



PRESS RELEASE

Press release from the NGO Shipbreaking Platform

ΔΗΜΟΣΙΕΥΤΗΚΕ Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΛΙΣΤΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2016

Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες βρίσκονται στην κορυφή της σκανδαλώδους λίστας με τις χειρότερες πρακτικές διάλυσης: η Ε.Ε. καλείται να αναλάβει δράση

Βρυξέλλες, 1η Φεβρουαρίου 2017 – Η λίστα με τα πλοία που διαλύθηκαν σε όλο τον κόσμο το 2016, δημοσιεύτηκε σήμερα από τη ΜΚΟ Shipbreaking Platform και δυστυχώς δεν δείχνει καμία βελτίωση όσον αφορά στη διαχείριση παροπλισμένων πλοίων. Αντίθετα, τα νέα στοιχεία μιλούν για αύξηση των επικίνδυνων και ρυπογόνων πρακτικών διάλυσης των πλοίων. 668 πλοία πωλήθηκαν πέρυσι σε διαλυτήρια στις ακτές της Νότιας Ασίας - αριθμός που μεταφράζεται στο 87% των πλοίων που διαλύθηκαν παγκοσμίως.

“Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται ακόμη πολύ μακριά από την εξασφάλιση βιώσιμων πρακτικών ανακύκλωσης των πλοίων. Πέρυσι όχι μόνο είδαμε αύξηση των θρόμβικων και επικίνδυνων πρακτικών διάλυσης των πλοίων αλλά είχαμε και αρνητικό ρεκόρ των Ευρωπαίων πλοιοκτητών που διέλυσαν τα πλοία τους σε παραλίες της Νότιας Ασίας. Το σοκαριστικό 84% των Ευρωπαϊκών παροπλισμένων πλοίων κατέληξε στην Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές. Είναι γνωστό ότι οι εγκαταστάσεις αυτές δεν σέβονται τα διεθνή πρότυπα προστασίας του περιβάλλοντος, δεν διασφαλίζουν θεμελιώδη εργασιακά δικαιώματα, και αψηφούν το διεθνές νομικό πλαίσιο που διέπει το εμπόριο αποβλήτων” αναφέρει η Patrizia Heidegger, Διευθύντρια της ΜΚΟ Shipbreaking Platform.

Η αύξηση των πλοίων προς διάλυση στις παραλίες θέτει τους εργάτες, το περιβάλλον και τις τοπικές κοινότητες σε διαρκή κίνδυνο. Το 2016 συνέβη η χειρότερη καταστροφή στην ιστορία της βιομηχανίας. Την 1η Νοεμβρίου τουλάχιστον 28 εργαζόμενοι σκοτώθηκαν ακαριαία ενώ περισσότεροι από 50 τραυματίστηκαν από έκρηξη και δυνατή φωτιά σε δεξαμενόπλοιο στην παραλία Gadani στο Πακιστάν. Σύμφωνα με την ΜΚΟ Shipbreaking Platform ο αριθμός των επιβεβαιωμένων νεκρών εργαζομένων στις εγκαταστάσεις διάλυσης στο Μπαγκλαντές έφτασε τους 22 ενώ άλλοι 29 τραυματίστηκαν βαριά. Για τα ατυχήματα στην Ινδία δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία. Η ΜΚΟ ενημερώθηκε για τουλάχιστον δύο θανάτους στην παραλία του Alang αλλά ο πραγματικός αριθμός των νεκρών και τραυματιών παραμένει άγνωστος.

ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΤΟ 2016- οι χειρότερες πρακτικές:

Όσο κι αν αποτελεί έκπληξη για μία χώρα που είναι περήφανη για την πράσινη ανάπτυξη και οικονομία της, η ΓΕΡΜΑΝΙΑ είναι υπεύθυνη για τις χειρότερες πρακτικές διάλυσης πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα αν συγκρίνει κανείς το μέγεθος του εμπορικού στόλου της σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων που διαλύονται με ανεύθυνες πρακτικές. Το 98% των γερμανικών παροπλισμένων πλοίων πωλήθηκαν για διάλυση το 2016 στις ακτές της Νοτίου Ασίας! Το 40% εξ'αυτών διαλύθηκε στο Μπαγκλαντές όπου είναι γνωστό ότι επικρατούν οι χειρότερες συνθήκες. Ανάμεσα στις πιο ανεύθυνες πλοιοκτήτριες εταιρίες βρίσκονται οι: Hansa Mare με 12 πλοία, Alpha Ship, F. Laeisz και Peter Doehle με 7 πλοία η καθεμία, Dr. Peters, König & Cie, Norddeutsche Vermögen και Rickmers με 6 πλοία η καθεμία.

