

2009

---

2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约

---

HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND  
ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009

---

CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SÛR ET  
ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES, 2009

---

ГОНКОНГСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О БЕЗОПАСНОЙ И  
ЭКОЛОГИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОЙ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ 2009 ГОДА

---

CONVENIO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA EL RECICLAJE  
SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, 2009



## 2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约

本公约各当事国，

注意到对拆船业的安全、健康、环境和福祉问题的日益关切，

认识到拆船有助于可持续发展，同时也是船舶结束营运后的最佳选择，

忆及国际海事组织大会通过的第 A.962(23)号决议(《拆船导则》)；以第 A.980(24)号决议通过的该导则的修正案；《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》第六次缔约国大会第 VI/24 号决定，该决定通过了《全部和部分拆解船舶的无害环境管理技术导则》；以及国际劳工局理事会第 289 届会议核准的导则(《亚洲国家和土耳其拆船安全和健康导则》)，

还忆及国际海事组织大会通过第 A.981(24)号决议要求本组织海上环境保护委员会制订一项关于拆船的具有法律约束力的文书，

还注意到国际劳工组织在保护拆船工人职业安全与健康方面所发挥的作用，

进一步注意到《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》在防止此类废物对人类健康和环境造成不利影响方面所发挥的作用，

顾及《里约环境与发展宣言》中原则十五所确立的、本组织海上环境保护委员会在 1995 年 9 月 15 日通过的第 MEPC.67(37)号决议中所提及的预防性措施，

还顾及有必要在不妨害船舶安全、船员安全和健康以及船舶营运效率的情况下，促进在船舶建造和维护中使用较低危害乃至无害材料来替代有害材料，

决心在一项具有法律约束力的文书中有效解决与拆船有关的环境、职业健康和安全风险问题，同时考虑到海上运输的特殊性和确保已结束营运的船舶平稳退役的需要，

考虑到通过缔结一项《国际安全与无害环境拆船公约》可以最好地实现这些目标，

兹协议如下：

### 第一条 一般义务

一、本公约各当事国承诺，充分和全面地实施本公约的各项规定，以防止、降低、

减少并尽实际可能消除拆船引起的事故、工伤以及对人类健康和环境的其它不利影响，并在整个船舶营运期间提高船舶安全，保护人类健康和环境。

二、本公约中的任何规定均不得解释为阻止一当事国单独或与其它当事国一起按照国际法采取更严格的安全与无害环境拆船措施，以防止、降低和减少对人类健康和环境的不利影响。

三、各当事国须努力为有效履行、遵守和实施本公约开展合作。

四、各当事国承诺，鼓励不断开发有助于安全与无害环境拆船的技术和做法。

五、本公约的附则是其不可或缺的组成部分。除非另有明文规定，凡提及本公约即同时提及其附则。

## 第二条 定义

除非另有明文规定，就本公约而言：

一、“公约”系指《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》。

二、“主管机关”系指船舶有权悬挂其国旗的国家政府或船舶在其许可下营运的国家政府。

三、“主管当局”系指由一当事国指定的一个或多个政府当局，它们在特定地理范围或技术领域内负责履行本公约所规定的、关于在该当事国管辖范围内运营的拆船设施的职责。

四、“本组织”系指国际海事组织。

五、“秘书长”系指本组织秘书长。

六、“委员会”系指本组织海上环境保护委员会。

七、“船舶”系指正在或曾经在海洋环境中营运的任何类型的船舶并包括潜水器、浮动艇筏、浮动平台、自升式平台、浮式存储装置(FSUs)以及浮式生产、存储和卸载装置(FPSOs)，包括被拆除设备的船舶或被拖船舶。

八、“总吨”系指按照《1969 年国际船舶吨位丈量公约》的附则 I 或其任何后续公约规定的吨位丈量规则所计算出的总吨位(GT)。

九、“有害材料”系指会对人类健康和(或)环境造成危害的任何材料或物质。

十、“拆船”系指在拆船设施内进行的、旨在回收船舶构件和材料以供再加工和重新利用的全部或部分拆解船舶的活动，同时它对有害材料及其它材料加以管理，并包括与此相关的作业，如船舶构件与材料的现场贮存与处理等等，但不包括在另一拆船设施内进行的进一步加工或处置。

十一、“拆船设施”系指用于拆船作业的场所、工场或设施的限定区域。

十二、“拆船公司”系指拆船设施所有人，或承担拆船设施所有人的拆船活动经营责任的、已在承担此种责任时同意接管本公约所赋予的全部职责和责任的任何其他组织或个人。

### **第三条 适用范围**

一、除非本公约另有明文规定，本公约适用于：

(一) 有权悬挂某一当事国国旗或在其许可下运营的船舶；

(二) 在某一当事国管辖下运营的拆船设施。

二、本公约不适用于任何军舰、海军辅助船或某一当事国拥有或运营且在当时仅用于政府非商业服务的船舶。但每一当事国须采取不损害其拥有或运营的此类船舶的作业或营运能力的适当措施，确保此类船舶的行动方式尽可能合理可行地符合本公约。

三、本公约不适用于 500 总吨以下的船舶，或始终在船舶有权悬挂其国旗的国家的主权或管辖水域内航行的船舶。但每一当事国须采取适当措施，确保此类船舶的行动方式尽可能合理可行地符合本公约。

四、对于有权悬挂非本公约当事国国旗的船舶，各当事国须在必要时适用本公约的要求，以确保不给予此类船舶更为优惠的待遇。

### **第四条 对拆船的监督**

一、各当事国须要求有权悬挂其国旗或在其许可下运营的船舶遵守本公约所载的要求，并须采取有效措施确保此项遵守。

二、各当事国须要求其管辖下的拆船设施遵守本公约所载的要求，并须采取有效措施确保此项遵守。

## **第五条 船舶检验和发证**

各当事国须确保悬挂其国旗或在其许可下运营的、需接受检验和发证的船舶按附则中的规定经受检验和发证。

## **第六条 对拆船设施的许可**

各当事国须确保,在其管辖下运营并拆解本公约所适用的船舶或根据本公约第三条第四款获类似待遇船舶的拆船设施,按照附则中的规定获得许可。

## **第七条 信息交换**

对于经当事国许可的拆船设施,在接到请求时,该当事国须将与本公约有关的、作为该许可决策依据的相关信息提供给本组织以及提出请求的其它当事国。该信息交换须以迅速及时的方式进行。

## **第八条 船舶检查**

一、在另一当事国的任何港口或离岸式码头时,本公约所适用的船舶可能受到该当事国正式授权的官员的检查,以确定该船是否符合本公约。除本条第二款规定者外,任何此种检查均应限于核实船上是否携带有效的国际船舶有害材料清单证书或国际拆船准备就绪证书;如证书有效,则须得到承认。

二、如果某一船舶未携带有效的证书或有明确依据认为:

(一) 船舶或其设备的状况与证书和(或)有害材料清单第一部分所载的细节严重不符;或

(二) 船上没有实施用以维护有害材料清单第一部分的程序,

则可计及本组织制订的导则进行详细检查。

## **第九条 对违反公约情况的侦查**

一、各当事国须合作侦查违反公约的情况和实施本公约的规定。

二、如果有充分证据表明某一船舶正在、曾经或将要以违反本公约任何规定的方式进行营运,则掌握该证据的当事国可请求对进入另一当事国管辖下的港口或离岸式码头的该船进行调查。此种调查的报告须送交请求调查的当事国、该船的有关主管机

关和本组织，以便酌情采取行动。

三、如果发现某一船舶违反了本公约，则实施检查的当事国可以对该船采取警告、扣留、拒绝进港或驱逐出港的措施。采取此种行动的当事国须立即通知该船的主管机关和本组织。

四、如果一当事国收到任何当事国关于调查的请求，连同拆船设施正在、曾经或将要以违反本公约任何规定的方式进行营运的充分证据，则应调查在其管辖下运营的拆船设施并写出报告。任何此类调查的报告须送交提出请求的当事国，如果已经或即将采取任何行动，则包括与行动有关的信息，并送交本组织以采取适当行动。

## **第十条 违反公约的行为**

一、须通过国内法禁止违反本公约要求的任何行为，并且：

(一) 对于船舶，无论违约行为发生在何处，均须根据主管机关的法律确定处罚。如果该主管机关从一当事国得知此违约行为，它须对该事进行调查，并可请求举报的当事国对所指称的违约行为提供进一步的证据。如果该主管机关确信有充分证据可对指称的违约行为提起诉讼，它须按照其法律尽快促成此种诉讼。该主管机关须及时向报告指称违约行为的当事国以及本组织通报其采取的任何行动。如果该主管机关在收到通知后一年内未采取任何行动，它须向报告指称违约行为的当事国及本组织通报其未采取行动的原因；

(二) 对拆船设施，则须根据对该拆船设施具有管辖权的当事国的法律确定处罚。如果该当事国从另一当事国得知此违约行为，它须对该事进行调查，并可请求举报的当事国对所指称的违约行为提供进一步的证据。如果该当事国确信有充分证据可对指称的违约行为提起诉讼，它须按照其法律尽快促成此种诉讼。该主管机关须及时向报告指称违约行为的当事国以及本组织通报其采取的任何行动。如果该当事国在收到通知后一年内未采取任何行动，它须向报告指称违约行为的当事国及本组织通报其未采取行动的原因。

二、须禁止在任何当事国管辖范围内违反本公约要求的任何行为，并须根据该当事国的法律确定处罚。无论何时发生此种违约行为，该当事国须：

(一) 按其法律促成诉讼；或

(二) 向该船的主管机关提供其可能掌握的业已发生违约行为的情况和证据。

三、当事国法律根据本条所规定的处罚的严厉程度须足以阻止在任何地方发生违

反本公约的行为。

### **第十一条 对船舶的不当延误或扣留**

一、须尽一切可能努力避免船舶因本公约第八、九或十条受到不当扣留或延误。

二、当船舶根据第八、九或十条被不当扣留或延误时，它有权对所蒙受的任何损失或损害获得赔偿。

### **第十二条 通报信息**

每一当事国须向本组织报告下述信息，并由本组织视情分发：

(一) 按照本公约许可的在该当事国管辖下运营的拆船设施的名单；

(二) 该当事国主管当局，包括单一联系单位的详细联系地址；

(三) 经授权代表该当事国按照本公约管理拆船监督相关事宜的被认可组织和被指定验船师的名单，以及授权给被认可组织或被指定验船师的具体责任和授权条件；

(四) 悬挂该当事国国旗的、已为其签发国际拆船准备就绪证书的船舶的年度清单，包括证书所示的拆船公司名称和拆船设施地点；

(五) 在该当事国管辖范围内完成拆解的船舶的年度清单；

(六) 有关违反本公约的行为的信息；和

(七) 对该当事国管辖下的船舶和拆船设施采取的行动。

### **第十三条 技术援助与合作**

一、各当事国承诺，直接或通过本组织和其它国际机构等适当途径，向请求技术援助的当事国提供安全与无害环境拆船方面的下述支持：

(一) 人员培训；

(二) 确保相关技术、设备和设施的可利用率；

(三) 启动联合研发项目；和



(四) 采取旨在有效实施本公约和本组织制订的有关导则的其它行动。

二、各当事国承诺，以不违反其国内法、规章和政策为限，在转让安全与无害环境拆船的管理系统和技术方面进行积极合作。

#### **第十四条 解决争端**

各当事国须通过谈判或经它们一致同意的任何其它和平手段，包括询问、调停、调解、仲裁、司法解决或诉诸区域机构或协议等，解决它们之间有关本公约的解释和适用的任何争端。

#### **第十五条 与国际法和其它国际协定的关系**

一、本公约的任何规定均不损害任何国家根据《1982 年联合国海洋法公约》以及国际海洋习惯法具有的权利和义务。

二、本公约的任何规定均不损害当事国根据其它相关和适用的国际协定具有的权利和义务。

#### **第十六条 签署、批准、接受、核准和加入**

一、本公约将于 2009 年 9 月 1 日至 2010 年 8 月 31 日在本组织总部开放供任何国家签署，此后继续开放供任何国家加入。

二、各国可以下列方式成为本公约的当事国：

(一) 签署并对批准、接受或核准无保留；或

(二) 签署但有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或

(三) 加入。

三、批准、接受、核准或加入须通过向本组织秘书长交存相应的文书方为有效。

四、如果一国包含两个或更多对本公约所涉及事项适用不同法律制度的领土单元，它可在签署、批准、接受、核准和加入时声明：本公约适用于其所有领土单元，或只适用于其中一个或多个单元，并可随时通过提交另一声明对该声明加以修改。

五、第四款规定的声明须以书面形式通知秘书长，并须明确说明本公约适用的一

个或多个领土单元。

六、各国须在同意接受本公约约束之时声明，在经其许可的拆船设施拆解某一船舶之前，它是否要求对拆船计划给予明示或默示核准。这一声明可在此后以通知秘书长的方式进行修改。此种修改须具体说明修改的生效日期。

### **第十七条 生效**

一、本公约将在满足以下条件之日后二十四个月生效：

(一) 不少于十五个国家按照第十六条的规定签署本公约并对批准、接受或核准无保留或交存了批准、接受、核准或加入的必要文书；

(二) 第一(一)款所述国家的合计商船总吨位不少于世界商船总吨位的百分之四十；和

(三) 第一(一)款所述国家在此前十年的合计最大年拆船量不少于这些国家的合计商船总吨位的百分之三。

二、对于在本公约满足生效条件要求后但在生效之日前交存批准、接受、核准或加入文书的国家，其批准、接受、核准或加入将在本公约生效之日起生效，或交存文书之日后三个月生效，以较晚者为准。

三、在本公约生效之日后交存的任何批准、接受、核准或加入文书，须在交存之日三个月后生效。

四、在本公约某一修正案根据第十八条视为已被接受之日后交存的任何批准、接受、核准或加入文书，须适用于经修正的本公约。

### **第十八条 修正案**

一、本公约可根据下列各款规定的任一程序进行修正。

二、经本组织审议后的修正案：

(一) 任何当事国均可对本公约提出修正案。建议的修正案须提交给秘书长，然后由秘书长在对其审议前至少六个月将其散发给各当事国和本组织会员；

(二) 按照上述规定提出并散发的修正案须提交给委员会审议。各当事国，无论其

是否为本组织会员，均有权参与委员会审议和通过修正案的会议事项。

(三) 修正案须由委员会出席并投票的当事国的三分之二多数通过，但在表决时须有至少三分之一的当事国出席。

(四) 按照上述第(三)项通过的修正案须由秘书长送交各当事国供其接受。

(五) 在下述情况下，修正案须视为已被接受：

1. 本公约正文条款的修正案，在三分之二当事国通知秘书长表示接受之日起视为已被接受；

2. 附则的修正案，在委员会通过之时确定的一个期限届满时视为已被接受，该期限不得短于通过之日后十个月。但是，如果在该日期之前有超过三分之一的当事国通知秘书长表示反对该修正案，则须视其为未被接受。

(六) 修正案须按下列条件生效：

1. 本公约正文条款的修正案，对已声明接受该修正案的当事国而言，在其按照第(五)项第 1 目视为已被接受之日后六个月生效；

2. 附则的修正案，对所有当事国而言，在其视为已被接受之日后六个月生效，但对作出以下通知的任何当事国除外：

(1) 根据第(五)项第 2 目作出通知，对该修正案表示反对，且未撤消此种反对；或

(2) 在该修正案生效前已向秘书长作出通知：只有在它随后通知表示接受后，该修正案才对其生效。

3. 根据第(六)项第 2 目第(1)小目表示反对的当事国可在后来通知秘书长表示接受该修正案。该修正案将在表示接受之日后六个月或该修正案的生效之日对该当事国生效，以较晚者为准；

4. 如果作出第(六)项第 2 目第(2) 小目所述通知的当事国向秘书长作出接受某一修正案的通知，则该修正案须在作出接受通知之日后六个月或该修正案生效之日对该当事国生效，以较晚者为准。

三、当事国会议通过的修正案：

(一) 经一当事国提出请求并获至少三分之一的当事国赞同，本组织须召开当事国会议来审议本公约的修正案。

(二) 由此种会议以出席并投票的当事国的三分之二多数通过的每一项修正案，须由秘书长通知所有当事国供接受。

(三) 除非会议另行决定，该修正案须分别按第二款第(五)和(六)项规定的程序视为已被接受和生效。

四、不接受附则某一项修正案的当事国，仅就该修正案的适用而言，须被视为非当事国。

五、按照本条作出的通知须以书面形式送交秘书长。

六、秘书长须将下列情况通知当事国和本组织会员：

(一) 任何修正案的生效及其普遍生效和对每一当事国生效的日期；和

(二) 根据本条作出的任何通知。

### **第十九条 退出**

一、任何当事国，在本公约对其生效之日起满两年后，可随时退出本公约。

二、退出须向秘书长作出书面通知方为有效，在收到该通知后一年或在通知中规定的更长期限后生效。

### **第二十条 保存人**

一、本公约须由秘书长保存，秘书长须将本公约的核证无误副本送发所有已签署或加入本公约的国家。

二、除本公约其它部分规定的职责外，秘书长还须：

(一) 将下列情况通知所有已签署或加入本公约的国家：

1. 每一新的签署或批准书、接受书、核准书或加入书的交存及其日期；
2. 本公约的生效日期；

3. 本公约的任何退出文书的交存及其收到日期和退出的生效日期；和

4. 按照本公约收到的其它声明和通知；以及

(二) 本公约一经生效，即将其文本送交联合国秘书处，以按照《联合国宪章》第一百零二条进行登记与公布。

## **第二十一条 语言**

本公约正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每种文本同等作准。

公元二零零九年五月十五日订于中国香港。

下列具名者，经各自政府正式授权，特签署本公约，以昭信守。

## 附 则

### 安全与无害环境拆船规则

#### 第一章 总则

##### 第一条 定义

就本附则而言：

一、“适任人员”系指为从事特定工作而具有适当资格、受过适当培训且具备足够知识、经验和技能的人员。具体而言，适任人员可以是有能力对拆船设施中的职业危险、风险与雇员暴露于潜在有害材料或不安全状况的情况加以识别和评估，并有能力详细说明为消除或减少上述危险、风险与暴露而采取的必要保护与预防措施的、经过培训的工人或管理人员。主管当局可为指定此类人员设定适当标准并可决定委以此类人员的职责。

二、“雇主”系指雇佣一名或多名工人从事拆船作业的自然人或法人。

三、“现有船舶”系指非新船的船舶。

四、“新船”系指：

（一）在本公约生效之日或以后签订建造合同的船舶；或

（二）若无建造合同，在本公约生效后六个月之日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶；或

（三）在本公约生效之日后三十个月之日或以后交船的船舶。

五、“新装置”系指公约生效之日后安装到船上的系统、设备、隔热或其它材料。

六、“可安全进入”系指满足以下条件的处所：

（一）空气中的含氧量和可燃气体的浓度在安全限度内；

（二）空气中的任何有毒物质在容许浓度内；和

（三）只要按照指示做好维护，与主管机关许可的工作相关的任何残余物或材料不会产生不可控制的有毒材料释放或不安全的可燃蒸气浓度。

七、“可安全热工”系指满足以下条件的处所：

(一) 存在安全和不爆炸条件，包括除气状态，从而可以使用电弧或气焊设备、热切割设备或他类明火、以及发热、打磨或产生火花的作业。

(二) 满足第一条第六款的“可安全进入”要求。

(三) 现有大气条件不会由于热工而改变；和

(四) 所有相邻处所已经过清洁、惰化或处理，足以防止起火或火势蔓延。

八、“船舶所有人”系指经登记为船舶所有者的一人或多人或公司，或未经登记而拥有船舶的一人或多人或公司，或者诸如管理人、光船租赁人等已接管船舶所有人的船舶运营责任的任何其它组织或个人。但是，对于为一国所有并由在该国登记为船舶经营者的公司运营的船舶，“船舶所有人”即为该公司。船舶所有人一词也包括了那些在将船舶出售或移交给拆船设施前对船舶拥有短期所有权的个人、组织或公司。

九、“现场检查”系指为验证经核实文件的所述条件而对拆船设施进行的检查。

十、“完工声明”系指拆船设施签发的证明已按照本公约完成拆船作业的确认声明。

十一、“油船”系指《防污公约》附则 I 界定的油船或《防污公约》附则 II 界定的有毒液体物质液货船。

十二、“工人”系指在雇佣关系中定期或临时从事工作的任何人，包括合同工。

## **第二条 一般适用性**

除非另有明文规定，船舶的设计、建造、检验、发证、运营以及拆解均须按照本附则的各项规定进行。

## **第三条 与其它标准、建议案和指南的关系**

各当事国须采取措施实施本附则中各条款的要求，同时考虑到国际劳工组织制订的相关的适用标准、建议案和指南，以及《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》制订的相关的适用技术标准、建议案和指南。

## 第二章 对船舶的要求

### 甲部分 - 船舶的设计、建造、运营和维护

#### 第四条 对船上有害材料的控制

按照本公约附录一规定的要求，各当事国：

（一）须禁止和（或）限制在有权悬挂其国旗的船舶或在其许可下运营的船舶上安装和使用附录一中所列的有害材料；和

（二）当船舶在其港口、船厂、修船厂或离岸式码头时，须禁止和（或）限制在船上安装和使用此种有害材料，

并须采取有效措施确保船舶遵守这些要求。

#### 第五条 有害材料清单

一、每艘新船上须备有一份有害材料清单。该清单须经主管机关或经主管机关授权的任何人员或组织核实，同时考虑到本组织制订的导则，包括那些导则所含的任何阈值和免除。有害材料清单须针对每艘船的实际情况制订，且至少须：

（一）在第一部分中明确本公约附录一和二所列的、存在于船体结构与设备中的有害材料及其位置和大概数量；和

（二）阐明该船舶遵守本附则第四条的要求。

二、现有船舶须在不晚于本公约生效后五年，或在前往拆船设施之前，以较早者为准，尽实际可能达到本条第一款的要求，同时考虑到本组织制订的导则以及本组织的检验和发证协调系统。在拟订有害材料清单时，须至少明确附录一所列的有害材料。对现有船舶而言，须考虑到本组织制订的导则，拟订一项计划，描述拟订有害材料清单所依据的目测/抽样检查。

三、在整个船舶营运阶段，须考虑到本组织制订的相关导则，对有害材料清单第一部分加以适当的维护和更新，反映出安装上船的含有附录二所列有害材料的新装置和对船舶结构和设备的相关改变。

四、在拆解作业之前，有害材料清单中除适当维护和更新的第一部分之外，须包括关于营运废物的第二部分和关于物料的第三部分，并考虑到本组织制订的导则，由



主管机关或经其授权的任何人员或组织予以核实。

## **第六条 提出附录一和附录二修正案的程序**

一、任何当事国均可按照本条提出附录一和（或）附录二的修正案。所建议的修正案须在本组织内根据本公约第十八条第二款和本条进行审议。

二、在本组织收到建议案后，它须提请联合国及其专门机构、与本组织有协议的政府间组织和在本组织具有咨询地位的非政府组织注意该建议案，并将其提供给它们。

三、委员会须根据第七条成立一个技术组，对按照本条第一款提交的建议案进行审议。

四、技术组须对建议案和任何相关实体提交的任何相关附加数据进行审议，包括其它国际机构就其有害材料和物质清单做出的决定；并就本公约而言，对这些有害材料是否会给人类健康或环境带来重大不利影响，因而需要对附录一和附录二做出修正，须做出评估和报告委员会。对此：

（一）技术组的审议须包括：

1. 以所提交的数据和提请技术组注意的其它相关数据为依据，评估这些有害材料与，就本公约而言，给人类健康或环境带来重大不利影响的可能性之间的关系；

2. 评估归功于拟议控制措施和技术组可能考虑的任何其它控制措施的降低风险的可能性；

3. 审议关于控制措施技术可行性的可利用信息；

4. 审议关于采取以下方面的控制措施所产生的其它影响的可利用信息：

- 环境；
- 包括海员和工人在内的人类健康和安全；和
- 国际航运和其它相关行业的成本。

5. 审议拟受控制的有害材料的合适替代材料的可利用性，包括审议这些替代材料的潜在风险；

6. 审议有害材料在拆解过程中所造成的风险；和

7. 审议适合的阈值和任何有用或必要的免除。

(二) 如果技术组发现，就本公约而言，所讨论的有害材料有可能给人类健康或环境带来重大不利影响，则不得以缺乏充分的科学确定性为理由，妨碍该组继续评估该提案。

(三) 技术组的报告须采用书面形式，并须考虑到上述第(一)项提及的各项评估与审议，但如果技术组对第(一)项第 1 目进行评估后认为无需对提案作进一步审议，技术组可决定不对第(一)项第 2 至第 7 目所述的各项内容进行评估与审议。

(四) 除其它者外，技术组的报告须包含以下方面的一项建议：根据本公约所采取的国际控制措施对所讨论的有害材料是否合理；综合建议中所提出的具体控制措施的适当性；或技术组认为更合适的其它控制措施。

