θεωρίας και της μεθοδολογίας που χρησιμοποιούμε πάνω στο θέμα της διάλυσης των πλοίων.



Εικόνα: Πλοίο υπό διάλυση