Οι πρακτικές διάλυσης των γερμανικών πλοίων συνοδεύονται από υψηλό αριθμό θανάτων. Τρεις εργαζόμενοι έχασαν τη ζωή τους και άλλοι τρεις τραυματίστηκαν κατά τη διάρκεια της διάλυσης του RENATE στην εγκατάσταση Seiko του Chittagong στο Μπαγκλαντές (για περισσότερα στοιχεία δείτε την ενότητα "Accidents" στο [South Asia Quarterly Update](#)). Το πλοίο ανήκε στην εταιρία Neu Seeschiffahrt και αγοράστηκε για ανακύκλωση από την Wirana Shipping Corporation. Την έντονη ανησυχία του εξέφρασε με σχετική [έκθεση](#) στη Γερμανική Κυβέρνηση ο ειδικός εισηγητής του ΟΗΕ για τα ανθρώπινα δικαιώματα σε σχέση με τα τοξικά απόβλητα επικρίνοντας τις πρακτικές των Γερμανών πλοιοκτητών ([όπως αναφέρει η ΜΚΟ Shipbreaking Platform](#)). Τον περασμένο Νοέμβριο [σκοτώθηκε ακόμη ένας εργάτης από το Μπαγκλαντές](#) κατά τη διάρκεια της διάλυσης του μόλις 10 ετών αλλά ζημιογόνου κοντέινερ VIKOTRIA WULFF.

"Δεν είναι η πρώτη φορά που οι εργάτες πληρώνουν με τη ζωή τους τις αποτυχημένες επιχειρηματικές πρακτικές γερμανών πλοιοκτητών. Υπάρχει πληθώρα πτωχεύσεων λόγω υψηλού επενδυτικού ρίσκου και κοντόφθαλμων πρακτικών. Τότε, οι διαχειριστές αφερεγγυότητας φροντίζουν να πουλήσουν όσο πιο γρήγορα γίνεται τα ζημιογόνα πλοία σε εταιρίες που τα στέλνουν για διάλυση στις ακτές της Νοτίου Ασίας με αποτέλεσμα οι άνθρωποι και το περιβάλλον να πληρώνουν την απληστία της ναυτιλιακής βιομηχανίας", σχολιάζει η Patrizia Heidegger.

Η ΕΛΛΑΔΑ είναι υπεύθυνη για τον μεγαλύτερο απόλυτο αριθμό πλοίων που πωλήθηκαν σε διαλυτήρια της Νότιας Ασίας το 2016, συνολικά 104 πλοία. Από το 2009, τότε που η ΜΚΟ Shipbreaking Platform ξεκίνησε να συγκεντρώνει στοιχεία οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται επανειλημμένως στην κορυφή του καταλόγου με τους πλοιοκτήτες που επιλέγουν βρώμικες και επικίνδυνες πρακτικές. Έχοντας την στήριξη της Ελληνικής κυβέρνησης, οι πλοιοκτήτες εξακολουθούν να αρνούνται να αναλάβουν τις ευθύνες τους για τη ζημιά που προκαλούν με τις επιλογές τους στους εργάτες και το περιβάλλον. [5 εργάτες έχασαν τη ζωή τους τον Ιανουάριο](#) από έκρηξη στο GAZ FOUNTAIN, πλοίο της εταιρίας Naftomar με έδρα την Αθήνα, το οποίο είχε μεταφερθεί για διάλυση στις ακτές του Πακιστάν τον Δεκέμβριο του 2016.

Το βραβείο χειρότερης εταιρίας για τις πρακτικές διάλυσης απονέμεται φέτος στην ZODIAC με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο και ιδιοκτήτη τον Eyal Ofer, γιο του εφοπλιστή Sammy Ofer. Το 2016, η ZODIAC πούλησε 12 πλοία για διάλυση κυρίως στο Μπαγκλαντές [ενώ το όνομά της εταιρίας έχει συνδεθεί με σοβαρά ατυχήματα](#). Ένας εργάτης έχασε τη ζωή του φέτος τον Ιανουάριο κατά τη διάρκεια της διάλυσης του πλοίου του Ofer SNOWDON το οποίο προσάραξε στο Πακιστάν τον Οκτώβριο. Ο αδελφός του Eyal ονομάζεται Idan και είναι ιδιοκτήτης της εταιρίας QUANTUM PACIFIC GROUP και κάτοχος του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ISRAEL CORPORATION. Πέρυσι έλαβε το βραβείο χειρότερου πλοιοκτήτη από πλευράς πρακτικών διάλυσης. Το 2015 έστειλε τα περισσότερα από τα παροπλισμένα πλοία του για διάλυση στο Μπαγκλαντές, πρακτική καθόλου αναμενόμενη για μία οικογένεια που προσπαθεί να γίνει γνωστή για το φιλανθρωπικό της έργο.