五、委员会须考虑到技术组的报告，决定是否核准对附录一或附录二的建议修正案和适当时的任何相关修改。对在该修正案生效前已按照本公约发证的船舶，任何建议修正案均须明确它的适用范围。如果报告发现就本公约而言，所讨论的有害材料有可能给人类健康和环境带来重大不利影响，则不得以缺乏科学确定性为理由，妨碍将所建议的有害材料列入附录一或附录二的决定。决定不核准提案并不妨碍在将来出现新信息的情况下，就某种有害材料提交新的提案。

## **第七条 技术组**

一、委员会可根据需要按照第六条成立一个或多个技术组。技术组可由本公约各当事国、本组织各会员国、联合国及其专门机构、与本组织有协议的政府间组织以及在本组织具有咨询地位的非政府组织的代表组成，最好还包括来自从事物质的环境结局和影响、毒理影响、海洋生物学、人类健康、经济分析、风险管理、造船、国际航运、职业健康与安全以及其它有利于客观审议某提案技术价值所需的专业领域研究的机构和实验室的代表。

二、委员会须决定技术组的职责范围、组织、参与和运作，此类职责范围须对可能提交的任何机密信息的保护做出规定。技术组可根据需要召开此类会议，但须尽量通过书面或以电子通信或其它适当媒介方式开展工作。

三、只有当事国的代表方可根据第六条规定参与拟订建议案的工作。技术组须尽量促成各当事国代表之间的一致性。如果无法实现一致性，技术组须向各当事国代表传达少数持不同意见的代表的观点。

## 乙部分 - 拆船准备

### 第八条 一般要求

预定被拆解的船舶须：

(一) 仅在以下拆船设施中拆解：

1. 按照本公约经许可的拆船设施；和

2. 为从事拆船计划说明将由经确定的拆船设施进行的一切拆船作业而经充分许可的拆船设施；

(二) 在驶入拆船设施之前的时间里进行作业，以将船上残留货物、余下燃油和残留污水减至最小量；

(三) 对于油船，按照管辖拆船设施作业的当事国的国家法律、规章和政策，在到达拆船设施时，货舱和泵舱处于可安全进入或可安全热工或两者均可的发证准备就绪状态；

(四) 向拆船设施提供关于船舶的所有可利用信息，以便制订本规则第九条所要求的拆船计划；

(五) 拟定第五条所要求的清单；和

(六) 在任何拆解活动开始前，由主管机关或其认可的组织签发拆船准备就绪证书。

### 第九条 拆船计划

在任何拆船作业开始前，拆船设施须考虑到本组织制订的相关导则，针对具体船舶制订拆船计划。该拆船计划须：

(一) 参考船舶所有人提供的信息加以制订；

(二) 以许可拆船设施的当事国所接受的语言写成，如果所用文字不是英文、法文或西班牙文，则该拆船计划还须翻译成其中的一种文字，当主管机关认为无此必要时除外；

(三) 其中包括有关确定、维持和监控可安全进入和可安全热工条件的信息，以及如何管理包括有害材料清单所明确的材料在内的所有材料的类型和数量；

(四) 按照根据本公约第十六条第六款交存的声明，获得许可拆船设施的主管当局的明示或默示核准。该主管当局须在按照第二十四条收到拆船计划后的三个工作日内将收到该计划的书面收函通知送交拆船设施、船舶所有人和主管机关。其后：

1. 若当事国要求明示核准拆船计划，主管当局须将其核准或拒绝拆船计划的决定书面通知拆船设施、船舶所有人和主管机关；和

2. 若当事国要求默示核准拆船计划，该收函通知须具体说明十四天审议期结束之日。该主管当局须在这十四天审议期内将对拆船计划的任何书面反对意见通知拆船设施、船舶所有人和主管机关。若没有通知如此书面反对意见，则拆船计划须被视为获得核准。

(五) 一旦按照第(四)款获得核准，提供给主管机关、或任何经指定的验船师或它认可的组织检查；和

(六) 如果使用一个以上的拆船设施，明确拟使用的各拆船设施并详细说明在各个经许可的拆船设施中进行的拆船活动及其顺序。

## 丙部分 - 检验与发证

### 第十条 检验

一、本公约所适用的船舶须按照下列规定经过检验：

(一) 初次检验，在船舶投入营运之前或在签发国际有害材料清单证书之前进行。该检验须按照本公约要求，核实第五条所要求的有害材料清单第一部分的内容；

(二) 换证检验，按主管机关规定的间隔期进行，但不得超过五年。该检验须核实第五条所要求的有害材料清单的第一部分的内容符合本公约的要求；

(三) 附加检验，视具体情况可为总体或部分检验，可在船体结构、设备、系统、舾装、布置与材料经过改装、更换或重大修理后依船舶所有人请求而进行。该检验须确保该船舶在完成此种改装、更换或重大修理后，在各方面仍继续符合本公约的要求，并对清单第一部分的内容进行了必要的修改；和

(四) 最后检验，在船舶结束营运及拆解作业开始之前进行。该检验须核实：

1. 第五条第四款所要求的有害材料清单符合本公约的要求，同时考虑到本组织制订的导则；

2. 第九条要求的拆船计划恰当地反映第五条第四款所要求的有害材料清单所含的信息，并含关于确定、维持和监控可安全进入和可安全热工条件的信息；和

3. 拆解船舶的拆船设施按照本公约具备有效的许可。

二、为实施本公约规定的船舶检验须由主管机关的官员考虑到本组织制订的导则进行。但是，主管机关也可将检验委托给为此目的而指定的验船师或它认可的组织。

三、按本条第二款所述指定验船师或认可组织进行检验的主管机关须至少向这些经指定验船师或被认可组织作出以下授权：

1. 要求其检验的船舶符合本公约的规定；和

2. 在已成为当事国的港口国的有关当局的要求下进行检验与检查。

四、在任何情况下，有关主管机关须负责确保检验的完整性和有效性，并承诺为履行该责任确保必要的安排。

五、初次和换证检验应与其它适用的国际海事组织强制性文书所要求的检验协调一致。

## **第十一条 签发与签注证书**

一、除了初次检验与最后检验同时进行的现有船舶外，在根据第十条的规定成功完成初次检验或换证检验后，主管机关或经主管机关授权的任何人员或组织须考虑到本组织制订的导则，向第十条所适用的任何船舶签发国际有害材料清单证书。

二、在按照第十条的规定顺利完成附加检验后，主管机关或经主管机关授权的任何人员或组织须在船舶所有人的请求下，对根据第一款签发的国际有害材料清单证书进行签注。

三、尽管有第十四条第二款和第十条第一款第(二)项的要求，如果换证检验在现有证书到期之日前三个月内完成，则新证书的有效期限须从换证检验完成之日起至不超过现有证书到期之日后五年的日期。

四、如果换证检验在现有证书到期之日后完成，则新证书的有效期限须从换证检验

完成之日起至不超过现有证书到期之日后五年的日期。

五、如果换证检验在现有证书到期之日前三个月以上完成，则新证书的有效期限须从换证检验完成之日起至不超过换证检验完成之日后五年的日期。

六、如果签发的证书的有效期限不足五年，主管机关可以将证书的有效期限展期到第十条第一款第(二)项规定的最长期限。

七、如果已经完成换证检验，且在现有证书到期之日前未能签发新证书或将其送至船上，则经主管机关授权的个人或组织可对现有证书进行签注，此经签注的证书须在到期之日后不超过五个月的期限内被承认为有效。

八、如果当证书到期时，船舶不在其待检验港口，则主管机关可以延长证书的有效期限，但此展期须仅用于允许船舶完成前往其待检验港口的航行，且只有在看来合理可行时方可这样做。任何证书的展期不得超过三个月，获得该展期的船舶在到达其待检验港口时，在没有获得新证书的情况下，无权凭此展期离开该港口。当完成换证检验后，新证书的有效期限不得超过给予展期之前的现有证书到期之日后五年的日期。

九、对于未按照本条上述规定进行展期的、为短途航行船舶签发的证书，主管机关可给予自证书所述到期之日后最长一个月的宽限期。当换证检验完成后，新证书的有效期限不得超过给予展期之前的现有证书到期之日后五年的日期。

十、在特殊情况下，根据主管机关的决定，新证书可不必按照本条第四、八或九款规定的现有证书的到期之日起算日期。在此类特殊情况下，新证书的有效期限不得超过换证检验完成之日起的五年。

十一、在按照第十条的规定顺利完成最后检验后，主管机关或经其授权的任何人员或组织须考虑到对拆船设施的许可和本组织制订的导则，向第十条所适用的任何船舶签发国际拆船准备就绪证书。

十二、按照一当事国授权签发的证书，须获得其它当事国承认，并就本公约涵盖的所有目的而言，视为与它们签发的证书具有同等效力。证书须由主管机关或其授权的任何个人或组织签发或签注。在任何情况下，主管机关对证书负有全部责任。

## **第十二条 另一当事国签发或签注证书**

一、应主管机关请求，另一当事国可促成对船舶的检验，且一旦认为船舶符合本公约的规定，须按照本附则为其签发或授权签发证书，以及视情按照本附则签注或授权签注该船舶的证书。

二、证书和检验报告的副本各一份须尽早送交提出请求的主管机关。

三、如此签发的证书须包括一份声明，大意说明证书是应该主管机关的请求而签发，并且它须与该主管机关签发的证书具有同等效力并获得同等认可。

四、不得向悬挂非当事国国旗的船舶签发证书。

### **第十三条 证书的格式**

证书须按照附录三和四的格式，用签发国的官方语言写成。如果所用文字不是英文、法文或西班牙文，则文本须至少包括其中一种语言的译文。但是，对于不会航行至本公约另一当事国管辖下的港口或离岸式码头的船舶，主管机关可签发仅以签发国的一种官方语言写成的国际有害材料清单证书；对于在签发国管辖下的船舶设施中拆解的船舶，可签发仅以签发国的一种官方语言写成的国际拆船准备就绪证书。

### **第十四条 证书的期限和有效性**

一、在下列任何一种情况下，按照第十一或十二条签发的国际有害材料清单证书须停止有效：

（一）船舶的状况在实质上与证书的细节不符，包括未能按照本组织制订的导则正确地维护和更新有害材料清单第一部分的内容，以反映出船舶构造和设备中有害材料的变化情况；

（二）船舶换挂另一国家的国旗。只有当签发国认为船舶完全符合第十条的规定，才能签发新的证书。如果在当事国之间换挂国旗，船舶原先有权悬挂其国旗的当事国，若在换挂国旗后三个月之内接到请求，须尽快将船舶换挂国旗前所携带证书的副本和相关检验报告（如果有的话）送交该主管机关。

（三）未能在第十条第一款和第十一条规定的时间内完成换证检验；或

（四）未能按照第十一或十二条对证书进行签注。

二、签发的国际有害材料清单证书的有效期限须是主管机关规定的、不超过五年的期限。

三、签发的国际拆船准备就绪证书的有效期限须是主管机关规定的、不超过三个月的期限。

四、如果船舶的状况在实质上与证书的细节不符，根据第十一或十二条签发的国际拆船准备就绪证书须停止有效。

五、主管机关或经其授权的任何个人或组织可以对国际拆船准备就绪证书进行展期以用于前往拆船设施的点对点的单次航行。

### **第三章 对拆船设施的要求**

#### **第十五条 对拆船设施的监督**

一、每一当事国均须建立必要的立法、规章和标准，以确保拆船设施按照符合本公约规定的安全与无害环境方式予以设计、建造和运营。

二、每一当事国均须建立附带适当条件的拆船设施许可机制，以确保此类拆船设施满足本公约的要求。

三、每一当事国均须建立一种机制，以确保拆船设施遵守本章的要求，包括制定和有效利用检查、监督和实施的规定，包括进入和取样的权力。此种机制可以包括一个审核机制，由主管当局或经当事国认可的组织考虑到本组织制订的导则，开展审核；审核的结果应送交本组织。

四、每一当事国均须指定一个或多个主管当局及单一联系单位，以供本组织、本公约当事国和其它有关实体就该当事国管辖范围内运营的拆船设施的有关事宜与该当事国联系。

#### **第十六条 许可拆船设施**

一、拆船设施，若拆解本公约所适用的船舶，或按照本公约第三条第四款获类似待遇的船舶，须由当事国考虑到本组织制订的导则给予许可。

二、许可须由主管当局给予，且须包括核实本公约所要求的文件和现场检查。但主管当局可以委托经其认可的组织给予拆船设施许可。

三、当事国须通知本组织关于授权给被认可组织的具体职责和授权条件，以散发给各当事国。在每种情形里，主管当局对给予的许可负有全部责任。

四、许可证须按照附录五的格式写成。如果所用文字不是英文、法文或西班牙文，则文本中须至少包括其中一种文字的译文。



五、许可证须在当事国规定的期限内有效，但不得超过五年。当事国须确定签发、撤销、中止、修改和重新给予许可的条件，并将该条件告知拆船设施。如果拆船设施拒绝主管当局或可代行其职的经认可组织的检查，则须中止或撤销该许可证。

六、如果拆船设施内发生的事件或行为致使给予许可的条件不再得以满足，拆船设施须通知主管机关。主管机关可以相应地决定中止或撤销许可，或要求拆船设施采取纠正行动。

## **第十七条 一般要求**

一、经当事国许可的拆船设施须建立管理系统、程序与技术。这些管理系统、程序与技术不应有关工人或设施周围的居民造成健康风险，并将考虑到本组织制订的导则，防止、降低、减少和尽可能消除拆船作业对环境造成的不利影响。

二、对本公约所适用的船舶，或按照本公约第三条第四款获类似待遇的船舶，经当事国许可的拆船设施须：

(一) 仅接收：

1. 符合本公约者；或
2. 满足本公约要求者；

(二) 仅接收它们被许可拆解者；和

(三) 如果考虑在该拆船设施拆解其船舶的船舶所有人要求出示许可证的话，能出示之。

## **第十八条 拆船设施计划**

经当事国许可的拆船设施均须制订一份拆船设施计划。该计划须经拆船公司董事会或适当的管理机构通过，并须包括：

(一) 确保工人安全、人身健康与环境保护的方针，包括设定尽量减少和尽可能消除拆船作业对人身健康与海洋环境所造成的不利影响的目标；

(二) 确保实施本公约所列要求、实现拆船公司方针所列目标以及不断改进拆船作业程序和标准的系统；

(三) 明确雇主与工人在拆船作业中的作用与责任；

(四) 为实现拆船设施安全与无害环境营运的目的，为工人提供有关信息和培训的方案；

(五) 应急防备与反应计划；

(六) 拆船作业进展情况的监控系统；

(七) 表明拆船作业进展情况的记录系统；

(八) 对工人安全、人身健康与环境造成或可能造成损害的排放、释放、事件和事故的报告制度；和

(九) 职业病、事故、工伤以及对工人安全和人身健康的其它不利影响的报告制度，同时考虑到本组织制订的导则。

### **第十九条 防止对人身健康和环境造成不利影响**

经当事国许可的拆船设施须建立并利用相关程序，以：

(一) 通过确保在整个拆船过程中确定、维持和监控可安全热工条件和程序，防止爆炸、火灾和其它安全隐患；

(二) 通过确保在整个拆船过程中确定、维持和监控包括狭窄和围闭处所在在内的可安全进入条件和程序，防止危险空气和其它安全隐患的危害；

(三) 防止其它事故、职业病和工伤或对人身健康和环境的其它不利影响；和；

(四) 防止拆船过程中可能对人身健康和（或）环境造成损害的溢漏或排放，

同时考虑到本组织制订的导则。

### **第二十条 有害材料的安全与无害环境管理**

一、经当事国许可的拆船设施，对按照第十一或十二条发证的每艘船舶所含有的任何有害材料，须确保其安全与无害环境拆除。主管拆船作业的人员和作业工人须熟悉与其工作任务有关的本公约要求，并特别在有害材料拆除作业开始之前和期间积极使用有害材料清单和拆船计划。

二、经当事国许可的拆船设施，在训练有素和装备良好的工作人员进行切割作业之前，须考虑到本组织制订的导则，确保将有害材料清单中详细列明的全部有害物质均被查明、标识、包装和尽最大限度予以拆除，特别是：

（一）有害液体、残余物和沉积物；

（二）含有诸如铅、汞、镉和六价铬等重金属的物质或物体；

（三）十分易燃和（或）导致有毒气体释放的油漆和涂层；

（四）石棉和含有石棉的材料；

（五）聚氯联苯和含聚氯联苯的材料，确保在拆除作业过程中避免使用会引起发热的设备；

（六）含氯氟烃与哈龙；和

（七）以上未列明的和非船舶结构部分的其它有害材料。

三、经当事国许可的拆船设施，对从其拆解的船舶上拆除下来的全部有害材料与废弃物，须规定并确保其安全与无害环境管理。须明确废弃物管理和处理场地，以便对有害材料的进一步安全与无害环境管理做出规定。

四、拆船活动所产生的全部废弃物，须与可回收材料和设备分开放置、标识、妥善存放而不会对工人、人身健康或环境构成危险，并且只能移交给经许可的、能以安全与无害环境的方式对此类废弃物进行处理和处置的废弃物管理设施。

## **第二十一条 应急防备与反应**

经当事国许可的拆船设施须制定和维持一份应急防备与反应计划。制订该计划须顾及拆船设施的位置与环境，并须考虑到拆船作业的相关活动的规模和性质。该计划还须：

（一）确保必要设备和所用应急程序均已到位，并且定期开展演练；

（二）确保提供必要的信息、内部联系和协调，以在拆船设施发生紧急事件时为所有人员提供保护；

（三）与有关主管当局、邻近单位和应急反应服务机构保持联系并向其提供信息；

(四) 为拆船设施全体人员的急救和医疗援助、消防、撤离和为防止污染做好准备；  
和

(五) 根据拆船设施各个层面的全体工人的管理范围，为其提供相关信息与培训，包括对紧急情况的防范、防备和反应程序的定期演习。

## 第二十二条 工人安全与培训

一、经当事国许可的拆船设施须采取措施，为工人的安全作出规定，措施包括：

(一) 确保所有拆解作业所必需的个人防护设备与保护服的可利用率、维护和使用；

(二) 确保为工人提供培训，以使他们能够安全从事所承担的拆船作业；和

(三) 确保拆船设施的全体工人，在从事任何拆船作业之前，经过适当的培训和见习；

二、经当事国许可的拆船设施，对需要使用个人保护装备的作业，须提供并确保使用这些装备，包括：

(一) 头部保护；

(二) 面部与眼部保护；

(三) 手足保护；

(四) 呼吸系统保护设备；

(五) 听觉保护；

(六) 放射污染防护装置；

(七) 跌落防护；和

(八) 适用的服装。

三、经当事国许可的各拆船设施可以在培训工人方面进行合作。考虑到本组织制

订的相关导则，本条第一款第(二)项所列的培训计划须：

- (一) 涵盖拆船设施的全体工人，包括合同工和雇员；
- (二) 由适任人员实施培训；
- (三) 提供初始培训并在适当的间隔期开展进修培训；
- (四) 包括参与者对培训的理解和掌握情况的评估；
- (五) 定期回顾和做必要修改；和
- (六) 提供书面材料。

### **第二十三条 对事件、事故、职业病及长期影响的报告**

一、经当事国许可的拆船设施须向主管当局报告任何造成或可能造成工人安全、人身健康和环境损害的任何事件、事故、职业病或长期影响。

二、该报告须包括对事件、事故、职业病或长期影响的描述、其起因、采取的应对行动以及造成的后果和将要采取的纠正行动。

## **第四章 报告要求**

### **第二十四条 初始通知和报告要求**

一、船舶所有人须以书面形式适时将其拆船意图通知主管机关，以便主管机关准备进行本公约所要求的检验和发证。

二、准备接收待拆解船舶的拆船设施须以书面形式适时将其意图通知主管当局。该通知须至少包括以下船舶资料：

- (一) 船舶有权悬挂其国旗的国家的名称；
- (二) 船舶在该国登记的日期；
- (三) 船舶的识别号（国际海事组织编号）；
- (四) 新船交付时的船壳编号；

(五) 船名和类型;

(六) 船籍港;

(七) 船舶所有人的名称和地址以及国际海事组织登记的船舶所有人识别号;

(八) 公司的名称和地址以及国际海事组织公司识别号;

(九) 该船曾经入级的所有船级社的名称;

(十) 船舶主要资料(总长、型宽、型深、空船重量、总吨、净吨及主机类型和额定功率);

(十一) 有害材料清单; 和

(十二) 根据第九条待核准的拆船计划草案。

三、当待拆解船舶获得国际拆船准备就绪证书后, 拆船设施须向主管当局报告拆船作业拟开始的时间。该报告须按照附录六中的报告格式写成, 并须至少包括一份国际拆船准备就绪证书的副本。在提交该报告之前, 不得开始拆船作业。

## **第二十五条 拆船作业完工报告**

当按照本公约要求全部或部分完成拆船作业时, 拆船设施须签发一份完工声明并向其主管当局报告。该报告务必按照附录七所示编写而成。该主管当局须将声明抄送给为船舶签发国际拆船准备就绪证书的主管机关。该声明须在按照拆船计划全部或部分完成拆船作业之日起十四天内签发; 如果在作业过程中发生任何损害人身健康和(或)环境的事件和事故, 该声明须包括一份有关报告。

## 附录一

有害材料	定义	控制措施
石棉	含有石棉的材料	应禁止在所有船舶上新安装含有石棉的材料。
消耗臭氧物质	<p>消耗臭氧物质系指在适用或解释本附则时已生效的 1987 年《关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》第 1 条第 4 款界定的、列于该议定书附件 A、B、C 或 E 中的受控制物质。</p> <p>在船上可见到的消耗臭氧物质包括，但不限于：</p> <p>哈龙 1211 溴氯二氟甲烷</p> <p>哈龙 1301 溴三氟甲烷</p> <p>哈龙 2402 1,2-二溴-1,1,2,2-四氟乙烷(也称哈龙 114B2)</p> <p>CFC-11 三氯氟甲烷</p> <p>CFC-12 二氯二氟甲烷</p> <p>CFC-113 1,1,2-三氯-1,2,2-三氟乙烷</p> <p>CFC-114 1,2-二氯-1,1,2,2-四氟乙烷</p> <p>CFC-115 氯五氟乙烷</p>	应禁止在所有船舶上使用含有消耗臭氧物质的新装置，但允许在 2020 年 1 月 1 日之前使用含有氢化氯氟烃 (HCFCs) 的新装置。
聚氯联苯 (PCB)	“聚氯联苯”系指可由多达十个氯原子置换联苯分子(二个苯环被一个单一的碳-碳键连结在一起)上的氢原子而形成的一类芳香化合物。	应禁止在所有船舶上使用含有聚氯联苯的新材料。
防污底化合物和系统	根据适用和解释本附则时已生效的《2001 年国际控制船舶有害防污底系统公约》(《防污底系统公约》附件 1 规定的防污底化合物和系统。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 任何船舶不得施涂以有机锡为杀虫剂化合物的防污底系统或《防污底系统公约》禁止施涂或使用的防污底系统。</li> <li>2. 任何新船或船上的新设施不得以不符合《防污底系统公约》的方式施涂或使用防污底化合物或系统。</li> </ol>

## 对有害材料的控制

### 附录二

#### 有害材料清单应列明的至少物项列表

附录一中所列的任何有害材料
镉及镉化合物
六价铬及六价铬化合物
铅及铅化合物
汞及汞化合物
多溴化联(二)苯类(PBB 类)
多溴化联(二)苯醚(PBDE 类)
多氯萘(氯原子 3 个以上)
放射性物质
某些短链氯化石蜡(烷烃, C10-C13, 氯)



附录三

国际有害材料清单证书格式

国际有害材料清单证书

(注：本证书须附有有害材料清单第一部分)

(公章)

(国家)

经.....政府授权，  
(国家名称)

由.....  
(根据本公约经授权的人员姓名或组织全称)

根据《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》(下文称“本公约”)的规定签发。

**船舶的资料**

船名	
船舶编号或字母	
船籍港	
总吨	
国际海事组织编号	
船舶所有人名称和地址	
国际海事组织登记的船舶所有人识别号	
国际海事组织公司识别号	
船舶建造日期	

**有害材料清单第一部分的细节**

有害材料清单第一部分识别/核实编号： .....

注：本公约附则第五条要求的有害材料清单第一部分系国际有害材料清单证书的重要部分，务必永久附于国际有害材料清单证书之后。有害材料清单第一部分的编制应以本组织制订的导则所示的标准格式为依据。

**兹证明：**

1. 该船舶已按照本公约附则第十条经过检验； 和
2. 检验表明有害材料清单第一部分完全符合适用的本公约要求。

本证书所依据的检验的完成日期： ..... (年/月/日)

本证书有效期至..... (年/月/日)

签发于.....  
(发证地点)

(年/月/日).....  
(发证日期) (经正式授权的发证官员签字)

(主管当局盖章或钢印)

**附则第十一条第六款所适用的、有效期  
不到五年的证书展期的签注\***

该船舶符合本公约的相关规定，按照本公约附则第十一条第六款，本证书须被视为有效，有效期至(年/月/日)： .....

