

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ: Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (Μάιος 2014)

Συγγραφέας: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΑΝΙΛΑΚΗΣ

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Σε μια ολοένα και περισσότερο παγκοσμιοποιημένη^[1] οικονομία το κύριο αντίβαρο της ανάπτυξης έχει αποδειχτεί το ζήτημα της παραγωγής των αποβλήτων. Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων και η επικράτηση καταναλωτικών κοινωνικών προτύπων συνδέονται αναπόδραστα με την ολοένα μεγαλύτερη παραγωγή αποβλήτων, αφού η παραγωγική διαδικασία έχει δύο πλευρές, την δόμηση της ύλης αφενός (*παραγωγή των αγαθών*) και την αποδόμηση (*αποσύνθεση - μετατροπή τους σε απόβλητα*) αφετέρου. Εδώ όμως ανακύπτει ένα από τα πιο δύσκολα ζητήματα στο δίκαιο του περιβάλλοντος, που δεν είναι άλλο από αυτό της διασυνοριακής μεταφοράς των επικίνδυνων αποβλήτων, ή αυτό που αποκαλείται ευρέως ως διεθνές εμπόριο αποβλήτων. Ένα ζήτημα ήσσονος σημασίας, όταν μετατρέπεται δε σε παράνομο διεθνές εμπόριο επικίνδυνων αποβλήτων με σαφείς αρνητικές επιπτώσεις τόσο στη δημόσια υγεία όσο και στο περιβάλλον γενικότερα.

Ποια είναι λοιπόν η τύχη όλων αυτών των επικίνδυνων αποβλήτων; Ποιες είναι οι πολιτικές διαχείρισης και μεταφοράς τους; Ποιο είναι το νομικό πλαίσιο που διέπει την διασυνοριακή μεταφορά τους σε περιφερειακό και σε παγκόσμιο επίπεδο; Πόσο

επιτυχημένη είναι η εφαρμογή του; Ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα που έχουν ανακύψει; Θα μπορούσαμε άραγε να ομιλούμαι για επιτυχία; Ή εν έτη 2014 βρισκόμαστε σε λανθάνουσα κατεύθυνση στο ζήτημα αυτό με ανυπολόγιστες συνέπειες στο περιβάλλον και στην υγεία των ανθρώπων; Στόχος αυτής της έρευνας είναι να απαντήσει σε αυτά τα ερωτήματα και κυρίως να θέσει ψηλά στην περιβαλλοντική ατζέντα το ζήτημα της διασυνοριακής μεταφοράς και διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων.

Ως Case Study (περιπτωσιολογική μελέτη) εξετάζεται η περίπτωση της διασυνοριακής μεταφοράς και ανακύκλωσης των παρωχημένων πλοίων[2]. Πρόκειται για ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα διασυνοριακής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων, μιας και κάθε χρόνο αποσύρονται περίπου 1000 εμπορικά πλοία[3], οι επιχειρήσεις ανακύκλωσης παρουσιάζουν πωλήσεις της τάξης του 1,2 δις. ευρώ, ενώ η σταδιακή απόσυρση των συμβατικών πετρελαιοφόρων έως το 2015 αναμένεται να αυξήσει τον αριθμό τους. Στα πλαίσια της σωστής διαχείρισης των αποβλήτων οι χώρες υποχρεούνται να μεταφέρουν τα πλοία σε ειδικές αδειοδοτημένες μονάδες ανακύκλωσης, όταν εκείνα ολοκληρώσουν το κύκλο της ζωής τους. *Όμως κατά πόσο συμβαίνει κάτι τέτοιο;*

Δυστυχώς το θέμα της διασυνοριακής μεταφοράς των πλοίων παρουσιάζει έντονα προβλήματα όχι μόνο σχετικά με την μη τήρηση των διαδικασιών, όπως προβλέπει η Συνθήκη της Βασιλείας και η πρόσφατη Διεθνής Σύμβαση του Χόνγκ Κόνγκ αλλά και με άλλες προεκτάσεις με αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, η διακύμανση της ναυλαγοράς, η συνεχιζόμενη επιδίωξη του κέρδους από τις ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά και τα υλικά από τα οποία είναι κατασκευασμένα τα πλοία (τα οποία επαναχρησιμοποιούνται δύσκολα ή και καθόλου) εντείνουν την προβληματική. Σήμερα, οι περισσότερες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων υπάρχουν κυρίως στην Νοτιοανατολική Ασία[4] (Μπαγκλαντές, Πακιστάν και Ινδία), όπου υπάρχουν φτηνά εργατικά χέρια. Επιπλέον, οι περισσότερες από αυτές τις μονάδες δεν λειτουργούν υπό το πρίσμα του πλαισίου που θα έπρεπε, εκθέτουν τους εργάτες σε κίνδυνο για την υγεία τους (αφού ορισμένα υλικά είναι επικίνδυνα όπως ο αμιάντος, που υπάρχει σε πλοία ηλικίας 25 με 30 ετών), αποτελούν αιτία εργατικών ατυχημάτων[5] και θανάτων[6] (λόγω εκρήξεων από υπόλοιπα υδρογονανθράκων) και συνιστούν πηγή μόλυνσης για τις εκάστοτε περιοχές και όχι μόνο[7].

1. Η Ρύπανση από Απόβλητα: Εννοιολογική αποσαφήνιση

1.1 Τι εννοούμε με τον όρο Απόβλητα και σε ποιες κατηγορίες διαχωρίζονται;

Κάθε σύγχρονη ανθρώπινη δραστηριότητα καταναλώνει ενέργεια και φυσικούς πόρους, με αποτέλεσμα την πρόκληση περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και την παραγωγή αποβλήτων. *Όμως τι εννοούμε με τον όρο απόβλητα;* Η έννοια της λέξης των αποβλήτων δεν έχει οριστεί ικανοποιητικά, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται διάφορες ερμηνείες του όρου αυτού. Ωστόσο, ένας συνοπτικός ορισμός ορίζει ως απόβλητο «*οποιοδήποτε υλικό ασήμαντης αξίας, με την τάση να απορριφθεί, δηλαδή να μπορεί ή να πρέπει να απορριφθεί από την αρχική του θέση ή να απορροφηθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες νομικούς κώδικες* [8]». Σε αντίθεση με κάθε άλλο προϊόν, τα απόβλητα δεν παράγονται με τις συνήθεις διαδικασίες, δηλαδή με σκοπό την κάλυψη κάποιας συγκεκριμένης ανάγκης ή βάση μιας ορισμένης προδιαγραφής, αλλά είναι είτε αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας είτε της καταναλωτικής πράξεως. Από τη φύση τους έχουν την τάση να μεταβάλλονται με το πέρασμα του χρόνου ή την αλλαγή του τόπου και ενέχουν τεράστιους κινδύνους.

Για να καταφέρουμε να διαχωρίσουμε τα απόβλητα σε κατηγορίες οφείλουμε κατά αρχάς να διαχωρίσουμε τις εξής παραμέτρους που δεν είναι άλλες από: *α) Ποια είναι η χημική σύστασή τους; β) Ποια είναι η πηγή της προέλευσής τους; γ) Ποια είναι η εκάστοτε ιδιαίτερη φύση τους; δ) Έχουν ή όχι ιδιαίτερες βλαβερές και επικίνδυνες ιδιότητες; ε) Ποιες είναι οι μέθοδοι απόρριψής τους και που καταλήγουν;* Με βάση αυτές τις παραμέτρους διαχωρίζουμε τα απόβλητα σε τρεις βασικές κατηγορίες : στα στερεά, στα υγρά και στα αέρια απόβλητα. Με την σειρά τους οι τρεις μεγάλες αυτές κατηγορίες διαχωρίζονται σε επιμέρους.

Συγκεκριμένα τα στερεά απόβλητα [9], ανάλογα με την προέλευσή τους, ταξινομούνται σε αστικά και σε γεωργικά απόβλητα. Τα γεωργικά [10] απόβλητα περιλαμβάνουν όλα τα κατάλοιπα των γεωργικών, κτηνοτροφικών και πτηνοτροφικών δραστηριοτήτων όπου δεν υπόκεινται σε ξεχωριστές κατηγορίες. Στα αστικά

απόβλητα[11] εντάσσεται οτιδήποτε προκύπτει ως κατάλοιπο της καθημερινής ζωής του ανθρώπου και τα οποία λόγω φύσεως ή σύστασης μπορούν να συλλεχθούν, να μεταφερθούν και να επεξεργαστούν. Η κατηγορία αυτή μπορεί να χωριστεί σε υποκατηγορίες όπως: α) τα οικιακά απόβλητα, β) τα εμπορικά απόβλητα, γ) τα ογκώδη απόβλητα, δ) τα τοξικά και επικίνδυνα απόβλητα.

Στην κατηγορία των «υγρών αποβλήτων[12]» υπάγονται όλων των ειδών τα λύματα, βιομηχανικά και δημοτικά, αλλά και οι ραδιενεργές ουσίες. Γενικά, οι κατηγορίες των υγρών αποβλήτων είναι τα *αστικά λύματα*, τα οποία περιέχουν τα υγρά απόβλητα που προέρχονται από τις συνήθεις οικιακές και εμπορικές χρήσεις του νερού και τα βιομηχανικά απόβλητα που προέρχονται από τις διαδικασίες της βιομηχανικής παραγωγής. Ωστόσο, κυριότερη πηγή ρύπανσης αποτελούν τα υγρά αστικά λύματα ή αλλιώς απλά λύματα και τα υγρά βιομηχανικά απόβλητα ή αλλιώς απορροές της βιομηχανικής παραγωγικής διαδικασίας[13].

Τέλος, στα «αέρια απόβλητα» ανήκουν όλα τα είδη καυσαερίων και αέριων ρυπαντών. Ειδικά όσον αφορά την περίπτωση της ρύπανσης του αέρα[14], έχει δοθεί ένας πλήρης και κατατοπιστικός ορισμός, ο οποίος αναφέρει ότι *«η ρύπανση του αέρα είναι η παρουσία στην ανοιχτή ατμόσφαιρα ενός ή περισσότερων ρυπαντών σε ικανές ποσότητες, τέτοιων χαρακτηριστικών και τέτοιας διάρκειας που να είναι ή να απειλούν να γίνουν βλαβερά για τον άνθρωπο, τα φυτά ή τα ζώα και τα αβιοτικά ή που λογικά επηρεάζει την άνετη απόλαυση της ζωής και της ιδιοκτησίας»*. Πηγές αερίων αποβλήτων μπορούν να είναι βιομηχανικές επιχειρήσεις, καθώς και γενικότερες αστικές ανθρώπινες δραστηριότητες[15].

1.2 Η ιδιαίτερη κατηγορία των επικίνδυνων αποβλήτων

Στην κατεύθυνση αυτή είναι ορθό να αποσαφηνίσουμε τι εννοούμε με τον όρο επικίνδυνα απόβλητα. Με τον όρο λοιπόν επικίνδυνα απόβλητα (ΕΠ.ΑΠ) εννοούμε εκείνα τα απόβλητα που περιέχουν ουσίες, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως τοξικές, εκρηκτικές, εύφλεκτες, καρκινογόνες, ραδιενεργές, ερεθιστικές και μεταλλαξιογόνες

καθώς και κάθε ουσία που μπορεί να προκαλέσει αλλοιώσεις στα νερά (επιφανειακά ή υπόγεια), τον αέρα ή το έδαφος[16]. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Π.Δ. 329/83 ως επικίνδυνες θεωρούνται οι ουσίες και τα παρασκευάσματα, τα οποία με εισπνοή, κατάποση ή διείσδυση από το δέρμα μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρές επικίνδυνες καταστάσεις οξείες ή χρόνιες[17]. Ενώ με την Υπουργική απόφαση 72751/3054/85 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση με τις ευρωπαϊκές Οδηγίες 78/319/ΕΟΚ και 76/403/ΕΟΚ ορίζονται ως επικίνδυνα απόβλητα, όσα απόβλητα περιέχουν ουσίες ή έχουν ρυπανθεί από τέτοιες ουσίες ή ύλες σε ποσότητες και περιεκτικότητες ικανές, ώστε να αποτελέσουν κίνδυνο για την υγεία και το περιβάλλον[18]. Δηλαδή ο χαρακτηρισμός αυτός μπορεί να γίνει μόνον εφόσον οι τοξικές ουσίες που περιέχονται στα απόβλητα βρίσκονται σε τέτοια μορφή, που να μπορούν να εκδηλώσουν τις ιδιότητές τους, άμεσα ή έμμεσα, δηλαδή μετά από επεξεργασία[19].

Τα κριτήρια με βάση τα οποία χαρακτηρίζονται οι ουσίες ως επικίνδυνες είναι στοιχεία, όπως η οξειδωτικότητα, η τοξικότητα, η αναφλεξιμότητα, η διαβρωτικότητα, η ερεθιστικότητα, η αντιδραστικότητα και οι γενικές επιπτώσεις. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ΟΟΣΑ (*Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD*)[20] η κατηγοριοποίηση των επικίνδυνων αποβλήτων γίνεται σύμφωνα με τα φυσικά τους χαρακτηριστικά, τα χημικά τους χαρακτηριστικά, την φυσική τους κατάσταση, την πηγή της προέλευσής τους[21] και τις προτεινόμενες μεθόδους διαχείρισής τους.

Οι πλέον σημαντικές κατηγορίες επικίνδυνων αποβλήτων[22] είναι:

1) Τα βιομηχανικά και τοξικά απόβλητα[23] (αφορά όλα αυτά που χρήζουν ειδικού τρόπου συλλογής, μεταφοράς και διάθεσης). Σε αυτά περιλαμβάνονται όλα τα αδρανή υλικά και τα κατάλοιπα κυρίως από τους κλάδους της μεταλλουργίας σιδηρονικελίου και χάλυβα, της εξόρυξης αμιάντου και αλουμινίου, της διύλισης του αργού πετρελαίου, των θερμοηλεκτρικών σταθμών παραγωγής ενέργειας, των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, της κλωστοϋφαντουργίας, της βυρσοδεψίας και της παραγωγής χημικών προϊόντων και λιπασμάτων. Επίσης, περιλαμβάνονται ογκώδη απορρίμματα πολύ μεγάλου βάρους ή διαστάσεων ή τέτοιας φύσης που δεν τους επιτρέπει να φορτωθούν σε συνήθη μεταφορικά μέσα.

2) Τα νοσοκομειακά απόβλητα. Η κατηγορία των νοσοκομειακών αποβλήτων[24]

περιλαμβάνει κλινοσκεπάσματα ασθενών, χειρουργικά υλικά, σωματικά υγρά ή μέλη, εργαλεία χειρουργείου, φάρμακα και χημικά, οτιδήποτε περιέχει μολυσματικούς ιούς και πειραματόζωα. Το σύνολο των αποβλήτων αυτών χαρακτηρίζονται ως απόβλητα υψηλού παθογόνου παράγοντα ή αλλιώς “red-bag waste”- “κόκκινης σακούλας” , “κόκκινα ή μολυσματικά απόβλητα”, “υψηλού παθογόνου παράγοντα απόβλητα”, εξαιτίας της ιδιαίτερης επικινδυνότητας και της επιβλαβούς φύσης τους. Ειδικότερα, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε επτά υποκατηγορίες: τα αιχμηρά αντικείμενα, οι καλλιέργειες-δείγματα ανάλυσης από ασθενείς με μεταδοτικές ασθένειες, ανθρώπινο αίμα και προϊόντα αίματος, απόβλητα χειρουργείων, απόβλητα καραντίνας-απομόνωσης, πειραματόζωα, προσβαλλόμενα ζώα και αχρησιμοποίητα αιχμηρά αντικείμενα-νυστέρια.

3) Τα χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια.

4) Τα υπολείμματα διαβρωτικών ουσιών, τοξικών ουσιών, εύφλεκτων υλικών και αντιδραστικών ουσιών. Γενικότερα, τα αστικά απόβλητα που εμφανίζουν ή περιέχουν ουσίες σε τέτοιες συγκεντρώσεις, οι οποίες είναι ικανές να προσδώσουν σε αυτά ιδιότητες όπως: Εκρηκτικό, οξειδωτικό, εύφλεκτο, ερεθιστικό, επιβλαβές, τοξικό, καρκινογόνο, διαβρωτικό, μολυσματικό, τερατογόνο, μεταλλαξιγόνο, οικοτοξικολογικό κ.λπ.

5) Τα πολυχλωροδιφαινύλια και πολυχλωροτριφαινύλια PCBs/ PCTs και τα ζωικά υποπροϊόντα[25].

6) Τα επικίνδυνα γεωργικά προϊόντα[26], όπως είναι τα εντομοκτόνα, τα ζιζανιοκτόνα, τα τρωκτικοκτόνα, και τα μυκητοκτόνα, των οποίων η παραγωγή και αργότερα η χρήση στη γεωργία προκαλεί αξιοσημείωτη ρύπανση.

7) Οι συσσωρευτές μολύβδου και οι ηλεκτρικές στήλες.

8) Τα ραδιενεργά απόβλητα .

9) Η ιδιαίτερη κατηγορία των πλοίων[27] που έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο της ζωής τους, μιας και επικίνδυνα απόβλητα βρίσκονται ή μπορούν να προκύψουν σε διάφορα μέρη των πλοίων. Συγκεκριμένα: Σε ανόδια, μπαταρίες, μπογιές,

μηχανολογικά εξαρτήματα, γεννήτριες, σωληνώσεις, καλώδια, ηλεκτρολογικό εξοπλισμό κ.τ.λ. υπάρχουν μέταλλα που είτε περιέχουν είτε είναι καλυμμένα με τοξικά υλικά, ενώ ακόμα μπορεί να περιέχουν και βαρέα μέταλλα[28] (π.χ. μόλυβδος, χρώμιο, αρσενικό, υδράργυρος, ψευδάργυρος). Κατά τη διάρκεια των εργασιών κοπής παράγονται καυσαέρια μετάλλων (π.χ. οξείδια σιδήρου, οξείδια ψευδαργύρου) σωματίδια και ρινίσματα διαφόρων υλικών που διαχέονται στο ευρύτερο περιβάλλον[29].

Επιπλέον, στις σωληνώσεις, στις δεξαμενές, στα μηχανοστάσια ή ακόμα και στα αμπάρια των πλοίων βρίσκονται λάδια, πετρέλαια και κατάλοιπα πετρελαιοειδών, τα οποία περιέχουν υδρογονάνθρακες, βαρέα μέταλλα και εκρηκτικά μίγματα αερίων. Στις δεξαμενές φορτίου μπορεί να περιέχονται κατάλοιπα φορτίου, χημικά, λάδια και αέρια που μέσω εργασιών καθαρισμού να παράγουν χημικά και ελαιώδη απόβλητα. Επικίνδυνα απόβλητα αποτελούν και τα νερά των σεντινών από τα μηχανοστάσια, αφού περιέχουν ελαιώδη κατάλοιπα υδρογονανθράκων, βαρέα και άλλα μέταλλα, αλλά και το έρμα από τις δεξαμενές των πλοίων που περιέχει διάφορους μικροοργανισμούς που ανήκουν πολλές φορές σε διαφορετικά οικοσυστήματα. Καθώς λοιπόν όλα αυτά καταλήγουν συνήθως να απορρίπτονται παρακτίως, οι επιπτώσεις στο ευρύτερο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία είναι αναπόφευκτες[30].

2. Η ειδικότερη μορφή της διασυνοριακής ρύπανσης λόγω των επικίνδυνων αποβλήτων

2.1 Οι δυο διαστάσεις (θετική και αρνητική) της διασυνοριακής μεταφοράς των επικίνδυνων αποβλήτων

Στη νομοθεσία και στην πολιτική για την πρόληψη και τη διαχείριση των αποβλήτων ισχύει ως τάξη προτεραιότητας η ακόλουθη ιεράρχηση[31]: α) πρόληψη (μείωση της παραγωγής τους στην πηγή, στρατηγική που διατρέχει όλες τις ρυθμίσεις

περί αποβλήτων σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο), β) προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση, γ) ανακύκλωση, δ) άλλου είδους ανάκτηση, (π.χ. ανάκτηση ενέργειας), και ε) διάθεση η ταφή τους στο έδαφος ή στο βυθό θαλασσών, λιμνών ή ποταμών και η αποτέφρωση). Δυστυχώς όμως αυτή η προαναφερθείσα τάξη για την διαχείριση των αποβλήτων παρουσιάζει πολλά προβλήματα, όχι μόνο λόγω του όγκου και της πολυμορφίας τους στις σύγχρονες κοινωνίες, αλλά και σχετικά με το κρίσιμο ζήτημα της διασυνοριακής μεταφοράς τους.