“Αποτελεί σκάνδαλο το γεγονός ότι τοπικές κοινότητες και οι εργάτες της Νοτίου Ασίας πληρώνουν για την απληστία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δημιουργεί πλεονάζον δυναμικό στην αγορά και στη συνέχεια αδυνατεί να βρει υπεύθυνες λύσεις για τα παροπλισμένα πλοία”, λέει η Heidegger. Το 2016 ακόμη και η εταιρία Maersk αποφάσισε δυστυχώς να απομακρυνθεί από την προοδευτική πολιτική ανακύκλωσης που ακολουθούσε: ο Δανέζικος κολοσσός εμπορευματοκιβωτιοφόρων επέστρεψε στις πρακτικές διάλυσης πλοίων στις ακτές της Ινδίας, αφού εκεί προσφέρονται υψηλότερες τιμές για τα ανεπιθύμητα πλοία της. Καταλύτης του πλεονάζοντος δυναμικού στην ναυτιλιακή αγορά, η Maersk θα πρέπει κατά τα επόμενα χρόνια να απαλλαγεί από 75 έως 100 πλοία. “Οι κινήσεις αυτές με μόνο στόχο το κέρδος όχι μόνο συμβάλλουν στη νομιμοποίηση αθέμιτων πρακτικών διάλυσης αλλά αποτελούν τροχοπέδη στην καινοτομία και την πρόοδο όσον αφορά την ανακύκλωση στην Ινδία, τη δημιουργία δηλαδή σύγχρονων εγκαταστάσεων ανακύκλωσης μακριά από τις παραλίες” επισημαίνει η Heidegger.

Τα στοιχεία που έχει συλλέξει η MKO Shipbreaking Platform δείχνουν ότι οι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να αποφεύγουν τις ευθύνες τους προστατευόμενοι πίσω από τους λεγόμενους αγοραστές με μετρητά (cash buyers). Αυτοί αγοράζουν πλοία που είναι έτοιμα για διάλυση/ ανακύκλωση με μετρητά και στη συνέχεια τα πωλούν στις εγκαταστάσεις σε ακτές. Οι έμποροι αυτοί μετανηολογούν τα πλοία που είναι έτοιμα για παροπλισμό σε ευκαιριακές σημαίες χωρών όπως το Παλάου, το Τουβαλού και τις Κομόρες και τα μεταπωλούν στις χειρότερες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης σε όσο το δυνατόν υψηλότερη τιμή. *“Παρατηρώντας τις σημαίες που επιλέγονται για τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος της λειτουργίας τους είναι σαφές ότι η νομοθεσία στις χώρες αυτές δεν πρόκειται να συμβάλει στην αλλαγή των πρακτικών αυτών. Το παγκόσμιο πρόβλημα της διάλυσης των πλοίων μπορεί να λυθεί μόνο με τη λήψη μέτρων ανεξάρτητων από τη σημαία του πλοίου. Για το λόγο αυτό καλούμε την Ε.Ε. να ζητάει άδεια ανακύκλωσης από όλα τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της”* εξηγεί η Ingvild Jenssen, Διεθύντρια σε θέματα πολιτικής και Ιδρύτρια της MKO Shipbreaking Platform.

Μέσα στο 2017, η Ε.Ε. θα δημοσιεύσει κατάλογο με τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης σε όλο τον κόσμο οι οποίες συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος και των εργαζομένων. Ο κατάλογος θα είναι ο πρώτος στο είδος του και θα αποτελεί σημείο αναφοράς για τη βιώσιμη ανακύκλωση των πλοίων. Η γερμανική εταιρία εμπορευματοκιβωτιοφόρων Harag-Lloyd έχει ήδη δεσμευτεί ότι θα ανακυκλώνει τα πλοία της μόνο στις εγκαταστάσεις που θα περιλαμβάνει ο κατάλογος. Πέραν αυτού χρειάζεται και ένα οικονομικό κίνητρο για τα πλοία που έχουν εμπορικές συναλλαγές με την Ε.Ε. το οποίο θα εξασφαλίζει ότι οι πλοιοκτήτες θα χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις του καταλόγου. Αυτή την περίοδο βρίσκεται υπό συζήτηση το καθεστώς για την Άδεια Ανακύκλωσης Πλοίων. Η πληθώρα σκανδάλων στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες οδήγησε αρκετά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στο να ενδιαφερθούν για την ανακύκλωση πλοίων. Προκειμένου να εξασφαλίσουν υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές, θεσπίζουν συγκεκριμένα κριτήρια για τις ναυτιλιακές που χρηματοδοτούν, με οδηγό τον Κανονισμό της Ε.Ε. για την ανακύκλωση πλοίων.

Για λεπτομερή στοιχεία και ανάλυση σχετικά με τα πλοία που διαλύθηκαν το 2016, κάντε [κλικ εδώ](#).
Για να κάνετε αναζήτηση στον κατάλογο των πλοίων που διαλύθηκαν το 2016, κάντε [κλικ εδώ](#).

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Γενικές πληροφορίες προς τους συντάκτες:

Nicola MULINARIS

Communications and Policy Officer

Tel.: +32 (0)2 6094 418

nicola@shipbreakingplatform.org

Για δηλώσεις και συνεντεύξεις:

Patrizia HEIDEGGER

Executive Director

Tel.: +32 (0)2 6094 419

patrizia@shipbreakingplatform