签字： .....  
(经正式授权的官员签字)

地点： .....

日期：(年/月/日) .....

(主管当局盖章或钢印)

**已完成换证检验且附则第十一条第七款所适用的签注\***

该船舶符合本公约的相关规定，按照本公约附则第十一条第七款，本证书须被视为有效，有效期至(年/月/日)： .....

签字： .....  
(经正式授权的官员签字)

地点： .....

日期：(年/月/日) .....

(主管当局盖章或钢印)

---

\* 该页的检验签注须由主管机关视情复制，并附加于证书之后。

附则第十一条第八款或第十一条第九款\*  
所适用的、将证书有效期延展至  
船舶到达检验港口或给予宽限期的签注

按照本公约附则第十一条第八款或第十一条第九款\*\*，本证书须被视为有效，有效期至(年/月/日)： .....

签字： .....  
(经正式授权的官员签字)

地点： .....

日期： (年/月/日) .....

(主管当局盖章或钢印)

附加检验的签注\*

按照本公约附则第十条的附加检验表明，该船舶符合本公约的相关规定。

签字： .....  
(经正式授权的官员签字)

地点： .....

日期： (年/月/日) .....

(主管当局盖章或钢印)

---

\* 该页的检验签注须由主管机关视情复制，并附加于证书之后。  
\*\* 视情删除。

## 附录四

### 国际拆船准备就绪证书格式

#### 国际拆船准备就绪证书

(注：本证书须附有有害材料清单和拆船计划)

(公章)

(国家)

经.....政府授权，  
(国家名称)

由.....  
(根据本公约规定经授权的人员姓名或组织全称)

根据《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》(以下简称“本公约”)的规定签发。

#### 船舶的资料

船名	
船舶编号或字母	
船籍港	
总吨	
国际海事组织编号	
船舶所有人名称和地址	
国际海事组织登记的船舶所有人识别号	
国际海事组织公司识别号	
船舶建造日期	

### **拆船设施的资料**

拆船设施名称	
拆船公司识别号*	
详细地址	
拆船作业许可证（DASR）到期的日期	

\* 该号码以拆船作业许可证 (DASR) 为依据。

### **有害材料清单细节**

有害材料清单识别/核实编号： .....

注：本公约附则第五条要求的有害材料清单系国际有害材料清单证书的重要部分，务必永久附于国际有害材料清单证书之后。有害材料清单的编制应以本组织制订的导则所示的标准格式为依据。

### **拆船计划细节**

拆船计划识别/核实编号： .....

注：公约附则第九条要求的拆船计划系国际拆船准备就绪证书的重要部分，务必永久附于国际拆船准备就绪证书之后。

### **兹证明：**

1. 该船舶已按本公约附则第十条经过检验；
2. 该船舶按照本公约附则第五条持有有效的船舶有害材料清单；
3. 第九条所要求的拆船计划恰当地反映出第五条第四款所要求的有害材料清单所含的信息，并含有关于确定、维持和监控可安全进入和可安全热工条件的信息；和
4. 拆解该船的拆船设施按照本公约持有有效的许可证。

本证书有效期至(年/月/日).....  
(日期)

签发于.....  
(发证地点)

(年/月/日).....  
(发证日期)

.....  
(经正式授权的发证官员签字)

(主管当局盖章或钢印)

附则第十四条第五款<sup>1</sup>所适用的、  
将证书有效期延展至船舶  
驶抵拆船设施或给予宽限期的签注

根据本公约附则第十四条第五款，对点到点的单次航行，该证书须被视为有效

从港口： .....

到港口： .....

签字： .....  
(经正式授权的官员签字)

地点： .....

日期：（年/月/日） .....

(主管当局盖章或钢印)

---

<sup>1</sup> 在主管机关认为必要时，须出示本页签注并附于证书之后。



## 附录五

### 拆船设施许可证格式

按照《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》的要求  
从事拆船作业的许可证 (DASR)

(公章)

(国家)

经..... 政府授权，  
(国家名称)

由.....  
(根据本公约规定经授权的人员姓名或组织全称)

根据《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》(下文称“本公约”)的规定签发。

拆船设施名称	
拆船公司识别号	
拆船设施详细地址	
主要联系人	
电话号码	
电邮地址	
所属公司的名称、地址和联系信息	
工作语言	

兹证明，该拆船设施已按照本公约附则第三和第四章使用管理系统、程序与技术。

该许可证的有效期至.....，但需受到附页所明确的各项限制的约束。

可根据本公约附则第十六条对该许可证进行修正、中止、撤销或定期换新。

发证地点.....  
(签发许可证的地点)

(年/月/日).....  
(发证日期) (经正式授权的发证官员的签字)

.....  
(以正楷书写的经正式授权的发证官员的姓名和职务)

(主管当局盖章或钢印)

根据《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》  
从事拆船作业的许可证 (DASR)

附 页

注：

1. 本记录须永久附于拆船作业的许可证 (DASR) 之后。DASR 证书须随时存放于拆船设施。
2. 拆船设施制订的以及签发 DASR 所依据的条件所要求的所有程序、计划及其它文件须具有拆船设施的工作语言和英文、法文或西班牙文的文本。
3. 本许可需受到本附页所规定的各项限制的约束。

一、 一般条款

一(一) 本公约的要求

该拆船设施符合按照本公约以安全与无害环境的方式设计、建造与运营的要求，包括符合下述相关要求：

第十六条—许可拆船设施

第十七条—一般要求

第十八条—拆船设施计划

第十九条—防止对人身健康和环境造成不利影响

第二十条—有害材料的安全与无害环境管理

第二十一条—应急防备与反应

第二十二条—工人安全与培训

第二十三条—对事件、事故、职业疾病及长期影响的报告

第二十四条—初始通知和报告要求

第二十五条—拆船作业完工报告

强制拆船设施实施这些要求的方式是

.....  
(列明特许证、执照、许可证、法律标准或其它适用的机制)

拆船设施计划识别/核实编号： .....

## 一(二) 接收船舶

对于本公约所适用的或按照本公约第三条第四款获相似待遇的船舶，该拆船设施只能按照公约附则第十七条接收待拆解的船舶。

## 一(三) 可安全热工和可安全进入条件

该拆船设施有能力在整个拆船作业过程中确定、维持和监控可安全热工和可安全进入条件。

## 一(四) 有害材料的管理

对该拆船设施的设计、建造、营运及要求，以确保按照本公约和所有相关的地方或国家法规（要求）对全部有害材料进行安全与无害环境管理为目的。

## 一(五) 拆船作业的地图和位置

应附有一份地图，展示拆船设施边界及其范围内的拆船作业场所。

## 二、 拆船设施的能力

### 二(一) 船舶尺寸

经许可，该拆船设施可以接收待拆解船舶，但受以下尺寸限制：

最大尺寸		其它限制
船长		
船宽		
空船重量		

## 二(二) 有害材料的安全与无害环境管理

经许可，该拆船设施可接收含有以下表中所列有害材料的船舶进行拆解，但须遵守下面标注的限制：

有害材料 (*4)	有害材料的管理			许可/限制
	清除 是/否 (*2)	存储 是/否	加工 (*1) 是/否 (*3)	
石棉				
耗臭氧物质				
聚氯联苯 (PCB)				
防污底化合物和系统				
镉及镉化合物				
六价铬和六价铬化合物				
铅和铅化合物				
汞和汞化合物				
多溴化联(二)苯类 (PBB 类)				
多溴化联(二)苯醚 (PBDE 类)				
多氯萘(氯原子 3 个以上)				
放射性物质				
某些短链氯化石蜡 (烷烃, C10-C13, 氯)				
有害液体、残留物和沉积物				
高度可燃和(或)导致铅或毒性释放的油漆和涂层				
以上未列明和不构成船舶结构一部分的其它有害材料(具体列明)				

注：\*1 加工系指在拆船设施内对有害材料进行加工作业，如：

1. 焚烧有害材料；
2. 回收有害材料；和
3. 处理油类残留物。

\*2 如果是(Y)，在拆船设施计划中表明经授权开展清除工作的负责人，附上证书号或其它相关信息。

\*3 如果否(N)，在拆船设施计划中表明在何处加工（处理）有害材料。

\*4 这些有害材料详细列于本公约附录一和二以及第二十条中。

## 附录六

### 计划的拆船开工的报告格式

.....  
(拆船设施的名称)

位于 .....  
(拆船设施的详细地址)

按照《2009年香港国际安全与无害环境拆船公约》(下文称“本公约”)的要求,  
被许可从事拆船作业。给予许可的政府:

.....  
(国家名称)

该许可见于.....  
(给予许可的地点)

#### 签发的拆船作业许可证

签发当局: .....  
(本公约规定的主管当局的全称)

签发日期(年/月/日).....  
(签发日期)

特此报告, 该拆船设施已一切准备就绪, 将开始.....  
(海事组织编号)

#### 号船舶的拆解作业

根据.....政府许可,  
(国家名称)

由.....  
(根据本公约规定经授权的人员的姓名或组织的全称)

签发于 (年/月/日) .....  
(签发日期)

根据本公约签发的国际拆船准备就绪证书随附于后。

签字 .....

**附录七**  
**拆船作业完工声明的格式**  
**拆船作业完工声明**

此件系..... 拆船作业的完工声明。  
(船舶被接收加以拆解时/船舶办理注销登记时的船名)

**被接收进行拆解的船舶的资料**

船舶编号或呼号	
船籍港	
总吨	
国际海事组织编号	
船舶所有人名称与地址	
国际海事组织登记的船舶所有人识别号	
国际海事组织公司识别号	
建造日期	

**兹证明：**

按照作为《2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约》（下文称“本公约”）一部分的拆船计划，该船舶已在.....  
(经许可的拆船设施的名称与地点)

拆解完毕

本公约所要求的拆解作业完工的日期：(年/月/日).....  
(完工日期)

签发于 .....  
(完工声明的签发地点)

(年/月/日).....  
(签发日期) (拆船设施所有人或其代表签字)

# **HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

## **THE PARTIES TO THIS CONVENTION,**

**NOTING** the growing concerns about safety, health, the environment and welfare matters in the ship recycling industry,

**RECOGNIZING** that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life,

**RECALLING** resolution A.962(23), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (Guidelines on Ship Recycling); amendments to the Guidelines adopted by resolution A.980(24); Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships; and the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey),

**RECALLING ALSO** resolution A.981(24), by which the Assembly of the International Maritime Organization requested the Organization's Marine Environment Protection Committee to develop a legally-binding instrument on ship recycling,

**NOTING ALSO** the role of the International Labour Organization in protecting the occupational safety and health of workers involved in ship recycling,

**NOTING FURTHER** the role of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal in protecting human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes,

**MINDFUL** of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

**MINDFUL ALSO** of the need to promote the substitution of hazardous materials in the construction and maintenance of ships by less hazardous, or preferably, non-hazardous materials, without compromising the ships' safety, the safety and health of seafarers and the ships' operational efficiency,

**RESOLVED** to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account the particular characteristics of maritime transport and the need to secure the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives,



**CONSIDERING** that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

**HAVE AGREED** as follows:

## **ARTICLE 1**

### **General obligations**

1 Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent, reduce, minimize and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling, and enhance ship safety, protection of human health and the environment throughout a ship's operating life.

2 No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment.

3 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation of, compliance with and enforcement of this Convention.

4 The Parties undertake to encourage the continued development of technologies and practices which contribute to safe and environmentally sound Ship Recycling.

5 The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex.

## **ARTICLE 2**

### **Definitions**

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 "Convention" means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating.

3 "Competent Authority(ies)" means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention.

4 "Organization" means the International Maritime Organization.

5 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

6 "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

7 “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

8 “Gross tonnage” means the gross tonnage (GT) calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor convention.

9 “Hazardous Material” means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment.

10 “Ship Recycling” means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a Ship Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

11 “Ship Recycling Facility” means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships.

12 “Recycling Company” means the owner of the Ship Recycling Facility or any other organization or person who has assumed the responsibility for operation of the Ship Recycling activity from the owner of the Ship Recycling Facility and who on assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by this Convention.

### **ARTICLE 3**

#### **Application**

1 Unless expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

- .1 ships entitled to fly the flag of a Party or operating under its authority;
- .2 Ship Recycling Facilities operating under the jurisdiction of a Party.

2 This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

3 This Convention shall not apply to ships of less than 500 GT or to ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is entitled to fly. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

4 With respect to ships entitled to fly the flag of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

#### **ARTICLE 4**

##### **Controls related to Ship Recycling**

1 Each Party shall require that ships entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

2 Each Party shall require that Ship Recycling Facilities under its jurisdiction comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

#### **ARTICLE 5**

##### **Survey and certification of ships**

Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

#### **ARTICLE 6**

##### **Authorization of Ship Recycling Facilities**

Each Party shall ensure that Ship Recycling Facilities that operate under its jurisdiction and that recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of this Convention, are authorized in accordance with the regulations in the Annex.

#### **ARTICLE 7**

##### **Exchange of information**

For the Ship Recycling Facilities authorized by a Party, such Party shall provide to the Organization, if requested, and to those Parties which request it, relevant information, in regard to this Convention, on which its decision for authorization was based. The information shall be exchanged in a swift and timely manner.

#### **ARTICLE 8**

##### **Inspection of ships**

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate on Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted.

2 Where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing that:

- .1 the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, and/or Part I of the Inventory of Hazardous Materials; or
- .2 there is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of Part I of the Inventory of Hazardous Materials;

a detailed inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

## **ARTICLE 9**

### **Detection of violations**

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 When there is sufficient evidence that a ship is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision in this Convention, a Party holding the evidence may request an investigation of this ship when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party. The report of such an investigation shall be sent to the Party requesting it, to the Administration of the ship concerned and to the Organization, so that action may be taken as appropriate.

3 If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization.

4 If a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a Ship Recycling Facility is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision of this Convention, a Party should investigate this Ship Recycling Facility operating under its jurisdiction and make a report. The report of any such investigation shall be sent to the Party requesting it, including information on action taken or to be taken, if any, and to the Organization for appropriate action.

## **ARTICLE 10**

### **Violations**

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited by national laws and:

- .1 in the case of a ship, sanctions shall be established under the law of the Administration, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation by a Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such

proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken;

- 2 in the case of a Ship Recycling Facility, sanctions shall be established under the law of the Party having jurisdiction over the Ship Recycling Facility. If the Party is informed of such a violation by another Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Party is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Party shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Party has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- .1 cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- .2 furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

## **ARTICLE 11**

### **Undue delay or detention of ships**

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

## **ARTICLE 12**

### **Communication of information**

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall disseminate, as appropriate, the following information:

- .1 a list of Ship Recycling Facilities authorized in accordance with this Convention and operating under the jurisdiction of that Party;
- .2 contact details for the Competent Authority(ies), including a single contact point, for that Party;
- .3 a list of the recognized organizations and nominated surveyors which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of Ship Recycling in accordance with this Convention, and the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations or nominated surveyors;
- .4 an annual list of ships flying the flag of that Party to which an International Ready for Recycling Certificate has been issued, including the name of the Recycling Company and location of the Ship Recycling Facility as shown on the certificate;
- .5 an annual list of ships recycled within the jurisdiction of that Party;
- .6 information concerning violations of this Convention; and
- .7 actions taken towards ships and Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of that Party.

## **ARTICLE 13**

### **Technical assistance and co-operation**

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- .1 to train personnel;
- .2 to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- .3 to initiate joint research and development programmes; and
- .4 to undertake other actions aimed at the effective implementation of this Convention and of guidelines developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of management systems and technology in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships.

## **ARTICLE 14**

### **Dispute settlement**

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation or any other peaceful means agreed upon by them, which may include enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, or resort to regional agencies or arrangements.

## **ARTICLE 15**

### **Relationship with international law and other international agreements**

1 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

2 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of Parties under other relevant and applicable international agreements.

## **ARTICLE 16**

### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 September 2009 to 31 August 2010 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to this Convention by:

- .1 signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
- .2 signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- .3 accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 A declaration under paragraph 4 shall be notified to the Secretary-General in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

6 A State at the time it expresses its consent to be bound by this Convention shall declare whether it requires explicit or tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies). This declaration may be revised thereafter by notification to the Secretary-General. Such revision shall specify the effective date of the revision.

## **ARTICLE 17**

### **Entry into force**

1 This Convention shall enter into force 24 months after the date on which the following conditions are met:

- .1 not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 16;
- .2 the combined merchant fleets of the States mentioned in paragraph 1.1 constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping; and
- .3 the combined maximum annual ship recycling volume of the States mentioned in paragraph 1.1 during the preceding 10 years constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same States.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention, or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 18, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention, as amended.

## **ARTICLE 18**

### **Amendments**

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

- .1 Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.



- 2 An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
- 3 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
- 4 Amendments adopted in accordance with subparagraph 3 shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
- 5 An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
  - 5.1 An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
  - 5.2 An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months after the date of adoption. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
- 6 An amendment shall enter into force under the following conditions:
  - 6.1 An amendment to an article of this Convention shall enter into force, for those Parties that have declared that they have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph .5.1.
  - 6.2 An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:
    - 6.2.1 notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph .5.2 and that has not withdrawn such objection; or
    - 6.2.2 notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.
  - 6.3 A Party that has notified an objection under subparagraph .6.2.1 may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

- 6.4 If a Party that has made a notification referred to in subparagraph .6.2.2 notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

- .1 Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
- .2 An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
- .3 Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.5 and 2.6 respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

- .1 any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- .2 any notification made under this Article.

## **ARTICLE 19**

### **Denunciation**

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

## **ARTICLE 20**

### **Depositary**

- 1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
- 2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:
  - .1 inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
    - 1.1 each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
    - 1.2 the date of entry into force of this Convention;
    - 1.3 the deposit of any instrument of denunciation from this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
    - 1.4 other declarations and notifications received pursuant to this Convention; and
  - .2 as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## **ARTICLE 21**

### **Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT HONG KONG, CHINA, this fifteenth day of May, two thousand and nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

ANNEX

**REGULATIONS FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND  
RECYCLING OF SHIPS**

**CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS**

**Regulation 1 – Definitions**

For the purposes of this Annex:

1 “Competent person” means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards, risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.

2 “Employer” means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.

3 “Existing ship” means a ship which is not a new ship.

4 “New ship” means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after the entry into force of this Convention; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or
- .3 the delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.

5 “New installation” means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.

6 “Safe-for-entry” means a space that meets the following criteria:

- .1 the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;
- .2 any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and

- .3 any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.
- 7 "Safe-for-hot work" means a space that meets the following criteria:
- .1 a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;
  - .2 Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;
  - .3 existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and
  - .4 all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.
- 8 "Shipowner" means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.
- 9 "Site inspection" means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.
- 10 "Statement of Completion" means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.
- 11 "Tanker" means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.
- 12 "Worker" means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.

## **Regulation 2 – General applicability**

Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.

## **Regulation 3 – Relationship with other standards, recommendations and guidance**

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

## **CHAPTER 2 – REQUIREMENTS FOR SHIPS**

### **Part A – Design, construction, operation and maintenance of ships**

#### **Regulation 4 – Controls of ships' Hazardous Materials**

In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:

- .1 shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix 1 on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and
- .2 shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals,

and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

#### **Regulation 5 – Inventory of Hazardous Materials**

1 Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices 1 and 2 to this Convention and contained in ship's structure or equipment, their location and approximate quantities; and
- .2 clarify that the ship complies with regulation 4.

2 Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5 years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4 Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.

## **Regulation 6 – Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2**

1 Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under Article 18 paragraph 2 and this regulation.

2 When the Organization receives a proposal, it shall also bring the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

3 The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.

4 The technical group shall review the proposal along with any additional data, including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

.1 The technical group's review shall include:

- 1.1 an evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;
- 1.2 an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;
- 1.3 consideration of available information on the technical feasibility of control measures;
- 1.4 consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:
  - the environment;
  - human health and safety including that of seafarers and workers; and
  - the cost to international shipping and other relevant sectors.
- 1.5 consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;

- 1.6 consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the recycling process; and
  - 1.7 consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.
- .2 If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.
  - .3 The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph .1, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs .1.2 to .1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph .1.1 that the proposal does not warrant further consideration.
  - .4 The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

## **Regulation 7 – Technical Groups**

1 The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.

2 The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.



3 Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

## **Part B – Preparation for Ship Recycling**

### **Regulation 8 – General requirements**

Ships destined to be recycled shall:

- .1 only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:
  - .1 authorized in accordance with this Convention; and
  - .2 fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);
- .2 conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;
- .3 in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;
- .4 provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;
- .5 complete the Inventory required by regulation 5; and
- .6 be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

### **Regulation 9 – Ship Recycling Plan**

A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:

- .1 be developed taking into account information provided by the shipowner;
- .2 be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;

- .3 include information concerning *inter alia*, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;
- .4 in accordance with the declaration deposited pursuant to Article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter:
  - .1 where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and
  - .2 where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.
- .5 once approved in accordance with paragraph .4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and
- .6 where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.

## **Part C – Surveys and certification**

### **Regulation 10 – Surveys**

- 1 Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:
  - .1 an initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;
  - .2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;

- .3 an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and
- .4 a final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:
  - .1 that the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;
  - .2 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
  - .3 that the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with this Convention.

2 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

- .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

4 In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.

## **Regulation 11 – Issuance and endorsement of certificates**

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph 1, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.

3 Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

5 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

6 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.

7 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

8 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

10 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

11 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.

12 A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

#### **Regulation 12 – Issuance or endorsement of a certificate by another Party**

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.

4 No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

#### **Regulation 13 – Form of the certificates**

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

#### **Regulation 14 – Duration and validity of the certificates**

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or
- .4 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.

2 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

3 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.

4 An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.

#### **CHAPTER 3 – REQUIREMENTS FOR SHIP RECYCLING FACILITIES**

##### **Regulation 15 – Controls on Ship Recycling Facilities**

1 Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

### **Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities**

1 Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.

3 The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.

4 The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

5 The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.

6 If incidents or actions taken at the Ship Recycling Facility have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.

### **Regulation 17 – General requirements**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4:

- .1 only accept ships that:
  - .1 comply with this Convention; or
  - .2 meet the requirements of this Convention;
- .2 only accept ships which they are authorized to recycle; and
- .3 have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

### **Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

- 1 a policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;
- 2 a system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;
- 3 identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;
- 4 a programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;
- 5 an emergency preparedness and response plan;
- 6 a system for monitoring the performance of Ship Recycling;
- 7 a record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;
- 8 a system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to workers' safety, human health and the environment; and
- 9 a system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health,

taking into account guidelines developed by the Organization.



## **Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:

- .1 prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;
- .2 prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and enclosed spaces, throughout Ship Recycling;
- .3 prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and
- .4 prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment,

taking into account guidelines developed by the Organization.

## **Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equipped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:

- .1 hazardous liquids, residues and sediments;
- .2 substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;
- .3 paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;
- .4 asbestos and materials containing asbestos;
- .5 PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;
- .6 CFCs and halons; and
- .7 other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.

4 All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.

### **Regulation 21 – Emergency preparedness and response**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:

- .1 ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;
- .2 ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event of an emergency at the Ship Recycling Facility;
- .3 provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;
- .4 provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and
- .5 provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

### **Regulation 22 – Worker safety and training**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:

- 1 ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;
- 2 ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and
- 3 ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:

- .1 head protection;
- .2 face and eye protection;
- .3 hand and foot protection;
- .4 respiratory protective equipment;
- .5 hearing protection;
- .6 protectors against radioactive contamination;
- .7 protection from falls; and
- .8 appropriate clothing.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:

- .1 cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility;
- .2 be conducted by Competent persons;
- .3 provide for initial and refresher training at appropriate intervals;
- .4 include participants' evaluation of their comprehension and retention of the training;
- .5 be reviewed periodically and modified as necessary; and
- .6 be documented.

### **Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers safety, human health and the environment.

2 Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.

## **CHAPTER 4 – REPORTING REQUIREMENTS**

### **Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements**

1 A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.

2 A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:

- .1 name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 date on which the ship was registered with that State;
- .3 ship's identification number (IMO number);
- .4 hull number on new-building delivery;
- .5 name and type of the ship;
- .6 port at which the ship is registered;
- .7 name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;
- .8 name and address of the company as well as the IMO company identification number;
- .9 name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- .10 ship's main particulars (Length overall (LOA), Breadth (Moulded), Depth (Moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating);
- .11 Inventory of Hazardous Materials; and
- .12 draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.

3 When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.

## **Regulation 25 – Reporting upon completion**

When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as shown in appendix 7. The Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.