Πόσο λοιπόν έτοιμα είναι τα εκάστοτε κράτη για την σωστή διαχείριση αυτών των επικίνδυνων αποβλήτων; Εν έτη 2014 υπάρχουν τρομακτικές ανισορροπίες αντιμετώπισης του ζητήματος από χώρα σε χώρα και σε αυτό το σημείο είναι που ανακύπτει και το μεγάλο πρόβλημα της διασυνοριακής μεταφοράς[32] των επικίνδυνων αποβλήτων. Το ζήτημα αυτό έχει σοβαρές διεθνείς επιπτώσεις, διότι όχι μόνο επηρεάζει άμεσα την ευρύτερη περιοχή στην οποία πραγματοποιείται (χώρα εισαγωγής, εξαγωγής αλλά και χώρες διαμετακόμισης), αλλά και γιατί μπορεί να προκαλέσει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των ανθρώπων. Εκθέτει σε σοβαρούς κινδύνους τις χώρες και τους λαούς που εμπλέκονται, όταν δεν γνωρίζουν ή δεν έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους για την διεξαγωγή τους, ώστε να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλειά τους[33], ιδιαίτερα δε όταν δεν διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για τη διαχείριση των αποβλήτων αυτών.

Η διασυνοριακή μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων έχει δύο διαστάσεις[34] • μια θετική και μια αρνητική που αξίζει να σημειώσουμε: Η θετική διάσταση υφίσταται όταν μια χώρα κυρίως αναπτυσσόμενη οικονομίας δε διαθέτει τις κατάλληλες υποδομές ή δεν έχει τη δυνατότητα να τις αποκτήσει άμεσα, ώστε να εξασφαλίσει μια περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων. Η εξαγωγή τους επομένως σε χώρες κυρίως αναπτυγμένης οικονομίας με πιο προωθημένα συστήματα αποτελεί μια ασφαλή λύση[35], μιας και είναι ένα θέμα που από την φύση του απαιτεί ιδιαίτερη τεχνογνωσία και σημαντική οικονομική επένδυση.

Όμως, πέρα από αυτή την θετική διάσταση του ζητήματος, το μεγάλο πρόβλημα ανακύπτει στην αρνητική διάσταση του φαινομένου. Στην περίπτωση αυτή μεγάλες βιομηχανίες, κυρίως των αναπτυγμένων κρατών, εξαγουν παράνομα τα επικίνδυνα απόβλητά τους σε χώρες που οι υποδομές τους δεν είναι επαρκείς, συχνά στις

αναπτυσσόμενες[36] (πχ χώρες Αφρικής , Ασίας κτλ). Βασικά κίνητρα είναι η αποφυγή του μεγάλου κόστους που εμπερικλείει η περιβαλλοντικά ορθή διαχείρισή τους[37], ενώ κερδίζουν μεγάλα κέρδη από τα χαλαρά ρυθμιστικά πλαίσια (π.χ. χαμηλή φορολογία των αναπτυσσόμενων χωρών εισαγωγής). Δυστυχώς όμως βασικό αποτέλεσμα είναι αυτά τα απόβλητα, κατά την άφιξή τους, να εναποτίθενται ή να μην υποβάλλονται σε ορθή διαχείριση, γεγονός που επιφέρει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων και στο περιβάλλον γενικότερα[38].

2.2 Ιστορικό Πλαίσιο - Τα σοβαρότερα ατυχήματα και οι λόγοι που συνετέλεσαν στην καθιέρωση του νομικού πλαισίου προστασίας για την διασυνοριακή μεταφορά των επικίνδυνων αποβλήτων

Η συνειδητοποίηση της κρισιμότητας του ζητήματος για το πόσο επικίνδυνα μπορούν να είναι τα απόβλητα (λόγω της κακής τους διαχείρισης) προέκυψε δυστυχώς μέσα από μια σειρά σοβαρών ατυχημάτων στις δεκαετίες του 70 και του 80. Συγκεκριμένα στις 10 Ιουλίου του 1976[39] πραγματοποιήθηκε έκρηξη και μαζική διαρροή τοξικής διοξίνης, γνωστή ως TCDD, από το εργοστάσιο παραγωγής τριχλωροφαινόλης της εταιρείας ICMESA ελβετικών συμφερόντων, ύστερα από βλάβη σε δικλίδα ασφαλείας[40]. Μετά την έκρηξη 3.300 ζώα βρέθηκαν νεκρά, ενώ σφαγιάστηκαν περίπου 70.000 ζώα, προκειμένου να μην εισχωρήσει η διοξίνη στην υπόλοιπη τροφική αλυσίδα. Δεκαπέντε παιδιά εισήχθησαν εσπευσμένα στα νοσοκομεία με δερματικά εξανθήματα. Η ευρύτερη περιοχή χωρίστηκε σε τρεις ζώνες (A, B και R) βάσει του βαθμού εισχώρησης της διοξίνης στο έδαφος. Η Ζώνη A με συγκεντρώσεις άνω των 50 μικρογραμμάτων διοξίνης ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο αριθμούσε 736 κατοίκους και μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα είχε εκκενωθεί πλήρως και περιφραχθεί.

Ένα άλλο σημαντικό περιστατικό συνέβη τον Δεκέμβριο του 1984 στην πόλη Bhopal της Ινδίας[41], όπου πραγματοποιήθηκε έκρηξη στο εργοστάσιο παραγωγής παρασιτοκτόνων της Union Carbide. Οι εγκαταστάσεις βρίσκονταν μέσα στην κατοικημένη περιοχή. Από την έκρηξη απελευθερώθηκαν 42 τόνοι ισοκυανικού

μεθυλίου, MIC, το οποίο είναι μια άκρως τοξική ουσία που χρησιμοποιείται στην παρασκευή εντομοκτόνων και πολύ επικίνδυνη για τον ανθρώπινο οργανισμό[42].

Πάνω από 500.000 άνθρωποι εκτέθηκαν στα τοξικά αέρια. Ο πρώτος επίσημος αριθμός ακαριαίων θανάτων ανήλθε στους 2.259, ενώ ήταν αναρίθμητα τα ζώα και τα πουλιά που βρήκαν το θάνατο. Μέσα σε δύο μόλις εβδομάδες πέθαναν ακόμα 8.000[43] άνθρωποι. Θεωρείται μάλιστα ότι είναι το χειρότερο βιομηχανικό ατύχημα που συνέβη ποτέ στην ιστορία. Να σημειωθεί, ότι μέχρι τον Οκτώβριο του 2003 είχαν δοθεί αποζημιώσεις για 15.248 θανάτους και 554.895 περιπτώσεις αναπηρίας, ενώ περίπου 120.000 άτομα ζουν σήμερα με μόνιμες βλάβες στην υγεία τους, κυρίως προβλήματα όρασης[44].

Επιπλέον το 1986, ένα ατύχημα στις εγκαταστάσεις της εταιρείας χημικών Sandoz στην Βασιλεία της Ελβετίας προκάλεσε την έκλυση χημικών ουσιών στον Ρήνο ποταμό με επακόλουθο την εκτεταμένη μόλυνση του ποταμού[45] και το θάνατο χιλιάδων ψαριών. Μεγάλη δημοσιότητα έλαβε επίσης η μόλυνση μιας εκτεταμένης περιοχής στο Κεντάκι των ΗΠΑ[46] την δεκαετία του '70, από την απόθεση βαρελιών τοξικών αποβλήτων.

Μετά από αυτά τα σοβαρά ατυχήματα το ζήτημα της διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων (*συλλογή, συσκευασία, επισήμανση, μεταφορά, προσωρινή αποθήκευση και ασφαλής οριστική τους διάθεση*) μπήκε ψηλά στην περιβαλλοντική ατζέντα[47] και ακολούθησε η ψήφιση και η υιοθέτηση πολύ αυστηρών κανόνων και νομοθετικών πλαισίων σε θέματα διαχείρισης αποβλήτων από τις κυριότερες αναπτυγμένες βιομηχανικές χώρες.

Ενώ όμως διαμορφωνόταν ένα πλαίσιο συνειδητοποίησης, θέσπισης κανόνων και υιοθέτησης νομοθετικών ρυθμίσεων για την ενδοσυνοριακή χρηστή διαχείριση των αποβλήτων, παρουσιάστηκε πολύ πιο έντονα η προβληματική της αρνητικής διάστασης της διασυνοριακής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων από τις αναπτυγμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες [48]. Η αδυναμία των περισσότερων χωρών να απορροφήσουν με τον κατάλληλο τρόπο τα επικίνδυνα απόβλητα οδήγησε σε μια κατάσταση που παρέπεμπε στις αποικιοκρατικές σχέσεις του 19ου αιώνα. Μια λογική ασύδοτης ελεύθερης αγοράς που ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με το πνεύμα της διακήρυξης της Στοκχόλμης του 1972 [49].

Ποιοι ήταν οι λόγοι όμως που οδήγησαν σε μια τέτοια μεταστροφή και διόγκωση της δραστηριότητας εξαγωγής αποβλήτων προς τις αναπτυσσόμενες χώρες την δεκαετία του '80 ;

α) η αλματώδης αύξηση στις ποσότητες των αποβλήτων πολλών βιομηχανικών κρατών ήρθαν σε άμεση αντίθεση με τους περιορισμένους χώρους αποθήκευσης και ασφαλούς διάθεσής τους,

β) το πολύ υψηλό οικονομικό κόστος υλοποίησης των απαραίτητων μέτρων για την εξασφάλιση της ορθολογικής και ασφαλούς επεξεργασίας[50] των αποβλήτων στις χώρες παραγωγής τους ήρθε σε άμεση σύγκρουση με τους στόχους κέρδους των εκάστοτε βιομηχανικών εταιρειών (π.χ. το κόστος της επεξεργασίας των επικίνδυνων αποβλήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες το 1988 κυμαινόταν από 2,5\$ μέχρι 50\$ ανά τόνο, ενώ στις χώρες του ΟΟΣΑ το κόστος κυμαινόταν από 100\$ μέχρι 2.000\$ ανά τόνο[51]. Το κόστος της αποτέφρωσης ενός τόνου επικίνδυνων αποβλήτων στην Μ. Βρετανία ανερχόταν στα 10.000\$[52]),

γ) οι πολύ χαμηλές τιμές απόθεσης και διάθεσης των αποβλήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες δημιούργησαν κίνητρο,

δ) η άγνοια επί του ζητήματος πολλών κυβερνήσεων στις χώρες υποδοχής,

ε) η έλλειψη περιβαλλοντικής νομοθεσίας στις χώρες υποδοχής,

στ) η μη πληροφόρηση των κατοίκων στις χώρες υποδοχής αναφορικά με το ζήτημα,

ζ) η ύπαρξη απλά τυπικών και όχι ουσιαστικών λειτουργικών υποδομών επεξεργασίας αποβλήτων,

η) η στήριξη του εκάστοτε πολιτικού καθεστώτος στις αναπτυσσόμενες χώρες με την ανάλογη προσφορά ανταλλαγμάτων.

Φυσικό επακόλουθο, μια σειρά σοβαρών περιστατικών τη δεκαετία του 80 ' που θα οδηγήσουν σε προβληματισμό και κινητοποίηση τη διεθνή κοινότητα.

Συγκεκριμένα, το 1986 το Khian Sea ένα φορτηγό πλοίο από τις ΗΠΑ έφτασε στις Μπαχάμες με 13.000 τόνους στάχτης και δεν έγινε δεκτό. Στη συνέχεια, το ίδιο πλοίο εντοπίστηκε έξω από τις ακτές της Αϊτής, όπου, στην προσπάθειά του να αδειάσει το φορτίο του, εκδιώχτηκε, ενώ στη συνέχεια κατευθύνθηκε στη Σιγκαπούρη, από την οποία αποχώρησε πλέον άδειο[53].

Το 1988 Ιταλοί επιχειρηματίες υπέγραψαν ένα παράνομο συμφωνητικό με Νιγηριανό ομόλογό τους για την αποθήκευση 18.000 βαρελιών αποβλήτων υψηλής τοξικότητας στο Κοκο[54] της Νιγηρίας με ενοίκιο μόλις 100\$ το μήνα. Οι κάκιστες συνθήκες αποθήκευσης οδήγησαν σε διαρροές, εργάτες μολύνθηκαν από τις τοξικές ουσίες, η Ιταλία δέχτηκε την επαναεισαγωγή του υλικού, ενώ η Νιγηρία, μεταξύ άλλων νομοθετικών ρυθμίσεων, θέσπισε τη θανατική ποινή για τους παράνομους εισαγωγείς αποβλήτων[55].

Το 1988, προτάθηκε στην Γουινέα-Μπισάου η σύναψη ενός 5ετούς συμβολαίου ύψους 600.000.000\$ (ποσό 4 φορές μεγαλύτερο από το ΑΕΠ της χώρας) με πολυεθνική εταιρεία, για την “επεξεργασία” 15.000.000 τόνων τοξικών αποβλήτων[56]. Το συμβόλαιο δεν υλοποιήθηκε λόγω των αντιδράσεων που προκάλεσε η κοινοποίηση της επικείμενης συμφωνίας, όμως παρόμοια συμβόλαια υπεγράφησαν την δεκαετία του '80 είτε με τη συγκατάθεση των κυβερνήσεων είτε παράνομα από πολλές χώρες του λεγόμενου τρίτου κόσμου (Ναμίμπια, Γουινέα, Σιέρα Λεόνε, Αϊτή, κ.ά.).

3. Το Διεθνές και Περιφερειακό Νομικό Πλαίσιο που διέπει την προστασία του περιβάλλοντος από την διασυνοριακή μεταφορά και διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων

3.1 Σε Διεθνές Επίπεδο

3.1.1 Η Σύμβαση της Βασιλείας: Αρχές - Στόχοι - Όργανα

Όλα αυτά τα περιστατικά που σχετίζονταν με τη μεταφορά των επικίνδυνων αποβλήτων από τις αναπτυγμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες και τον τρόπο διαχείρισής τους προκάλεσαν ιδιαίτερες ανησυχίες και άνοιξαν τον δρόμο για την υιοθέτηση της πρώτης ουσιαστικά συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο, αναφορικά με το διεθνές εμπόριο αποβλήτων. Η Σύμβαση της Βασιλείας [\[57\]](#) για τον “έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους” είναι το μόνο διεθνές νομικό εργαλείο που ρυθμίζει τη διασυνοριακή μεταφορά τους. Υπογράφηκε στην Βασιλεία στις 22 Μαρτίου 1989 και τέθηκε σε ισχύ στις 5 Μαΐου του 1992 [\[58\]](#), όταν επικυρώθηκε από το εικοστό κράτος, την Αυστραλία [\[59\]](#). Το 2013, τα κράτη που χαρακτηρίζονται ως συμβαλλόμενα μέρη (*parties*) ανέρχονται σε 180 [\[60\]](#). Η Ταϊτή και οι ΗΠΑ έχουν υπογράψει τη Σύμβαση, αλλά δεν την έχουν επικυρώσει ακόμα, ενώ η Ελλάδα επικύρωσε την Σύμβαση της Βασιλείας το 1994 με τον [N. 2203/1994 \(ΦΕΚ 58/A/15-04-1994\)](#) [\[61\]](#). Η Σύμβαση συντάχθηκε με το σκεπτικό να λειτουργεί ως Σύμβαση-πλαίσιο με δυνατότητα για μεταγενέστερες προσθήκες (*υιοθέτηση πρωτοκόλλων*) και ταυτόχρονα να περιλαμβάνει διατάξεις που να καθορίζουν άμεσα τις ευθύνες των συμβαλλόμενων μερών που εμπλέκονται στη διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων.

Η Σύμβαση στοχεύει [\[62\]](#) στην ελαχιστοποίηση της παραγωγής των αποβλήτων, ενώ θέτει ως πρωταρχικό στόχο την προστασία της υγείας των ανθρώπων και του περιβάλλοντος από τις δυσμενείς επιπτώσεις που μπορούν να προκύψουν από την παραγωγή, τις διασυνοριακές μετακινήσεις και τις ανεξέλεγκτες επιχειρήσεις διάθεσης των επικίνδυνων αποβλήτων [\[63\]](#).

Συγκεκριμένα, οι Αρχές που διέπουν την Σύμβαση της Βασιλείας μπορούν να συνοψισθούν ως εξής [\[64\]](#) :

Η παραγωγή και επεξεργασία των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων πρέπει να περιοριστεί στο ελάχιστο σε ποσότητα και τοξικότητα.

Όταν η παραγωγή είναι αναπόφευκτη, τότε η επεξεργασία πρέπει να γίνεται όσο το δυνατό εγγύτερα της πηγής προέλευσης των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων [\[65\]](#).

Η οικολογικά ορθή διάθεση [\[66\]](#) των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων πρέπει

να εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση και οπουδήποτε.

Οι βασικοί Μηχανισμοί της Σύμβασης είναι:

A) Η ελαχιστοποίηση[67] της διακίνησης των επικίνδυνων αποβλήτων: Στην κατεύθυνση αυτή η Σύμβαση της Βασιλείας καθιερώνει τη διαδικασία της γνωστοποίησης και της συναίνεσης για το εμπόριο των επικίνδυνων αποβλήτων. Υπό την έννοια αυτή τα κράτη εξαγωγής οφείλουν να ενημερώνουν[68] τα κράτη εισαγωγής και να έχουν τη σαφή και πάντοτε περιβαλλοντικά ορθή συγκατάθεσή τους. Στόχος της Σύμβασης είναι η ενεργή συνεργασία των μερών για τη μεταφορά των συστημάτων τεχνολογίας και διαχείρισης, ειδικότερα σε εκείνα τα μέρη που χρειάζονται και ζητούν τεχνική υποστήριξη[69]. Με λίγα λόγια προωθείται το εργαλείο της προηγούμενης γνωστοποίησης της συναίνεσης[70].

B) Η έννοια του νόμιμου περιβαλλοντικού τρόπου διαχείρισης[71] των επικίνδυνων αποβλήτων είναι ακόμη ένα ζήτημα που παραθέτει η Σύμβαση, αν και έχει επικριθεί αρνητικά για το πόσο καλά ορίζεται. Στην περίπτωση αυτή ένα συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να απαγορεύει την εισαγωγή ή την εξαγωγή των επικίνδυνων αποβλήτων, αν θεωρεί πως δεν είναι εγγυημένη η περιβαλλοντικά ορθή αποθήκευση, μεταφορά, διαχείριση, ανακύκλωση και διάθεσή τους[72].

Υπεύθυνος Οργανισμός για τον έλεγχο και την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας έχει οριστεί το UNEP[73] (*United Nations Environmental Program*). Η λειτουργία της Σύμβασης της Βασιλείας επιτυγχάνεται μέσα από τα επιμέρους Όργανά της, τα οποία περιλαμβάνουν: α) την Συνδιάσκεψη των Μερών[74], β) την Ανοιχτή Ομάδα Εργασίας, γ) το Γραφείο Ανάπτυξης, δ) τον Μηχανισμό Συμμόρφωσης των Μερών, ε) την Επιτροπή Συμμόρφωσης, και στ) την Γραμματεία της Συμβάσεως[75].

3.1.2 Κριτική επισκόπηση της εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας έως το 2014:
Προβλήματα - Προκλήσεις- Προοπτικές στο μέλλον

Με αυτές τις κατευθυντήριες αρχές ως βάση και τα προαναφερθέντα Όργανα σε λειτουργία, με κυριότερο από αυτά την Συνδιάσκεψη των Μερών, η Σύμβαση έπρεπε να διαχειριστεί ένα φάσμα σοβαρών θεμάτων που καθορίζουν μέχρι και το 2014 τον βαθμό ουσιαστικής αποδοχής και εφαρμογής της. Μέσω των έντεκα Συνδιασκέψεων των συμβαλλόμενων Μερών[76] που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι και σήμερα, ακολουθεί μια προσπάθεια να αποτυπωθεί το ίχνος που έχει αφήσει η υλοποίηση της εν λόγω συμφωνίας, στην προσπάθεια για την ορθή διαχείριση των αποβλήτων.

Συγκεκριμένα στην πρώτη μεγάλη Συνδιάσκεψη των Μερών COP1[77], στην Ουρουγουάη τον Δεκέμβριο του 1992, το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπιζόταν στα κράτη της Αφρικής και της Ασίας, τα οποία ήταν πεπεισμένα για την θέση πως η διάθεση των επικίνδυνων αποβλήτων στην Αφρικανική και Ασιατική Ήπειρο ήταν μια εγκληματικής φύσεως πράξη. Κύριο μέλημά τους ήταν η πλήρης απαγόρευση των διακινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων[78], αλλά τελικώς, κατά την ολοκλήρωση της COP1, αποφασίσθηκε η απαγόρευση εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες, εκτός εκείνων που προορίζονται για ανακύκλωση ή ανάκτηση.