## APPENDIX 1

### CONTROLS OF HAZARDOUS MATERIALS

Hazardous Material	Definitions	Control measures
Asbestos	Materials containing asbestos	For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited.
Ozone-depleting substances	<p>Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A,B,C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211  Bromochlorodifluoromethane  Halon 1301 Bromotrifluoromethane  Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)  CFC-11 Trichlorofluoromethane  CFC-12 Dichlorodifluoromethane  CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane  CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane  CFC-115 Chloropentafluoroethane</p>	New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.
Polychlorinated biphenyls (PCB)	“Polychlorinated biphenyls” means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms	For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.
Anti-fouling compounds and systems	Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention.</li> <li>2. No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.</li> </ol>

## APPENDIX 2

### MINIMUM LIST OF ITEMS FOR THE INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

Any Hazardous Materials listed in Appendix 1
Cadmium and Cadmium Compounds
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds
Lead and Lead Compounds
Mercury and Mercury Compounds
Polybrominated Biphenyl (PBBs)
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)
Radioactive Substances
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)

### APPENDIX 3

#### FORM OF THE INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

##### INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

*(Official seal)*

*(State)*

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....  
*(Name of State)*

by .....  
*(Full designation of the person or organization authorized  
under the provisions of the Convention)*

##### ***Particulars of the Ship***

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	



***Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials***

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: .....

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

**THIS IS TO CERTIFY:**

1. that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. that the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR  
LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 11.6 APPLIES\***

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND  
REGULATION 11.7 APPLIES\***

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL  
REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE  
REGULATION 11.8 OR 11.9 APPLIES\***

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9\*\* of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEY\***

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

\*\* Delete as appropriate.

## APPENDIX 4

### FORM OF THE INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

#### INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

*(Official seal)*

*(State)*

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....  
*(Name of State)*

by .....  
*(Full designation of the person or organization authorized  
under the provisions of the Convention)*

#### ***Particulars of the Ship***

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

***Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)***

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity number*	
Full address	
Date of expiry of DASR	

\* This number is based on the Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR).

***Particulars of the Inventory of Hazardous Materials***

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: .....

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

***Particulars of the Ship Recycling Plan***

Ship Recycling Plan identification/verification number: .....

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

**THIS IS TO CERTIFY:**

- 1 that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;
- 2 that the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;
- 3 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
- 4 that the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy) .....  
(Date)

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue)      (Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL  
REACHING THE PORT OF THE SHIP RECYCLING FACILITY FOR A PERIOD OF  
GRACE WHERE REGULATION 14.5 APPLIES\***

This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be  
accepted as valid for a single point to point voyage

from the port of: .....

to the port of: .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the  
Administration.

## APPENDIX 5

### FORM OF THE AUTHORIZATION OF SHIP RECYCLING FACILITIES

#### **Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR) in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009**

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....  
(Name of State)

by.....  
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity No.	
Full address of Ship Recycling Facility	
Primary contact person	
Phone number	
E-mail address	
Name, address, and contact information of ownership company	
Working language(s)	

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

This authorization is valid until ..... and is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at .....  
(Place of issue of the authorization)

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the authorization)

.....  
(Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



**SUPPLEMENT TO:**

**Document of Authorization to undertake Ship Recycling (DASR) in accordance with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009**

Notes:

- 1 This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times.
- 2 All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish.
- 3 The authorization is subject to the limitations defined by this supplement.

**1 GENERAL TERMS**

**1.1 Requirements of the Convention**

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities

Regulation 17 – General requirements

Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan

Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment

Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

Regulation 21 – Emergency preparedness and response

Regulation 22 – Worker safety and training

Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements

Regulation 25 – Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of

.....  
(Identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies)

Ship Recycling Facility Plan identification/verification number: .....

## **1.2 Acceptance of ships**

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

## **1.3 Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions**

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

## **1.4 Management of Hazardous Materials**

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials' management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

## **1.5 Map and location of Ship Recycling operations**

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

# **2 CAPABILITY OF SHIP RECYCLING FACILITY**

## **2.1 Size of ships**

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

<b>Maximum Size</b>		<b>Other Limitations</b>
Length		
Breadth		
Lightweight		

## 2.2 Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling that contains Hazardous Materials as specified in the following table subject to the conditions noted below:

Hazardous Material(*4)	Management of Hazardous Materials			Authorization/Limitations
	Removal Y/N ( * 2)	Storage Y/N	Process ( * 1) Y/N ( * 3)	
Asbestos				
Ozone-depleting substances				
Polychlorinated biphenyls (PCB)				
Anti-fouling compounds and systems				
Cadmium and Cadmium Compounds				
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds				
Lead and Lead Compounds				
Mercury and Mercury Compounds				
Polybrominated Biphenyl (PBBs)				
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)				
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)				
Radioactive substances				
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)				
Hazardous liquids, residues and sediments				
Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic release				
Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify)				

Notes: \*1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:

- a. incineration of Hazardous Materials;
- b. reclamation of Hazardous Materials; and
- c. treatment of oily residues.

\*2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.

\*3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.

\*4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.

## APPENDIX 6

### FORM OF REPORT OF PLANNED START OF SHIP RECYCLING

The .....  
(Name of Ship Recycling Facility)

located at .....  
(Full Ship Recycling Facility address)

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of:

.....  
(Name of State)

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at  
.....  
(Place of authorization)

by .....  
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

on (dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue)

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel .....  
(IMO number)

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of

.....  
(Name of State)

by .....  
(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

on (dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue)

is enclosed.

Signed .....

## APPENDIX 7

### FORM OF THE STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

#### STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

.....  
(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)

#### **Particulars of the Ship as received for recycling**

Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

#### THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

.....  
(Name and location of the authorized Ship Recycling Facility)

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of completion)

Issued at .....  
(Place of issue of the Statement of Completion)

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue) (Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or  
a representative acting on behalf of the owner)

# **CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG POUR LE RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES, 2009**

## **LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,**

**NOTANT** les préoccupations croissantes à l'égard des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de bien-être dans l'industrie du recyclage des navires,

**RECONNAISSANT** que le recyclage des navires contribue au développement durable et qu'en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle,

**RAPPELANT** la résolution A.962(23), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (Directives sur le recyclage des navires), les amendements à ces directives qui ont été adoptés par la résolution A.980(24), la décision VI/24 de la sixième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, qui a adopté les Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires, et les Principes directeurs approuvés par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 289ème session (Sécurité et santé dans le secteur de la démolition de navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie),

**RAPPELANT AUSSI** la résolution A.981(24), par laquelle l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale invitait le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation à élaborer un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires,

**NOTANT ÉGALEMENT** le rôle que joue l'Organisation internationale du Travail en protégeant la sécurité et la santé au travail des travailleurs participant au recyclage des navires,

**NOTANT EN OUTRE** le rôle que joue la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination en protégeant la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui peuvent résulter de ces déchets,

**AYANT À L'ESPRIT** l'approche de précaution énoncée au Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et mentionnée dans la résolution MEPC.67(37), que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation a adoptée le 15 septembre 1995,

**AYANT AUSSI À L'ESPRIT** la nécessité de promouvoir le remplacement des matières potentiellement dangereuses utilisées dans la construction et l'entretien des navires par des matières moins potentiellement dangereuses ou, de préférence, des matières qui ne sont pas potentiellement dangereuses, sans compromettre la sécurité des navires, la sécurité et la santé des gens de mer et l'efficacité de l'exploitation des navires,

**RÉSOLUES** à remédier efficacement, dans un instrument ayant force obligatoire, aux risques pour l'environnement et pour la sécurité et la santé au travail qui sont liés au recyclage des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle,

**CONSIDÉRANT** que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est d'adopter une convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires,

**SONT CONVENUES** de ce qui suit :

## **ARTICLE PREMIER**

### **Obligations générales**

1 Chaque Partie à la présente Convention s'engage à donner plein et entier effet à ses dispositions afin de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et sur l'environnement et de renforcer la sécurité des navires, la protection de la santé de l'homme et de l'environnement pendant toute la vie opérationnelle d'un navire.

2 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses conformes au droit international, en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, afin de prévenir, de limiter ou de réduire au minimum tout effet dommageable sur la santé de l'homme et sur l'environnement.

3 Les Parties s'efforcent de coopérer aux fins de garantir la mise en œuvre, le respect et la mise en application effectifs de la présente Convention.

4 Les Parties s'engagent à favoriser le développement continu de techniques et de pratiques qui contribuent au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

5 L'Annexe à la présente Convention fait partie intégrante de celle-ci. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son annexe.

## **ARTICLE 2**

### **Définitions**

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

1 "Convention" désigne la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009.

2 "Administration" désigne le Gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon ou sous l'autorité duquel il est exploité.

3 "Autorité ou Autorités compétentes" désigne l'autorité ou les autorités gouvernementales désignées par une Partie pour s'acquitter, dans une zone ou des zones géographiques ou un ou des domaines de compétence spécifiques, de fonctions liées aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie, telles que spécifiées dans la présente Convention.

4 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

5 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

6 "Comité" désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.



7 "Navire" désigne un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes auto-élévatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué.

8 "Jauge brute" désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.

9 "Matière potentiellement dangereuse" désigne toute matière ou substance susceptible de mettre en danger la santé de l'homme et/ou l'environnement.

10 "Recyclage de navires" désigne l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes.

11 "Installation de recyclage des navires" désigne une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires.

12 "Compagnie de recyclage" désigne le propriétaire de l'installation de recyclage des navires ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire de l'installation a confié la responsabilité de l'exécution de l'activité de recyclage des navires et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par la présente Convention.

### **ARTICLE 3**

#### **Champ d'application**

1 Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique :

- .1 aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie ou exploités sous son autorité;
- .2 aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction d'une Partie.

2 La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

3 La présente Convention ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ni aux navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.

4 Dans le cas des navires autorisés à battre le pavillon d'États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

#### **ARTICLE 4**

##### **Mesures de contrôle relatives au recyclage des navires**

1 Chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité respectent les prescriptions énoncées dans la présente Convention et prend des mesures effectives pour garantir ce respect.

2 Chaque Partie exige que les installations de recyclage des navires relevant de sa juridiction respectent les prescriptions énoncées dans la présente Convention et prend des mesures effectives pour garantir ce respect.

#### **ARTICLE 5**

##### **Visites et délivrance des certificats**

Chaque Partie veille à ce que les navires qui battent son pavillon ou sont exploités sous son autorité et qui doivent faire l'objet de visites et obtenir des certificats soient soumis aux visites et obtiennent les certificats prévus aux termes des règles de l'Annexe.

#### **ARTICLE 6**

##### **Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires**

Chaque Partie veille à ce que les installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de sa juridiction et qui recyclent des navires auxquels s'applique la présente Convention ou des navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la présente Convention obtiennent l'autorisation de la manière prescrite dans les règles de l'Annexe.

#### **ARTICLE 7**

##### **Échange d'informations**

Si des installations de recyclage de navires obtiennent l'autorisation d'une Partie, cette Partie communique à l'Organisation, si celle-ci le demande, et aux Parties qui en font la demande les informations pertinentes, au regard de la présente Convention, sur la base desquelles elle a pris la décision d'accorder une autorisation. Les informations sont échangées promptement et en temps opportun.

## **ARTICLE 8**

### **Inspection des navires**

1 Un navire auquel s'applique la présente Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie aux fins de déterminer s'il satisfait à la présente Convention. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2, une inspection de ce type se limite à vérifier qu'il y a à bord un certificat international en cours de validité attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses ou bien un certificat international en cours de validité attestant que le navire est prêt pour le recyclage, auquel cas ces certificats doivent être acceptés.

2 Si le navire ne possède pas de certificat en cours de validité ou s'il existe de bonnes raisons de penser que :

- .1 l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat et/ou de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses; ou
- .2 aucune procédure n'est mise en œuvre à bord du navire pour tenir à jour la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses,

une inspection approfondie peut être effectuée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## **ARTICLE 9**

### **Recherche des infractions**

1 Les Parties coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention.

2 Lorsqu'il y a suffisamment de preuves qu'un navire est exploité, a été exploité ou est sur le point d'être exploité en violation d'une disposition de la présente Convention, une Partie qui détient ces preuves peut demander que ce navire soit inspecté à son entrée dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie. Le rapport de l'inspection est adressé à la Partie qui a demandé l'inspection, à l'Administration dont relève le navire en cause et à l'Organisation afin que chacune puisse prendre les mesures qu'elle juge appropriées.

3 S'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des dispositions pour mettre en garde le navire, le retenir, ordonner son départ ou l'exclure de ses ports. Une Partie qui prend ces mesures doit en informer immédiatement l'Administration du navire en cause et l'Organisation.

4 Toute Partie devrait inspecter une installation de recyclage de navires dont l'exploitation relève de sa juridiction et établir un rapport si elle reçoit d'une autre Partie une demande d'enquête accompagnée de suffisamment de preuves attestant que l'installation de recyclage des navires est exploitée, a été exploitée ou est sur le point d'être exploitée en violation d'une disposition quelconque de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui a demandé l'enquête, accompagné de renseignements sur les mesures qui ont été prises ou qui pourraient être prises, et à l'Organisation pour qu'elle prenne les mesures appropriées.

## **ARTICLE 10**

### **Infractions**

1 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention doit être interdite en vertu de la législation nationale et :

- .1 dans le cas d'un navire en infraction, des sanctions doivent être prévues par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, quel que soit le lieu où l'infraction est commise. Si l'Administration est informée par une Partie d'une telle infraction, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction présumée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, de toute mesure prise. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle informe la Partie qui a signalé l'infraction présumée et l'Organisation des raisons pour lesquelles elle n'a pris aucune mesure;
- .2 dans le cas d'une installation de recyclage de navires en infraction, des sanctions doivent être prévues par la législation de la Partie dont relève l'installation de recyclage de navires en cause. Si cette Partie est informée d'une telle infraction par une autre Partie, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui fournir des preuves supplémentaires de l'infraction présumée. Si elle est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites au titre de l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation. Elle informe rapidement la Partie qui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, de toute mesure prise. Si elle n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle informe la Partie qui a signalé l'infraction présumée et l'Organisation des raisons pour lesquelles elle n'a pris aucune mesure.

2 Toute infraction aux prescriptions de la présente Convention dans la juridiction d'une Partie est interdite et fait l'objet de sanctions en vertu de la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

- .1 soit engager des poursuites conformément à sa législation;
- .2 soit fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les renseignements et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il y a eu infraction.

3 Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les infractions à la présente Convention où qu'elles puissent être commises.

## **ARTICLE 11**

### **Retard ou retenue indus de navires**

- 1 Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention.
- 2 Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

## **ARTICLE 12**

### **Communication de renseignements**

Chaque Partie fournit à l'Organisation et l'Organisation diffuse, sous la forme appropriée, les renseignements ci-après :

- .1 la liste des installations de recyclage des navires qui sont autorisées conformément à la présente Convention et dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie;
- .2 les coordonnées de l'Autorité ou des Autorités compétentes, y compris d'un point de contact unique, de cette Partie;
- .3 la liste des organismes reconnus et des inspecteurs désignés qui sont autorisés à agir pour le compte de ladite Partie dans l'administration des questions relatives au contrôle du recyclage des navires conformément à la présente Convention, les conditions spécifiques dans lesquelles l'autorité a été déléguée aux organismes reconnus ou aux inspecteurs désignés et les responsabilités spécifiques qui leur ont été confiées;
- .4 la liste annuelle des navires battant le pavillon de cette Partie auxquels un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage a été délivré, y compris le nom de la compagnie de recyclage et l'emplacement de l'installation de recyclage des navires qui sont indiqués sur ce certificat;
- .5 la liste annuelle des navires qui ont été recyclés sur le territoire relevant de la juridiction de cette Partie;
- .6 des informations sur les infractions à la présente Convention; et
- .7 les mesures prises à l'encontre des navires et des installations de recyclage des navires relevant de la juridiction de cette Partie.

### **ARTICLE 13**

#### **Assistance et coopération techniques**

1 Les Parties s'engagent, directement ou par le biais de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à apporter, aux fins du recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, leur appui aux Parties qui demandent une assistance technique en vue de :

- .1 former du personnel;
- .2 assurer la disponibilité des techniques, du matériel et des installations pertinents;
- .3 lancer des programmes communs de recherche et de développement; et
- .4 prendre d'autres mesures visant à garantir la mise en œuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

2 Les Parties s'engagent à coopérer activement, sans préjudice de leur législation, de leur réglementation et de leurs politiques nationales, au transfert de systèmes de gestion et de techniques en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

### **ARTICLE 14**

#### **Règlement des différends**

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par voie de négociation ou par tout autre moyen pacifique convenu entre elles, tel que enquête, médiation, conciliation, arbitrage, règlement judiciaire ou recours à des organismes ou accords régionaux.

### **ARTICLE 15**

#### **Rapport avec le droit international et d'autres accords internationaux**

1 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

2 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'ont les Parties en vertu d'autres accords internationaux pertinents et applicables.

### **ARTICLE 16**

#### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature de tout État au Siège de l'Organisation du 1er septembre 2009 au 31 août 2010 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les États peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

- .1 signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- .2 signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- .3 adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Si un État comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

5 Une déclaration faite en vertu du paragraphe 4 est notifiée par écrit au Secrétaire général et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

6 Au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention, un État déclare s'il exige ou non que le plan de recyclage d'un navire soit expressément ou tacitement approuvé pour que ce navire puisse être recyclé dans sa ou ses installations de recyclage des navires. Cette déclaration peut, moyennant notification au Secrétaire général, être modifiée ultérieurement. Cette modification doit être accompagnée de la date à laquelle elle prend effet.

## **ARTICLE 17**

### **Entrée en vigueur**

1 La présente Convention entre en vigueur 24 mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :

- .1 au moins 15 États soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16;
- .2 les flottes marchandes des États mentionnés au paragraphe 1.1 représentent au total au moins 40 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; et
- .3 le volume annuel maximal de recyclage de navires des États mentionnés au paragraphe 1.1 au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 pour cent du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

2 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention, ou d'adhésion à celle-ci, après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 18 s'applique à la présente Convention telle que modifiée.

## **ARTICLE 18**

### **Amendements**

1 La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures décrites dans les paragraphes ci-après.

2 Amendements après examen au sein de l'Organisation :

- .1 Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général, qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen.
- .2 Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
- .3 Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- .4 Les amendements adoptés conformément à l'alinéa .3 sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
- .5 Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants :
  - .5.1 Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle son acceptation a été notifiée au Secrétaire général par les deux tiers des Parties.
  - .5.2 Un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai fixé par le Comité au moment de son adoption, lequel n'est pas inférieur à dix mois après la date de son adoption. Toutefois, si dans ce délai, plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.
- .6 Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :
  - .6.1 Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa .5.1.
  - .6.2 Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, sauf à l'égard de toute Partie qui a :
    - .6.2.1 notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa .5.2 et n'a pas retiré cette objection; ou
    - .6.2.2 notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement, que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation.



- .6.3 Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa .6.2.1 peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.
- .6.4 Si une Partie qui a adressé une notification visée à l'alinéa .6.2.2 notifie au Secrétaire général qu'elle accepte un amendement, cet amendement entre en vigueur à l'égard de cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière date est postérieure.

3 Amendement par une conférence :

- .1 À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.
- .2 Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
- .3 À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures décrites aux paragraphes 2.5 et 2.6 respectivement.

4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5 Toute notification en vertu du présent article doit être adressée par écrit au Secrétaire général.

6 Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation de:

- .1 tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie; et
- .2 toute notification faite en vertu du présent article.

## **ARTICLE 19**

### **Dénunciation**

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2 La dénonciation s'effectue par notification écrite au Secrétaire général et prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu la notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans cette notification.

## **ARTICLE 20**

### **Dépositaire**

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2 Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le Secrétaire général :

- .1 informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
  - .1.1 de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
  - .1.2 de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
  - .1.3 du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
  - .1.4 des autres déclarations et notifications reçues en application de la présente Convention; et
- .2 dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **ARTICLE 21**

### **Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT À HONG KONG, CHINE, ce quinze mai deux mille neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

## ANNEXE

### RÈGLES RELATIVES AU RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES

#### CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Règle 1 - Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1 "Personne compétente" désigne une personne dotée de qualifications appropriées, d'une formation et de connaissances, d'une expérience et d'aptitudes suffisantes pour accomplir les tâches spécifiques. Plus précisément, une personne compétente peut être un travailleur qualifié ou un préposé aux fonctions de gestion qui est à même de reconnaître et d'évaluer les risques d'accident du travail, les dangers et l'exposition des employés à des matières potentiellement dangereuses ou des conditions peu sûres dans une installation de recyclage de navires et qui est capable d'indiquer les mesures de protection et les précautions nécessaires à prendre pour éliminer ou réduire ces risques, dangers ou situations. L'Autorité compétente peut définir des critères appropriés permettant de désigner ces personnes et peut déterminer les tâches à leur confier.

2 "Employeur" désigne une personne physique ou morale qui emploie un ou plusieurs travailleurs participant à des activités de recyclage des navires.

3 "Navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

4 "Navire neuf" désigne un navire :

- .1 dont le contrat de construction est passé à la date d'entrée en vigueur de la Convention ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou six mois après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou 30 mois après cette date.

5 "Installation nouvelle" désigne l'installation de systèmes, d'équipement, d'isolant ou autre matière ou matériau à bord d'un navire après la date à laquelle la Convention entre en vigueur.

6 "Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace" désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :

- .1 la teneur en oxygène de l'atmosphère et la concentration des vapeurs inflammables restent dans les limites de sécurité;
- .2 la concentration de matières toxiques dans l'atmosphère ne dépasse pas les limites admissibles; et

- .3 les résidus ou matières associés au travail autorisé par la personne compétente n'entraînent pas de dégagement incontrôlé de matières toxiques ni une concentration dangereuse de vapeurs inflammables dans l'atmosphère existante, dont la condition est maintenue conformément aux instructions.

7 "Conditions de sécurité en vue du travail à chaud" désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :

- .1 il y existe des conditions sûres, qui ne présentent pas de risque d'explosion, y compris des conditions exemptes de gaz, pour l'utilisation d'une soudeuse à l'arc électrique ou au gaz, d'un outil de découpage ou d'un brûleur au chalumeau ou d'autres formes de flamme nue, de même que pour les opérations de chauffe, de meulage ou génératrices d'étincelles;
- .2 les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace énoncées à la règle 1.6 sont réunies;
- .3 l'atmosphère existante ne changera pas par suite du travail à chaud; et
- .4 tous les espaces adjacents ont été nettoyés ou rendus inertes ou suffisamment traités pour éviter qu'un incendie ne se déclare ou ne se propage.

8 "Propriétaire du navire" désigne la personne ou les personnes ou la compagnie au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes ou la compagnie dont le navire est la propriété ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme "propriétaire" désigne cette compagnie. Cette expression comprend également les acheteurs qui sont propriétaires du navire pour une période de temps limitée en attendant sa vente ou sa remise à une installation de recyclage de navires.

9 "Inspection sur place" désigne l'inspection de l'installation de recyclage des navires visant à confirmer l'état décrit par la documentation vérifiée.

10 "Avis d'achèvement" désigne une déclaration délivrée par l'installation de recyclage des navires pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément à la présente Convention.

11 "Navire-citerne" désigne un pétrolier tel que défini dans l'Annexe I de MARPOL ou un navire-citerne NLS tel que défini dans l'Annexe II de MARPOL.

12 "Travailleur" désigne toute personne qui s'acquitte de tâches, sur une base régulière ou temporaire, dans le cadre de relations de travail, y compris les sous-traitants.

## **Règle 2 - Applicabilité générale**

Sauf disposition expresse contraire, la conception, la construction, les visites, la délivrance des certificats, l'exploitation et le recyclage des navires doivent être effectués conformément aux dispositions de la présente Annexe.

### **Règle 3 - Rapport avec d'autres normes, recommandations et orientations**

Les Parties prennent des mesures pour appliquer les dispositions des règles de la présente Annexe, en tenant compte des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables élaborées par l'Organisation internationale du Travail et des normes, recommandations et orientations pertinentes et applicables mises au point dans le cadre de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

## **CHAPITRE 2 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES**

### **Partie A – Conception, construction, exploitation et entretien des navires**

#### **Règle 4 - Réglementation des matières potentiellement dangereuses à bord des navires**

Conformément aux dispositions prescrites à l'appendice 1 de la présente Convention, chaque Partie :

- .1 interdit et/ou limite l'installation ou l'utilisation des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1 à bord des navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité; et
- .2 interdit et/ou limite l'installation ou l'utilisation de ces matières à bord des navires se trouvant dans ses ports, chantiers navals, chantiers de réparation ou terminaux au large,

et prend des mesures efficaces pour veiller à ce que lesdits navires satisfassent à ces prescriptions.

#### **Règle 5 - Inventaire des matières potentiellement dangereuses**

1 Chaque navire neuf doit avoir à bord un Inventaire des matières potentiellement dangereuses. L'Inventaire est vérifié soit par l'Administration, soit par toute personne ou organisme autorisé par elle, compte tenu des directives, y compris toutes les valeurs de seuil et les exemptions mentionnées dans ces directives, élaborées par l'Organisation. L'Inventaire est propre à chaque navire et ses caractéristiques minimales sont les suivantes :

- .1 il recense, dans la Partie I, les matières potentiellement dangereuses qui sont énumérées dans les appendices 1 et 2 de la présente Convention et sont présentes dans la structure et l'équipement du navire, leur emplacement et leurs quantités approximatives; et
- .2 il précise que le navire satisfait aux dispositions de la règle 4.

2 Les navires existants doivent satisfaire autant que possible aux dispositions du paragraphe 1 au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou avant d'être recyclés si cette date est plus rapprochée, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation et du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats de l'Organisation. Les matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1, au minimum, doivent être identifiées lors de l'établissement de l'Inventaire. Dans le cas des navires existants, il est établi un plan décrivant la vérification visuelle/par prélèvement d'échantillons sur la base de laquelle a été établi l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3 La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses doit être correctement tenue et mise à jour pendant toute la vie opérationnelle du navire afin de rendre compte des installations nouvelles contenant des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 2 et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

4 Avant le recyclage, l'Inventaire doit, en plus de la Partie I correctement tenue et mise à jour, incorporer une Partie II pour les déchets produits en cours d'exploitation et une Partie III pour les provisions de bord et doit être vérifié soit par l'Administration soit par la personne ou l'organisme autorisé par elle, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## **Règle 6 - Procédure à suivre pour proposer des amendements aux appendices 1 et 2**

1 Toute Partie peut proposer de modifier l'appendice 1 et/ou l'appendice 2 conformément aux dispositions de la présente règle. La modification proposée est examinée au sein de l'Organisation en vertu de l'article 18.2 et de la présente règle.

2 Lorsque l'Organisation est saisie d'une proposition, elle la porte également à la connaissance de l'Organisation des Nations Unies et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation et la met à leur disposition.

3 Le Comité charge un groupe technique constitué conformément à la règle 7 d'examiner les propositions soumises en vertu du paragraphe 1 de la présente règle.

4 Le groupe technique examine la proposition, ainsi que les données complémentaires, y compris les décisions adoptées par d'autres organisations internationales au sujet de leurs listes de matières ou de substances potentiellement dangereuses, qui pourraient être soumises par une entité intéressée, détermine s'il est prouvé que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement au point qu'il est justifié de modifier l'appendice 1 ou l'appendice 2 et fait rapport au Comité. À cet égard :

.1 l'examen effectué par le groupe technique doit comprendre :

- .1.1 l'évaluation de la corrélation entre la matière potentiellement dangereuse en question et la probabilité, dans le contexte de la présente Convention, qu'elle ait des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, sur la base des données soumises ou de toute autre donnée portée à la connaissance du groupe;
- .1.2 l'évaluation de la réduction du risque potentiel imputable aux mesures de contrôle proposées et à toute autre mesure de contrôle pouvant être envisagée par le groupe technique;
- .1.3 l'examen des informations disponibles sur les possibilités techniques d'application des mesures de contrôle;

- .1.4 l'examen des informations disponibles sur les autres effets produits par l'adoption desdites mesures de contrôle sur :
  - l'environnement;
  - la santé et la sécurité, y compris celles des gens de mer et des travailleurs; et
  - la charge financière imposée au secteur des transports maritimes internationaux et aux autres branches d'activités concernées;
- .1.5 l'examen de la disponibilité de matières susceptibles de remplacer les matières potentiellement dangereuses à réglementer, y compris l'examen des risques potentiels présentés par les matières de remplacement;
- .1.6 l'examen des risques présentés par les matières potentiellement dangereuses pendant le processus de recyclage; et
- .1.7 l'examen de valeurs de seuil appropriées et de toute exemption utile ou nécessaire.
- .2 Si le groupe technique constate que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, l'absence de certitude scientifique absolue ne saurait être invoquée comme prétexte pour empêcher le groupe de procéder à l'évaluation de la proposition.
- .3 Le groupe technique présente un rapport écrit, dans lequel il prend en considération chaque examen et évaluation visés à l'alinéa .1, étant entendu toutefois que le groupe technique peut décider de ne pas procéder aux examens et évaluations énumérés aux alinéas .1.2 à .1.7 s'il établit, après avoir procédé à l'évaluation visée à l'alinéa .1.1, que la proposition ne mérite pas un complément d'examen.
- .4 Le rapport du groupe technique contient notamment une recommandation sur la question de savoir si des mesures de contrôle à l'échelle internationale en application de la présente Convention sont justifiées pour les matières potentiellement dangereuses en question, sur la pertinence des mesures de contrôle particulières suggérées dans la proposition détaillée ou sur d'autres mesures de contrôle qu'il juge plus appropriées.

5 Le Comité décide s'il y a lieu d'approuver une proposition d'amendement à l'appendice 1 ou à l'appendice 2 ou toute modification de cette proposition qui serait jugée appropriée en tenant compte du rapport du groupe technique. Toute proposition d'amendement doit préciser la façon dont cet amendement s'applique aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par la présente Convention avant l'entrée en vigueur dudit amendement. S'il est établi dans le rapport que la matière potentiellement dangereuse en question est susceptible, dans le contexte de la présente Convention, d'avoir des effets dommageables significatifs sur la santé de l'homme ou l'environnement, l'absence de certitude scientifique absolue ne saurait être invoquée comme prétexte pour faire obstacle à la décision d'inscrire une matière potentiellement dangereuse sur la liste figurant à l'appendice 1 ou à l'appendice 2. La décision de ne pas approuver la proposition n'exclut pas la possibilité de soumettre une nouvelle proposition concernant une matière potentiellement dangereuse donnée au cas où de nouvelles informations apparaîtraient.

## **Règle 7 - Groupes techniques**

1 Le Comité, en application de la règle 6, peut constituer un ou plusieurs groupes techniques selon que de besoin. Le groupe technique est composé de représentants des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'Organisation des Nations Unies et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation, qui devraient de préférence inclure des représentants d'établissements et de laboratoires ayant des connaissances spécialisées dans le devenir de l'environnement et les effets des substances, les effets toxicologiques, la biologie marine, la santé de l'homme, l'analyse économique, la gestion des risques, la construction des navires, le transport maritime international, la santé et la sécurité au travail ou d'autres domaines de compétence nécessaires pour passer objectivement en revue les mérites techniques d'une proposition.

2 Le Comité détermine le mandat, la structure, la composition et le mode de fonctionnement des groupes techniques. Ledit mandat contient des dispositions assurant la protection de toute information confidentielle qui pourrait être soumise. Les groupes techniques peuvent se réunir aussi souvent que nécessaire mais ils s'efforcent de mener leurs travaux par correspondance ou voie électronique ou autre moyen jugé approprié.

3 Seuls les représentants des Parties peuvent participer à l'élaboration des recommandations à adresser au Comité en application de la règle 6. Un groupe technique s'attache à obtenir l'unanimité des représentants des Parties. En l'absence d'unanimité, le groupe technique communique les points de vue minoritaires.

## **Partie B – Préparatifs en vue du recyclage des navires**

### **Règle 8 - Prescriptions générales**

Les navires destinés au recyclage :

- .1 ne sont recyclés que dans des installations de recyclage des navires qui sont :
  - .1 autorisées conformément à la présente Convention; et
  - .2 pleinement autorisées à procéder à tout le recyclage dont le plan de recyclage du navire précise qu'il sera effectué par l'installation ou les installations de recyclage des navires identifiées;
- .2 effectuent des opérations pendant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage des navires en vue de réduire au minimum la quantité de résidus de cargaison, de résidus de fuel-oil et de déchets restant à bord;
- .3 s'ils sont des navires-citernes, arrivent à l'installation de recyclage des navires avec des citernes à cargaison et une ou plusieurs chambres des pompes dont l'état permet la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace ou du travail à chaud ou des deux sont remplies, conformément à la législation, à la réglementation et aux politiques nationales de la Partie sous la juridiction de laquelle l'installation de recyclage des navires est exploitée;
- .4 fournissent à l'installation de recyclage des navires tous les renseignements disponibles à leur sujet aux fins de l'établissement du plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9;



- .5 établissent l'Inventaire prescrit par la règle 5; et
- .6 sont certifiés être prêts pour le recyclage par l'Administration ou l'organisme reconnu par elle, avant que ne soit entreprise la moindre opération de recyclage.

## **Règle 9 - Plan de recyclage du navire**

L'installation ou les installations de recyclage des navires élaborent un plan de recyclage spécifique au navire avant toute opération de recyclage, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de recyclage du navire :

- .1 est élaboré compte tenu des renseignements fournis par le propriétaire du navire;
- .2 est rédigé dans la langue acceptée par la Partie octroyant l'autorisation à l'installation de recyclage des navires et, si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan de recyclage du navire est traduit dans l'une de ces langues, sauf si l'Administration juge que cela n'est pas nécessaire;
- .3 inclut des renseignements au sujet notamment de la mise en place, du maintien et de la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud et sur la façon dont le type et la quantité de matières, y compris celles qui sont énumérées dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, seront gérés;
- .4 conformément à la déclaration faite en vertu de l'article 16.6, est approuvé soit expressément soit tacitement par l'Autorité compétente qui accorde l'autorisation à l'installation de recyclage des navires. L'Autorité compétente adresse par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration un accusé de réception du plan de recyclage du navire dans les trois (3) jours ouvrables qui suivent sa réception conformément à la règle 24. Par la suite :
  - .1 si une Partie exige l'approbation expresse du plan de recyclage du navire, l'Autorité compétente doit adresser par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration notification de sa décision d'approuver ou de refuser le plan de recyclage du navire; et
  - .2 si une Partie exige l'approbation tacite du plan de recyclage du navire, l'accusé de réception doit préciser la date à laquelle une période d'examen de 14 jours prend fin. L'Autorité compétente doit notifier par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration, avant l'expiration de cette période de 14 jours, toute objection éventuelle à l'encontre du plan de recyclage du navire. Si aucune objection n'a été notifiée par écrit, le plan de recyclage du navire est réputé avoir été approuvé.
- .5 une fois approuvé conformément au paragraphe .4, doit pouvoir être inspecté par l'Administration ou par tout inspecteur désigné ou organisme reconnu par elle; et
- .6 lorsque plusieurs installations de recyclage de navires sont utilisées, doit préciser les installations de recyclage des navires devant être utilisées et déterminer les activités de recyclage et l'ordre dans lequel celles-ci doivent être exécutées dans chaque installation de recyclage des navires autorisée.

## **Partie C – Visites et délivrance des certificats**

### **Règle 10 - Visites**

1 Les navires auxquels s'applique la présente Convention doivent être soumis aux visites indiquées ci-après :

- .1 une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant la délivrance du certificat attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses. Elle permet de vérifier que la Partie I de l'Inventaire prescrit par la règle 5 satisfait aux prescriptions de la présente Convention;
- .2 une visite de renouvellement effectuée à des intervalles déterminés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans. Elle permet de vérifier que la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5 satisfait aux prescriptions de la présente Convention;
- .3 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon les circonstances, peut être effectuée à la demande du propriétaire à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux. Elle permet de s'assurer que les changements, remplacements ou réparations importantes ont été effectués de telle sorte que le navire continue de satisfaire aux prescriptions de la présente Convention et que la Partie I de l'Inventaire a été modifiée comme il convient; et
- .4 une visite finale avant la mise hors service du navire et avant le début de son recyclage. Elle permet de vérifier :
  - .1 que l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 satisfait aux prescriptions de la présente Convention, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation;
  - .2 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud; et
  - .3 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la présente Convention.

2 Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention sont effectuées par des agents de l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. L'Administration peut toutefois confier ces visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

3 Toute Administration qui désigne des inspecteurs ou reconnaît des organismes pour effectuer les visites décrites au paragraphe 2 doit au moins habiliter ces inspecteurs désignés ou organismes reconnus à :

- .1 exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention; et

- .2 effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités appropriées d'un État du port qui est Partie.

4 Dans tous les cas, l'Administration intéressée est responsable de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

5 Les visites initiales et de renouvellement devraient être harmonisées avec les visites prescrites par les autres instruments réglementaires de l'Organisation qui sont applicables.

## **Règle 11 - Délivrance des certificats et apposition d'un visa**

1 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses est délivré soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, après l'achèvement d'une visite initiale ou de renouvellement concluante effectuée conformément à la règle 10, à tout navire auquel s'applique la règle 10, sauf dans le cas de navires existants, pour lesquels une visite initiale et une visite finale sont effectuées simultanément, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 Le certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses, qui est délivré en vertu du paragraphe 1, doit, à la demande du propriétaire du navire, être visé soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée conformément à la règle 10.

3 Nonobstant la règle 14.2 et les prescriptions de la règle 10.1.2, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

4 Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

5 Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement et jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

6 Si un certificat est délivré pour une période inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger la période de validité au-delà de la date d'expiration pour la période maximale indiquée à la règle 10.1.2.

7 Si une visite de renouvellement a été achevée mais qu'un nouveau certificat ne peut pas être délivré ni être placé à bord du navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut viser le certificat existant et ce certificat est accepté comme étant valable pour une période supplémentaire, laquelle n'est pas postérieure de plus de cinq mois à la date d'expiration.

8 Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la période de validité du certificat mais cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période supérieure à trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée ne doit pas, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, être autorisé, en vertu de cette prorogation, à quitter ce port sans qu'un nouveau certificat lui ait été délivré. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

9 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation.

10 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que le nouveau certificat porte la date d'expiration du certificat existant comme le prescrivent les paragraphes 4, 8 ou 9 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui ne doit pas être postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

11 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme autorisé par elle, après l'achèvement d'une visite finale concluante effectuée conformément aux dispositions de la règle 10, aux navires auxquels s'applique la règle 10, compte tenu de l'autorisation donnée à l'installation de recyclage des navires et des directives élaborées par l'Organisation.

12 Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie doit être accepté par les autres Parties et être considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elles. Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par un agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

## **Règle 12 - Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie**

1 À la demande de l'Administration, une autre Partie peut faire visiter un navire et, si elle considère que les dispositions de la présente Convention sont respectées, elle délivre un certificat au navire ou autorise sa délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur le certificat que détient le navire, conformément à la présente Annexe.

2 Une copie du certificat et une copie du rapport de la visite doivent être transmises dès que possible à l'Administration qui a demandé que la visite soit effectuée.

3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration attestant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration et il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré par l'Administration.

4 Aucun certificat ne doit être délivré à un navire autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas un État Partie.

### **Règle 13 - Modèle des certificats**

Les certificats doivent être établis dans une langue officielle de la Partie qui les délivre, selon les modèles qui figurent aux appendices 3 et 4. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues. L'Administration peut toutefois établir le certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses uniquement dans une langue officielle de la Partie qui délivre le certificat, dans le cas des navires qui n'effectuent pas de voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la présente Convention, et le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage uniquement dans une langue officielle de la Partie qui le délivre, dans le cas des navires recyclés dans des installations relevant de la juridiction de ladite Partie.

### **Règle 14 - Durée et validité des certificats**

1 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses délivré en vertu de la règle 11 ou 12 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat, et notamment si la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses n'est pas correctement tenue et mise à jour afin de rendre compte des modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire, conformément aux directives élaborées par l'Organisation;
- .2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 10. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant;
- .3 si la visite de renouvellement n'est pas achevée dans les délais indiqués dans les règles 10.1 et 11; ou
- .4 si les visas prévus aux termes de la règle 11 ou de la règle 12 n'ont pas été apposés sur le certificat.

2 Un certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée ne dépasse cinq ans.

3 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré pour une période spécifiée par l'Administration, qui ne dépasse pas trois mois.

4 Un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage délivré en vertu de la règle 11 ou 12 cesse d'être valable si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications du certificat.

5 Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prorogé par l'Administration ou par une personne ou un organisme autorisé par elle pour un voyage unique direct jusqu'à l'installation de recyclage des navires.

### **CHAPITRE 3 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DES NAVIRES**

#### **Règle 15 - Réglementation relative aux installations de recyclage des navires**

1 Chaque Partie édicte toute législation, tout règlement et toute norme nécessaire pour garantir que les installations de recyclage des navires sont conçues, construites et exploitées d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux dispositions de la présente Convention.

2 Chaque Partie met en place un mécanisme qui permet de donner une autorisation à des installations de recyclage des navires assortie des conditions voulues pour que ces installations de recyclage des navires satisfassent aux prescriptions de la présente Convention.

3 Chaque Partie met en place un mécanisme qui permet de garantir que les installations de recyclage des navires satisfont aux prescriptions du présent chapitre, y compris d'établir et d'utiliser efficacement des mesures d'inspection, de surveillance et d'exécution, notamment le droit d'entrer et de prélever des échantillons. Ce mécanisme peut inclure un programme de vérifications mené par l'Autorité ou les Autorités compétentes ou un organisme reconnu par la Partie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation; les résultats de ces vérifications devraient être communiqués à l'Organisation.

4 Chaque Partie désigne une ou plusieurs Autorités compétentes et le point de contact unique auxquels l'Organisation, les Parties à la présente Convention et les autres entités intéressées doivent s'adresser en ce qui concerne les installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction de ladite Partie.

#### **Règle 16 - Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires**

1 Les installations de recyclage des navires qui recyclent des navires auxquels s'applique la présente Convention ou des navires qui sont soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 doivent recevoir l'autorisation d'une Partie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 L'autorisation doit être effectuée par l'Autorité ou les Autorités compétentes et doit inclure la vérification des documents requis par la présente Convention, ainsi qu'une inspection sur place. L'Autorité ou les Autorités compétentes peuvent toutefois confier cette tâche à des organismes reconnus par elles.

3 La Partie doit notifier à l'Organisation les conditions spécifiques de la délégation de son autorité à des organismes reconnus, ainsi que les responsabilités qu'elle leur confie, pour diffusion aux Parties. Dans chaque cas, l'Autorité ou les Autorités compétentes assument l'entière responsabilité de l'autorisation octroyée.

4 L'autorisation doit être établie selon le modèle figurant à l'appendice 5. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit inclure une traduction dans l'une de ces langues.

5 L'autorisation est valable pour une période d'une durée spécifiée par la Partie qui ne dépasse pas cinq ans. La Partie doit déterminer les conditions dans lesquelles l'autorisation est accordée, retirée, suspendue, modifiée et renouvelée et doit les communiquer aux installations de recyclage des navires. Si une installation de recyclage de navires refuse une inspection par l'Autorité ou les Autorités compétentes ou l'organisme reconnu agissant en son/leur nom, l'autorisation est suspendue ou retirée.

6 Si, à la suite d'incidents survenus ou de mesures prises dans l'installation de recyclage des navires, les conditions requises pour l'autorisation ne sont plus remplies, l'installation de recyclage des navires doit en informer l'Autorité ou les Autorités compétentes. L'Autorité ou les Autorités compétentes peuvent en conséquence décider de suspendre ou retirer l'autorisation ou exiger que l'installation de recyclage des navires prenne des mesures correctives.

### **Règle 17 - Prescriptions générales**

1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie mettent en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion qui ne présentent pas de risques pour la santé des travailleurs concernés ou la population au voisinage de l'installation de recyclage des navires et qui sont destinés à prévenir, à limiter, à réduire au minimum et dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

2 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie, en ce qui concerne les navires auxquels s'applique la présente Convention ou les navires qui sont soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 :

- .1 n'acceptent que les navires qui :
  - .1 respectent la présente Convention; ou
  - .2 satisfont aux prescriptions de la Convention;
- .2 n'acceptent que les navires qu'elles sont autorisées à recycler; et
- .3 tiennent à disposition les documents qui fondent leur autorisation, s'ils sont demandés par un propriétaire de navire qui envisage d'y recycler un navire.

### **Règle 18 - Plan relatif à l'installation de recyclage des navires**

Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie établissent un plan relatif à l'installation de recyclage des navires. Ce plan est adopté par le comité de direction ou l'organe directeur approprié de la compagnie de recyclage et doit prévoir ce qui suit :

- .1 une politique garantissant la sécurité des travailleurs et la protection de la santé et de l'environnement, y compris l'établissement d'objectifs visant à réduire au minimum et à éliminer dans la mesure où cela est possible dans la pratique les effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et l'environnement;
- .2 un système permettant d'assurer l'application des prescriptions énoncées dans la présente Convention, la réalisation des objectifs prévus dans la politique de la compagnie de recyclage et l'amélioration continue des procédures et des normes utilisées dans les opérations de recyclage des navires;

- .3 la définition des rôles et des responsabilités des employeurs et des travailleurs lors de l'exécution des opérations de recyclage des navires;
- .4 un programme d'information et de formation approprié pour les travailleurs, afin de garantir l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle de l'installation de recyclage des navires;
- .5 un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence;
- .6 un système de surveillance de l'exécution du recyclage des navires;
- .7 un système de tenue de registres montrant comment le recyclage des navires est exécuté;
- .8 un système permettant de signaler les rejets, les émissions, les événements et les accidents portant atteinte, ou pouvant potentiellement porter atteinte, à la sécurité des travailleurs, à la santé de l'homme et à l'environnement; et
- .9 un système permettant de signaler les maladies professionnelles, accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables pour la sécurité des travailleurs et la santé de l'homme,

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

#### **Règle 19 - Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement**

Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent établir et appliquer des procédures visant à :

- .1 prévenir les explosions, les incendies et autres risques en garantissant que des conditions et des procédures de sécurité en vue du travail à chaud sont mises en place, maintenues et surveillées du début à la fin du recyclage des navires;
- .2 éviter tout préjudice dû à des atmosphères dangereuses et autres conditions présentant des risques en s'assurant que des conditions et des procédures de sécurité sont mises en place, maintenues et surveillées dans les espaces des navires, y compris les espaces confinés et fermés, du début à la fin du recyclage des navires;
- .3 prévenir les autres accidents, maladies professionnelles et blessures ou autres effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement; et
- .4 prévenir, du début à la fin du recyclage des navires, les déversements ou émissions qui risquent de porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement,

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.



## **Règle 20 - Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses**

1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent assurer, en toute sécurité et d'une manière écologiquement rationnelle, l'enlèvement de toutes les matières potentiellement dangereuses d'un navire qui possède les certificats ou visas prévus par la règle 11 ou 12. La ou les personnes responsables des opérations de recyclage et les travailleurs doivent avoir une bonne connaissance des prescriptions de la présente Convention qui se rapportent à leurs tâches et, en particulier, utiliser activement, avant et pendant l'enlèvement des matières potentiellement dangereuses, l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et le plan de recyclage du navire.

2 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent s'assurer que toutes les matières potentiellement dangereuses répertoriées dans l'Inventaire sont identifiées, étiquetées, emballées et retirées dans toute la mesure du possible avant le découpage par des travailleurs dûment formés et disposant d'un équipement approprié, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, en particulier :

- .1 les liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux;
- .2 les substances ou objets contenant des métaux lourds tels que le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent;
- .3 les peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques;
- .4 l'amiante et les matières et matériaux contenant de l'amiante;
- .5 les PCB et les matières et matériaux contenant des PCB, en veillant à ce que l'utilisation de matériel produisant de la chaleur soit évitée pendant de telles opérations;
- .6 les CFC et les halons; et
- .7 les autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire.

3 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent permettre et assurer la gestion sûre et écologiquement rationnelle de toutes les matières et de tous les déchets potentiellement dangereux enlevés des navires qui y sont recyclés. Il faut identifier des sites de gestion et d'élimination des déchets qui permettent de gérer ultérieurement ces matières d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

4 Tous les déchets issus de l'activité de recyclage doivent être entreposés à part des matériaux et de l'équipement recyclables, être étiquetés, être stockés dans des conditions appropriées qui ne posent aucun risque pour les travailleurs, la santé de l'homme ou l'environnement et être transférés uniquement dans une installation de gestion des déchets autorisée à les traiter et à les éliminer d'une manière sûre et écologiquement rationnelle.

## **Règle 21 - Préparation et intervention en cas de situation d'urgence**

Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie établissent et tiennent à jour un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence. Ce plan est établi compte tenu de l'emplacement et de l'environnement de l'installation de recyclage des navires, ainsi que de l'ampleur et de la nature des activités liées à chaque opération de recyclage de navires. Ce plan doit en outre :

- .1 garantir que l'équipement nécessaire est disponible, que les procédures à suivre en cas d'urgence sont en place et que des exercices sont organisés régulièrement;
- .2 garantir que la communication de tous les renseignements nécessaires est prévue et que toutes les communications internes et la coordination requises sont en place pour protéger toutes les personnes et l'environnement en cas de situation d'urgence dans l'installation de recyclage des navires;
- .3 prévoir des moyens qui permettent de communiquer avec l'Autorité ou les Autorités compétentes pertinentes, les autorités locales et les services d'intervention d'urgence et de leur fournir des renseignements;
- .4 prévoir des secours d'urgence et une assistance médicale, des procédures de lutte contre l'incendie et d'évacuation de toutes les personnes se trouvant dans l'installation de recyclage des navires, ainsi que des mesures de prévention de la pollution; et
- .5 assurer la communication de renseignements pertinents à tous les travailleurs de l'installation de recyclage des navires, à tous les niveaux et selon leurs compétences, et assurer leur formation, y compris des exercices réguliers sur les procédures de prévention, de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence.