Τότε όμως πρόεκυψε το ζήτημα, τι προσδιορίζουμε ως ανακυκλώσιμο απόβλητο, μιας και ο πλασματικός προσδιορισμός των αποβλήτων ως ανακυκλώσιμα (*sham recycling*) και της 'βρώμικης'[79] ανακύκλωσης ή ανάκτησης πήρε ανησυχητικές διαστάσεις στις αρχές της δεκαετίας του '90. Πολλά κράτη και μη κυβερνητικοί οργανισμοί επιχειρηματολόγησαν υπέρ της πλήρους απαγόρευσης της μεταφοράς όλων των επικίνδυνων αποβλήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες. Συγκεκριμένα η αρχική Σύμβαση της Βασιλείας δεν απαγόρευε την εξαγωγή αποβλήτων σε οποιαδήποτε τοποθεσία, εκτός της Ανταρκτικής, απλώς απαιτούσε ένα σύστημα ενημέρωσης και συγκατάθεσης γνωστό και ως "PIC - Prior Informed Consent" (*Διαδικασία κοινοποίησης και συγκατάθεσης*). Αρκετοί προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν το καλό όνομα της ανακύκλωσης και ξεκίνησαν να χαρακτηρίζουν όλες τις εξαγωγές ως μεταφορά σε προορισμούς ανακύκλωσης. Πολλοί θεώρησαν ότι χρειαζόταν πλήρης απαγόρευση εξαγωγών ακόμα και για ανακύκλωση.

Η COP2[80] επιχείρησε να αντιμετωπίσει τις ανεπάρκειες της Σύμβασης της Βασιλείας, προτείνοντας την απαγόρευση εξαγωγών επικίνδυνων αποβλήτων από τις

χώρες του ΟΟΣΑ[81] προς εκείνες του Παραρτήματος VII (*κράτη εκτός του ΟΟΣΑ, Ευρωπαϊκή Κοινότητα ή Λιχτενστάιν*). Οι πιέσεις που ασκήθηκαν στην τρίτη Συνδιάσκεψη των Μερών COP3[82], στην Γενεύη της Ελβετίας τον Σεπτέμβριο του 1995 από τις αναπτυσσόμενες χώρες, την Greenpeace, και ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Δανία, οδήγησαν στην υιοθέτηση και ένταξη της 'Basel BAN Amendment/ Απαγόρευση της Βασιλείας' ως τροποποίησης της Σύμβασης με νομικά δεσμευτικό χαρακτήρα.

Η 'Απαγόρευση της Βασιλείας' θεωρείται ως ο καλύτερος τρόπος να επιτευχθεί μια μείωση στην παραγωγή αποβλήτων, για το λόγο ότι οι παραγωγοί θα γνωρίζουν εξαρχής, ότι δεν θα δύνανται να εξάγουν τα απόβλητα που θα παράγουν στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Για πρώτη φορά, τα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας έλαβαν μια ξεκάθαρη απόφαση σχετικά με το γεγονός, πως τα επικίνδυνα απόβλητα δεν είναι κατάλληλα για ελεύθερο εμπόριο, αλλά κάτι που πρέπει να αποφεύγεται, να εμποδίζεται και να θεραπεύεται. Ο στόχος της Απαγόρευσης ήταν να αναγκάσει τα βιομηχανικά κράτη να διατηρήσουν τα παραγόμενα απόβλητα μέσα στα σύνορά τους. Δυστυχώς όμως, παρά την πρωτοφανή αλληλεγγύη των χωρών θυμάτων, που αποτελούν την Ομάδα των 77[83] ή G-77 (*περιλαμβάνει πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, την Κίνα και την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη*), η απόφαση ήρθε αντιμέτωπη με πολλά βιομηχανικά κράτη[84], καθώς επίσης και με αρκετά αναπτυσσόμενα[85] κράτη. Το παράδοξο αυτό οφείλεται στο γεγονός, ότι η 'Απαγόρευση της Βασιλείας' μείωνε τους οικονομικούς πόρους πολλών αναπτυσσόμενων κρατών, τα οποία είχαν άμεση συνεργασία με αναπτυγμένα κράτη στο πεδίο της διακίνησης των αποβλήτων, αδιαφορώντας για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις[86].

Ως εκ τούτου, η 'Απαγόρευση της Βασιλείας' δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι και σήμερα, μιας και αυτό θα γίνει όταν την επικυρώσουν τα $\frac{3}{4}$ των μερών που την αποδέχτηκαν[87]. Αξίζει να αναφέρουμε ακόμα ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου 25 της Συμβάσεως της Βασιλείας, κάθε πολιτικός οργανισμός ή οργανισμός οικονομικής ενότητας που θα επικυρώνει την 'Απαγόρευση της Βασιλείας' δεν θα προσμετράται στο σύνολο των μερών που τον συνιστούν. Στην περίπτωση αυτή, η ΕΕ δεν προσμετράται συνολικά στις επικυρώσεις των Κρατών-Μελών του με σκοπό να θέσει σε ισχύ αυτή την τροποποίηση. Συνολικά μέχρι σήμερα έχουν επικυρώσει[88] την 'Απαγόρευση της Βασιλείας' 69 κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, στις 12.07.2010[89].

Στη συνέχεια, στην τέταρτη Συνδιάσκεψη των Μερών COP4[90] που πραγματοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 1998 στο Κουτσίνγκ της Μαλαισίας, κυρίαρχο θέμα συζήτησης ήταν η εναρμόνιση της ορολογίας και ο καθορισμός ενός αποδεκτού συστήματος ταξινόμησης και κωδικοποίησης των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων. Η Σύμβαση είχε θεσπίσει μία λίστα επικίνδυνων αποβλήτων που αποτελείται από 18 κατηγορίες αποβλήτων για έλεγχο (Y1-Y18), 27 κατηγορίες συστατικών (Y19-Y45), καθώς και 2 κατηγορίες αποβλήτων (Y46, Y4) που απαιτούν ειδική εξέταση[91]. Η Τεχνική Ομάδα Εργασίας (*Technical Working Group*), ένα από τα επικουρικά όργανα εφαρμογής της Σύμβασης, εισηγήθηκε την εισαγωγή δύο καταλόγων, εκ των οποίων ο ένας περιλαμβάνει απόβλητα που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα (*List A*) και θα εμπίπτουν στην απαγόρευση διακίνησης και ο άλλος περιλαμβάνει απόβλητα που χαρακτηρίζονται μη επικίνδυνα (*List B*) και θα μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να διακινούνται[92]. Οι παραπάνω κατάλογοι ενσωματώθηκαν στην Σύμβαση ως παραρτήματα VIII[93] και IX[94] στην COP4. Όσο προφανής είναι η αναγκαιότητα της παραπάνω διαδικασίας, τόσο έντονη ήταν και η προσπάθεια απόβλητα που έχουν τις προϋποθέσεις να χαρακτηριστούν επικίνδυνα, να ενσωματωθούν στο παράρτημα IX. Επίσης, δημιουργήθηκε η τάση υλικά, όπως βιομηχανικά κατάλοιπα και μεταλλικά υπόλοιπα που επιδέχονται ανακύκλωση να χαρακτηρίζονται ως “μη απόβλητα” ή “δευτερογενής πρώτη ύλη”, με αποτέλεσμα η διαχείρισή τους να μην εμπίπτει στις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας.

Όσον αφορά τον έλεγχο της μεταφοράς των αποβλήτων καθιερώθηκε μια διαδικασία γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης πριν από την εκτέλεση της μεταφοράς[95] και η υποχρέωση ποινικοποίησης της παράνομης διακίνησης επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων. Για να ενισχυθεί η διαδικασία τα Κράτη εξαγωγής και εισαγωγής αναλαμβάνουν την ευθύνη (*την ευθύνη κατά περίπτωση φέρει αυτός που αναπτύσσει την παράνομη συμπεριφορά*) να γίνει με τον ορθό τρόπο η διαχείριση τυχόν παράνομα διακινηθέντων αποβλήτων με προτιμότερη οδό αυτή της επανάκτησής τους, αν αυτό είναι δυνατόν[96]. Η απόρριψη στη θάλασσα, η κωλυσιεργία στην εφαρμογή της διάταξης για την επανάκτηση των αποβλήτων και η ερμηνεία του δικαιώματος ελεύθερης ναυσιπλοΐας σε βάρος της υποχρέωσης ενημέρωσης και συναίνεσης των Κρατών διέλευσης είναι τα κυριότερα θέματα που προβλημάτισαν στην πορεία εφαρμογής αυτού του μέρους της Σύμβασης.

Η παραπάνω πρακτική αποκτά άλλη διάσταση όταν έχουν θεσπιστεί οι

κατάλληλες διαδικασίες σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από μια διασυννοριακή κίνηση επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων. Η αποδοχή του Πρωτοκόλλου [\[97\]](#) για την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές που απορρέουν από διασυννοριακές κινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων υλοποιήθηκε στην πέμπτη Συνδιάσκεψη των Μερών COP5 [\[98\]](#), στις 10.12.1999. Αποτελεί τον πρώτο σημαντικό μηχανισμό κατανομής ευθυνών προς όσους παραβιάζουν τους κανόνες της Σύμβασης και καταβολής αποζημίωσης σε όσους ζημιώνονται από τις ανωτέρω παραβάσεις. Με την ισχύ του Πρωτοκόλλου βελτιώνεται το καθεστώς της Σύμβασης της Βασιλείας με την καθιέρωση αντικειμενικής και απεριόριστης ευθύνης για οποιαδήποτε βλάβη προκαλείται από την μεταφορά των αποβλήτων. Δυσνητικά όλοι οι εμπλεκόμενοι στην παραγωγή, διακίνηση και επεξεργασία είναι υπόλογοι, με την διαφορά ότι η ευθύνη καταλογίζεται κατά περίπτωση εντός της διαδρομής που ακολουθούν τα απόβλητα. Δεν βαρύνει απαραίτητα αυτόν που παράγει τα απόβλητα ούτε έχει πάντα ένα και μοναδικό αποδέκτη. Προκειμένου όμως να τεθεί σε ισχύ το Πρωτόκολλο, θα έπρεπε να επικυρωθεί από τουλάχιστον 20 μέλη [\[99\]](#), κάτι το οποίο δεν έχει συμβεί μέχρι σήμερα, μιας και μόνο 13 κράτη το έχουν επικυρώσει [\[100\]](#).

Στη διάρκεια των εργασιών της έκτης Συνδιάσκεψης των Μερών COP6 [\[101\]](#), στη Γενεύη της Ελβετίας το 2002, υιοθετήθηκε το “Στρατηγικό Σχέδιο για την Υλοποίηση της Σύμβασης” [\[102\]](#), το οποίο έθεσε προτεραιότητες και στόχους στα ακόλουθα πεδία:

Πρόληψη, ελαχιστοποίηση, ανακύκλωση, ανάκτηση και οριστική διάθεση των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων με κριτήριο τις κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές ανησυχίες.

Δυναμική προώθηση και χρήση ‘καθαρότερων’ τεχνολογιών και μεθόδων παραγωγής.

Βελτίωση των θεσμικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων ιδιαίτερα για τις αναπτυσσόμενες χώρες και τις χώρες που η οικονομία τους τελεί υπό καθεστώς μετάβασης.

Περαιτέρω μείωση των διακινήσεων επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων.

Πρόληψη και έλεγχος των παράνομων διακινήσεων.

Ανάπτυξη μηχανισμών συμμόρφωσης με σκοπό τον έλεγχο και την αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης και των τροποποιήσεών της.

Περαιτέρω ανάπτυξη περιφερειακών κέντρων[103] για εκπαιδευτικούς και τεχνολογικούς σκοπούς.

Συνεργασία και σύμπραξη με δημόσιες αρχές, διεθνείς οργανισμούς, τον βιομηχανικό τομέα, μη κυβερνητικές οργανώσεις και ακαδημαϊκά ιδρύματα.

Η όλη προσέγγιση παραπέμπει στην περιβαλλοντικά ορθολογική διαχείριση (*environmental sound management*[104]) των αποβλήτων, ένα ακόμα από τα δομικά θέματα γύρω από τα οποία περιστρέφεται η προσπάθεια υλοποίησης της Σύμβασης. Μετά την αρχική γενική προσέγγιση της έννοιας[105] ακολούθησαν οι πιο αναλυτικές κατευθύνσεις στην COP2[106], η υπουργική διακήρυξη το 1999 στα πλαίσια της COP5[107] για να αναδειχθεί ως κεντρικός άξονας δράσεως με το στρατηγικό σχέδιο 2000-2010. Οι σημαντικές αδυναμίες των αναπτυσσόμενων χωρών να διασφαλίσουν την περιβαλλοντικά ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων που παράγουν, αλλά και αυτών που καλούνται να επεξεργαστούν, δημιουργεί υποχρεώσεις πρόληψης και αποκατάστασης που αφορούν και τα αναπτυγμένα κράτη.

Οι επόμενες πέντε COP[108] επικεντρώθηκαν στην υλοποίηση των στόχων που έθεσε το Στρατηγικό Σχέδιο με προτεραιότητα την περιβαλλοντικά ορθολογική διαχείριση, η οποία συνδέεται πλέον με την βιώσιμη ανάπτυξη[109] (*sustainable development*). Παράλληλα, η προσπάθεια να εντοπιστούν και να αντιμετωπιστούν δραστηριότητες που παρουσιάζουν σημαντικούς κινδύνους για την υγεία των εργαζομένων και την προστασία του περιβάλλοντος είναι συνεχής. Ενδεικτικά αναφέρονται οι κυριότερες από αυτές, όπως είναι η περιβαλλοντικά ορθολογική διασυνοριακή μεταφορά και διάλυση των παροπλισμένων πλοίων *ιδίως ενόψει της ανάκτησης του χάλυβα του κύτους*) και η διαχείριση των λεγόμενων ηλεκτρονικών αποβλήτων[110] (*e-waste*).

Παράλληλα, το νέο πλαίσιο στρατηγικής[111] (2012 - 2021) για την εφαρμογή[112] της Σύμβασης της Βασιλείας καθορίζει τους στρατηγικούς στόχους

της Συμβάσεως και τα προτεινόμενα μέσα υλοποίησής τους. Τα στρατηγικό αυτό πλαίσιο περιλαμβάνει τρεις βασικούς στόχους της Σύμβασης που είναι:

- η αποτελεσματική εφαρμογή των υποχρεώσεων των μερών για τη διασυνοριακή μεταφορά των επικίνδυνων και άλλων αποβλήτων,
- η ενίσχυση των περιβαλλοντικά ασφαλών μεθόδων διαχείρισης των αποβλήτων, και
- η προώθηση της ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικά ασφαλών τρόπων διαχείρισης των αποβλήτων σε εθνικές στρατηγικές ανάπτυξης και σε σχέδια μείωσης της φτώχειας, προκειμένου να συνεισφέρουν στην επίτευξη των στόχων ανάπτυξης της χιλιετίας[113].

Η εφαρμογή των στρατηγικών στόχων θα πρέπει να επιτευχθεί με τα ακόλουθα μέσα: την ενίσχυση και τη συνεισφορά στρατηγικών και επιχειρησιακών συνεργασιών με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς για την ενίσχυση της επιρροής της Σύμβασης, την ενδυνάμωση της εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας σε τοπικά και σε συνεταιρικά κέντρα, την ενίσχυση και συνεργασία μεταξύ των Συμβάσεων[114] της Βασιλείας, του Ρότερνταμ και της Στοκχόλμης, όπως και με το SAICM (*Strategic Approach to International Chemicals Management* [115]).

3.2 Σε Περιφερειακό Επίπεδο

3.2.1 Σε Επίπεδο ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με Οδηγίες, Κανονισμούς και συναφείς πράξεις[116] οργανώνει την επιτήρηση και τον έλεγχο της μεταφοράς των επικίνδυνων αποβλήτων, λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να διαφυλαχθεί, να προστατευθεί και να βελτιωθεί η ποιότητα του περιβάλλοντος. Υπό αυτή την λογική ενσωματώνονται στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία και οι διατάξεις της Σύμβασης της

Βασιλείας. Πέραν τούτου όμως σε περιφερειακό πλαίσιο η ΕΕ (τότε ΕΚ), στις 6 Δεκεμβρίου του 1984, υιοθέτησε την Οδηγία 84/631/ΕΟΚ[117] σχετικά με την εποπτεία και τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων εντός της Κοινότητας[118] («μέσα στην Κοινότητα όσο και κατά την είσοδο ή/και έξοδο τους από αυτή»[119]). Αρχικά, το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας αφορούσε κινήσεις από και προς Κ-Μ της Ε.Κ. καθώς και από τρίτα κράτη προς Κ-Μ[120]. Με την τροποποίησή της από την 86/279/ΕΟΚ στις 12 Ιουλίου του 1986 συμπεριέλαβε και εξαγωγές αποβλήτων της Ε.Κ., επεκτείνοντας την εφαρμογή σε κινήσεις από Κ-Μ προς τρίτα κράτη[121]. Η επιλογή της Οδηγίας 84/631/ΕΟΚ ως νομοθετικής πράξης κρίνεται για τα δεδομένα της Ε.Κ. εκείνη την εποχή εύστοχη, καθώς εξασφαλίζει την απαραίτητη ευελιξία στο εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τα μέσα υλοποίησης. Ενδιαφέρον είναι επιπλέον, ότι η ρύθμιση για τη διασυνοριακή μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων παρουσιάστηκε ως αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία της κοινής αγοράς, δεδομένου ότι η έλλειψη ενιαίου πλαισίου όσον αφορά τη διακίνηση αυτή θα μπορούσε να επιφέρει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό ανάμεσα στα Κ-Μ[122].

Στη συνέχεια, ακολούθησε ο Κανονισμός 259/1993[123], ο οποίος κατήργησε τις προαναφερθείσες Οδηγίες και δημιούργησε νέα δεδομένα. Συνοπτικά αναγνώρισε ένα ευρύ δικαίωμα στα Κ-Μ να αντιτίθενται σε μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων στο έδαφός τους και να επικαλούνται ή να εφαρμόζουν τις αρχές της διαχείρισής τους στο εσωτερικό του κράτους που αποτελεί την πηγή (στο εξής, αρχή της *αυτάρκειας*) και της εγγύτητας, της διάθεσης, δηλαδή όσο το δυνατόν εγγύτερα στην πηγή τους[124]. Η ισχύς όμως αυτού του Κανονισμού 259/1993 ήταν σύντομη, μιας και αντικαταστάθηκε στις 12 Ιουλίου 2007 από τον Κανονισμό 1013/2006[125] για τη μεταφορά των αποβλήτων. Το Παράρτημα ΙΓ του Κανονισμού 1013/2006 συμπληρώθηκε από τον Κανονισμό 669/ 2008[126] και ισχύει μέχρι και σήμερα. Ο Κανονισμός 1013/2006 ενίσχυσε και απλοποίησε τις διαδικασίες ελέγχου της μεταφοράς αποβλήτων, ενώ ενσωμάτωσε τις τροποποιήσεις των καταλόγων των αποβλήτων που επισυνάπτονται στη σχετική Σύμβαση της Βασιλείας, καθώς και την αντίστοιχη αναθεώρηση που έκανε το 2001 ο ΟΟΣΑ.

Ο έλεγχος της μεταφοράς των αποβλήτων πραγματοποιείται: α) με γραπτή διαδικασία κοινοποίησης και συγκατάθεσης πριν από την εκτέλεση της μεταφοράς, η οποία ισχύει για μεταφορές αποβλήτων προς οριστική διάθεση, καθώς και των επικίνδυνων και ημιεπικίνδυνων αποβλήτων προς αξιοποίηση (*Πορτοκαλί Κατάλογος*,

Παράρτημα IV[\[127\]](#), β) με τη διαδικασία συνοδείας των αποβλήτων με ορισμένες πληροφορίες, όταν τα απόβλητα δεν είναι επικίνδυνα ή δεν προορίζονται για αξιοποίηση (*Πράσινος Κατάλογος, Παράρτημα III*[\[128\]](#)).

Ο Κανονισμός περιλαμβάνει κατάλογο αποβλήτων, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται (*Παράρτημα V*[\[129\]](#)). Οι μεταφορές αποβλήτων ρυθμίζονται με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του υπευθύνου για τη μεταφορά και του παραλήπτη τους. Η σύμβαση, όταν αφορά απόβλητα, για τα οποία ισχύει το καθεστώς της υποχρεωτικής κοινοποίησης, συνοδεύεται από χρηματοοικονομικές εγγυήσεις. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις ενδιάμεσης αξιοποίησης ή διάθεσης υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις με τις εγκαταστάσεις οριστικής αξιοποίησης ή διάθεσης. Απαγορεύεται η ανάμιξη των αποβλήτων κατά τη μεταφορά τους, ενώ ιδιαίτερη μνεία γίνεται στην υποχρέωση της σχετικής ενημέρωσης του κοινού.

Γενικά οι εισαγωγές αποβλήτων υπόκεινται στους κανόνες που ισχύουν για τις εξαγωγές αποβλήτων, ενώ απαγορεύονται οι εξαγωγές αποβλήτων που προορίζονται για διάθεση προς τρίτες χώρες, εκτός των χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών[\[130\]](#) (*EZES*), οι οποίες συγκαταλέγονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας. Απαγορεύονται επίσης οι εξαγωγές επικινδύνων αποβλήτων προς αξιοποίηση προς τρίτες χώρες εκτός: α) των χωρών για τις οποίες ισχύει η σχετική απόφαση του ΟΟΣΑ, β) των χωρών που συγκαταλέγονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας, και γ) των χωρών που έχουν συνάψει διμερή συμφωνία με την Ε.Ε.

3.2.2 Οι υπόλοιπες Περιφερειακές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του ζητήματος

Σε περιφερειακό επίπεδο, πέρα από την δράση της ΕΕ σχετικά με το ζήτημα, έχουν υπάρξει και άλλες σημαντικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση της παράνομης διασυνοριακής μεταφοράς των επικινδύνων αποβλήτων. Συγκεκριμένα: Το 1996 στα πλαίσια της συμφωνίας της Βαρκελώνης[\[131\]](#) για την προστασία της

Μεσογείου από την μόλυνση, οι μεσογειακές χώρες προχώρησαν στην υπογραφή του Πρωτοκόλλου της Σμύρνης[132] για την απαγόρευση της εξαγωγής και διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων προς τις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ τα μέρη της συμφωνίας που δεν ανήκουν στην ΕΕ συμφώνησαν να απαγορεύσουν την εισαγωγή και διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων.

Παράλληλα, το 1991 οι αντιπρόσωποι δώδεκα κρατών του Οργανισμού Αφρικανικής Ενότητας (πλέον *Αφρικανικής Ένωσης*[133]) συναντήθηκαν στο Μάλι για να συντάξουν τη Σύμβαση του Μπαμάκο που απαγόρευε την εισαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων και η οποία τέθηκε σε ισχύ επτά χρόνια αργότερα. Η Σύμβαση του Μπαμάκο[134] απαγόρευσε πλήρως τις εισαγωγές όλων των επικίνδυνων αποβλήτων, δημιούργησε ένα καθεστώς γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης πριν από την εκτέλεση της μεταφοράς μεταξύ των αφρικανικών κρατών και απαγόρευσε την απόρριψη επικίνδυνων αποβλήτων στην θάλασσα και τα εσωτερικά ύδατα. Η συγκεκριμένη συμφωνία ήταν η αντίδραση των υποσαχάρων αφρικανικών κρατών, τα οποία δεν είχαν υπογράψει την Σύμβαση της Βασιλείας, διότι δεν καθιέρωνε στην αρχική της σύλληψη την πλήρη απαγόρευση των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων. Τον Ιούνιο του 2013, δεκαπέντε χρόνια μετά την επίσημη εφαρμογή της Σύμβασης του Μπαμάκο, οι χώρες που την υπέγραψαν συναντήθηκαν εκ νέου στο Μάλι, ζητώντας την πραγματική και αποφασιστική εφαρμογή της, μιας και εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά προβλήματα.

Τον Δεκέμβριο του 1992 έξι κράτη της Κεντρικής Αμερικής, έχοντας σαν πρότυπο την Σύμβαση του Μπαμάκο, υπέγραψαν την Συμφωνία της Κεντρικής Αμερικής[135], η οποία απαγόρευε όλες τις εισαγωγές επικίνδυνων και ραδιενεργών αποβλήτων από τρίτες χώρες. Στη συνέχεια, το 1995 οι χώρες του ΑΚΕ (*Αφρική, Καραϊβική, Ειρηνικός*) υιοθέτησαν την IV Σύμβαση Λομέ[136], στην οποία συμφώνησαν με την ΕΟΚ την απαγόρευση των εξαγωγών των ραδιενεργών και επικίνδυνων απόβλητων από τις χώρες της ΕΟΚ προς στις χώρες του ΑΚΕ.

Παράλληλα την ίδια χρονιά οι χώρες μέλη του "South Pacific Forum"[137] υιοθέτησαν την Σύμβαση του Waigani[138], η οποία απαγόρευε τις εισαγωγές επικίνδυνων και ραδιενεργών αποβλήτων από τρίτες χώρες. Η Σύμβαση έχει επικυρωθεί από τα εξής κράτη: Αυστραλία, Νήσους Κουκ, Φίτζι, Κιριμπάτι, Ηνωμένες Πολιτείες της Μικρονησίας, Νέα Ζηλανδία, το Νιούε, Παπούα Νέα Γουινέα, Σαμόα,

Νήσους Σολομώντος, Τόνγκα, Τουβαλού και Βανουάτου, ενώ τέθηκε σε ισχύ το 2001. Κράτη τα οποία έχουν να επικυρώσουν την Σύμβαση, αλλά δεν το έχουν ακόμη πράξει είναι η Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Νήσοι Μάρσαλ, οι Ηνωμένες Πολιτείες, και το Παλάου[139].

4. Case Study: Η περίπτωση της διασυνοριακής μεταφοράς και ανακύκλωσης των παρωχημένων πλοίων

Η περίπτωση της διασυνοριακής μεταφοράς και ανακύκλωσης των παρωχημένων πλοίων[140] αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα διασυνοριακής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων, μιας και κάθε χρόνο περίπου 1000 μεγάλα παλαιά εμπορικά πλοία (όπως δεξαμενόπλοια και πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια) καταλήγουν για την ανάκτηση του άχρηστου μετάλλου τους σε διαλυτήρια αμφιβόλου ποιότητας με περισσότερη δραστηριότητα στην Ινδία[141], στο Μπαγκλαντές[142] και στο Πακιστάν[143]. Βέβαια στα πλαίσια της σωστής διαχείρισης των αποβλήτων, οι χώρες υποχρεούνται να μεταφέρουν τα πλοία με τη σημαία τους σε ειδικές αδειοδοτημένες μονάδες ανακύκλωσης, όταν εκείνα ολοκληρώσουν το κύκλο της ζωής τους. *Όμως, κατά πόσο και γιατί δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο;*

Αξίζει να τονίσουμε, ότι η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων ακμάζει, καθώς η οικονομική κρίση έχει μειώσει την ανάγκη των κοντέινερ πλοίων, αναγκάζοντας μερικά από αυτά να βγούν εκτός λειτουργίας και να γίνουν παλιοσίδερα, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να τα συντηρήσουν οικονομικά. Παράλληλα, το επερχόμενο σημείο αιχμής για τις ανακυκλώσεις πλοίων που θα πραγματοποιηθούν πλησίον της ημερομηνίας σταδιακής κατάργησης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους[144] (2015) αναμένεται να ωφελήσει ιδιαίτερα την πλειονότητα των μονάδων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Η προβληματική της διασυνοριακής μεταφοράς των παρωχημένων πλοίων έγκειται όχι μόνο στο υπαρκτό νομικό 'κενό' προστασίας, αλλά στην έλλειψη επαρκούς ικανότητας ανακύκλωσης των πλοίων στις χώρες του ΟΟΣΑ, καθώς και στην δυσκολία προσδιορισμού, πότε ένα πλοίο καθίσταται απόβλητο και ποιά χώρα το εξάγει.

4.1 Η προβληματική του ζητήματος

Στα πλαίσια της περιβαλλοντικά ορθολογικής διαχείρισης των αποβλήτων οι χώρες που αποτελούν κράτη σημαίας, θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία, που φέρουν την σημαία τους, όταν αυτά καταστούν απόβλητα, όταν δηλαδή θα έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο της ζωής τους, θα πρέπει να οδηγούνται σε κατάλληλες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων και εκεί να ανακυκλώνονται με τρόπο περιβαλλοντικά ορθό, αλλά και με τρόπο που θα εξασφαλίζει την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων που προβαίνουν στην εν λόγω εργασία. Αντίστοιχα, οι χώρες, στις οποίες υπάρχουν μονάδες ανακύκλωσης πλοίων (*διαλυτήρια πλοίων*) θα πρέπει να εφαρμόζουν κατάλληλες διαδικασίες, ώστε οι μονάδες αυτές να είναι περιβαλλοντικά ασφαλείς και νόμιμες για να προβαίνουν στην δραστηριότητα της ανακύκλωσης των πλοίων και να τηρούν τις προδιαγραφές για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων σε αυτές.

Δυστυχώς όμως η πλειοψηφία των παρωχημένων πλοίων οδηγούνται προς ανακύκλωση *συνήθως μέσω της μεθόδου της «προσάραξης»* σε κάποια άλλη χώρα, διαφορετική από τη χώρα σημαίας, μιας και η διακύμανση της ναυλαγοράς παράλληλα με την συνεχιζόμενη επιδίωξη του κέρδους από τις ναυτιλιακές εταιρίες ευνοούν αυτό το φαινόμενο[145]. Σήμερα, οι περισσότερες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων, υπάρχουν κυρίως στην Νοτιοανατολική Ασία (*Μπαγκλαντές*[146], *Πακιστάν*[147], *Ινδία*[148]), όπου υπάρχουν φτηνά εργατικά χέρια[149]. Η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων είναι πολύ σημαντική για αυτές τις αναπτυσσόμενες χώρες που απασχολούν χιλιάδες εργαζόμενους. Ενώ όμως δημιουργεί πολλές θέσεις εργασίας, θέτει επίσης σημαντικές προκλήσεις για τη προστασία του περιβάλλοντος και την δημόσια υγεία των εργατών, λόγω ορισμένων επιβλαβών ουσιών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των πλοίων. Οι περισσότερες από αυτές τις μονάδες δεν λειτουργούν υπό το πρίσμα του πλαισίου που θα έπρεπε, αποτελούν αιτία ατυχημάτων και θανάτων (*λόγω εκρήξεων από υπόλοιπα υδρογονανθράκων*), εκθέτουν τους εργάτες σε κίνδυνο για την υγεία τους (*αφού ορισμένα υλικά είναι επικίνδυνα, όπως ο αμίαντος που υπάρχει σε πλοία ηλικίας 25 με 30 ετών*) και

γενικότερα αποτελούν πηγή μόλυνσης για το περιβάλλον των εκάστοτε περιοχών και όχι μόνο[150].

Η προβληματική όμως του όλου ζητήματος έγκειται και σε ένα άλλο γεγονός, το οποίο δεν είναι άλλο από το έλλειμμα διαθέσιμου δυναμικού ανακύκλωσης στις χώρες που είναι μέλη του ΟΟΣΑ, ιδίως για τα μεγαλύτερα πλοία. Το υφιστάμενο δυναμικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο χρησιμοποιείται για τη διάλυση μικρών και κρατικών πλοίων, αλλά όχι για εμπορικά ποντοπόρα πλοία μεγάλου μεγέθους. Όπως και στην περίπτωση της ναυπήγησης, τις τελευταίες δεκαετίες η διάλυση των πλοίων μεταφέρθηκε από πολλές χώρες του ΟΟΣΑ σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ (*Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές*), κυρίως για οικονομικούς λόγους (*ζήτηση χάλυβα, χαμηλό κόστος εργασίας, μη εσωτερική του περιβαλλοντικού κόστους*), όπου υπάρχει σημαντικό δυναμικό ανακύκλωσης, αλλά αμφιβόλου ποιότητας. Παράλληλα, η υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς ανακύκλωσης πλοίων ευνοεί τις μονάδες στις χώρες αυτές, ενώ ανταγωνιστές, όπως η Τουρκία[151], η Κίνα[152] και κάποιες χώρες της ΕΕ, οι οποίοι διαθέτουν υψηλότερα τεχνικά πρότυπα, δεν καταφέρνουν να καταλάβουν παρά μικρά μόνο τμήματα της αγοράς, όπως πλοία μικρού μεγέθους και κρατικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών πλοίων ή του στόλου δεσμευμένων πλοιοκτητών.

4.2 Το Νομικό κενό της Σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με την διασυνοριακή μεταφορά των παρωχημένων πλοίων: Αποτελέσματα - Επιπτώσεις

Σήμερα, οι μεταφορές πλοίων που οδηγούνται προς διάλυση διέπονται από τις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας για τη διασυνοριακή μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων, της εκάστοτε εθνικής νομοθεσίας για τα επικίνδυνα απόβλητα καθώς και του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 που αποσκοπεί στην τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006[153] και της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Σε διεθνές επίπεδο το ζήτημα της περιβαλλοντικά ορθολογικής ανακύκλωσης των

πλοίων αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης τόσο στην 7 όσο στις 8, 9, 10 και 11 Συνδιασκέψεις των Μερών της Σύμβασης της Βασιλείας. Ωστόσο, το θέμα της διασυνοριακής μεταφοράς των πλοίων παρουσιάζει κάποια έντονα προβλήματα και διαφοροποιήσεις συγκριτικά με το γενικό θέμα της μεταφοράς των αποβλήτων, με συνέπεια να εμφανίζονται ζητήματα σχετικά με την τήρηση των διαδικασιών, όπως αυτές προβλέπονται από την νομοθεσία.

Η Σύμβαση της Βασιλείας εφαρμόζεται στις διασυνοριακές μεταφορές πλοίων που οδηγούνται προς διάλυση ή ανακύκλωση, όταν περιέχουν υλικά, τα οποία ορίζονται ως επικίνδυνα απόβλητα από την εν λόγω Σύμβαση. Ωστόσο, δεν καλύπτεται η μεταφορά ραδιενεργών αποβλήτων. Η Σύμβαση, όπως έχει αναλυθεί, καλύπτει επικίνδυνα απόβλητα που είναι εκρηκτικά, εύφλεκτα, δηλητηριώδη, μολυσματικά, διαβρωτικά, τοξικά και οικοτοξικά. Ένα απόβλητο υπάγεται στις διατάξεις της Σύμβασης Βασιλείας, εάν περιλαμβάνεται στον κατάλογο των αποβλήτων του «Παραρτήματος Ι» και παρουσιάζει κάποιο από τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται στο «Παράρτημα ΙΙΙ». Δηλαδή, θα πρέπει να περιέχεται στο «Παράρτημα Ι» και να παρουσιάζει και ένα χαρακτηριστικό, όπως π.χ. εκρηκτικό, εύφλεκτο, τοξικό ή διαβρωτικό.

Τρία στοιχεία είναι βασικά για την εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας στην περίπτωση των παρωχημένων πλοίων. Πρώτον, απόδειξη ότι τα απόβλητα δεν θα υποβληθούν σε κατάλληλη διαχείριση στη χώρα διάλυσης, δεύτερον, νομική αναγνώριση του πλοίου ως απόβλητο και τρίτον, επίσημη πρόθεση απόρριψης (διάλυσης) του πλοίου από τον πλοιοκτήτη. Εντούτοις, αν και είναι παράνομο, είναι αρκετά εύκολο να υπάρξει απόκρυψη «σκοπού διάλυσης». Για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης μπορεί απλά να μην ανακοινώσει τέτοιο σκοπό, εωσότου το πλοίο του βρεθεί σε κάποιο κράτος διεξαγωγής διαλύσεων. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγει τον χαρακτηρισμό του πλοίου ως «απόβλητο», την διασυνοριακή κίνηση και γενικά τις περισσότερες από τις υποχρεώσεις της Σύμβασης της Βασιλείας.

Επιπλέον, η ισχύουσα νομοθεσία σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο δεν είναι προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητες των πλοίων. Είναι δύσκολο να καθοριστεί το στάδιο, στο οποίο τα πλοία μετατρέπονται σε απόβλητα. Οι αποφάσεις των πλοιοκτητών να στείλουν τα πλοία τους για ανακύκλωση βασίζονται σε μια οικονομική σύγκριση του κόστους και των οφελών που προκύπτουν από τη διατήρηση

ενός πλοίου σε λειτουργία και την αποστολή του προς διάλυση. Στην περίπτωση λήψης αυτής της απόφασης, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε διεθνή ύδατα ή σε ύδατα που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του κράτους ανακύκλωσης, είναι πολύ δύσκολη έως αδύνατη ή εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπει η νομοθεσία για τη μεταφορά αποβλήτων. Επιπλέον, πολλά εμπορικά πλοία χωρών του ΟΟΣΑ και ειδικότερα της ΕΕ αξιοποιούν τον τελευταίο πλού τους, παραδίδοντας εμπορεύματα στην Ασία πριν μεταβούν προς διάλυση. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης κατά τον απόπλου του από λιμένα χώρας του ΟΟΣΑ ή της ΕΕ δεν δηλώσει την πρόθεσή του να στείλει ένα πλοίο προς διάλυση, οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν γενικά τη δυνατότητα να παρέμβουν. Παράλληλα, δεν είναι σπάνια πρακτική για ένα πλοίο να πωληθεί σε άλλον φορέα εκμετάλλευσης, υπό το πρόσχημα ότι το πλοίο θα συνεχίσει την εμπορική του δραστηριότητα αποκλειστικά για να μεταφερθεί σε μονάδα διάλυσης πλοίων.

4.3 Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ (2009) για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων

Με στόχο να αντιμετωπιστούν αυτά τα προβλήματα σε παγκόσμιο επίπεδο το 2002 τα αρμόδια όργανα της Σύμβασης της Βασιλείας σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ)[154] και τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ΙΛΟ)[155] υιοθέτησαν τεχνικές Οδηγίες, οι οποίες αφορούσαν κυρίως στην προστασία της ανθρώπινης υγείας καθώς και στην περιβαλλοντικά ορθολογική διαχείριση και ανακύκλωση (*ESM - Environmentally Sound Management*) κατά την πλήρη ή μερική διάλυση των πλοίων, προσανατολιζόμενες σε χώρες που ήδη έχουν ή σκοπεύουν να αποκτήσουν εγκαταστάσεις σχετικές με τις διαλύσεις πλοίων. Οι Οδηγίες παρείχαν πληροφορίες και συστάσεις όσον αφορά στις διαδικασίες, τις μεθόδους και τις πρακτικές που πρέπει να εφαρμόζονται, έτσι ώστε σύμφωνα με τις αρχές της περιβαλλοντικά ορθολογικής διαχείρισης να ακολουθηθούν οι βέλτιστες πρακτικές διάλυσης των παρωχημένων πλοίων.

Η ανάγκη όμως για τη δημιουργία ενός νέου παγκόσμιου και ισχυρού νομικού πλαισίου συγκεκριμένα για την μεταφορά των παρωχημένων πλοίων αναδύθηκε πιο

επιτακτική από ποτέ. Αποτέλεσμα αυτού, το 2004 τα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας, ζήτησαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό να θεσπίσει δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων[156]. Το 2006, τα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας χαιρέτισαν τις ενέργειες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την κατάρτιση του σχεδίου Σύμβασης για την ανακύκλωση πλοίων και αναγνώρισαν ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η επικάλυψη μηχανισμών με τον ίδιο στόχο. Από τα μέρη ζητήθηκε να διενεργήσουν μια αξιολόγηση του επιπέδου ελέγχου και εφαρμογής που θεσπίζει το πλήρες κείμενο της Σύμβασης της Βασιλείας και μια αξιολόγηση του προσδοκώμενου επιπέδου ελέγχου και εφαρμογής που θα προβλέπεται στο πλήρες σχέδιο της νέας Σύμβασης για την ανακύκλωση πλοίων, καθώς επίσης και να συγκρίνουν τις δύο Συμβάσεις[157].

Τελικώς τον Μάιο του 2009 εγκρίθηκε στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το κείμενο[158] της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων σε Διπλωματική Διάσκεψη που έλαβε χώρα στο Χονγκ Κονγκ από τις 11 μέχρι τις 15 Μαΐου του 2009. Στις εργασίες για την επεξεργασία και την ολοκλήρωση του σχεδίου της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ συμμετείχαν ενδεικτικά Διεθνείς Οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, η Γραμματεία της Σύμβασης της Βασιλείας, εκπρόσωποι κρατών, καθώς και εκπρόσωποι διαφόρων ΜΚΟ.

Η διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ[159] για την ασφαλή και περιβαλλοντικά κατάλληλη ανακύκλωση των πλοίων (*εφεξής, «η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ»*) είναι δεσμευτική σε παγκόσμιο επίπεδο και αποβλέπει στη θέσπιση ενός απαρχής μέχρι τέλους συνολικού συστήματος τεχνικών επισκέψεων και ελέγχου, ενώ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην δανειοδότηση των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης των πλοίων. Μόλις τεθεί σε ισχύ, θα υποχρεώσει τα μέρη (*συμπεριλαμβανομένων και των κρατών μελών*) να στέλνουν προς διάλυση τα εμπορικά πλοία μεγάλου μεγέθους μόνο σε εγκαταστάσεις διάλυσης χωρών που επίσης έχουν προσχωρήσει και κυρώσει την Σύμβαση. Στις χώρες αυτές μπορεί να περιλαμβάνονται χώρες της Ασίας, των οποίων οι μονάδες διάλυσης πλοίων θα πρέπει να πληρούν τα διεθνώς εγκεκριμένα πρότυπα, τα οποία είναι υψηλότερα από τα ισχύοντα. Επιπλέον, 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 φέρουν σημαίες Μερών της Σύμβασης (*ρήτρα «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης»*).

Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ αποβλέπει στο να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία, όταν αρχίσει η διάλυσή τους μετά την ολοκλήρωση του κύκλου της ζωής τους, δεν θα δημιουργούν περιττούς κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Αντιμετωπίζει στο σύνολό τους τα θέματα που αφορούν τη διάλυση των πλοίων, καθώς και προβληματισμούς σχετικά με τις εργασιακές και περιβαλλοντικές συνθήκες σε πολλούς από τους τόπους διάλυσης πλοίων ανά τον κόσμο.

Δυστυχώς όμως η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, μιας και θα πρέπει να κυρωθεί από επαρκή αριθμό μεγάλων κρατών σημαίας και ανακύκλωσης, γεγονός που δεν αναμένεται να συμβεί πριν το 2020^[160]. Συγκεκριμένα, η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ θα τεθεί σε ισχύ είκοσι τέσσερις μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία θα πληρωθούν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: 1) να έχει υπογραφεί από 15 κράτη τουλάχιστον χωρίς επιφύλαξη ως προς την κύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή να έχουν κατατεθεί πράξεις επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, 2) ο συνολικός εμπορικός στόλος των κρατών αυτών να αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, και 3) ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία να ισούται τουλάχιστον με το 3 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της συνολικής εμπορικής ναυτιλίας των κρατών αυτών. Σήμερα, από τα 63 κράτη που υπέγραψαν το 2009 την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ μόνο ένα, η Νορβηγία, έχει προχωρήσει και στην επικύρωσή της^[161].

4.4 Η Πολιτική της ΕΕ για την διασυνοριακή μεταφορά και ανακύκλωση των παρωχημένων πλοίων: ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 , η Οδηγία 2009/16/ΕΚ, το Πράσινο Βιβλίο Στρατηγικής (2007) για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων και τα επιμέρους προβλήματα

Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (*IMO*), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άρχισε από τον Απρίλιο του 2006 εργασίες για την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την αποσυναρμολόγηση των πλοίων. Βασικοί σταθμοί αυτής της πολιτικής αποτελούν ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.

1013/2006[162] για τη μεταφορά αποβλήτων και η Οδηγία 2009/16/ΕΚ[163] σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα.

Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων εφαρμόζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση τις απαιτήσεις της Σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με τον έλεγχο των διασυνοριακών διακινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους. Εφαρμόζει επίσης τη διάταξη μιας τροποποίησης της Σύμβασης (επονομαζόμενη «τροποποίηση Απαγόρευσης»), η οποία απαγορεύει τις εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ, αλλά που δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ λόγω ανεπαρκούς αριθμού επικυρώσεων, όπως έχουμε προαναφέρει ήδη στο Κεφάλαιο 3.1.2. Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων, τα πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ και αποστέλλονται προς διάλυση, ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα, επειδή περιέχουν επικίνδυνες ουσίες. Λόγω αυτής της ιδιότητας, απαγορεύεται η εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων, από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς τις χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ• άρα τα πλοία αυτά μπορούν να διαλύονται μόνο σε χώρες που είναι μέλη του ΟΟΣΑ.

Σκοπός της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ[164] σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα είναι να συμβάλλει στον δραστικό περιορισμό της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με:

α) την πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας,

β) την θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων,

γ) την εφαρμογή εντός της Κοινότητας ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα, βασιζόμενου σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Κοινότητας, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχέστερη επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα

χρονικά διαστήματα.

Παράλληλα, στις 22.05.2007, η ΕΕ υιοθέτησε σχετικό Πράσινο Βιβλίο[165], όπου περιγράφεται μια σειρά πιθανών μέτρων για την καλύτερη διαχείριση και ανακύκλωση των πλοίων. Ακολούθησε ανακοίνωση[166] της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με στόχο την βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων, όπου ύστερα από δημόσια διαβούλευση και την γνωμοδότηση[167] της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής υιοθετήθηκε ως ενωσιακή στρατηγική. Η στρατηγική αυτή εστιάζεται σε μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών διάλυσης των πλοίων το συντομότερο δυνατό, μεταξύ άλλων, για την ενδιάμεση περίοδο πριν την έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, δηλαδή τη διαχείριση βασικών στοιχείων της Σύμβασης, την ενθάρρυνση της εθελοντικής δράσης του κλάδου, την παροχή τεχνικής συνδρομής και στήριξης σε αναπτυσσόμενες χώρες και τη βελτίωση της επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας.

Η στρατηγική έχει τους ακόλουθους στόχους:

α) έγκριση Σύμβασης, η οποία θα ενισχύσει την ανακύκλωση πλοίων με διαδικασίες, προσαρμοσμένες στις ιδιαιτερότητες των πλοίων και λεπτομερείς απαιτήσεις, τις οποίες πρέπει να τηρούν οι βελτιωμένες μονάδες ανακύκλωσης,

β) στήριξη για τις εθελούσιες δράσεις από το βιομηχανικό κλάδο πριν την έναρξη ισχύος της Σύμβασης,

γ) επενδύσεις σε ασφαλείς και περιβαλλοντικά κατάλληλες μονάδες ανακύκλωσης, διενέργεια μελετών, εφαρμογή ερευνητικών και πιλοτικών προγραμμάτων για την αξιολόγηση των εξελίξεων και προώθηση των τεχνολογιών βελτίωσης της ανακύκλωσης για πλοία που εμπίπτουν στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ και άλλα πλοία, ανάληψη δράσεων από την Επιτροπή για την καλύτερη εφαρμογή του κανονισμού περί μεταφοράς αποβλήτων, όταν ειδοποιηθεί ότι συγκεκριμένα πλοία θα σταλούν προς διάλυση,

δ) παροχή στήριξης σε κράτη.

Όσον αφορά την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, τον Απρίλιο του 2010 η Ευρωπαϊκή

Ένωση και τα κράτη μέλη ολοκλήρωσαν την αξιολόγησή τους, από την οποία προέκυψε ότι η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δείχνει να παρέχει ένα επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπει η Σύμβαση της Βασιλείας για τα πλοία που έχουν χαρακτηριστεί ως απόβλητα. Τον Οκτώβριο του 2011, τα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας και κυρίως κράτη-μέλη της ΕΕ εξέφρασαν προτροπές για την κύρωση της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έναρξη ισχύος της. Δυστυχώς όμως κάτι τέτοιο δεν έχει συμβεί μέχρι τώρα, μιας και κανένα κράτος - μέλος της ΕΕ δεν έχει κυρώσει την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ[168].

Ωστόσο, αυτή η νομοθεσία της ΕΕ για τη μεταφορά αποβλήτων παρουσιάζει πάρα πολλές αδυναμίες, μιας και αφού δεν έχει καταρτιστεί ειδικά για τα πλοία, παρακάμπτεται συστηματικά από πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ. *Γιατί όμως το φαινόμενο αυτό έχει πάρει τόσο μεγάλες διαστάσεις στα πλοία της ΕΕ;* Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 θεσπίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις για το κράτος εξαγωγής, το κράτος εισαγωγής και, κατά περίπτωση, για τα κράτη διέλευσης. Ωστόσο, τα κράτη λιμένα δεν ενημερώνονται απαραίτητα σχετικά με την πρόθεση ενός πλοιοκτήτη να στείλει ένα πλοίο προς ανακύκλωση. Π.χ. σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποφασίσει να αποσύρει το πλοίο της εκτός ευρωπαϊκών υδάτων, τότε οι διεθνείς κανόνες όσο και η ενωσιακή νομοθεσία καθίστανται αναποτελεσματικοί.

Είναι ενδεικτικό ότι 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 της ζωής τους είναι μεγάλος, δεδομένου ότι το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι νηολογημένη στην ΕΕ[169]. Αποτέλεσμα αυτού είναι πολλά από αυτά τα πλοία να 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 και της υγείας των εργαζομένων από τα επικίνδυνα υλικά που περιέχουν τα πλοία στο τέλος του κύκλου της ζωής τους. Μεταξύ των υλικών αυτών αναφέρονται ο αμίαντος, τα πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCB), ο τριβουτυλοκασσίτερος και τα λασπώδη κατάλοιπα υδρογονανθράκων. Ως εκ τούτου, αυξάνεται ο αριθμός των ατυχημάτων, τίθεται σε μεγαλύτερο κίνδυνο η υγεία των εργαζομένων και επεκτείνεται η

περιβαλλοντική ρύπανση[170].

4.5 Ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση των πλοίων: Τα Υπέρ και τα Κατά

Στις 20 Νοεμβρίου του 2013 εγκρίθηκε με 591 ψήφους υπέρ, 47 κατά και 32 αποχές ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013[171] για την ανακύκλωση των πλοίων, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων μόνο στις εγκαταστάσεις που είναι πραγματικά ασφαλείς. Ο νέος Κανονισμός προτείνει ένα καθεστώς σχετικά με την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και την χορήγηση άδειας για τα μεγάλα εμπορικά ποντοπόρα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, το οποίο καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους, από την κατασκευή τους μέχρι την ανακύκλωσή τους. Το καθεστώς αυτό βασίζεται στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων, η οποία εγκρίθηκε το 2009. Στόχος της σημερινής πρότασης είναι να εφαρμοστεί άμεσα η Σύμβαση, δεδομένου ότι θα καθυστερήσει πολλά ακόμη χρόνια η ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης και θέσης της σε ισχύ. Για να επισπευστεί η επίσημη εφαρμογή της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, η Επιτροπή υπέβαλε και ένα σχέδιο απόφασης, με την οποία απαιτείται από τα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη Σύμβαση.

Παρ' όλα αυτά όμως, ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 έχει δεχτεί δριμύτατη κριτική από περισσότερες από 160 ΜΚΟ σε θέματα περιβάλλοντος, ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων, καθώς επίσης και από το Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος[172] (ΕΕΒ), αφού, όπως υποστηρίζεται, αποτυγχάνει σε πολύ μεγάλο βαθμό να αλλάξει την τρέχουσα κατάσταση στην ανακύκλωση των παρωχημένων πλοίων.

Οι ΜΚΟ εκφράζουν την ικανοποίησή τους, ότι το Συμβούλιο έκανε δεκτή την πρόταση[173] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στον νέο Κανονισμό (ΕΕ) αριθ.

1257/2013 να περιλαμβάνεται διάταξη, που να αναγκάζει όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ να έχουν μια απογραφή των επικίνδυνων υλικών που

περιέχονται μέσα στη δομή των σκαφών • κάτι που αποτελεί προϋπόθεση για καθαρή και ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων. 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, κ.λπ.*) πρέπει να μειώνεται πριν από την παράδοση του πλοίου στην εγκατάσταση ανακύκλωσης. Τα πλοία που είναι νηολογημένα με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, αλλά και αυτά που έχουν σημαία τρίτης χώρας καλύπτονται από τον Κανονισμό, με την προϋπόθεση ότι φέρουν κατάλογο των επικίνδυνων ουσιών κατά την άφιξή τους σε λιμένα κράτους μέλους. Σε περίπτωση παράβασης του Κανονισμού, τα κράτη μέλη είναι αυτά που είναι υπεύθυνα για την επιβολή μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων.

Επιπλέον, στα θετικά του Κανονισμού περιλαμβάνεται και η κίνηση του Κοινοβουλίου να πείσει το Συμβούλιο να υποστηρίξει τις απαιτήσεις για τις ειδικές πράσινες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων. Αυτές υπερβαίνουν πια σε αριθμό εκείνες, οι οποίες καθορίζονται στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που εκφράζει η αδρανής ακόμα σε ισχύ Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ. Πρακτικά αυτό σημαίνει, ότι εγκαταστάσεις διάλυσης που βασίζονται στην περιβαλλοντικά αρνητική μέθοδο της προσάραξης (*που αποτελεί μια ρυπογόνο και επικίνδυνη πρακτική διάλυσης πλοίων σε παλιρροϊκές περιοχές*) δεν θα περιλαμβάνονται στην εγκεκριμένη λίστα για τα πλοία της ΕΕ. Ο συγκεκριμένος ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013, με τον οποίο τίθεται εκτός νόμου η μέθοδος της προσάραξης, μπορεί να αποτελέσει τον πρώτο υπερεθνικό, νομικά δεσμευτικό κανόνα που απαγορεύει την προσάραξη και προωθεί την αντικατάστασή της από ασφαλέστερες μεθόδους[174].

Ωστόσο όμως πολυάριθμοι ΜΚΟ, όπως επίσης και διάφοροι νομικοί εμπειρογνώμονες, επικρίνουν την ΕΕ για την υπερψήφιση του νέου Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013, μιας και προωθεί την εξαίρεση των πλοίων από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων[175]. Νομιμοποιείται δηλαδή πλέον η εξαγωγή των πλοίων με σημαία ΕΕ, που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα οποία περιέχουν [αμίαντο](#), βαρέα μέταλλα ή πολυχλωριωμένα διφαινύλια, σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ. Και εδώ είναι που δημιουργείται το νομικό κενό μιας και όπως υποστηρίζει[176] ο Ludwig Krämer, δικηγόρος σε θέματα περιβάλλοντος και πρώην επικεφαλής της μονάδας διαχείρισης αποβλήτων

της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η εξαίρεση πλοίων που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων αντίκειται στο διεθνές δίκαιο.

Η αρνητική κριτική στον νέο Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 περιλαμβάνει συνολικά τις εξής παραμέτρους[177]:

1) Προβληματική: Το ζήτημα της σημαίας των πλοίων (re-flagging)

Αν και ο Κανονισμός αριθ. 1257/2013 προωθεί αποκλειστικά την ανακύκλωση των παρωχημένων πλοίων που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία ενός κράτους της ΕΕ μόνο προς «ειδικές πράσινες» εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων (μια αποτελεσματική προσπάθεια μείωσης της μεθόδου προσάραξης των πλοίων με σημαία ΕΕ στις παλιρροϊκές παραλίες της Νότιας Ασίας), από την άλλη δεν κάνει καμία νύξη για την περίπτωση που κάποιος πλοιοκτήτης αποφασίσει να αλλάξει στο πλοίο του σημαία με μια σημαία χώρας εκτός ΕΕ πριν από την αποστολή του για διάλυση. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης επιτυγχάνει να αποφύγει τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και να παρανομήσει.

2) Προβληματική: Κίνδυνος μείωσης στόλου ΕΕ (Risk of declining EU fleet)

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 μπορεί να προκαλέσει σαν αποτέλεσμα της προαναφερθείσας προβληματικής και την συρρίκνωση του αριθμού των πλοίων που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ. Δηλαδή, μπορεί να επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα σε άλλες πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποσκοπούν στην οικοδόμηση ενός ισχυρού Ευρωπαϊκού στόλου.

3) Προβληματική: Έλλειψη οικονομικών κινήτρων (lack of financial incentive)

Πρόσφατες μελέτες έχουν προτείνει μια σειρά από πιθανούς μηχανισμούς για την εφαρμογή της αρχής ο ρυπαίνων πληρώνει, η οποία θα επικεντρωθεί στον πλοιοκτήτη και έχουν δείξει σαφώς ότι ένα οικονομικό κίνητρο για την ορθή ανακύκλωση των πλοίων είναι νομικά εφικτό, εφαρμόσιμο και αναγκαίο. Ωστόσο, μια τέτοια διάταξη δεν περιλαμβάνεται στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013.

4) Προβληματική: Παρανομία (*illegality*)

Ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 εξαιρεί τα πλοία με σημαία κράτους ΕΕ από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων, όπου παρά τις αδυναμίες του στόχευε στην προστασία των αναπτυσσόμενων χωρών από την απόρριψη επικίνδυνων αποβλήτων και ενσωμάτωσε τη Σύμβαση της Βασιλείας των Ηνωμένων Εθνών και την τροποποίησή της γνωστή ως Απαγόρευση της Βασιλείας.

Υπάρχουν σαφείς και πειστικές νομικές γνωμοδοτήσεις που αποδεικνύουν ότι η μονομερής αυτή απαλλαγή των πλοίων από την ΕΕ αποτελεί παραβίαση των νομικών υποχρεώσεων της ΕΕ και των μελών της δυνάμει της Σύμβασης της Βασιλείας και της τροποποίησής της (*Basel Ban Amendment*). Η Σύμβαση της Βασιλείας, της οποίας Συμβαλλόμενα Μέρη είναι όλα τα Κράτη-Μέλη, αλλά και η ίδια η Ε.Ε., τονίζει ότι τα πλοία που πωλούνται για ανακύκλωση χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα απόβλητα• άρα η εξαγωγή τους από χώρες της Ε.Ε. σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ, όπως η Ινδία, είναι παράνομη. Δεν μπορεί να υπάρξει μονομερής απόφαση, ότι τα πλοία δεν αποτελούν επικίνδυνα απόβλητα: μόνον η ίδια η Σύμβαση της Βασιλείας έχει αποφασιστική αρμοδιότητα επ' αυτού του θέματος και τέτοια απόφαση δεν έχει ληφθεί.

Από την άλλη πλευρά, υπερασπιστές του νέου Κανονισμού τονίζουν, ότι οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων θα πρέπει να ανταποκρίνονται σε αυστηρές απαιτήσεις για το περιβάλλον και την ασφάλεια, προκειμένου να συμπεριληφθούν στο κατάλογο διεθνών εγκεκριμένων εγκαταστάσεων. Η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων θα γίνεται μόνο στις εγκαταστάσεις του εν λόγω καταλόγου. Τονίζεται, ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης των πλοίων είναι μάλιστα και 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.

Ο νέος Κανονισμός θα εφαρμοστεί [\[178\]](#) στα πλοία το νωρίτερο σε δύο έτη και το αργότερο πέντε έτη μετά από την έναρξη της ισχύος του (*η ακριβής ημερομηνία εξαρτάται από το πότε η χωρητικότητα των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης που περιέχει ο ευρωπαϊκός κατάλογος υπερβεί το όριο των 2,5 εκατ. τόνων άφορτου*

εκτοπίσματος). Οι διατάξεις που διέπουν τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων αρχίζουν να ισχύουν ένα χρόνο μετά από την έναρξη της ισχύος του Κανονισμού (δηλαδή 20 μέρες μετά από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

5. Τελικά Συμπεράσματα - Επίλογος

Εν έτει 2014 το ζήτημα της διασυνοριακής μεταφοράς και της ορθολογικής διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων εξακολουθεί να μην έχει επιλυθεί. Αποτελεί ένα εξαιρετικά πολύπλοκο θέμα, επομένως η άρτια τήρηση των εξειδικευμένων διοικητικών, νομικών, δικαστικών, οικονομικών και τεχνικών κανόνων κρίνεται απαραίτητη. Παρ' όλα αυτά όμως, και ενώ υφίσταται ένα εξειδικευμένο πλαίσιο κανόνων για την αντιμετώπιση του ζητήματος, εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις, αδιαφορία, αστοχίες και προβληματισμοί για το βαθμό της υλοποίησης. *Γιατί όμως εξακολουθεί να συμβαίνει κάτι τέτοιο;* Όπως έχει αναλυθεί στα προηγούμενα Κεφάλαια, διάφορα αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα, η απουσία περιβαλλοντικής συνείδησης, η συνεχιζόμενη επιδίωξη οικονομικού κέρδους από τις επιχειρήσεις, αλλά και η λανθασμένη επίτευξη πολιτικής και οικονομικής στήριξης διαφόρων κυβερνήσεων αναπτυσσόμενων χωρών από την Δύση έναντι κέρδους και υποβάθμισης του περιβάλλοντος αποτελούν ορισμένους από αυτούς τους παράγοντες. Και όσο συνεχίζουν να υφίστανται αυτοί οι παράγοντες, εξακολουθεί να εντείνεται η προβληματική της μη ορθολογικής διασυνοριακής μεταφοράς και διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων.

Η επιτυχία της εφαρμογής της ορθολογικής διασυνοριακής μεταφοράς και διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων εξαρτάται καθαρά από την υποστήριξη των αρχών της οικολογικής δράσης, της διαχείρισης των φυσικών πόρων, της βιώσιμης ανάπτυξης και των βασικών αρχών της πρόληψης (*μείωση της παραγωγής τους στην πηγή*), της προετοιμασίας για επαναχρησιμοποίηση, της ανακύκλωσης, της ισορροπημένης διάθεσης (*η ταφή τους στο έδαφος ή στο βυθό θαλασσών, λιμνών ή ποταμών ή αποτέφρωση*) και του «*ρυπαίνων πληρώνει*»[\[179\]](#).