## **Règle 22 - Sécurité et formation des travailleurs**

1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent garantir la sécurité des travailleurs en prenant notamment des mesures pour :

- .1 assurer la disponibilité, l'entretien et l'utilisation des vêtements et de l'équipement de protection individuelle requis pour toutes les opérations de recyclage de navires;
- .2 veiller à ce que des programmes de formation permettent aux travailleurs d'exécuter en toute sécurité toutes les opérations de recyclage des navires qui leur sont confiées; et
- .3 veiller à ce que tous les travailleurs de l'installation de recyclage des navires aient été correctement formés et familiarisés avant d'exécuter une quelconque opération de recyclage de navire.

2 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent fournir un équipement de protection individuelle et veiller à ce qu'il soit utilisé pour les opérations qui le nécessitent, y compris :

- .1 protection de la tête;
- .2 protection du visage et des yeux;
- .3 protection des mains et des pieds;
- .4 protection des voies respiratoires;
- .5 protection de l'ouïe;
- .6 protection contre la contamination radioactive;
- .7 protection contre les chutes; et
- .8 vêtements adaptés.

3 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie peuvent coopérer pour assurer la formation des travailleurs. Compte tenu des directives élaborées par l'Organisation, les programmes de formation prévus au paragraphe 1.2 de la présente règle doivent :

- .1 prendre en considération tous les travailleurs, y compris les sous-traitants, et les employés de l'installation de recyclage des navires;
- .2 être exécutés par des personnes compétentes;
- .3 assurer une formation initiale et des cours de perfectionnement à intervalles appropriés;
- .4 prévoir d'évaluer ce que les participants ont compris et ont retenu de la formation;
- .5 être passés en revue régulièrement et être modifiés si nécessaire; et
- .6 être étayés par des documents.

### **Règle 23 - Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques**

1 Les installations de recyclage des navires ayant obtenu l'autorisation d'une Partie doivent signaler à l'Autorité ou aux Autorités compétentes tout incident, accident, maladie professionnelle ou effet chronique présentant ou pouvant présenter des risques pour la sécurité des travailleurs, la santé de l'homme et l'environnement.

2 Les comptes rendus doivent comprendre une description de l'incident, de l'accident, de la maladie professionnelle ou de l'effet chronique et en indiquer la cause et décrire les mesures prises et les conséquences et les mesures correctives à prendre.

## CHAPITRE 4 – PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

### Règle 24 - Prescriptions relatives à la notification initiale et à l'établissement du rapport

1 Un propriétaire de navires ayant l'intention de recycler un navire doit en informer l'Administration en temps voulu, par écrit, afin qu'elle puisse faire les préparatifs nécessaires pour les visites et la délivrance des certificats prescrites par la présente Convention.

2 Une installation de recyclage de navires qui se prépare à recevoir un navire à recycler le notifie en temps voulu, par écrit, à son Autorité ou ses Autorités compétentes. Cette notification inclut au minimum les caractéristiques suivantes du navire :

- .1 nom de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- .2 date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet État;
- .3 numéro d'identification du navire (numéro OMI);
- .4 numéro de la coque au moment de la livraison du navire neuf;
- .5 nom et type du navire;
- .6 port où le navire est immatriculé;
- .7 nom et adresse du propriétaire du navire, ainsi que le numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit;
- .8 nom et adresse de la compagnie, ainsi que le numéro OMI d'identification de la compagnie;
- .9 nom de toutes les sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé;
- .10 principales caractéristiques du navire (longueur hors tout, largeur (hors membres), creux (sur quille), poids lège, jauges brute et nette et type de moteur et sa puissance);
- .11 Inventaire des matières potentiellement dangereuses; et
- .12 projet de plan de recyclage du navire destiné à être approuvé en application de la règle 9.

3 Lorsque le navire destiné à être recyclé a obtenu le certificat international attestant qu'il est prêt pour le recyclage, l'installation de recyclage des navires informe l'Autorité ou les Autorités compétentes dont elle relève de la date à laquelle elle escompte commencer à recycler le navire. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 6 et doit être accompagnée d'au moins une copie du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage. Le recyclage du navire ne doit pas débuter tant que cette notification n'a pas été soumise.

## **Règle 25 - Notification de l'achèvement du recyclage**

Lorsque le recyclage partiel ou total du navire est achevé conformément aux prescriptions de la présente Convention, l'installation de recyclage des navires publie un avis d'achèvement et en informe l'Autorité ou les Autorités compétentes dont elle relève. Cette notification doit être établie suivant le modèle figurant à l'appendice 7. L'Autorité compétente adresse une copie de cet avis à l'Administration qui a délivré le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage. L'avis doit être publié dans les 14 jours qui suivent la date d'achèvement du recyclage partiel ou total du navire conformément à son plan de recyclage et doit inclure un rapport sur les incidents et accidents qui auront pu porter atteinte à la santé de l'homme et/ou à l'environnement.

## APPENDICE 1

### RÉGLEMENTATION DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

Matière potentiellement dangereuse	Définitions	Mesures de contrôle
Amiante	Matériaux contenant de l'amiante	Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante.
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone	<p>"Substance qui appauvrit la couche d'ozone" désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure sur la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.</p> <p>Les "substances qui appauvrissent la couche d'ozone" que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane  Halon 1301 Bromotrifluorométhane  Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoroéthane (également appelé Halon 114B2)  CFC-11 Trichlorofluorométhane  CFC-12 Dichlorodifluorométhane  CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane  CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane  CFC-115 Chloropentafluoroéthane</p>	Les installations nouvelles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les installations nouvelles contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.
Polychlorobiphényles (PCB)	"Polychlorobiphényles" s'entend des composés aromatiques dont la structure est telle que les atomes d'hydrogène de la molécule de biphényle (deux cycles benzéniques reliés par une seule liaison carbone-carbone) peuvent être remplacés par un nombre d'atomes de chlore allant jusqu'à dix.	Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent des polychlorobiphényles.

<b>Matière potentiellement dangereuse</b>	<b>Définitions</b>	<b>Mesures de contrôle</b>
Composés et systèmes antisalissure	Composés et systèmes antisalissure réglementés par l'Annexe I de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.	<p>1. Aucun navire ne doit appliquer des systèmes antisalissure contenant des composés organostanniques en tant que biocide ni aucun autre système antisalissure dont l'application ou l'utilisation est interdite par la Convention AFS.</p> <p>2. Aucun navire neuf ni aucune installation nouvelle à bord de navires ne doit appliquer ou utiliser de composés ou systèmes antisalissure d'une manière qui ne soit pas conforme à la Convention AFS.</p>

## APPENDICE 2

### **LISTE DES ÉLÉMENTS DEVANT AU MOINS FIGURER DANS L'INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

Toutes matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1
Cadmium et composés du cadmium
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent
Plomb et composés du plomb
Mercure et composés du mercure
Biphényles polybromés (PBB)
Éthers diphényles polybromés (PBDE)
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)
Matières radioactives
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C10-C13)



### APPENDICE 3

## MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSÈDE UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

### CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSÈDE UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de la Partie I de l'Inventaire  
des matières potentiellement dangereuses).

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le  
recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention")  
au nom du Gouvernement :

.....  
(Nom de l'État)

par .....  
(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)

#### Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

***Caractéristiques de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses***

Numéro d'identification/de vérification de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses : .....

Note : La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, telle que prescrite par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses et doit toujours accompagner ce certificat. La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établie conformément au modèle type figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

IL EST CERTIFIÉ :

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : ..... (jj/mm/aaaa)

Le présent certificat est valable jusqu'au ..... (jj/mm/aaaa)

Délivré à .....  
(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE  
DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION  
DE LA RÈGLE 11.6\***

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.6 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) : .....

Signé : .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : (jj/mm/aaaa) .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA APPOSÉ APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE DE RENOUVELLEMENT,  
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.7\***

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.7 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) : .....

Signé : .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : (jj/mm/aaaa) .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

---

\* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE  
AU PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE,  
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.8 OU 11.9\***

Le présent certificat, conformément à la règle 11.8 ou 11.9\*\* de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) : .....

Signé : .....

*(Signature de l'agent dûment autorisé)*

Lieu : .....

Date : (jj/mm/aaaa) .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**ATTESTATION DE VISITE SUPPLÉMENTAIRE\***

Lors d'une visite supplémentaire effectuée conformément à la règle 10 de l'Annexe à la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé : .....

*(Signature de l'agent dûment autorisé)*

Lieu : .....

Date : (jj/mm/aaaa) .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

---

\* Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

\*\* Biffer la mention inutile.

#### APPENDICE 4

### MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et du plan de recyclage du navire).

*(Cachet officiel)*

*(État)*

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") au nom du Gouvernement :

.....  
*(Nom de l'État)*

par .....  
*(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé  
en vertu des dispositions de la Convention)*

#### ***Caractéristiques du navire***

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

***Caractéristiques de l'installation ou des installations de recyclage des navires***

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage*	
Adresse complète	
Date d'expiration de l'autorisation	

\* Ce numéro se trouve dans l'autorisation de procéder au recyclage des navires.

***Caractéristiques de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses***

Numéro d'identification/de vérification de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses : .....

Note : L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, tel que prescrit par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat. L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établi conformément au modèle figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

***Caractéristiques du plan de recyclage du navire***

Numéro d'identification/de vérification du plan de recyclage du navire : .....

Note : Le plan de recyclage du navire, tel que prescrit par la règle 9 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat.

**IL EST CERTIFIÉ :**

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention;
- 2 que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses en cours de validité conforme aux dispositions de la règle 5 de l'Annexe à la Convention;
- 3 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud; et
- 4 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le présent navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....  
(Date)

Délivré à .....  
(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance)                      .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE  
AU PORT DE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE DES NAVIRES OU POUR UNE  
PÉRIODE DE GRÂCE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 14.5\***

Le présent certificat, conformément à la règle 14.5 de l'Annexe à la Convention, est accepté  
comme valable pour un voyage unique direct

du port de : .....

au port de : .....

Signé : .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu : .....

Date : (jj/mm/aaaa) .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

---

\* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.



## APPENDICE 5

### MODÈLE D'AUTORISATION DONNÉE AUX INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DES NAVIRES

**Autorisation de procéder au recyclage de navires conformément aux prescriptions  
de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr  
et écologiquement rationnel des navires, 2009**

Délivrée en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") au nom du Gouvernement :

.....  
(Nom de l'État)

par .....  
(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage	
Adresse complète de l'installation de recyclage des navires	
Principal point de contact	
Numéro de téléphone	
Courriel	
Nom, adresse et coordonnées de la société mère	
Langue(s) de travail	

Il est vérifié que l'installation de recyclage des navires a mis en place des systèmes, procédures et techniques de gestion conformes aux chapitres 3 et 4 de l'Annexe à la Convention.

La présente autorisation est valable jusqu'au ..... et est soumise aux restrictions énoncées dans le supplément joint.

La présente autorisation est susceptible d'être modifiée, suspendue, retirée ou renouvelée périodiquement conformément à la règle 16 de l'Annexe à la Convention.

Délivrée à .....  
(Lieu de délivrance de l'autorisation)

Le (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)

.....  
(Nom et fonction, en caractères d'imprimerie, de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

## **SUPPLÉMENT À :**

### **l'autorisation de procéder au recyclage de navires conformément à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009**

#### Notes :

- 1 La présente fiche doit être jointe en permanence à l'autorisation de procéder au recyclage des navires. L'autorisation doit pouvoir être consultée à tout moment à l'installation de recyclage des navires.
- 2 Les procédures, plans et autres documents fournis par l'installation de recyclage des navires et prescrits aux termes des conditions dans lesquelles l'autorisation a été délivrée doivent tous être disponibles dans la langue de travail de l'installation de recyclage des navires, ainsi qu'en anglais, en espagnol ou en français.
- 3 L'autorisation est soumise aux restrictions énoncées dans le présent supplément.

## **1 CONDITIONS GÉNÉRALES**

### **1.1 Prescriptions de la Convention**

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux prescriptions de la Convention et satisfait aux prescriptions pertinentes ci-après :

- Règle 16 – Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires
- Règle 17 – Prescriptions générales
- Règle 18 – Plan relatif à l'installation de recyclage des navires
- Règle 19 – Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement
- Règle 20 – Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses
- Règle 21 – Préparation et intervention en cas de situation d'urgence
- Règle 22 – Sécurité et formation des travailleurs
- Règle 23 – Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques
- Règle 24 – Prescriptions relatives à la notification initiale et à l'établissement du rapport
- Règle 25 – Notification de l'achèvement du recyclage

Ces prescriptions sont imposées à l'installation de recyclage des navires au moyen de

.....  
(Indiquer le permis, la licence, l'autorisation, les normes juridiques ou autre mécanisme qui est applicable)

Numéro d'identification/de vérification du plan relatif à l'installation de recyclage des navires

.....

## **1.2 Acceptation des navires**

En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique et les navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la Convention, l'installation de recyclage des navires ne peut accepter un navire en vue de le recycler que conformément à la règle 17 de l'Annexe à la Convention.

## **1.3 Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud**

L'installation de recyclage des navires est capable de mettre en place, maintenir et surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud tout au long du processus de recyclage des navires.

## **1.4 Gestion des matières potentiellement dangereuses**

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée et tenue de procéder à la gestion de toutes les matières potentiellement dangereuses d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément à la Convention et à toutes les règles/prescriptions locales ou nationales pertinentes.

## **1.5 Carte et lieu des opérations de recyclage des navires**

Une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage des navires et le lieu des opérations de recyclage des navires effectuées dans son enceinte est jointe.

# **2 CAPACITÉ DE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE DES NAVIRES**

## **2.1 Dimensions des navires**

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire dont les dimensions ne dépassent pas les limites suivantes :

<b>Dimensions maximales</b>		<b>Autres restrictions</b>
Longueur		
Largeur		
Poids lège		

## 2.2 Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire qui contient les matières potentiellement dangereuses mentionnées dans le tableau suivant sous réserve des conditions indiquées ci-après :

Matière potentiellement dangereuse (*4)	Gestion des matières potentiellement dangereuses			Autorisation/ Restrictions
	Élimination O/N (*2)	Stockage O/N	Traitement (*1) O/N (*3)	
Amiante				
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone				
Polychlorobiphényles (PCB)				
Composés et systèmes antisalissure				
Cadmium et composés du cadmium				
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent				
Plomb et composés du plomb				
Mercure et composés du mercure				
Biphényles polybromés (PBB)				
Éthers diphényles polybromés (PBDE)				
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)				
Matières radioactives				
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcane C <sub>10</sub> -C <sub>13</sub> )				
Liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux				
Peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques				
Autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire (préciser)				

- Notes : \*1 Par traitement, il faut entendre le traitement des matières potentiellement dangereuses dans l'installation de recyclage des navires, tel que :
- a. l'incinération des matières potentiellement dangereuses;
  - b. la récupération des matières potentiellement dangereuses; et
  - c. le traitement des résidus d'hydrocarbures.
- \*2 Si oui (O), indiquer, dans le plan relatif à l'installation de recyclage des navires, le personnel responsable qui est autorisé à procéder à l'enlèvement, en précisant le numéro du certificat ou tout autre renseignement pertinent.
- \*3 Si non (N), indiquer, dans le plan de recyclage du navire, le lieu où les matières potentiellement dangereuses vont être traitées/éliminées.
- \*4 Ces matières potentiellement dangereuses sont mentionnées dans les appendices 1 et 2 et dans la règle 20 de la Convention.

## APPENDICE 6

### MODÈLE DE NOTIFICATION DU DÉBUT ESCOMPTÉ DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le (La) .....  
(Nom de l'installation de recyclage des navires)

situé(e) à .....  
(Adresse complète de l'installation de recyclage des navires)

qui est autorisé(e), conformément aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention"), à procéder au recyclage de navires au nom du Gouvernement :

.....  
(Nom de l'État)

ainsi qu'il est indiqué dans l'autorisation de procéder au recyclage de navires

délivrée à .....  
(Lieu de l'autorisation)

par .....  
(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

le ..... (jj/mm/aaaa)  
(Date de délivrance)

Notifie par la présente que l'installation de recyclage des navires est prête à tous égards à entreprendre le recyclage du navire .....  
(Numéro IMO)

Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage, qui a été délivré conformément aux dispositions de la Convention au nom du Gouvernement  
.....  
(Nom de l'État)

par .....  
(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

le (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance)

est joint.

Signé .....

## APPENDICE 7

### MODÈLE D'AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

#### AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le présent document est un avis d'achèvement du recyclage du navire

.....  
(Nom du navire à son arrivée en vue d'être recyclé/  
au moment de la radiation de l'immatriculation)

#### Caractéristiques du navire à son arrivée en vue d'être recyclé

Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

IL EST CONFIRMÉ :

que le navire a été recyclé conformément au plan de recyclage du navire dans le cadre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") à

.....  
(Nom et emplacement de l'installation de recyclage des navires autorisée)

et que le recyclage du navire, tel que prescrit par la Convention, a été achevé le

..... (jj/mm/aaaa)  
(Date d'achèvement)

Délivré à .....  
(Lieu de délivrance de l'avis d'achèvement)

Le ..... (jj/mm/aaaa)  
(Date de délivrance)

.....  
(Signature du propriétaire de l'installation de  
recyclage des navires ou d'un représentant  
agissant en son nom)

## **ГОНКОНГСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О БЕЗОПАСНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОЙ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ 2009 ГОДА**

### **СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,**

**ОТМЕЧАЯ** возрастающую обеспокоенность вопросами безопасности, гигиены труда, окружающей среды и социального обеспечения в отрасли по утилизации судов,

**ПРИЗНАВАЯ**, что утилизация судов способствует устойчивому развитию и как таковая является наилучшим вариантом для судов, которые достигли конца своего срока эксплуатации,

**ССЫЛАЯСЬ** на резолюцию А.962(23), принятую Ассамблеей Международной морской организации (Руководство по утилизации судов); поправки к Руководству, принятые резолюцией А.980(24); решение VI/24 Шестого совещания Конференции Сторон Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, которое приняло Технические руководящие принципы экологически рационального управления процессом полного и частичного демонтажа судов; и Руководство, утвержденное 289-й сессией Административного совета Международного бюро труда (Руководство по безопасности и охране здоровья при утилизации судов для азиатских стран и Турции),

**ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ** на резолюцию А.981(24), которой Ассамблея Международной морской организации предложила Комитету по защите морской среды Организации разработать имеющий обязательную юридическую силу документ об утилизации судов,

**ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ** роль Международной организации труда в обеспечении техники безопасности и гигиены труда рабочих, занятых в утилизации судов,

**ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ** роль Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением в защите здоровья человека и окружающей среды от отрицательного воздействия, которое могут оказывать такие отходы,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** подход, основанный на принципе предосторожности, изложенный в Принципе 15 Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию и упомянутый в резолюции МЕРС.67(37), принятой Комитетом по защите морской среды Организации 15 сентября 1995 года,

**ПРИНИМАЯ ТАКЖЕ ВО ВНИМАНИЕ** необходимость содействовать замене опасных материалов, используемых в конструкциях и при техническом обслуживании судов, менее опасными или предпочтительно неопасными материалами, не ухудшая безопасности судов, безопасности и здоровья моряков и эксплуатационной эффективности судов,

**ПОЛНЫЕ РЕШИМОСТИ** эффективно рассмотреть в имеющем обязательную юридическую силу документе связанные с утилизацией судов риски с точки зрения окружающей среды, гигиены труда и безопасности, учитывая особые характеристики морского транспорта и необходимость обеспечить плавный вывод из эксплуатации судов, которые достигли конца своего срока эксплуатации,



**УЧИТЫВАЯ**, что эти цели могут быть наилучшим образом достигнуты путем заключения Международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов,

**СОГЛАСИЛИСЬ** о нижеследующем:

## **СТАТЬЯ 1**

### **Общие обязательства**

1 Каждая Сторона настоящей Конвенции обязуется полностью осуществлять ее положения с целью предотвращения, сокращения, сведения к минимуму и ликвидации, в возможной степени, несчастных случаев, телесных повреждений и иного отрицательного воздействия, которое оказывает утилизация судов на здоровье человека и окружающую среду, а также повышения безопасности судов, защиты здоровья человека и окружающей среды на протяжении всего срока эксплуатации судна.

2 Никакое положение настоящей Конвенции не должно истолковываться как препятствующее Стороне принимать индивидуально или совместно более строгие меры в соответствии с международным правом в отношении безопасной и экологически рациональной утилизации судов для предотвращения, сокращения или сведения к минимуму любого отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду.

3 Стороны стремятся сотрудничать в целях эффективного осуществления, соблюдения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

4 Стороны обязуются поощрять постоянное развитие технологий и практики, которые способствуют безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

5 Приложение к настоящей Конвенции составляет ее неотъемлемую часть. Если специально не предусмотрено иное, ссылка на настоящую Конвенцию одновременно является ссылкой на Приложение к ней.

## **СТАТЬЯ 2**

### **Определения**

Если специально не предусмотрено иное, для целей настоящей Конвенции:

1 «Конвенция» означает Гонконгскую международную конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года.

2 «Администрация» означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать или по уполномочию которого оно эксплуатируется.

3 «Компетентный(ые) орган(ы)» означает правительственный орган или органы, назначенные Стороной в качестве отвечающих в конкретном(ых) географическом(их) районе(ах) или области(ях) специальных знаний за выполнение обязанностей, относящихся к предприятиям по утилизации судов, эксплуатирующимся под юрисдикцией этой Стороны, как указано в настоящей Конвенции.

- 4 «Организация» означает Международную морскую организацию.
- 5 «Генеральный секретарь» означает Генерального секретаря Организации.
- 6 «Комитет» означает Комитет по защите морской среды Организации.
- 7 «Судно» означает эксплуатируемое или эксплуатировавшееся в морской среде судно любого типа и включает подводные суда, плавучие средства, плавучие платформы, самоподъемные платформы, плавучие установки для хранения (ПУХ) и плавучие установки для производства, хранения и выгрузки (ПУПХВ), в том числе судно, с которого снято оборудование или которое находится на буксире.
- 8 «Валовая вместимость» означает валовую вместимость (ВВ), рассчитанную в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой заменяющей ее конвенции.
- 9 «Опасный материал» означает любой материал или вещество, которые могут создать опасность для здоровья человека и/или окружающей среды.
- 10 «Утилизация судов» означает деятельность по полному или частичному демонтажу судна на предприятии по утилизации судов с целью извлечения компонентов и материалов для переработки и повторного использования с соблюдением осторожности при обращении с опасными и другими материалами и включает такие соответствующие операции, как хранение и обработка компонентов и материалов на месте, но не их дальнейшую переработку или удаление на специальных предприятиях.
- 11 «Предприятие по утилизации судов» означает определенный район, являющийся площадкой, верфью или предприятием, используемыми для утилизации судов.
- 12 «Утилизационная компания» означает собственника предприятия по утилизации судов или любую другую организацию или лицо, которые приняли на себя ответственность за осуществление деятельности по утилизации судов от собственника предприятия по утилизации судов и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые настоящей Конвенцией.

### **СТАТЬЯ 3**

#### **Применение**

- 1 Если в настоящей Конвенции специально не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется:
- .1 к судам, которые имеют право плавать под флагом Стороны или эксплуатируются по ее уполномочию;
  - .2 к предприятиям по утилизации судов, эксплуатирующимся под юрисдикцией Стороны.

2 Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим Стороне или эксплуатируемым ею и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией.

3 Настоящая Конвенция не применяется к судам валовой вместимостью менее 500 или к судам, эксплуатирующимся в течение их срока эксплуатации только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого они имеют право плавать. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер обеспечивает, чтобы эти суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией.

4 В отношении судов, имеющих право плавать под флагом государств, не являющихся Сторонами настоящей Конвенции, Стороны применяют требования настоящей Конвенции по мере необходимости для обеспечения того, чтобы таким судам не предоставлялся более благоприятный режим.

#### **СТАТЬЯ 4**

##### **Меры контроля, относящиеся к утилизации судов**

1 Каждая Сторона требует, чтобы суда, которые имеют право плавать под ее флагом или эксплуатируются по ее уполномочию, отвечали требованиям, изложенным в настоящей Конвенции, и принимает эффективные меры для обеспечения соответствия этим требованиям.

2 Каждая Сторона требует, чтобы предприятия по утилизации судов, находящиеся под ее юрисдикцией, отвечали требованиям, изложенным в Конвенции, и принимает эффективные меры для обеспечения соответствия этим требованиям.

#### **СТАТЬЯ 5**

##### **Освидетельствование судов и выдача им свидетельств**

Каждая Сторона обеспечивает, чтобы суда, плавающие под ее флагом или эксплуатирующиеся по ее уполномочию, которые подлежат освидетельствованиям и которым должны выдаваться свидетельства, проходили освидетельствование и получали свидетельства в соответствии с правилами, содержащимися в Приложении.

#### **СТАТЬЯ 6**

##### **Предоставление полномочий предприятиям по утилизации судов**

Каждая Сторона обеспечивает, чтобы предприятиям по утилизации судов, эксплуатирующимся под ее юрисдикцией и утилизирующим суда, к которым применяется настоящая Конвенция, или суда, которым предоставляется аналогичный режим в соответствии со статьями 3.4 настоящей Конвенции, предоставлялись полномочия в соответствии с правилами, содержащимися в Приложении.

## **СТАТЬЯ 7**

### **Обмен информацией**

В том, что касается предприятий по утилизации судов, уполномоченных Стороной, такая Сторона предоставляет Организации, по просьбе, и Сторонам, которые запрашивают ее, соответствующую информацию в отношении настоящей Конвенции, на которой основывалось ее решение о предоставлении полномочий. Обмен информацией производится быстро и своевременно.

## **СТАТЬЯ 8**

### **Проверка судов**

1 Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или на удаленном от берега терминале другой Стороны может быть подвергнуто проверке должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, с тем чтобы установить, отвечает ли судно настоящей Конвенции. За исключением предусмотренного в пункте 2, любая такая проверка ограничивается установлением того, что на судне имеется либо Международное свидетельство о Перечне опасных материалов, либо Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, которые, если они являются действительными, должны приниматься.

2 В случае, если на судне нет действительного свидетельства или имеются явные основания полагать, что:

- .1 состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует содержащимся в свидетельстве и/или части I Перечня опасных материалов сведениям; или
- .2 на судне не выполняется процедура ведения части I Перечня опасных материалов,

может быть проведена тщательная проверка с учетом руководства, разработанного Организацией.

## **СТАТЬЯ 9**

### **Обнаружение нарушений**

1 Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящей Конвенции.

2 Если имеется достаточное доказательство того, что судно эксплуатируется, эксплуатировалось или будет эксплуатироваться в нарушение какого-либо положения настоящей Конвенции, Сторона, располагающая доказательством, может предложить провести расследование в отношении этого судна, когда оно заходит в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под юрисдикцией другой Стороны. Доклад о таком расследовании направляется Стороне, предложившей его проведение, Администрации соответствующего судна и Организации, с тем чтобы могли быть приняты надлежащие меры.

3 Если обнаружено, что судно нарушает настоящую Конвенцию, Сторона, выполняющая проверку, может принять меры для предупреждения, задержания, выдворения судна или недопущения его захода в свои порты. Сторона, принимающая такие меры, немедленно информирует об этом Администрацию данного судна и Организацию.

4 Если от другой Стороны получена просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что предприятие по утилизации судов эксплуатируется, эксплуатировалось или будет эксплуатироваться в нарушение какого-либо положения настоящей Конвенции, Сторона должна провести расследование на этом предприятии по утилизации судов, эксплуатирующемся под ее юрисдикцией, и подготовить доклад. Доклад о таком расследовании направляется Стороне, от которой поступила просьба об этом, включая информацию о мерах, которые приняты или будут приняты, и Организации для принятия соответствующих мер.

## **СТАТЬЯ 10**

### **Нарушения**

1 Любое нарушение требований настоящей Конвенции запрещается национальным законодательством и:

- .1 в отношении судна санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству Администрации, независимо от того, где совершено такое нарушение. Если Администрация получит информацию о таком нарушении какой-либо Стороной, она расследует данный вопрос и может обратиться с просьбой к сообщившей Стороне предоставить дополнительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством. Администрация без промедления информирует о принятых мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию. Если Администрация не приняла никаких мер в течение одного года после получения информации, она информирует Сторону, которая сообщила о предполагаемом нарушении, и Организацию о причинах, по которым никаких мер не было принято;
- .2 в отношении предприятия по утилизации судов санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству Стороны, имеющей юрисдикцию над предприятием по утилизации судов. Если Сторона получит информацию о таком нарушении другой Стороной, она расследует данный вопрос и может обратиться с просьбой к сообщившей Стороне предоставить дополнительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Сторона убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством. Сторона без промедления информирует о принятых мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию. Если Сторона не приняла никаких мер в течение одного года после получения информации, она информирует Сторону, которая сообщила о предполагаемом нарушении, и Организацию о причинах, по которым никаких мер не было принято.

2 Любое нарушение требований настоящей Конвенции, совершенное в пределах юрисдикции любой Стороны, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются согласно законодательству этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:

- .1 дает распоряжение о возбуждении преследования в соответствии со своим законодательством; или
- .2 направляет Администрации соответствующего судна такую информацию и такие доказательства в подтверждение факта нарушения, какими она может располагать.

3 Санкции, предусмотренные законодательством Стороны в соответствии с настоящей статьей, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений настоящей Конвенции, независимо от места их совершения.

## **СТАТЬЯ 11**

### **Необоснованные задержки или задержания судов**

1 При применении статьи 8, 9 или 10 настоящей Конвенции принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода.

2 Судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен на основании статьи 8, 9 или 10 настоящей Конвенции, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

## **СТАТЬЯ 12**

### **Направление информации**

Каждая Сторона направляет Организации и Организация распространяет в установленном порядке следующую информацию:

- .1 перечень предприятий по утилизации судов, уполномоченных в соответствии с настоящей Конвенцией и эксплуатирующихся под юрисдикцией этой Стороны;
- .2 сведения для связи с компетентным(и) органом(ами), включая единый пункт связи, этой Стороны;
- .3 перечень признанных организаций и назначенных инспекторов, которые уполномочены действовать от имени этой Стороны по вопросам ведения дел, относящихся к контролю за утилизацией судов в соответствии с настоящей Конвенцией, и сведения о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных признанным организациям или назначенным инспекторам;
- .4 ежегодный перечень судов, плавающих под флагом этой Стороны, которым выдано Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, включая название утилизационной компании и местонахождение предприятия по утилизации судов, указанные в свидетельстве;

- .5 ежегодный перечень судов, утилизированных в пределах юрисдикции этой Стороны;
- .6 информацию о нарушениях настоящей Конвенции; и
- .7 сведения о принятых мерах в отношении судов и предприятий по утилизации судов, находящихся под юрисдикцией этой Стороны.

## **СТАТЬЯ 13**

### **Техническая помощь и сотрудничество**

1 Стороны обязуются непосредственно или через Организацию и другие международные органы, в зависимости от случая, в отношении безопасной и экологически рациональной утилизации судов оказывать поддержку тем Сторонам, которые обращаются за технической помощью:

- .1 в подготовке персонала;
- .2 в обеспечении доступа к соответствующей технологии, оборудованию и средствам;
- .3 в выполнении совместных программ исследований и разработок; и
- .4 в принятии других мер, направленных на эффективное осуществление настоящей Конвенции и относящихся к ней руководств, разработанных Организацией.

2 Стороны обязуются активно сотрудничать, с учетом своих национальных законов, правил и политики, в передаче систем управления и технологии в отношении безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

## **СТАТЬЯ 14**

### **Урегулирование споров**

Стороны урегулируют любые возникшие между ними споры относительно толкования или применения настоящей Конвенции путем переговоров или другими согласованными ими мирными средствами, которые могут включать расследование, посредничество, примирение, арбитраж, урегулирование в судебном порядке, либо путем обращения к региональным учреждениям или договоренностям.

## **СТАТЬЯ 15**

### **Связь с международным правом и другими международными соглашениями**

1 Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба правам и обязанностям любого государства согласно Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года и согласно обычному морскому праву.

2 Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба правам и обязанностям Сторон согласно другим соответствующим применимым международным соглашениям.

## **СТАТЬЯ 16**

### **Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение**

- 1 Настоящая Конвенция открыта для подписания любым государством в штаб-квартире Организации с 1 сентября 2009 года по 31 августа 2010 года и после этого остается открытой для присоединения любого государства.
- 2 Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:
  - .1 подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
  - .2 подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
  - .3 присоединения.
- 3 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.
- 4 В случае, если государство включает две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, рассматриваемых в настоящей Конвенции, оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну, или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.
- 5 О заявлении согласно пункту 4 уведомляется в письменной форме Генеральный секретарь, и в нем прямо указываются территориальная единица или единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.
- 6 Во время выражения согласия на обязательность для него настоящей Конвенции государство заявляет, требует ли оно ясно выраженного или молчаливого одобрения Плана утилизации судна, до того как судно может быть утилизировано на его одобренном(ых) предприятии(ях) по утилизации судов. После этого заявление может быть пересмотрено путем уведомления Генерального секретаря. В таком пересмотренном заявлении указывается дата его вступления в силу.

## **СТАТЬЯ 17**

### **Вступление в силу**

- 1 Настоящая Конвенция вступает в силу через 24 месяца после даты, на которую выполнены следующие условия:
  - .1 не менее 15 государств либо подписали ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение необходимый документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со статьей 16;



- .2 общая валовая вместимость торговых судов государств, упомянутых в пункте 1.1, составляет не менее 40 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота; и
- .3 общий максимальный ежегодный объем утилизации судов государств, упомянутых в пункте 1.1, за последние 10 лет составляет не менее 3 процентов валовой вместимости всех торговых судов этих государств.

2 Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или о присоединении к ней после выполнения условий, необходимых для ее вступления в силу, но до даты вступления в силу, ратификация, принятие, утверждение или присоединение приобретают силу в дату вступления в силу настоящей Конвенции или через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

3 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящей Конвенции, приобретает силу через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа.

4 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, в которую поправка к настоящей Конвенции считается принятой в соответствии со статьей 18, относится к настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой.

## **СТАТЬЯ 18**

### **Поправки**

1 В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки в соответствии с одной из процедур, предусмотренных в нижеследующих пунктах.

2 Поправки после рассмотрения в Организации:

- .1 Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции. Предлагаемая поправка представляется Генеральному секретарю, который рассылает ее Сторонам и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения.
- .2 Предложенная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитета. Стороны, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Комитета по рассмотрению и одобрению поправки.
- .3 Поправки одобряются большинством в две трети голосов Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете, при условии что во время голосования присутствует по меньшей мере одна треть Сторон.
- .4 Поправки, одобренные в соответствии с подпунктом 3, направляются Генеральным секретарем Сторонам для принятия.

- .5 Поправка считается принятой в следующих случаях:
- .5.1 Поправка к статье настоящей Конвенции считается принятой в дату, на которую две трети Сторон уведомили Генерального секретаря о ее принятии.
  - .5.2 Поправка к Приложению считается принятой по истечении периода, определяемого Комитетом во время ее одобрения, который составляет не менее десяти месяцев после даты одобрения. Однако если к этой дате более одной трети Сторон уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправки, она считается не принятой.
- .6 Поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:
- .6.1 Поправка к статье настоящей Конвенции вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, через шесть месяцев после даты, в которую она считается принятой, в соответствии с подпунктом .5.1.
  - .6.2 Поправка к Приложению вступает в силу для всех Сторон через шесть месяцев после даты, в которую она считается принятой, за исключением любой Стороны, которая:
    - .6.2.1 уведомила о своем возражении против поправки в соответствии с подпунктом .5.2 и не отзывала такое возражение; или
    - .6.2.2 до вступления в силу такой поправки уведомила Генерального секретаря о том, что поправка вступит для нее в силу только после дополнительного уведомления о ее принятии.
  - .6.3 Сторона, которая уведомила о возражении согласно подпункту .6.2.1, впоследствии может уведомить Генерального секретаря о том, что она принимает поправку. Такая поправка вступает в силу для этой Стороны через шесть месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.
  - .6.4 Если Сторона, которая сделала уведомление, упомянутое в подпункте .6.2.2, уведомит Генерального секретаря о принятии ею поправки, такая поправка вступает в силу для этой Стороны через шесть месяцев после даты уведомления о ее принятии или даты вступления поправки в силу, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

3 Поправка путем созыва Конференции:

- .1 По просьбе Стороны, поддержанной не менее чем одной третью Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.
- .2 Поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон направляется Генеральным секретарем Сторонам для ее принятия.

- .3 Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с процедурами, указанными в пунктах 2.5 и 2.6 соответственно.
- 4 Сторона, отказавшаяся принять поправку к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.
- 5 Любое уведомление, сделанное на основании настоящей статьи, направляется в письменном виде Генеральному секретарю.
- 6 Генеральный секретарь информирует Стороны и членов Организации:
  - .1 о любой поправке, которая вступает в силу и о дате ее вступления в силу в целом и для каждой Стороны; и
  - .2 о любом уведомлении, сделанном на основании настоящей статьи.

## **СТАТЬЯ 19**

### **Денонсация**

- 1 Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении двух лет с даты вступления настоящей Конвенции в силу для этой Стороны.
- 2 Денонсация осуществляется путем направления Генеральному секретарю письменного уведомления и вступает в силу через год после получения уведомления о денонсации или по истечении любого большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

## **СТАТЬЯ 20**

### **Депозитарий**

- 1 Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем государствам, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней.
- 2 В дополнение к функциям, установленным где-либо в настоящей Конвенции, Генеральный секретарь:
  - .1 информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о:
    - .1.1 каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
    - .1.2 дате вступления настоящей Конвенции в силу;
    - .1.3 сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу; и

- .1.4 любых заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с настоящей Конвенцией; и
- .2 как только настоящая Конвенция вступит в силу, направит ее текст Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

## **СТАТЬЯ 21**

### **Языки**

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ГОНКОНГЕ, КИТАЙ, пятнадцатого мая две тысячи девятого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОЙ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

#### ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Правило 1 – Определения

Для целей настоящего Приложения:

- 1 «Компетентное лицо» означает лицо пригодной квалификации, прошедшее подготовку и обладающее достаточными знаниями, опытом и навыками для выполнения конкретной работы. В частности, компетентным лицом может быть квалифицированный рабочий или работник администрации, способный понимать и оценивать производственные опасности, риски и воздействие на работников потенциально опасных материалов или опасных условий на предприятии по утилизации судов, а также способный выявлять необходимые меры защиты и предосторожности, которые следует принимать для устранения или уменьшения этих опасностей, рисков или воздействия. Компетентный орган может определять соответствующие критерии для назначения таких лиц и может определять обязанности, которые на них следует возлагать.
- 2 «Наниматель» означает физическое или юридическое лицо, которое нанимает одного рабочего, занятого в утилизации судов, или более.
- 3 «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.
- 4 «Новое судно» означает судно:
  - .1 контракт на постройку которого заключен в дату вступления настоящей Конвенции в силу или после нее; или
  - .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки в дату вступления настоящей Конвенции в силу или через шесть месяцев после нее, в случае отсутствия контракта на постройку; или
  - .3 поставка которого осуществляется в дату вступления настоящей Конвенции в силу или через 30 месяцев после нее.
- 5 «Новая установка» означает установку систем, оборудования, изоляции или другого материала на судне после даты вступления настоящей Конвенции в силу.
- 6 «Безопасное для входа» означает помещение, которое отвечает следующим критериям:
  - .1 содержание кислорода в атмосфере и концентрация воспламеняющихся паров находятся в безопасных пределах;
  - .2 любые токсичные материалы в атмосфере находятся в пределах допустимых концентраций; и

- .3 любые остатки или материалы, связанные с работой, порученной компетентным лицом, не вызывают неконтролируемого выброса токсичных материалов или опасной концентрации воспламеняющихся паров в существующих атмосферных условиях, когда они поддерживаются согласно указаниям.

7 «Безопасное для горячих работ» означает помещение, которое отвечает следующим критериям:

- .1 существует безопасное, невзрывоопасное условие, включая дегазированное состояние, для использования оборудования для электродуговой или газовой сварки, металлорежущего оборудования или оборудования для горячей резки либо других видов открытого пламени, а также выполнения операций, связанных с нагреванием, измельчением или искрообразованием;
- .2 выполнены требования правила 1.6, касающиеся определения «безопасное для входа»;
- .3 существующие атмосферные условия не изменяются в результате проведения горячих работ; и
- .4 все смежные помещения очищены или инертизированы, или в достаточной степени обработаны для предотвращения возникновения или распространения пожара.

8 «Собственник судна» означает лицо или лиц, либо компанию, зарегистрированную как собственник судна, или, в случае отсутствия регистрации, лицо или лиц, либо компанию, владеющую судном, или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна. Однако в отношении судна, принадлежащего государству или эксплуатируемого компанией, которая в этом государстве зарегистрирована как оператор судна, «собственник» означает такую компанию. Этот термин также включает лиц, которые владеют судном в течение ограниченного периода до его продажи или передачи предприятию по утилизации судов.

9 «Проверка производственной площадки» означает проверку предприятия по утилизации судов, подтверждающую состояние, указанное в проверенной документации.

10 «Акт о завершении работ» означает изданный предприятием по утилизации судов акт, подтверждающий, что утилизация судна завершена в соответствии с настоящей Конвенцией.

11 «Танкер» означает нефтяной танкер, как он определен в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ, или танкер для ВЖВ, как он определен в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ.

12 «Рабочий» означает любое лицо, которое регулярно или временно выполняет работу в контексте трудовых отношений, включая персонал подрядчика.

## **Правило 2 – Общее применение**

Если специально не предусмотрено иное, проектирование, постройка, освидетельствование, выдача свидетельств, эксплуатация и утилизация судов осуществляются в соответствии с положениями настоящего Приложения.

### **Правило 3 – Связь с другими стандартами, рекомендациями и руководствами**

Стороны принимают меры для осуществления требований правил настоящего Приложения, учитывая соответствующие применимые стандарты, рекомендации и руководства, разработанные Международной организацией труда, а также соответствующие применимые технические стандарты, рекомендации и руководства, разработанные в рамках Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением.

## **ГЛАВА 2 – ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К СУДАМ**

### **Часть А – Проектирование, постройка, эксплуатация и техническое обслуживание судов**

#### **Правило 4 – Меры контроля за опасными материалами на судах**

В соответствии с требованиями, указанными в Добавлении 1 к настоящей Конвенции, каждая Сторона:

- .1 запрещает и/или ограничивает установку или использование опасных материалов, перечисленных в Добавлении 1, на судах, имеющих право плавать под ее флагом или эксплуатирующихся по ее уполномочию; и
- .2 запрещает и/или ограничивает установку или использование таких материалов на судах, когда они находятся в ее портах, на ее судовых поверхностях, судоремонтных предприятиях или удаленных от берега терминалах,

и принимает эффективные меры для обеспечения того, чтобы такие суда отвечали этим требованиям.

#### **Правило 5 – Перечень опасных материалов**

1 На каждом новом судне имеется Перечень опасных материалов. Перечень подтверждается либо Администрацией, либо любым лицом или организацией, уполномоченными ею, с учетом руководства, разработанного Организацией, включая пороговые величины и изъятия, содержащиеся в этих руководствах. Перечень опасных материалов является конкретным для каждого судна, и в нем по меньшей мере:

- .1 в части I указываются опасные материалы, перечисленные в добавлениях 1 и 2 к настоящей Конвенции и входящие в конструкцию или оборудование судна, их местонахождение и приблизительные количества; и
- .2 поясняется, что судно отвечает правилу 4.

2 Существующие суда должны соответствовать пункту 1, насколько это практически осуществимо, не позднее чем через 5 лет после вступления настоящей Конвенции в силу или до утилизации, если она наступит раньше, с учетом руководства, разработанного Организацией, и Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств Организации. При разработке Перечня должны быть указаны по меньшей мере опасные материалы, перечисленные в Добавлении 1. Для существующих судов должен подготавливаться план, описывающий визуальную проверку/проверку путем отбора проб, посредством которого разрабатывается Перечень опасных материалов, с учетом руководства, разработанного Организацией.

3 Часть I Перечня опасных материалов надлежащим образом ведется и обновляется в течение всего срока эксплуатации судна, отражая новые установки, содержащие опасные материалы, перечисленные в Добавлении 2, и соответствующие изменения конструкции и оборудования судна, с учетом руководства, разработанного Организацией.

4 Перед утилизацией Перечень, помимо надлежащим образом ведущейся и обновляемой части I, включает часть II, касающуюся отходов, образующихся во время эксплуатации, и часть III, касающуюся припасов, и проверяется либо Администрацией, либо лицом или организацией, уполномоченными ею, с учетом руководства, разработанного Организацией.

## **Правило 6 – Процедура предложения поправок к добавлениям 1 и 2**

1 Любая Сторона может предложить поправку к Добавлению 1 и/или Добавлению 2 в соответствии с настоящим правилом. Предлагаемая поправка рассматривается в Организации согласно пункту 2 статьи 18 и настоящему правилу.

2 Когда Организация получает предложение, она также доводит его до сведения Организации Объединенных Наций и ее специализированных учреждений, межправительственных организаций, имеющих соглашения с Организацией, и неправительственных организаций, имеющих консультативный статус в Организации, и предоставляет им это предложение.

3 Комитет учреждает техническую группу в соответствии с правилом 7 для рассмотрения предложений, представленных в соответствии с пунктом 1 настоящего правила.

4 Техническая группа рассматривает предложение вместе с любыми дополнительными данными, включая принятые другими международными органами решения, касающиеся их перечней материалов или опасных веществ, представленными любой заинтересованной организацией, производит оценку и сообщает Комитету, может ли в контексте настоящей Конвенции рассматриваемый опасный материал привести к значительному отрицательному воздействию на здоровье человека или окружающую среду в такой степени, что требуется внесение поправки в Добавление 1 или Добавление 2. В этом отношении:

.1 Рассмотрение технической группой включает:

- .1.1 оценку связи между рассматриваемым опасным материалом и вероятностью в контексте настоящей Конвенции того, что он приведет к значительному отрицательному воздействию на здоровье человека или окружающую среду, на основе представленных данных или других соответствующих данных, доведенных до сведения группы;
- .1.2 оценку уменьшения потенциального риска вследствие предложенных мер контроля и любых других мер контроля, которые могут быть рассмотрены технической группой;
- .1.3 рассмотрение имеющейся информации о технической осуществимости мер контроля;
- .1.4 рассмотрение имеющихся сведений о других последствиях принятия таких мер контроля, относящихся к:
  - окружающей среде;
  - здоровью и безопасности людей, в том числе моряков и рабочих; и



- затратам для международного судоходства и других соответствующих секторов;
- .1.5 рассмотрение наличия пригодных альтернатив опасным материалам, подлежащим контролю, включая рассмотрение потенциальных рисков, связанных с альтернативами;
- .1.6 рассмотрение рисков, которые представляют опасные материалы в процессе утилизации; и
- .1.7 рассмотрение пригодных пороговых величин и любых полезных или необходимых изъятий.
- .2 Если техническая группа устанавливает, что рассматриваемый опасный материал может в контексте настоящей Конвенции привести к значительному отрицательному воздействию на здоровье человека или окружающую среду, отсутствие полной научной определенности не должно использоваться в качестве причины, препятствующей группе проводить оценку предложения.
- .3 Доклад технической группы составляется в письменной форме, и в нем учитывается каждая оценка и рассмотрение, упомянутые в подпункте .1, за исключением того, что техническая группа может решить не проводить оценки и рассмотрения, указанные в подпунктах .1.2–.1.7, если она решит после оценки, указанной в подпункте .1.1, что предложение не требует дальнейшего рассмотрения.
- .4 Доклад технической группы должен включать, среди прочего, рекомендацию о том, требуются ли в соответствии с настоящей Конвенцией международные меры контроля за рассматриваемым опасным материалом, о пригодности конкретных мер контроля, предложенных во всеобъемлющем предложении, или о других мерах контроля, которые она считает более подходящими.

5 Комитет принимает решение об одобрении любого предложения о внесении поправок в Добавление 1 или Добавление 2 и любых их изменениях, если это необходимо, учитывая доклад технической группы. В любой предложенной поправке указывается применение этой поправки к судам, имеющим свидетельства в соответствии с настоящей Конвенцией, до вступления поправки в силу. Если в докладе устанавливается, что рассматриваемый опасный материал может в контексте настоящей Конвенции привести к значительному отрицательному воздействию на здоровье человека или окружающую среду, отсутствие полной научной определенности не должно использоваться в качестве причины, препятствующей принятию решения о включении опасного материала в Добавление 1 или Добавление 2. Решение не одобрять предложение не должно препятствовать будущему представлению нового предложения в отношении конкретного опасного материала, если станет известной новая информация.