Προσωπικά θεωρώ πως η ενίσχυση του φαινομένου του 'τουρισμού των επικίνδυνων αποβλήτων', δηλαδή η ενίσχυση της μετακίνησης των επικίνδυνων αποβλήτων προς άλλες χώρες από τον τόπο παραγωγής τους είναι λάθος. Το φαινόμενο αυτό είναι αντίθετο προς την αρχή της εγγύτητας που αποτελεί μια από τις βασικές αρχές της Διεθνούς Σύμβασης της Βασιλείας[180] για τον 'έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους' και στην οποία τονίζεται ότι, όταν η παραγωγή είναι αναπόφευκτη, τότε η επεξεργασία πρέπει να γίνεται όσο το δυνατόν εγγύτερα στην πηγή προέλευσης των επικίνδυνων αποβλήτων[181]. Δυστυχώς όμως αυτή η πάγια επιταγή της Διεθνούς Σύμβασης της Βασιλείας καταστρατηγείται, όταν, λόγω κυρίως πολύπλευρων οικονομικών συμφερόντων επιχειρείται, ακόμα και με κρατική εντολή, η διασυνοριακή μεταφορά των επικίνδυνων αποβλήτων.

Όπως αναλύθηκε και στο Κεφάλαιο 2.1 η διασυνοριακή μεταφορά των επικίνδυνων αποβλήτων έχει δύο διαστάσεις[182]• μια θετική και μια αρνητική. Σίγουρα η αρνητική διάσταση του φαινομένου, δηλαδή η μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων από μεγάλες βιομηχανίες, κυρίως των αναπτυγμένων κρατών προς αναπτυσσόμενες χώρες που οι υποδομές τους δεν είναι επαρκείς[183] (π.χ. χώρες Αφρικής, Ασίας κτλ) αποτελεί εγκληματική ενέργεια. Αφού βασική επίπτωση είναι αυτά τα επικίνδυνα απόβλητα, κατά την άφιξή τους, να εναποτίθενται ή να μην υποβάλλονται σε ορθή διαχείριση, γεγονός που επιφέρει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων και στο περιβάλλον γενικότερα[184]. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Αμπιτζάν[185] της Ακτής Ελεφαντοστού, όταν στις 19 Αυγούστου του 2006 μια μικρή επιχείρηση αμφιβόλου ποιότητας δέχτηκε πάνω από πέντε εκατομμύρια τόνους τοξικών αποβλήτων, τα οποία δεν είχαν γίνει δεκτά προς διάθεση στην Ευρώπη. Αυτοί οι τόνοι τοξικών αποβλήτων ξεφορτώθηκαν σε τουλάχιστον δεκαοχτώ δημόσια μέρη στην πόλη του Αμπιτζάν, προκαλώντας το θάνατο 17 ανθρώπων και την ιατρική περίθαλψη σε περισσότερους από 100.000 άλλους[186].

Παρ' όλα αυτά όμως πόσο θετική μπορούμε να θεωρούμε και την άλλη διάσταση του ζητήματος της διασυνοριακής μεταφοράς; Η θετική διάσταση υφίσταται όταν μια χώρα κυρίως αναπτυσσόμενης οικονομίας δεν διαθέτει τις κατάλληλες υποδομές ή δεν έχει τη δυνατότητα να τις αποκτήσει άμεσα, ώστε να εξασφαλίσει μια περιβαλλοντικά ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων. Η εξαγωγή τους επομένως σε

χώρες κυρίως αναπτυγμένης οικονομίας με πιο προωθημένα συστήματα αποτελεί μια ασφαλή λύση[187], μιας και είναι ένα θέμα που από την φύση του απαιτεί ιδιαίτερη τεχνογνωσία και σημαντική οικονομική επένδυση. Όμως μπορεί να αποτελεί αυτή η πολιτική τη μόνιμη λύση; Χαρακτηριστικό παράδειγμα[188] αυτής της προβληματικής αποτελεί η περίπτωση της μεταφοράς τουλάχιστον 350 τόνων τοξικών αποβλήτων που βρίσκονται στο Μποπάλ της Ινδίας προς τα υπερσύγχρονα εργοστάσια διαχείρισης αποβλήτων της Γερμανίας. Η κυβέρνηση της Ινδίας έχει αποφασίσει την μεταφορά αυτών των αποβλήτων, μιας και τα υπάρχοντα εργοστάσια διαχείρισης αποβλήτων στην Ινδία δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τέτοια υλικά, όπου σύμφωνα με τους Γερμανούς υπάρχει ο κίνδυνος οι τοξικές ουσίες να εκλυθούν στην ατμόσφαιρα αντί να καταστραφούν.

Στον αντίποδα υπάρχει αυξημένος αντίλογος από οικολογικές, ακτιβιστικές και περιβαλλοντικές οργανώσεις που υποστηρίζουν πως η μεταφορά τόσο μεγάλων ποσοτήτων επικίνδυνων αποβλήτων πάνω από τόσες χώρες εγκυμονεί ακόμη περισσότερους κινδύνους. Η κυβέρνηση της Ινδίας, αλλά και ο κρατικός οργανισμός διεθνούς συνεργασίας και ανάπτυξης της Γερμανίας GIZ αντικρούουν αυτές τις κατηγορίες. Υποστηρίζουν πως η τεχνολογία επεξεργασίας των επικίνδυνων αποβλήτων είναι πολύ περίπλοκη, η κατασκευή του απαραίτητου εργοστασίου στην Ινδία με την παράλληλη εκπαίδευση του προσωπικού του θα έπαιρνε χρόνια, ενώ στο μεσοδιάστημα τα απόβλητα θα παρέμεναν, χωρίς να υπάρχουν εγγυήσεις και ο πληθυσμός θα συνέχιζε να υποφέρει.

Σίγουρα κάποιος δεν μπορεί να αμφιβάλλει πως τα υπερσύγχρονα εργοστάσια αναπτυγμένων κρατών μπορούν να χειριστούν αποτελεσματικά τα τοξικά απόβλητα, αλλά μπορεί αυτή η πολιτική να είναι η πάγια λύση; Ασφαλώς και όχι. Θεωρώ πως ακόμη και αυτού του είδους η διασυνοριακή μεταφορά ενέχει πολύ μεγάλους κινδύνους, αντιτίθεται στο διεθνές και περιφερειακό νομικό πλαίσιο και στόχος θα πρέπει να είναι η μεταφορά της τεχνογνωσίας στις επιμέρους χώρες παραγωγής των εκάστοτε επικίνδυνων αποβλήτων και επί τόπου ορθολογική διαχείρισή τους. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να γίνει αποδεκτή μια νέα αντίληψη, σύμφωνα με την οποία η ενθάρρυνση της δημιουργίας αξιόπιστων εργοστασίων διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες να αποτελεί την πάγια πολιτική. Κάθε προϊόν και υποπροϊόν των βιομηχανικών και άλλων διεργασιών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε επόμενη διεργασία δεν θα πρέπει να θεωρείται ως «απόβλητο» και κάθε επικίνδυνο

απόβλητο δεν θα πρέπει να θεωρείται εμπόρευμα, έτσι ώστε η διασυνοριακή μεταφορά του να εκλαμβάνεται ως συμμετοχή στον οικονομικό κύκλο.

Επιπλέον, κάθε βιομηχανική εγκατάσταση που επαναχρησιμοποιεί ή ανακυκλώνει προϊόντα δεν θα πρέπει να θεωρείται ως διαδρομή για απόρριψη, ενώ μόνο σε περιπτώσεις που θα απειλείται άμεσα η υγεία των ανθρώπων θα πρέπει να επιλέγεται η λύση της διασυνοριακής μεταφοράς. Επιπρόσθετη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στη συμβολή συνεργασίας νομικών με οικολόγους με στόχο την ανάπτυξη καινοτόμων τάσεων διαχείρισης αποβλήτων και την προώθηση μιας νέας στάσης ζωής. Η νέα στάση ζωής καθιστά επιτακτική την ανάγκη το σύνολο των μελών της κοινωνίας αφενός να την αποδεχτεί, αφετέρου εποικοδομητικά να αναπτύξει τις πτυχές αυτής. Πλέον κρίνεται αναγκαία η χρήση νέων μεθόδων ανακύκλωσης των επικίνδυνων αποβλήτων, για την εφαρμογή των οποίων είναι απαραίτητη η ενημέρωση του πολίτη και η παραχώρηση οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις με σκοπό την προώθηση οικολογικών μεθόδων. Είναι επιτακτική ανάγκη η ενσωμάτωση της έννοιας της διαχείρισης και των ωφελειών της στην καθημερινότητα των μελών της κοινωνίας.

Αναφορικά με το κρίσιμο ζήτημα της διασυνοριακής μεταφοράς και ανακύκλωσης των παρωχημένων πλοίων η σημερινή κατάσταση είναι αποκαρδιωτική[189]. Το πρόβλημα έχει αποκτήσει μεγάλες διαστάσεις και αποτελεί, όπως αναλύσαμε και στο Κεφάλαιο 4, ένα από τα πιο επίκαιρα ζητήματα διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων στην περιβαλλοντική ατζέντα[190]. Δυστυχώς, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στις επικαιροποιημένες βάσεις δεδομένων της ΜΚΟ *Shipbreaking Platform* (που έχει ως στόχο να ευαισθητοποιήσει σχετικά με τις επιβλαβείς πρακτικές διάλυσης πλοίων και να προωθήσει την καθαρή και ασφαλή ανακύκλωσή τους), εκατοντάδες χιλιάδες πλοία διαλύθηκαν στην Ινδία, το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν από τις 15 Μαΐου του 2009 μέχρι το τέλος του 2012. Ήξιο σημείωσης αποτελεί και η ημερομηνία αρχής της βάσης δεδομένων, μιας και συμπίπτει με την ημερομηνία που η διεθνής κοινότητα υιοθέτησε τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων.

Είναι προφανές ότι η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δεν έχει βοηθήσει στην πρόληψη της φρικτής μεθόδου της προσάραξης, που χρησιμοποιείται ευρέως στις μέρες μας, ούτε στοχεύει στο να κάνει κάτι τέτοιο στο μέλλον. Εν ετη 2014 από τα 63 κράτη που υπέγραψαν το 2009 την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ μόνο ένα η Νορβηγία έχει

προχωρήσει και στην επικύρωσή της[191], ενώ υπολογίζεται ότι ο αριθμός των προσαράξεων πλοίων κατ' έτος έχει αυξηθεί από τότε που υπογράφηκε η Σύμβαση.

Επιπλέον, η βάση δεδομένων 2009-2012 της εκστρατείας off the beach[192] της MKO Shipbreaking Platform περιλαμβάνει πληροφορίες για τις ναυτιλιακές εταιρείες που πούλησαν αυτά τα πλοία σε κατώτερης ποιότητας εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων, καθώς και μια επισκόπηση του εν λειτουργία στόλου τους (πάνω από 14,000 πλοία), ούτως ώστε οι ιδιοκτήτες φορτίων να μπορούν να πάρουν μια εμπειριστατωμένη απόφαση σχετικά με το με ποιους επιλέγουν να συνεργαστούν. Είναι ενδεικτικό πως, μόνο για το έτος 2012[193], από τα 1308 πλοία που οδηγήθηκαν για διάλυση στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, στα 929 ακολουθήθηκε η ιδιαίτερα περιβαλλοντικά ζημιογόνος μέθοδος της προσάραξης. Από αυτό το ποσοστό υπολογίζεται πως τουλάχιστον 365[194] παρωχημένα πλοία ανήκαν σε πλοιοκτήτες από 19 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης[195]. Στον κατάλογο πρωταγωνιστεί η Ελλάδα[196] με 174 πλοία, η Γερμανία με 39 και η Νορβηγία με 37[197].

Δυστυχώς η κατάσταση δεν άλλαξε το 2013[198], μιας και εκ των 1213 μεγάλων ποντοπόρων πλοίων που διαλύθηκαν, τα 645 πωλήθηκαν σε ακατάλληλες εγκαταστάσεις στην Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές. Περίπου το 40% αυτών των πλοίων ήταν ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας. Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες πούλησαν προς διάλυση το 2013 συνολικά 372[199] μεγάλα εμπορικά πλοία, εκ των οποίων τα 238 κατέληξαν σε κάποια παραλία της Ν. Ασίας. Η Ελλάδα[200] παραμένει στην πρώτη θέση στην Ευρώπη σχετικά με την απόρριψη τοξικών πλοίων και ακολουθεί η Γερμανία.

Είναι γεγονός πως η κατάσταση βρίσκεται πλέον σε τεταμένο σημείο και ο νέος Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 είναι αμφίβολο αν θα καταφέρει να αντιστρέψει αυτό το κλίμα. Μόλις ξεκινήσει η εφαρμογή του νέου Κανονισμού της ΕΕ για την ανακύκλωση των πλοίων, η διάλυση των πλοίων που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ με τη μέθοδο της προσάραξης θα απαγορευτεί και οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού. Στο μέλλον, τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να υφίστανται διάλυση σε εγκεκριμένες από την ΕΕ εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων, οι οποίες οφείλουν να πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να είναι πιστοποιημένες και να επιθεωρούνται τακτικά.

Όντως ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 μπορεί να αποτελέσει τον πρώτο υπερεθνικό, νομικά δεσμευτικό κανόνα που θέτει εκτός νόμου την μέθοδο της προσάραξης και προωθεί την αντικατάστασή της από ασφαλέστερες μεθόδους[201]. Παρ' όλα αυτά όμως, όπως αναλύθηκε στο υποκεφάλαιο 4.4, ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 έχει δεχτεί δριμύτατη κριτική και τονίζεται πως εάν δεν υπάρξει ένα οικονομικό κίνητρο[202] για την ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων, η νηολόγηση τμήματος του στόλου της Κοινότητας με σημαίες τρίτων κρατών (*σημαίες ευκολίας*) θα επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να παρακάμπτουν τον Κανονισμό και να απορρίπτουν τα τοξικά πλοία τους σε μονάδες κατώτερης ποιότητας.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση κάνει κινήσεις και διερευνά τη δυνατότητα δημιουργίας ενός είδους Ταμείου Ανακύκλωσης Πλοίων[203]. Παρά την πρόσφατη αρνητική ψήφιση[204] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η δημιουργία του Ταμείου έχει τις προδιαγραφές να εξαλείψει το χάσμα της τιμολόγησης στις κατώτερης ποιότητας εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ (*στις οποίες προσφέρονται στους πλοιοκτήτες υψηλότερες τιμές για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου της ζωής τους*), ακόμα κι όταν αυτό σημαίνει ότι οι εργάτες που απασχολούνται εκεί σκοτώνονται ή προσβάλλονται από ασθένειες που προκαλούνται από τις επικίνδυνες ουσίες που περιέχονται σε αυτά τα πλοία[205]. Για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης θα απαιτείται από τους πλοιοκτήτες να αναφέρονται στις εθνικές αρχές, όταν πρόκειται να στείλουν ένα πλοίο για ανακύκλωση. Συγκρίνοντας τον κατάλογο των πλοίων για τα οποία έχουν εκδώσει πιστοποιητικό με τον κατάλογο των πλοίων που ανακυκλώθηκαν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις, οι αρχές θα μπορούν να εντοπίζουν ευκολότερα τις περιπτώσεις παράνομης ανακύκλωσης.

Η MKO Shipbreaking Platform καλεί όχι μόνο τους πλοιοκτήτες, αλλά και όλες τις εταιρείες που χρησιμοποιούν τη ναυτιλία για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους, καθώς επίσης και τον τραπεζικό τομέα που επενδύει σε αυτές τις εταιρείες, να ενσωματώσουν την ασφαλή και καθαρή ανακύκλωση των πλοίων στα προγράμματα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης τους. Η βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων διεθνώς και η κάλυψη των ελλείψεων της εν προκειμένω νομοθεσίας πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα. Η εκάστοτε εταιρεία ανακύκλωσης πλοίων οφείλει να διασφαλίζει ότι η κάθε μονάδα ανακύκλωσης: α) λειτουργεί σε κατασκευασμένες δομές, β) έχει σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και λειτουργεί με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, γ) περιορίζει όλες τις επικίνδυνες ουσίες επί του πλοίου καθ'

όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης, ώστε να προλαμβάνεται οποιαδήποτε αποδέσμευση των υλικών αυτών στο περιβάλλον, και δ) διαχειρίζεται τα επικίνδυνα υλικά και απόβλητα που προκύπτουν κατά τη διαδικασία ανακύκλωσης μόνο σε υδατοστεγή δάπεδα με αποτελεσματικά συστήματα αποχέτευσης [206].

Τέλος, η υιοθέτηση ενός νέου Κανονισμού για την κατασκευή «πράσινων» πλοίων, θα συνεπάγετο λιγότερα επικίνδυνα υλικά στα καινούργια πλοία και θα μείωνε τον κίνδυνο επιβάρυνσης των αναπτυσσόμενων χωρών με τοξικά απόβλητα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε πως τα προβλήματα της διασυνοριακής μεταφοράς και της ορθολογικής διαχείρισης των επικίνδυνων αποβλήτων, και ως αποτέλεσμα η περιβαλλοντική επιβάρυνση, έχουν οξυνθεί τα τελευταία χρόνια παγκοσμίως και αν δεν παρθούν αποφασιστικά μέτρα, σύντομα θα αντιμετωπίσουμε οδυνηρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

[1] Ο όρος παγκοσμιοποίηση εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1960, σε εκδόσεις και την ακαδημαϊκή κοινότητα για να περιγράψει μία διεργασία, μία κατάσταση, ένα σύστημα, μία δύναμη και μία εποχή. Ο όρος παγκοσμιοποίηση υποδηλώνει μία δυναμική κατάσταση, μετασχηματισμού των υπαρχόντων, υποτιθέμενα σταθερών, κοινωνικών διεργασιών, καταστάσεων και συνδέσεων – επαφών, προς άλλες ρευστές και συνεχώς μεταβαλλόμενες, οι οποίες διευρύνουν την ανθρώπινη εμπειρία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο όρος υπονοεί ότι ο μετασχηματισμός αυτός συμβαίνει για πρώτη φορά στην ιστορία και οδηγεί νομοτελειακά στην *‘‘παγκοσμιοότητα’’*, σε μία καινούρια κοινωνική κατάσταση, που αποτελείται από νέες πολιτικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και πολιτιστικές ροές και διασυνδέσεις. Βλ. *Manfred B. Steger*, Παγκοσμιοποίηση, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2006, σ. 8.

[2] Βλ. What is ship breaking? <https://natgeotv.com.au/tv/salvage-code-red/what-is-ship-breaking.aspx>

[3] Βλ. Is the EU missing the boat in ship recycling?
<https://www.zerowasteeurope.eu/2012/11/is-the-eu-missing-the-opportunity-of-ship-rec>

<http://www.zerowasteurope.eu/2012/11/the-eu-missing-the-opportunity-of-ship-recycling/>

[4] Βλ. EU and South Asia Scrap Over Recycling Ships.

<https://online.wsj.com/news/articles/SB10001424127887324423904578522982568438250>

[5] Βλ. Accidents And Asbestos: Concerns Plaguing The Shipbreaking Industry In Developing Countries

<https://www.mintpressnews.com/accidents-and-asbestos-concerns-plaguing-the-shipbreaking-industry-in-developing-countries/>

[6] Βλ. Four More Shipbreaking Workers Die in Bangladesh.

<https://ens-newswire.com/2014/04/04/four-more-shipbreaking-workers-die-in-bangladesh/>

[7] Βλ. Ship breaking in Bangladesh - Hard to break up.

<https://www.economist.com/news/asia/21565265-controversial-industry-says-it-cleaning-up-its-act-activists-still-want-it-shut-hard-break>

[8] Βλ. Δ. Μαρίνος – Κουρής (1999) Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β1: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα, σ. 254-255.

[9] Βλ. Δ. Μαρίνος – Κουρής (1999) Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β1: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα, σ. 255-257.

[10] Βλ. Γ. Βαλκάνια, Ρύπανση Περιβάλλοντος: Επιστήμη και Τεχνική Αντιμετώπισης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1992, σ. 339-441 και 410-447.

[11] Βλ. Κ. Νικολάου, Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β2: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, σ. 93-95.

[12] Βλ. Δ. Μαρίνος - Κουρής, Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β1: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, σ. 254-255.

[13] Βλ. Α Ανδρεαδάκης, Δ. Μαμάης, Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Α: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, σ. 153-161.

[14] Βλ. Α.-Κων. Σεπετής, Περιβαλλοντική και αειφόρος διαχείριση στη δημόσια υγεία, Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 2010, σ. 33-36 και Μ. Σ. Σκούρτος, Κ. Μ. Σοφούλης (επιμ.), Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, εκδ. Τυπωθήτω, Γ. Δαρδανός 1995, σ. 179-183.

[15] Βλ. Ίδρυμα

Μαραγκοπούλου για τα δικαιώματα του ανθρώπου, Το δικαίωμα στο περιβάλλον: προσβολές και προστασία του, Εκδ. Α. Σάκκουλας, 1997, σ. 83-98 και Θ. Βλαστός, Η Ευρωπαϊκή οδηγία πλαίσιο για τη καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα και η άτολμη μεταφορά της στην ελληνική νομοθεσία, Περιβάλλον και Δίκαιο 1/2001, σ. 66 και Δ. Μαρίνος - Κουρής, Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β1: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, σ. 251-254.

[16] Βλ. Kummer Katharina, (1995), International management of hazardous wastes: The Basel Convention and the related legal rules, Oxford University Press και Kiss Alexandre, (1991), & "The international control of transboundary movement of hazardous waste", Texas International Law Journal, 26: 521-539.

[17] Βλ. Π.Δ. 329/1983 - Ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών σε συμμόρφωση με τις Οδηγίες του Συμβουλίου των Ε.Κ. 67/548/ΕΟΚ, 69/81/ΕΟΚ, 70/189/ΕΟΚ, 71/141/ΕΟΚ, 23/146/ΕΟΚ, 75/409/ΕΟΚ, 79/831/ΕΟΚ και της Επιτροπής των Ε.Κ. 76/907/ΕΟΚ, 79/370/ΕΟΚ:
https://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/118-83.1111649039171.pdf Καταργήθηκε από Υ.Α 378/94/94, (705/Β/20.9.94) «Επικίνδυνες ουσίες, ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση αυτών σε συμμόρφωση προς την οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 67/548/ΕΟΚ όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει»:
https://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=2326&cat_id=806

[18] Βλ. Υ.Α. 279/85/1985 - Τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ 329/83,

«ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών» σε συμμόρφωση με τις οδηγίες του Συμβουλίου των ΕΚ 67/548/ΕΟΚ, 69/81/ΕΟΚ, 70/189/ΕΟΚ, 71/141/ΕΟΚ, 73/146/ΕΟΚ, 75/409/ΕΟΚ, 79/831/ΕΟΚ και της Επιτροπής των ΕΚ 76/907/ΕΟΚ, 79/370/ΕΟΚ (118/Α):

https://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/146B_85.1299059948875.pdf. Καταργήθηκε από [Υ.Α 378/94/94, \(705/Β/20.9.94\)](#) «Επικίνδυνες ουσίες, ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση αυτών σε συμμόρφωση προς την οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 67/548/ΕΟΚ όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει»:

https://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=2326&cat_id=806

[19] Βλ. *Ι.Κ. Καλδέλλης - Α.Μ. Κονδύλη*, (2005), *Περιβάλλον και βιομηχανική ανάπτυξη: Μείζονα περιβαλλοντικά προβλήματα διαχείρισης αποβλήτων*, Αθ.Σταμούλης, Αθήνα, σ. 309.

[20] Βλ. OECD -

https://www.oecd.org/topic/0,3699,en_2649_34395_1_1_1_1_37465,00.html

[21] Βλ. *Ι.Κ. Καλδέλλης - Α.Μ. Κονδύλη*, (2005), *Περιβάλλον και βιομηχανική ανάπτυξη: Μείζονα περιβαλλοντικά προβλήματα διαχείρισης αποβλήτων*, Αθ.Σταμούλης, Αθήνα, σ. 310-314.

[22] Βλ. *Schneider William*, (1996), "The Basel Convention ban on hazardous waste exports: paradigm of efficacy or exercise in futility?" *Suffolk Transnational Law Review*, 20: 247-288. <https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=20+Suffolk+Transnat'l+L.+Rev.+247&srctype=smi&srcid=3B15&key=d682c158cc455f66e983a8999536ea62>

[23] Βλ. *Α.-Κων Σεπετής*, *Περιβαλλοντική και αειφόρος διαχείριση στη δημόσια υγεία* Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2010, σ. 45-49.

[24] Βλ. *Α.-Κων Σεπετής*, *Περιβαλλοντική και αειφόρος διαχείριση στη δημόσια υγεία* Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2010, σ. 111-116 και *Κ. Νικολάου*, *Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον - Τόμος Β2: Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον*, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, σ. 98.

[25] Βλ. *Ευ.Τερζής*, Διαχείριση Απορριμμάτων, Αθήνα 2009, WWF Ελλάς, σ.88.

[26] Βλ. *Ι.Κ. Καλδέλλης - Α.Μ. Κονδύλη*, (2005), Περιβάλλον και βιομηχανική ανάπτυξη: Μείζονα περιβαλλοντικά προβλήματα διαχείρισης αποβλήτων, Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σ.320-330.

[27] Βλ. How 16 ships create as much pollution as all the cars in the world:
<https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-1229857/How-16-ships-create-pollution-cars-world.html>

[28] Βλ. Why ships are toxic <https://www.shipbreakingplatform.org/problems-and-solutions/why-ships-are-toxic/>

[29] Βλ. Hazardous Exposures - What are some of the hazards associated with shipbreaking?

https://www.osha.gov/OshDoc/data_MaritimeFacts/shipbreaking-factsheet.pdf

[30] Βλ. World's biggest ship graveyard - where huge tankers and cruise liners are scrapped on the shorefront and workers toil for £2 a day
<https://www.dailymail.co.uk/news/article-2324339/Worlds-biggest-ship-graveyard--huge-tankers-cruise-liners-scrapped-shorefront-workers-toil-2-day.html>

[31] Βλ. *Α.-Κων. Σεπετής*. Περιβαλλοντική και αειφόρος διαχείριση στη δημόσια υγεία Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 2010, σ. 62-64.

[32] Βλ. Handley, (1989), Hazardous Waste Exports: A Leak in the System of International Legal Controls, Environmental Law Report,19: 10171 _
<https://elr.info/sites/default/files/articles/19.10171.htm>

[33] Βλ. Widawsky Lisa, (2008), "In my backyard: How enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the Basel conventions ability to achieve environmental justice", Environmental Law, 38: 577-625:
<https://elawreview.org/articles/volume-38/38-2/in-my-backyard-how-enabling-hazardous-waste-trade-to-developing-nations-can-improve-the-basel-conventions-ability-to->

[achieve-environmental-justice/](#)

[34] Βλ. *P. Birnie, & A. Boyle*, *International Law and the Environment*, 2nd edition, Oxford University Press, New York 2002, σ. 405.

[35] Βλ. *A. Kiss & D. Shelton*, *Manual of European Environmental Law*, Grotius, Cambridge, 1998, σ. 466.

[36] Βλ. Ινδία: Προβλήματα για τη μεταφορά αποβλήτων του Μποπάλ:
https://news247.gr/eidiseis/kosmos/india_provlhmata_gia_th_metafora_apovlhtwn_toy_mpopal.1796085.html

[37] Βλ. *P. Birnie & A. Boyle*, *International Law and the Environment*, 2nd edition, Oxford University Press, New York, 2002, σ. 405.

[38] Βλ. *Dan Eggen*, (1999), In Charles County, Trash Talk Hits Home, Wash.Post, C1, C2: <https://www.highbeam.com/doc/1P2-577083.html>

[39] Το 1976 μια μονάδα παραγωγής χημικών (μικροβιοκτόνα, ζιζανιοκτόνα), στην ιταλική πόλη Seveso, εξαιτίας μίας έκρηξης σε αντιδραστήρα υψηλής πίεσης απελευθερώνει τοξικό νέφος διοξίνης.

[40] Βλ. «Σεβέζο: η «κόλαση» έγινε 25 χρόνων... Η θλιβερή επέτειος μιας μεγάλης περιβαλλοντικής καταστροφής μάς φέρνει στο νου τις θανατηφόρες επιπτώσεις της διοξίνης στον άνθρωπο», ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 17/06/2001:

<https://www.kathimerini.gr/94173/article/epikairothta/kosmos/sevezo-h-kolash-egine-25-xronwn>

[41] Βλ. Τραγωδία του Μποπάλ: Έγκλημα χωρίς τιμωρία!

<https://www.ramnousia.com/2011/12/h-tragwdia-toy-bhopal.html> και Διαρροή χημικών στο Μποπάλ.

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B1%CF%81%CF%81%CE%BF%CE%AE_%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD_%CF%83%CF%84%CE%BF_%CE%9C%CF%80%CE%BF%CF%80%CE%AC%CE%BB

[42] Βλ. Α.-Κων. Σεπετής, Περιβαλλοντική και αειφόρος διαχείριση στη δημόσια υγεία, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2010, σ. 50.

[43] Βλ. 'Ο εφιάλτης στην Μποπάλ, 20 χρόνια μετά' - ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 03/12/2004:
<https://www.kathimerini.gr/202368/article/epikairothta/politikh/o-efialths-sthn-mpopal-20-xronia-meta>

[44] Βλ. Toxic hotspots
<https://www.greenpeace.org/international/en/campaigns/toxics/toxic-hotspots/>

[45] Η μόλυνση αφορούσε άμεσα τουλάχιστον τρεις χώρες την Γαλλία, την Γερμανία και την Ολλανδία.

[46] Γνωστή και ως "valley of the drums".

[47] Βλ. *James K. Mitchell*, (1996), *The long road to recovery : Community responses to industrial disaster*, United Nations University Press:
<https://archive.unu.edu/unupress/unupbooks/uu21le/uu21le00.htm>

[48] Μετά την πτώση του "τείχους".

[49] Ανέφερε ότι υποχρέωση των κρατών είναι να εξασφαλίσουν ότι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα υπό την δικαιοδοσία ή τον έλεγχό τους δεν θα προκαλέσουν ζημιά στο περιβάλλον άλλων κρατών ή περιοχών εκτός της δικαιοδοσίας τους. Αρχή 21 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, 16 Ιουν 1972:

<https://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=97&articleid=1503>

[50] Ο όρος επεξεργασία θα χρησιμοποιείται κατά αντιστοιχία του αγγλικού όρου "disposal". Υιοθετείται η απόδοση του όρου από τον Νόμο 2203/1994, ο οποίος αναφέρεται στην κύρωση της σύμβασης της Βασιλείας από την Ελληνική Δημοκρατία:
https://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a198_1994.1132145891929.pdf

[51] Βλ. *K. Kummer*, «International Management of Hazardous Wastes», Clarendon

Press Oxford 1995, σ. 6-10.

[52] Βλ. United Kingdom Department of the Environment, στο International Labour Office, Environment and the World of Work, Research Note: Employment and Training Implications of the Waste Management Industry, International Labour Organisation, November 1991, σ. 8.

[53] Βλ. *Godwin Diana*, (1993), "The Basel Convention on transboundary movements of hazardous wastes: an opportunity for industrialized nations to clean up their acts", *Denver Journal of International Law and Policy*, 22: 193-208.

[54] Βλ. *Dr. S. Gozie Ogbodo*, (2009) "Environmental Protection in Nigeria: Two Decades After the Koko Incident," *Annual Survey of International & Comparative Law*: Vol. 15: Iss. 1, Article 2:
<https://digitalcommons.law.ggu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1125&context=annlsurvey>

[55] Βλ. "The Koko Incident." *Journal of National Resources and Environment Law* 8 (1992/1993).

[56] Βλ. "Africa: The Industrial World's Dumping Ground?" *African Business*, July 1988, σ. 10-11.

[57] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal: <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf>

[58] Βλ. *Hao-Nhien Q.Vu*, (1994), "The Law of treaties and the export of hazardous waste", *Journal of Environmental law and Policy*, 12: 389-434.

[59] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal: <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 25 (1).

[60] Για την αναλυτική κατάσταση της επικύρωσης της Σύμβασης βλ:
<https://www.basel.int/Countries/Statusofratifications/PartiesSignatories/tabid/1290/lang>

[uage/en-US/Default.aspx](https://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=iVaCr0ylvNE%3d&tabid=564)

[61] Βλ. Η Ελλάδα επικύρωσε την Σύμβαση της Βασιλείας το 1994 με τον [N. 2203/1994 \(ΦΕΚ 58/A/15-04-1994\)](https://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=iVaCr0ylvNE%3d&tabid=564)

<https://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=iVaCr0ylvNE%3d&tabid=564>

[62] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 1
pages 4 and 5

[63] Βλ. Ms Sachiko Kuwabara-Yamamoto (Executive Secretary, Secretariat of the Basel Convention), “The Role of the Basel Convention in Promoting 3Rs”, 3R Ministerial Conference on the 3R Initiative, Tokyo Japan, 29-30 April 2005.

[64] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Articles
5 – 9 pages 9 -17.

[65] Βλ. *Simon Adam*, (1996), “Basel Convention: the global convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes, Georgetown International Environmental Law, 16: 157-188.

[66] Ο όρος διάθεση θα χρησιμοποιείται κατά αντιστοιχία του αγγλικού όρου “management”.

[67] Βλ. *Widawsky Lisa*, (2008), “In my backyard: How enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the Basel conventions ability to achieve environmental justice”, Environmental Law, 38: 577-625.

[68] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article
10 page 17-18.

[69] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal: <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article

10.

[70] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 6.

[71] Βλ. Sejal Choksi, (2001), “The Basel Convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal: 1999 Protocol on Liability and Compensation”, Ecology Law Quarterly, 28: 509-539.

[72] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 4 (8).

[73] Βλ. UNEP <https://www.unep.org/>

[74] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 15 Pages 22-23.

[75] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 16 Pages 23-25.

[76] Βλ: Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> , COP: Conference of Parties, Article 15.

[77] Βλ. Πρώτη συνδιάσκεψη των μερών, Πιριάπολις, Ουρουγουάη, Δεκ 1992. / Report of the First Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention <https://archive.basel.int/meetings/cop/cop1-4/cop1repe.pdf>

[78] Βλ. Uchenna Gwam Cyril, (2003), “Travaux préparatoires of the Basel Convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal”, Journal of Natural resources and environmental law, 18: 1-77.

[79] Όταν η διαδικασία ανακύκλωσης ή ανάκτησης επιβαρύνει το περιβάλλον.

[80] Βλ. Δεύτερη συνδιάσκεψη των μερών, Γενεύη, Ελβετία, Μαρ 1994 / Report of the Second Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention
<https://archive.basel.int/meetings/cop/cop1-4/cop2repe.pdf>

[81] Είναι χαρακτηριστικό ότι 80%-90% της παγκόσμιας παραγωγής αποβλήτων προέρχεται από χώρες του ΟΟΣΑ Βλ. Kummer, International Management of Hazardous Wastes, Clarendon Press Oxford 1995, σ. 10.

[82] Βλ. Τρίτη συνδιάσκεψη των μερών, Γενεύη, Ελβετία, Σεπ 1995 / Decisions adopted by the Third Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention
https://archive.basel.int/meetings/cop/cop1-4/cop3decisions_e.pdf

[83] Για την αναλυτική κατάσταση της επικύρωσης της Απαγόρευσης της Βασιλείας Βλ.:
<https://www.basel.int/Countries/Statusofratifications/Banamendment/tabid/1344/language/en/Default.aspx>

[84] Αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελούν οι Η.Π.Α , οι οποίες ενώ υπέγραψαν την Σύμβαση της Βασιλείας στις 11.8.1992 δεν την έχουν επικυρώσει ακόμα, λόγω της εναντίωσης του Υπουργείου Εμπορίου των Η.Π.Α στην τροποποίηση της Σύμβασης γνωστή ως 'Απαγόρευση της Βασιλείας'.
Βλ.:
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII&chapter=27&lang=en

[85] Για παράδειγμα η Ινδία, οι Φιλιππίνες, η Βραζιλία , η Νότια Κορέα και η Μαλαισία , διότι η εν λόγω ρύθμιση θα απειλούσε τις πηγές εσόδων και τις πρώτες ύλες τους.

[86] Βλ. Widawsky Lisa, (2008), "In my backyard: How enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the Basel conventions ability to achieve environmental justice", Environmental Law, 38: 577-625.

[87] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous

Wastes and Their Disposal. <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 17.

[88] Για την αναλυτική κατάσταση της επικύρωσης της Απαγόρευσης της Βασιλείας Βλ.:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII&chapter=27&lang=en&

<https://www.basel.int/Countries/Statusofratifications/Banamendment/tabid/1344/language/en/Default.aspx>

[89] Η Ελλάδα επικύρωσε την τροποποίηση της Σύμβασης της Βασιλείας 'Απαγόρευση της Βασιλείας' το 2010 με τον [N. 3835/2010 \(ΦΕΚ Α43/16-03-2010\)](#)

<https://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=78r26cMalgM%3d&tabid=564>

[90] Βλ. Τέταρτη συνδιάσκεψη των μερών, Κούτσινγκ, Μαλαισία, Φεβ 1998 / Report of the Fourth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention

<https://archive.basel.int/meetings/cop/cop1-4/cop4repe.pdf>

[91] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf>

Παραρτήματα I και II της Σύμβασης.

[92] Βλ. UNEP/CHW/WG.4/12/10, 12η Συνεδρία, 24-28 Φεβ 1997, Γενεύη.

[93] Βλ. Annex VIII to the Basel Convention

<https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf#page=73> pages 72-80.

[94] Βλ. Annex IX to the Basel Convention

<https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf#page=73> pages 80-96.

[95] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article

6.

[96] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 9.

[97] Βλ. Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous and their Disposal <https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf> Pages 95-123.

[98] Βλ. Πέμπτη συνδιάσκεψη των μερών, Βασιλεία, Ελβετία, Δεκ 1999 / Report Final: <https://archive.basel.int/meetings/cop/cop5/cop5reportfinal.pdf>

[99] Βλ. Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous and their Disposal: <https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf> Article 29 (1).

[100] Για την αναλυτική κατάσταση της επικύρωσης του Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous and their Disposal Βλ: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-3&chapter=27&lang=en

&

<https://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/TheProtocol/tabid/1345/Default.aspx>

[101] Βλ. Έκτη συνδιάσκεψη των μερών, Γενεύη, Ελβετία, Δεκ 2002 / Report Final <https://archive.basel.int/meetings/cop/cop6/english/Report40e.pdf>

[102] Βλ. Strategic Plan For The Implementation Of The Basel Convention (2000-2010), Γενεύη, 9-13 Δεκ 2002.

[103] Σήμερα υπάρχουν 14 περιφερειακά και συντονιστικά κέντρα στις ακόλουθες τοποθεσίες: Αργεντινή, Κίνα, Αίγυπτος, Ελ Σαλβαδόρ, Ινδονησία, Ιράν, Νιγηρία, Ρωσία,

Σενεγάλη, Σλοβακία, Σαμόα, Νότια Αφρική, Τρινιδάδ & Τομπάγκο και Ουρουγουάη.

[104] Βλ. Environmentally Sound Management of Waste:

<https://www.oecd.org/env/waste/environmentallysoundmanagementofwaste.htm>

[105] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf> Article 2 & 9.

[106] Βλ. Decision II/13, COP2, Μαρ 1994.

[107] Βλ. Basel Declaration on Environmentally Sound Management και Decision V/33, COP5, Δεκ 1999.

[108] Βλ. Έβδομη συνδιάσκεψη των μερών, Γενεύη, Ελβετία, Οκτ 2004

<https://www.basel.int/COP10/Documents/tabid/2360/Default.aspx?meetingId=1&sessionId=27>

Όγδοη συνδιάσκεψη των μερών, Ναϊρόμπι, Κένυα, Δεκ. 2006.

<https://www.basel.int/TheConvention/ConferenceofthePartiesCOP/PreviousMeetings/PreviousMeetingsDocuments/tabid/2409/Default.aspx?meetingId=1&sessionId=33>, Ένατη συνδιάσκεψη των μερών, Μπαλί, Ινδονησία, Ιουν. 2008:

<https://www.basel.int/TheConvention/ConferenceofthePartiesCOP/PreviousMeetings/PreviousMeetingsDocuments/tabid/2409/Default.aspx?meetingId=1&sessionId=40>, Δέκατη Συνδιάσκεψη των Μερών, Cartagena de Indias, Κολομβία 2011.

<https://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/28e.pdf> , Ενδέκατη Συνδιάσκεψη των Μερών, Γενεύη, Ελβετία 2013
<file:///C:/Users/BAΣΙΛΗΣ/Downloads/UNEP-CHW.11-24.English.pdf>

[109] Η αειφόρος ανάπτυξη ή βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του

περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα. Γνώμονας της αειφορίας είναι η μέγιστη δυνατή απολαβή αγαθών από το περιβάλλον, χωρίς όμως να διακόπτεται η φυσική παραγωγή αυτών των προϊόντων σε ικανοποιητική ποσότητα και στο μέλλον. Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει ανάπτυξη των παραγωγικών δομών της οικονομίας παράλληλα με τη δημιουργία υποδομών για μία ευαίσθητη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον και στα οικολογικά προβλήματα (όπως ορίζουν παραδοσιακές επιστήμες σαν τη γεωγραφία). Βλ.

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B5%CE%B9%CF%86%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82_%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7

[110] Βλ. Τοξικά ηλεκτρονικά απόβλητα μεταφέρονται παράνομα στη Κίνα
<https://www.econews.gr/2009/05/27/toxic-e-waste-dumped-china/> , Παγκόσμια ωρολογιακή βόμβα τα ηλεκτρονικά απόβλητα – Πώς επιστρέφουν στον άνθρωπο
<https://www.econews.gr/2013/09/16/ilektronika-apovlita-105279/> και Ηλεκτρονικά

Απόβλητα: Ο τοξικός εφιάλτης πλησιάζει

<https://www.solon.org.gr/index.php/pervdiakiv/113--a-/3023-e-waste-toxic-nightmare-.html>

[111] Βλ. New Strategic Framework 2012-2021 for the Implementation of the Basel Convention: www.basel.int/stratplan/nsf/NSF_Ver-Mar-16-2010.doc

[112] Η εφαρμογή της Συμβάσεως της Βασιλείας στηρίζεται σε στρατηγικά πλάνα με βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες δραστηριότητες για την επίτευξη των στόχων της , Βλ, Strategic Plan for the Implementation of the Basel Convention -

https://infofile.pcd.go.th/haz/Basel_1StrategicPlan.pdf

[113] Βλ. Η ένατη Συνδιάσκεψη των Μερών (COP9) εξέδωσε τις ακόλουθες αποφάσεις σχετικά με το Στρατηγικό Πλάνο για την Εφαρμογή της Συμβάσεως της Βασιλείας : IX/3, IX/4, IX/8, IX/9, IX/31 και IX/32- <http://www.basel.int/stratplan/decisions.html>

[114] Βλ. Απόφαση της Συμβάσεως της Βασιλείας IX/10, απόφαση της Συμβάσεως του Ρότερνταμ RC-4/11 και απόφαση της Συμβάσεως της Στοκχόλμης SC-4/34.

[115] Πρόκειται για ένα πλαίσιο πολιτικής που υιοθετήθηκε στις 6.2.2006 από το

Διεθνές Συμβούλιο για τη διαχείριση των Χημικών στο Ντουμπάι στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα , για την προώθηση της ασφαλούς διαχείρισης των χημικών.

[116] Βλ. Κανονισμό(ΕΟΚ) αριθ. [259/93](#) του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0259:EL:HTML>. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. [1013/2006](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R1013:20100516:EL:PDF>

[117] Βλ. Οδηγία 84/631/ΕΟΚ: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1984:326:0031:0041:EL:PDF>

[118] Βλ. Sancy, M., “European Regulation of the Transboundary Movement of Wastes” στο Kiss, A.& Shelton, D., Manual of European Environmental Law, Grotius, Cambridge, 1998, σ. 479.

[119] Βλ. Οδηγία 84/631/ΕΟΚ

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1984:326:0031:0041:EL:PDF>

όπως τροποποιήθηκε από την 86/279/ ΕΟΚ, άρθρο 1.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1986:181:0013:0015:EL:PDF>

[120] Βλ. Οδηγία 84/631/ΕΟΚ

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1984:326:0031:0041:EL:PDF>

όπως τροποποιήθηκε από την 86/279/ ΕΟΚ, άρθρο 3

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1986:181:0013:0015:EL:PDF>

[121] Βλ. Οδηγία 84/631/ΕΟΚ

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1984:326:0031:0041:EL:PDF>

όπως τροποποιήθηκε από την 86/279/ ΕΟΚ, Άρθρο 3

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1986:181:0013:0015:EL:PDF>

[122] Βλ. Οδηγία 84/631/ΕΟΚ

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1984:326:0031:0041:EL:PDF>

όπως τροποποιήθηκε από την 86/279/ ΕΟΚ, Προοίμιο.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1986:181:0013:0015:EL:PDF>

[123] Βλ. Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 259/93 του Συμβουλίου της 1ης Φεβρουαρίου 1993 σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993R0259:EL:HTML>

[124] Βλ. *A. Kiss & D. Shelton, Manual of European Environmental Law*, Grotius, Cambridge, 1998, σ. 480.

[125] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R1013:20100516:EL:PDF>

[126] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 669/2008 της Επιτροπής της 15ης Ιουλίου 2008 για τη συμπλήρωση του παραρτήματος ΙΓ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις μεταφορές αποβλήτων:
<https://www.minenv.gr/anakyklosi/law/00/kanonismos%20669.2008.pdf>

[127] Βλ. Κανονισμό(ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων - Πορτοκαλί Κατάλογος, Παράρτημα IV pages 85-87: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R1013:20100516:EL:PDF>

[128] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων - Πράσινος Κατάλογος, Παράρτημα III pages 81-82.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R1013:20100516:EL:PDF>

[129] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων - Παράρτημα V pages 88-124: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R1013:20100516:EL:PDF>

[130] Βλ. Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%96%CF%8E%CE%BD%CE%B7_%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CE%B8%CE%AD%CF%81%CF%89%CE%BD_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD

[131] Βλ. Barcelona Convention Convention for the Protection Of The Mediterranean Sea Against Pollution

https://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm&https://195.97.36.231/dbases/webdocs/BCP/BC76_Eng.pdf

[132] Βλ. Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1 October 1996 (Izmir, Turkey)

https://195.97.36.231/dbases/webdocs/BCP/ProtocolHazardousWastes96_eng.pdf

[133] Βλ. Αφρικανική Ένωση <https://www.au.int/en/>

[134] Βλ. Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa Organization of African Unity, 30 Ιαν 1991 Bamako, Mali
<https://www.cetim.ch/en/documents/conv-bamako-ang.pdf>

[135] Βλ. Acuerdo Regional sobre Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos, Cumbre XIII de Presidentes del Istmo Centroamericano, Panama, 9-11 April 1992

https://www.cancilleria.gob.ni/docs/files/sica_medioam92.pdf

[136] Βλ. Fourth ACP-EC Convention of Lomé, Signed in Mauritius on 4 November 1995, άρθρο 39 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:156:0003:0003:EN:PDF>

[137] Βλ. Pacific Islands Forum Secretariat <https://www.forumsec.org/>

[138] Βλ. Convention to Ban the Importation into Forum Island Countries of Hazardous and Radioactive Wastes and to Control the Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within the South Pacific Region, Adopted at Waigani, Papua New Guinea, 16 September 1995

https://www2.unitar.org/cwm/publications/cbl/synergy/pdf/cat3/UNEP_regional_seas/convention_waigani/convention_waigani.pdf

[139] Για την αναλυτική κατάσταση της επικύρωσης της Σύμβασης Waigani Βλ:

https://www.sprep.org/attachments/Publications/FactSheet/Waigani_Convention.pdf

[140] Βλ. Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, Secretariat of the Basel Convention, 2003 <https://www.basel.int/Default.aspx?tabid=2767> & Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe, Commission of the European Communities , Report No.2000-3527, Rev. No.01,

https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fenterprise%2Fnewsroom%2Fcf%2F_getdocument.cfm%3Fdoc_id%3D1272&ei=GJzfUtj9NcPQ0QWyrYHwAw&usg=AFQjCNH41FqOSY6vfhPSFOvGC_CHhyK0Lw&sig2=NqG543sGhA_TJumOI6tl3A

[141] Βλ. How Alang Shipyard Works

<https://science.howstuffworks.com/environmental/green-science/alang-shipyard.htm>

[142] Βλ. Graveyard shift: Dismantling toxic ships in Bangladesh:

<https://www.independent.co.uk/news/world/asia/graveyard-shift-dismantling-toxic-ships-in-bangladesh-8734375.html> και Chittagong The Ship-Breaking Yards:

<https://www.luminous-landscape.com/locations/ship-breaking.shtml>

[143] Βλ. Γ. Π. Βλάχος, Ν.Ε.Β. Διεθνής ναυπηγική πολιτική και στρατηγική ναυπηγικών και επισκευαστικών μονάδων, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2004.

[144] Βλ. Πετρελαιοφόρα μονού κύτους -Έξοδος 2015:

<https://www.arxipelagos.com/forum/archive/index.php/t-5315.html>

[145] Βλ. Commission of the European Communities: Green Paper On better ship dismantling, Brussels 2.5.2007, COM(2007) 269 final: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2007/com2007_0269en01.pdf

[146] Βλ. Chittagong Ship Breaking yard ocated in Bangladesh, is world's second-largest ship breaking area https://en.wikipedia.org/wiki/Chittagong_Ship_Breaking_yard και Dirty, Dangerous, and Deadly: The Shipbreaking Yards of Bangladesh: https://www.slate.com/blogs/atlas_obscura/2013/10/02/dirty_dangerous_and_deadly_the_shipbreaking_yards_of_bangladesh.html

[147] Βλ. Gadani ship-breaking yard is the world's third largest ship breaking yard:
https://en.wikipedia.org/wiki/Gadani_ship-breaking_yard

[148] Από το 1983 μέχρι και σήμερα το Alang της Ινδίας αποτελεί την μεγαλύτερη περιοχή διαλύσεων στον κόσμο με δυναμικότητα περίπου 180 θέσεων και δραστηριότητα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Βλ. Ship Breaking Activities and its Impact on the Coastal Zone of Chittagong, Bangladesh: Towards Sustainable Management, Published by Advocacy & Publication Unit, Young Power in Social Action (YPSA), July 2006

<https://www.shipbreakingbd.info/report/Ship%20Breaking%20Activities%20and%20its%20Impact%20on%20the.pdf> και Alang <https://en.wikipedia.org/wiki/Alang>

[149] Βλ. Commission of the European Communities: Green Paper On better ship dismantling, Brussels 2.5.2007,

COM(2007) 269 final https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2007/com2007_0269en01.pdf

[150] Βλ. EU under pressure to toughen ship recycling regulation

<https://www.euractiv.com/sustainability/eu-leaders-pressure-toughen-ship-news-519493>

[151] Η Τουρκία είναι η μόνη χώρα - μέλος του Ο.Ο.Σ.Α. που διατηρεί μια αξιόλογη παρουσία στη βιομηχανία διάλυσης των εμπορικών πλοίων. Οι μονάδες διάλυσης στην Τουρκία συγκεντρώνονται γύρω από την περιοχή της Aliaga στις ακτές του Αιγαίου, με την μεγαλύτερη μονάδα να βρίσκεται 50 χλμ νότια του Izmir (Σμύρνη) και κυρίως ικανοποιούν τις ανάγκες των Ευρωπαίων διαχειριστών. Βλ: Βλάχος Γ.Π. : Ν.Ε.Β. Διεθνής ναυπηγική πολιτική και στρατηγική ναυπηγικών και επισκευαστικών μονάδων, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2004.

[152] Βλ. Βλάχος Γ.Π. : Ν.Ε.Β. Διεθνής ναυπηγική πολιτική και στρατηγική ναυπηγικών και επισκευαστικών

μονάδων, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2004.

[153] Βλ. Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R1013:EN:NOT> &

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R1013:EL:HTML>

& https://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2011/12/WSR-EN.pdf

[154] Βλ. IMO - International Maritime Organization
<https://www.imo.org/Pages/home.aspx>

[155] Βλ. ILO - International Labour Organization
<https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

[156] Βλ. Απόφαση VII/26 για την ορθή διαχείριση της διάλυσης πλοίων, η οποία εκδόθηκε κατά την 7η Διάσκεψη των Μερών της Σύμβασης της Βασιλείας.

[157] Βλ. Απόφαση VIII/11
<https://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

[158] Βλ. The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (2009)
<https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Convention.pdf>

[159] Βλ. The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (2009)
<https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Convention.pdf> Articles 1, 3, 4, 5, 6
, 7

[160] Βλ. The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (2009)
<https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Convention.pdf> Articles 16, 17

[161] Βλ. Status of convention 28/02/2014 Excel chart listing ratifications by State

<https://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

[162] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων

<https://www.minenv.gr/anakyklosi/law/00/kanonsimos.1013-2006.pdf>

[163] Βλ. Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

<https://eur->

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EL:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EL:PDF)

[164] Βλ. Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

<https://eur->

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EL:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EL:PDF) Article 1

[165] Βλ. ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0269:FIN:EL:HTML>

[166] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων <https://eur->

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0767:FIN:EL:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0767:FIN:EL:PDF)

[167] Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών – Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων

COM(2008) 767 τελικό

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:52009AE0877>

[168] Βλ. Status of convention 28/02/2014 Excel chart listing ratifications by State

<https://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

[169] Βλ. NGO releases list of "EU toxic ships" sent to South Asia in 2011

<https://www.recyclingportal.eu/artikel/27983.shtml>

[170] Βλ. Ship recycling: EU needs to take responsibility for hidden costs

<https://www.euractiv.com/sustainability/ship-recycling-eu-needs-take-res-analysis-515771>

[171] Βλ. Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2013 για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:330:0001:0020:EL:PDF>

[172] Βλ. EU Shipbreaking Regulation Criticized as "Effectively Postponing" <https://www.wtert.eu/Default.asp?Menue=18&NewsPPV=14605> και European Environmental Bureau <https://www.eeb.org/>

[173] Βλ. 2012/0055 (COD) - Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων

<https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0118:FIN:EL:PDF>

[174] Βλ. Ship recycling - Adoption, entry into force, application of the EU Ship Recycling Regulation

<https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/>

[175] Βλ. Activists say EU's new ship recycling regulation breaches UN agreement

<https://www.euractiv.com/general/activists-ship-recycling-regulat-news-528963> και
EU Shipbreaking Regulation Criticized as "Effectively Postponing"
<https://www.wtert.eu/Default.asp?Menu=18&NewsPPV=14605>

[176] Βλ. Legal analysis by Dr Ludwig Krämer / The Commission Proposal for a Regulation on ship recycling, the Basel Convention and the protection of the environment https://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2012/11/Ludwig-Kraemer-Legal-Analysis-EC-Proposal-ship-recycling-regulation-Nov-2012.pdf

[177] Βλ. <https://www.shipbreakingplatform.org/european-policy/>

[178] Βλ. Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2013 για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:330:0001:0020:EL:PDF> άρθρα 31 & 32

[179] Η αρχή ο «ρυπαίνων πληρώνει» υπό μία μορφή (περιφραστικά) αρχίζει να εμφανίζεται, όχι ως περιβαλλοντικός κανόνας, αλλά ως αμιγώς οικονομικός, από το 1960, σε διεθνείς συμφωνίες που αναγνωρίζουν αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας που προκύπτει από επικίνδυνες δραστηριότητες και αναφορικά με την χρήση της πυρηνικής ενέργειας. Η πολιτική και κοινωνική διάσταση της αρχής είναι παρούσα από εκείνη την περίοδο υπό την έννοια ότι επιδιώκεται η εξεύρεση μίας οικονομικά υποστηρίξιμης φόρμουλας για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από τους ευθυνόμενους για την δραστηριότητα που προκάλεσε ζημία προς τα θύματα. Ωστόσο η πρώτη ρητή αναφορά σε επίσημο έγγραφο, υποστηρίχθηκε το 1972 από τον ΟΟΣΑ υπό την μορφή συστάσεων-υποδείξεων προς τα Κ-Μ. Όπως ορίστηκε από τον ΟΟΣΑ η εν λόγω αρχή καθιστά υπεύθυνο τον ρυπαντή για την υποστήριξη των απαιτούμενων δαπανών προκειμένου να εφαρμόζονται εκείνα τα μέτρα που αποφασίζονται από τις

δημόσιες αρχές, ούτως ώστε το περιβάλλον να διατηρείται σε αποδεκτή κατάσταση.

Βλ. Paris Convention on Nuclear Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, OECD, Nuclear Energy Agency, Paris, 29 July 1960 & Additional Protocol 28 Jan. 1964 και Philippe Sands, *Principles of International Environmental Law*, London, Cambridge University Press, 2003, σελ. 16 και Council Recommendation on Guiding Principles Concerning International Economic Aspects of Environmental Policies, [C(72)128], OECD, Paris, 26 May 1972.

[180] Βλ. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal <https://archive.basel.int/text/17Jun2010-conv-e.pdf>

[181] Βλ. *Simon Adam*, (1996), “Basel Convention: the global convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes, *Georgetown International Environmental Law*, 16: 157-188.

[182] Βλ. *P. Birnie, & A. Boyle*, *International Law and the Environment*, 2nd edition, Oxford University Press, New York, 2002, σ. 405.

[183] Βλ. Ινδία: Προβλήματα για τη μεταφορά αποβλήτων του Μποπάλ
https://news247.gr/eidiseis/kosmos/india_provlhmata_gia_th_metafora_apovlhtwn_toy_mpopal.1796085.html

[184] Βλ. *Dan Eggen*, (1999), *In Charles County, Trash Talk Hits Home*, *Wash. Post*, C1, C2

<https://www.highbeam.com/doc/1P2-577083.html>

[185] Βλ. *The Toxic Truth about Abidjan in Côte d’Ivoire* – Greenpeace and Amnesty International Report (2012)
<https://www.shipbreakingplatform.org/the-toxic-truth-greenpeace-and-amnesty-international-report-2012/>

[186] Βλ. 2006 Ivory Coast toxic waste dump

https://en.wikipedia.org/wiki/2006_Ivory_Coast_toxic_waste_dump

[187] Βλ. Kiss, A.& Shelton, D., Manual of European Environmental Law, Grotius, Cambridge, 1998, σελ. 466.

[188] Βλ. Ινδία: Προβλήματα για τη μεταφορά αποβλήτων του Μποπάλ

https://news247.gr/eidiseis/kosmos/india_provlhmata_gia_th_metafora_apovlhtwn_toy_mpopal.1796085.html

[189] Βλ. Accidents And Asbestos: Concerns Plaguing The Shipbreaking Industry In Developing Countries

<https://www.mintpressnews.com/accidents-and-asbestos-concerns-plaguing-the-shipbreaking-industry-in-developing-countries/>

[190] Βλ. World's biggest ship graveyard - where huge tankers and cruise liners are scrapped on the shorefront and workers toil for £2 a day

<https://www.dailymail.co.uk/news/article-2324339/Worlds-biggest-ship-graveyard--huge-tankers-cruise-liners-scrapped-shorefront-workers-toil-2-day.html>

[191] Βλ. Status of convention 28/02/2014 Excel chart listing ratifications by State

<https://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

[192] Βλ. NGO Shipbreaking Platform / Off the beach : A site dedicated to improving global shipbreaking practices <https://www.offthebeach.org/>

[193] Βλ. NGO group says ship dumping in Southeast Asian beaches reaching crisis proportions

<https://bellona.org/news/climate-change/2013-02-ngo-group-says-ship-dumping-in-southeast-asian-beaches-reaching-crisis-proportions>

[194] Βλ. NGO Shipbreaking Platform Report - European ships sent to South Asia in

2012 (February 2013)

<https://www.shipbreakingplatform.org/platform-report-european-ships-sent-to-south-asia-in-2012/>

[195] Βλ. NGO Shipbreaking Platform Annual Report 2012 (April 2013)

<https://www.shipbreakingplatform.org/ngo-shipbreaking-platform-annual-report-2012-april-2013/>

[196] Βλ. Οι εταιρείες που έστειλαν 365 παλιά καράβια να “σαπίσουν” σε παραλίες της Ασίας – Τα μισά από Ελλάδα <https://www.econews.gr/2013/02/06/ploia-asia-aporripsi-95568/>

[197] Βλ. Norwegian and ships of Norwegian descent beached in Southeast Asia (PDF) https://bellona.org/imagearchive-org/binary_files_attachments/fil_Norwegian_and_Norwegian-descent_ships.pdf

[198] Βλ. NGO Shipbreaking Platform Report – List of all ships dismantled worldwide in 2013 (February 2014)

<https://www.shipbreakingplatform.org/ngo-platform-report-list-of-all-ships-dismantled-worldwide-in-2013/>

[199] Βλ. NGO Shipbreaking Platform Report – European ships sent to South Asia in 2013 (February 2014)

<https://www.shipbreakingplatform.org/ngo-platform-report-european-ships-sent-to-south-asia-in-2013-february-2014/>

[200] Βλ. Πρωταγωνιστούν στην απόρριψη τοξικών πλοίων οι Έλληνες πλοιοκτήτες – Η λίστα της Shipbreaking Platform <https://www.econews.gr/2014/02/07/shipbreaking-platform-efoplistes-111527/>

[201] Βλ. Ship recycling - Adoption, entry into force, application of the EU Ship

Recycling Regulation

<https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/>

[202] Βλ. NGO Shipbreaking Platform / Financial mechanisms to ensure responsible ship recycling (January 2013)

<https://www.shipbreakingplatform.org/profundo-financial-mechanisms-to-ensure-responsible-ship-recycling-january-2013/>

[203] Βλ. Towards cleaner scrapping of old ships

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/news-room/content/20130325IPR06825/html/Towards-cleaner-scrapping-of-old-ships>

[204] Βλ. MEPs reject ship recycling fund

<https://www.europeanvoice.com/article/2013/april/meps-reject-ship-recycling-fund/77029.aspx> the full Parliament voted against the committee's suggestion, with 299 against and 292 in favour και EU Parliament rejects ship recycling fund

<https://www.onthemosway.eu/blog/green-ports-and-green-shipping/2013/04/23/eu-parliament-rejects-ship-recycling-fund/>

[205] Βλ. Bangladeshi workers risk lives in shipbreaking yards

<https://www.theguardian.com/world/2012/may/05/bangladesh-workers-asia-shipbreaking>

[206] Βλ. Pakistan Shipbreaking Outlook : The Way Forward for a Green Ship Recycling industry – Environmental, Health and Safety Conditions https://passthrough.fw-notify.net/download/637005/https://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2013/10/SDPI-NSP-Pakistan-Position-Paper-For-Printing.pdf