## **Правило 7 – Технические группы**

1 В соответствии с правилом 6 Комитет может учредить при необходимости одну или нескольких технических групп. Техническая группа может включать представителей Сторон, членов Организации, Организации Объединенных Наций и ее специализированных учреждений, межправительственных организаций, имеющих соглашения с Организацией, и неправительственных организаций, имеющих консультативный статус в Организации, и должна предпочтительно включать представителей учреждений и лабораторий, обладающих

специальными знаниями в области трансформации в окружающей среде и воздействия на нее веществ, токсикологического воздействия, морской биологии, здоровья человека, экономического анализа, учета факторов риска, судостроения, международного судоходства, гигиены труда и безопасности или другими специальными знаниями, необходимыми для объективного изучения технических аспектов предложения.

2 Комитет выносит решение относительно круга ведения, условий организации, участия и работы технических групп. Такие круг ведения и условия предусматривают защиту любой конфиденциальной информации, которая может быть представлена. Технические группы могут проводить такие заседания, которые потребуются, однако они стремятся к тому, чтобы проводить свою работу путем письменной или электронной корреспонденции или с помощью других соответствующих средств.

3 В выработке любой рекомендации для Комитета в соответствии с правилом 6 могут участвовать только представители Сторон. Техническая группа стремится к достижению единодушия между представителями Сторон. Если единодушие невозможно, техническая группа сообщает о любых мнениях меньшинства таких представителей.

## **Часть В – Подготовка к утилизации судна**

### **Правило 8 – Общие требования**

Суда, предназначенные для утилизации:

- .1 подвергаются утилизации только на предприятиях по утилизации судов, которым:
  - .1 предоставлены полномочия в соответствии с настоящей Конвенцией; и
  - .2 предоставлены все полномочия осуществлять полную утилизацию судов, которая указана в Плане утилизации судна в отношении установленного(ых) предприятия(й) по утилизации судов;
- .2 в период до захода на предприятие по утилизации судов выполняют операции для сведения к минимуму количества остатков груза, остатков жидкого топлива и отходов, остающихся на борту;
- .3 если они являются танкерами, прибывают на предприятие по утилизации судов с грузовыми танками и насосным(и) отделением(ями), состояние которых может быть освидетельствовано как безопасное для входа или безопасное для горячих работ, или как и то и другое, в соответствии с национальными законами, правилами и принципами Стороны, под юрисдикцией которой эксплуатируется предприятие по утилизации судов;
- .4 предоставляют предприятию по утилизации судов всю имеющуюся информацию, относящуюся к судну, для разработки Плана утилизации судна, требуемого правилом 9;
- .5 подготавливают Перечень, требуемый правилом 5; и
- .6 сертифицированы как готовые к утилизации Администрацией или признанной ею организацией до осуществления деятельности по утилизации.

## **Правило 9 – План утилизации судна**

До утилизации судна предприятие(я) по утилизации судов разрабатывает(ют) План утилизации, касающийся конкретного судна, с учетом руководства, разработанного Организацией. План утилизации судна:

- .1 разрабатывается с учетом информации, предоставленной собственником судна;
- .2 составляется на языке, приемлемом для Стороны, предоставившей полномочия предприятию по утилизации судов, и если используемым языком не является английский, испанский или французский, то План утилизации судна переводится на один из этих языков, за исключением случаев, когда Администрация убеждена, что в этом нет необходимости;
- .3 включает информацию, касающуюся, среди прочего, создания, поддержания и контроля безопасных для входа и безопасных для горячих работ условий, а также того, каким образом будет осуществляться обращение с типами и количеством материалов, в том числе указанных в Перечне опасных материалов;
- .4 в соответствии с заявлением, сданным на хранение согласно статье 16.6, получает ясно выраженное или молчаливое одобрение со стороны компетентного органа, предоставившего полномочия предприятию по утилизации судов. Компетентный орган направляет предприятию по утилизации судов, собственнику судна и Администрации подтверждение получения Плана утилизации судна в течение трех (3) рабочих дней с момента его получения в соответствии с правилом 24. После этого:
  - .1 если Сторона требует ясно выраженного одобрения Плана утилизации судна, компетентный орган направляет предприятию по утилизации судов, собственнику судна и Администрации письменное уведомление о своем решении одобрить или отклонить План утилизации судна; и
  - .2 если Сторона требует молчаливого одобрения Плана утилизации судна, в подтверждении получения указывается последняя дата 14-дневного периода рассмотрения. В течение этого 14-дневного периода компетентный орган направляет предприятию по утилизации судов, собственнику судна и Администрации письменное уведомление о любом возражении. Если такое письменное уведомление о возражении не направляется, План утилизации судна считается одобренным;
- .5 после одобрения в соответствии с пунктом .4 предоставляется для проверки Администрацией или любым назначенным инспектором или организацией, признанными ею; и
- .6 в случае использования более чем одного предприятия по утилизации судов указывает предприятия по утилизации судов, которые будут использоваться, а также деятельность по утилизации и порядок ее осуществления на каждом предприятии по утилизации судов, которому предоставлены полномочия.

## **Часть С – Освидетельствования и выдача свидетельств**

### **Правило 10 – Освидетельствования**

1 Суда, к которым применяется настоящая Конвенция, подлежат указанным ниже освидетельствованиям:

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед выдачей Международного свидетельства о Перечне опасных материалов. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что часть I Перечня, требуемого правилом 5, соответствует требованиям настоящей Конвенции;
- .2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что часть I Перечня опасных материалов, требуемого правилом 5, отвечает требованиям настоящей Конвенции;
- .3 дополнительному общему или частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое может проводиться по просьбе собственника судна после изменения, замены или существенного ремонта конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что любые такие изменение, замена или существенный ремонт выполнены так, что судно продолжает отвечать требованиям настоящей Конвенции и что в часть I Перечня внесены необходимые изменения; и
- .4 окончательному освидетельствованию перед выводом судна из эксплуатации и до начала утилизации судна. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться:
  - .1 что Перечень опасных материалов, требуемый правилом 5.4, соответствует требованиям настоящей Конвенции с учетом руководства, разработанного Организацией;
  - .2 что План утилизации судна, требуемый правилом 9, надлежащим образом отражает информацию, содержащуюся в Перечне опасных материалов, требуемом правилом 5.4, и содержит информацию, касающуюся создания, поддержания и контроля безопасных для входа и безопасных для горячих работ условий; и
  - .3 что предприятие(я) по утилизации судов, на котором(ых) должно быть утилизировано судно, имеет(имеют) действительные полномочия в соответствии с настоящей Конвенцией.

2 Освидетельствования судов с целью обеспечения выполнения положений настоящей Конвенции осуществляются должностными лицами Администрации с учетом руководства, разработанного Организацией. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

3 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, указанных в пункте 2, уполномочивает таких назначенных инспекторов или признанные организации, как минимум:

- .1 требовать, чтобы судно, которое они освидетельствуют, отвечало положениям настоящей Конвенции; и
- .2 проводить освидетельствования и проверки по просьбе соответствующих властей государства порта, которое является Стороной настоящей Конвенции.

4 В каждом случае заинтересованная Администрация отвечает за обеспечение полноты и тщательности освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

5 Первоначальное освидетельствование и освидетельствование для возобновления свидетельства должны быть согласованы с освидетельствованиями, требуемыми другими применимыми правомочными документами Организации.

### **Правило 11 – Выдача и подтверждение свидетельств**

1 Международное свидетельство о Перечне опасных материалов выдается либо Администрацией, либо любым лицом или организацией, уполномоченными ею, после успешного завершения первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, проведенного в соответствии с правилом 10, любым судам, к которым применяется правило 10, за исключением существующих судов, в отношении которых как первоначальное освидетельствование, так и окончательное освидетельствование проводятся в одно и то же время, с учетом руководства, разработанного Организацией.

2 Международное свидетельство о Перечне опасных материалов, выданное согласно пункту 1, по просьбе собственника судна подтверждается либо Администрацией, либо любым лицом или организацией, уполномоченными ею, после успешного завершения дополнительного освидетельствования, проведенного в соответствии с правилом 10.

3 Несмотря на правило 14.2 и требования правила 10.1.2, когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

4 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

5 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

6 Если свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить срок действия свидетельства с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в правиле 10.1.2.

7 Если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, то лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения срока его действия.

8 Если в момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить срок действия свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

9 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

10 В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства, как требуется пунктами 4, 8 или 9 настоящего правила. В этих особых случаях новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

11 Международное свидетельство о готовности судна к утилизации выдается Администрацией либо любым лицом или организацией, уполномоченными ею, после успешного завершения окончательного освидетельствования в соответствии с положениями правила 10, любым судам, к которым применяется правило 10, с учетом предоставления полномочий предприятию по утилизации судов и руководства, разработанного Организацией.

12 Свидетельство, выданное по уполномочию какой-либо Стороны, принимается другими Сторонами и рассматривается для всех целей, охваченных настоящей Конвенцией, как имеющее такую же силу, что и свидетельство, выданное ими. Свидетельства выдаются или подтверждаются Администрацией либо любым лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

## **Правило 12 – Выдача или подтверждение свидетельства другой Стороной**

1 По просьбе Администрации другая Сторона может принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены положения настоящей Конвенции, выдает или уполномочивает выдать судну свидетельство, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить это имеющееся на судне свидетельство в соответствии с настоящим Приложением.

2 Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3 Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное Администрацией.

4 Свидетельство не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной настоящей Конвенции.

### **Правило 13 – Форма свидетельств**

Свидетельства составляются на официальном языке выдающей их Стороны по форме, приведенной в добавлениях 3 и 4. Если используемый язык не является английским, испанским или французским, то текст должен содержать перевод на один из этих языков. Однако Администрация может выдавать Международное свидетельство о Перечне опасных материалов, составленное только на официальном языке выдающей его Стороны, судам, не выполняющим рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон настоящей Конвенции, и Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, составленное только на официальном языке выдающей его Стороны, – судам, утилизируемым на предприятиях по утилизации судов, находящихся под юрисдикцией выдающей его Стороны.

### **Правило 14 – Срок действия и действительность свидетельств**

1 Международное свидетельство о Перечне опасных материалов, выданное на основании правила 11 или 12, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если состояние судна в значительной степени не соответствует указанным в свидетельстве сведениям, а также если часть I Перечня опасных материалов не ведется и не обновляется должным образом, чтобы отразить изменения конструкции и оборудования судна, в соответствии с руководством, разработанным Организацией;
- .2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только тогда, когда Сторона, выдающая новое свидетельство, полностью удовлетворена тем, что судно соответствует требованиям правила 10. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, Сторона, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и, если имеются, – копии соответствующих актов об освидетельствовании;
- .3 если освидетельствование для возобновления свидетельства не закончено в сроки, указанные в правилах 10.1 и 11; или
- .4 если свидетельство не подтверждено в соответствии с правилом 11 или 12.

2 Международное свидетельство о Перечне опасных материалов выдается на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет.

3 Международное свидетельство о готовности судна к утилизации выдается на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать трех месяцев.

4 Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, выданное на основании правила 11 или 12, теряет силу, если состояние судна в значительной степени не соответствует указанным в свидетельстве сведениям.

5 Международное свидетельство о готовности судна к утилизации может быть продлено Администрацией либо любым лицом или организацией, уполномоченными ею, для выполнения одного рейса к предприятию по утилизации судов.

### **ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРЕДПРИЯТИЯМ ПО УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ**

#### **Правило 15 – Меры контроля в отношении предприятий по утилизации судов**

1 Каждая Сторона устанавливает законодательство, правила и стандарты, необходимые для обеспечения того, чтобы предприятия по утилизации судов проектировались, строились и эксплуатировались безопасным и экологически рациональным образом в соответствии с правилами настоящей Конвенции.

2 Каждая Сторона устанавливает механизм предоставления полномочий предприятиям по утилизации судов с соответствующими условиями для обеспечения того, чтобы такие предприятия по утилизации судов отвечали требованиям настоящей Конвенции.

3 Каждая Сторона устанавливает механизм обеспечения того, чтобы предприятия по утилизации судов отвечали требованиям настоящей главы, включая установление и эффективное использование положений о проверке, мониторинге и обеспечении выполнения, в том числе полномочий на доступ и отбор проб. Такой механизм может включать систему проверок, выполняемых компетентным(ыми) органом(ами) или организацией, признанной Стороной, с учетом руководства, разработанного Организацией, и о результатах этих проверок должно сообщаться Организации.

4 Каждая Сторона назначает один компетентный орган или более и единый пункт связи для использования Организацией, Сторонами настоящей Конвенции и другими заинтересованными организациями по вопросам, относящимся к предприятиям по утилизации судов, эксплуатирующихся под юрисдикцией этой Стороны.

#### **Правило 16 – Предоставление полномочий предприятиям по утилизации судов**

1 Сторона предоставляет полномочия предприятиям по утилизации судов, производящим утилизацию судов, к которым применяется настоящая Конвенция, или судов, которым предоставляется аналогичный режим в соответствии со статьей 3.4, с учетом руководства, разработанного Организацией.

2 Предоставление полномочий осуществляется компетентным(ыми) органом(ами) и включает подтверждение документации, требуемой настоящей Конвенцией, и проверку производственной площадки. Однако компетентный(ые) орган(ы) может(могут) поручить предоставление полномочий предприятиям по утилизации судов признанным им(ими) организациям.

3 Сторона уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных признанным организациям, для рассылки Сторонам. В каждом случае компетентный(ые) орган(ы) несет(несут) полную ответственность за предоставленные полномочия.



4 Полномочия составляются по форме, приведенной в Добавлении 5. Если используемым языком не является английский, испанский или французский, то текст должен включать перевод на один из этих языков.

5 Полномочия действуют в течение срока, установленного Стороной, но не превышающего пяти лет. Сторона устанавливает условия, согласно которым полномочия будут предоставлены, отменены, приостановлены, изменены или возобновлены, и сообщает об этих условиях предприятиям по утилизации судов. Если предприятие по утилизации судов возражает против проверки компетентным(ыми) органом(ами) или признанной организацией, действующей от его/их имени, полномочия приостанавливаются или отменяются.

6 Если инциденты или действия, предпринятые на предприятии по утилизации судов, приводят к тому, что условия полномочий более не выполняются, то предприятие по утилизации судов информирует об этом компетентный(ые) орган(ы). Соответственно, компетентный(ые) орган(ы) может(могут) принять решение о приостановлении или отмене полномочий либо потребовать принятия предприятием по утилизации судов коррективных мер.

### **Правило 17 – Общие требования**

1 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, должны установить системы управления, процедуры и методы, которые не создают опасности для здоровья соответствующих рабочих или населения вблизи предприятия по утилизации судов и которые будут предотвращать, сокращать, сводить к минимуму и в возможной степени ликвидировать отрицательное воздействие на окружающую среду вследствие утилизации судов, с учетом руководства, разработанного Организацией.

2 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, в отношении судов, к которым применяется настоящая Конвенция, или судов, которым предоставляется аналогичный режим в соответствии со статьей 3.4:

- .1 принимают только суда, которые:
  - .1 соответствуют настоящей Конвенции; или
  - .2 отвечают требованиям настоящей Конвенции;
- .2 принимают только суда, которые они уполномочены утилизировать; и
- .3 предоставляют документацию, подтверждающую предоставленные им полномочия, если такую документацию запрашивает собственник суда, который рассматривает вопрос об утилизации судна на этом предприятии по утилизации судов.

### **Правило 18 – План предприятия по утилизации судов**

Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, подготавливают План предприятия по утилизации судов. План принимается советом соответствующего руководящего органа утилизационной компании и включает:

- .1 политику, обеспечивающую безопасность рабочих, а также защиту здоровья человека и окружающей среды, включая постановку задач, которые ведут к сведению к минимуму и ликвидации в возможной степени отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду вследствие утилизации судов;

- .2 систему, обеспечивающую осуществление требований, изложенных в настоящей Конвенции, достижение целей, изложенных в политике утилизационной компании, и постоянное усовершенствование процедур и стандартов, используемых в операциях по утилизации судов;
- .3 указание задач и обязанностей сотрудников и рабочих при выполнении операций по утилизации судов;
- .4 программу по предоставлению надлежащей информации и подготовке рабочих по вопросам безопасной и экологически рациональной эксплуатации предприятия по утилизации судов;
- .5 план по обеспечению готовности и реагированию на случай чрезвычайной ситуации;
- .6 систему мониторинга осуществления утилизации судов;
- .7 систему регистрации сведений о том, каким образом осуществляется утилизация судов;
- .8 систему передачи сообщений о сбросах, выбросах, инцидентах и авариях, которые причиняют или могут причинить ущерб безопасности рабочих, здоровью человека и окружающей среде; и
- .9 систему передачи сообщений о профессиональных заболеваниях, несчастных случаях, телесных повреждениях и другом отрицательном воздействии на безопасность рабочих и здоровье человека,

учитывая руководство, разработанное Организацией.

#### **Правило 19 – Предотвращение отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду**

Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, устанавливают и применяют процедуры для:

- .1 предотвращения взрывов, пожаров и других опасных условий путем обеспечения того, чтобы были созданы, поддерживались и контролировались безопасные для горячих работ условия и процедуры в течение утилизации судна;
- .2 предотвращения причинения вреда вследствие опасной атмосферы и других опасных условий путем обеспечения того, чтобы в судовых помещениях, включая замкнутые и закрытые помещения, в течение утилизации судна были созданы, поддерживались и контролировались безопасные для входа условия и процедуры;
- .3 предотвращения других несчастных случаев, профессиональных заболеваний и телесных повреждений или другого отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду; и
- .4 предотвращения в течение утилизации судна разливов или выбросов, которые могут причинить вред здоровью человека и/или окружающей среде,

учитывая руководство, разработанное Организацией.

## **Правило 20 – Безопасное и экологически рациональное обращение с опасными материалами**

1      Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, обеспечивают безопасное и экологически рациональное удаление любых опасных материалов, содержащихся на судне, которому выдано свидетельство в соответствии с правилом 11 или 12. Лицо(а), ответственное(ые) за операции по утилизации, и рабочие должны быть ознакомлены с требованиями настоящей Конвенции, относящимися к их задачам, и, в частности, должны активно использовать Перечень опасных материалов и План утилизации судна до и во время удаления опасных материалов.

2      Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, обеспечивают, чтобы все указанные в Перечне опасные материалы обозначались, снабжались ярлыками, упаковывались и удалялись в максимально возможной степени до выполнения резочных работ надлежащим образом подготовленными и оснащенными рабочими, с учетом руководства, разработанного Организацией, в частности:

- .1      опасные жидкости, остатки и осадки;
- .2      вещества или предметы, содержащие такие тяжелые металлы, как свинец, ртуть, кадмий и гексавалентный хром;
- .3      краски и покрытия, которые являются огнеопасными и/или приводят к выбросу токсичных веществ;
- .4      асбест и материалы, содержащие асбест;
- .5      ПХБ и материалы, содержащие ПХБ, обеспечивая избежание во время таких операций использования оборудования, выделяющего тепло;
- .6      ХФУ и галоны; и
- .7      другие опасные материалы, не перечисленные выше и не являющиеся частью судовой конструкции.

3      Предприятие по утилизации судов, уполномоченное Стороной, предусматривает и обеспечивает безопасное и экологически рациональное обращение со всеми опасными материалами и отходами, удаленными с судна, утилизируемого на этом предприятии по утилизации судов. Места обращения с отходами и их удаления четко обозначаются для обеспечения дальнейшего обращения с материалами безопасным и экологически рациональным образом.

4      Все отходы, образовавшиеся в результате утилизации, содержатся отдельно от пригодных для рециркуляции материалов и оборудования, снабжаются ярлыками, хранятся в надлежащих условиях, которые не создают опасности для рабочих, здоровья человека или окружающей среды, и передаются только предприятию по обращению с отходами, уполномоченному осуществлять их обработку и удаление безопасным и экологически рациональным образом.

## **Правило 21 – Обеспечение готовности и реагирование на случай чрезвычайной ситуации**

Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, составляют и ведут План по обеспечению готовности и реагированию на случай чрезвычайной ситуации. План составляется с учетом местоположения предприятия по утилизации судов и окружающей его среды, а также масштаба и характера деятельности, связанной с каждой операцией по утилизации судов. Кроме того, план:

- .1 обеспечивает, чтобы на случай чрезвычайной ситуации были предусмотрены необходимое оборудование и процедуры, а также регулярно проводились учения;
- .2 обеспечивает, чтобы предоставлялась необходимая информация, осуществлялась внутренняя связь и координация для защиты всех людей и окружающей среды в случае чрезвычайной ситуации на предприятии по утилизации судов;
- .3 обеспечивает, чтобы поддерживалась связь с соответствующим(ими) компетентным(ыми) органом(ами), соседними организациями и аварийными службами и чтобы им предоставлялась информация;
- .4 предусматривает оказание первой медицинской помощи, борьбу с пожаром и эвакуацию всех людей с предприятия по утилизации судов, предотвращение загрязнения; и
- .5 предусматривает передачу соответствующей информации и подготовку всех рабочих предприятия по утилизации судов на всех уровнях и в соответствии с их квалификацией, включая регулярные учения по вопросам процедур предотвращения чрезвычайных ситуаций, обеспечения готовности и реагирования.

## **Правило 22 – Безопасность и подготовка рабочих**

1 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, обеспечивают безопасность рабочих путем принятия мер, включающих:

- .1 обеспечение наличия, технического обслуживания и использования личного защитного снаряжения и одежды, необходимых при выполнении всех операций по утилизации судов;
- .2 обеспечение предоставления программ подготовки, позволяющих рабочим безопасно выполнять все операции по утилизации судов, которые им поручены; и
- .3 обеспечение того, чтобы все рабочие на предприятии по утилизации судов получили надлежащую подготовку и знания до выполнения любой операции по утилизации судов.

2 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, предусматривают и обеспечивают использование личного защитного снаряжения при выполнении операций, требующих их использования, включая:

- .1 средства защиты головы;

- .2 средства защиты лица и глаз;
- .3 средства защиты рук и ног;
- .4 средства защиты органов дыхания;
- .5 средства защиты органов слуха;
- .6 средства защиты от радиоактивного загрязнения;
- .7 средства защиты от падений; и
- .8 соответствующую одежду.

3 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, могут сотрудничать в обеспечении подготовки рабочих. С учетом руководства, разработанного Организацией, программы подготовки, указанные в пункте 1.2 настоящего правила:

- .1 охватывают всех рабочих, включая персонал подрядчика и служащих предприятия по утилизации судов;
- .2 выполняются компетентными лицами;
- .3 предусматривают начальную подготовку и переподготовку через соответствующие промежутки времени;
- .4 включают оценку участниками их понимания вопросов и сохранения полученных во время подготовки знаний;
- .5 периодически пересматриваются и изменяются по мере необходимости; и
- .6 оформляются документами.

### **Правило 23 – Передача сообщений об инцидентах, несчастных случаях, профессиональных заболеваниях и хроническом воздействии**

1 Предприятия по утилизации судов, уполномоченные Стороной, сообщают компетентному(ым) органу(ам) о любом инциденте, несчастном случае, профессиональных заболеваниях или хроническом воздействии, которые вызывают или могут вызвать риски для безопасности рабочих, здоровья человека и окружающей среды.

2 Сообщения содержат описание инцидента, несчастного случая, профессионального заболевания или хронического воздействия, их причин, принятых ответных мер, а также последствий и коррективных мер, которые должны быть приняты.

## **ГЛАВА 4 – ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ**

### **Правило 24 – Требования к первоначальному уведомлению и передаче сообщений**

1 Собственник судна в надлежащее время уведомляет в письменной форме Администрацию о намерении утилизировать судно, с тем чтобы Администрация могла подготовиться к освидетельствованию и оформлению свидетельств, требуемых настоящей Конвенцией.

2 При подготовке к приему судна для утилизации предприятие по утилизации судов в надлежащее время уведомляет в письменной форме компетентный(ые) орган(ы) об этом намерении. Уведомление включает по меньшей мере следующие сведения о судне:

- .1 название государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
- .2 дату, в которую судно было зарегистрировано в этом государстве;
- .3 опознавательный номер судна (номер ИМО);
- .4 номер корпуса, присвоенный судну при его поставке после постройки;
- .5 название и тип судна;
- .6 порт регистрации судна;
- .7 имя и адрес собственника судна, а также идентификационный номер зарегистрированного собственника ИМО;
- .8 название и адрес компании, а также идентификационный номер компании ИМО;
- .9 название всех классификационных обществ, которые присвоили судну класс;
- .10 основные сведения о судне (наибольшая длина, ширина (теоретическая), высота борта (теоретическая), водоизмещение порожнем, валовая и чистая вместимость, а также тип и номинальная мощность двигателя);
- .11 Перечень опасных материалов; и
- .12 проект плана утилизации судна для одобрения в соответствии с правилом 9.

3 Когда судно, предназначенное для утилизации, получит Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, предприятие по утилизации судов сообщает своему(своим) компетентному(ым) органу(ам) о планируемом начале утилизации судна. Сообщение составляется в соответствии с форматом сообщения, содержащимся в добавлении 6, и включает по меньшей мере копию Международного свидетельства о готовности судна к утилизации. Утилизация судна не должна начинаться до представления сообщения.

## **Правило 25 – Представление акта после завершения утилизации**

После завершения частичной или полной утилизации судна в соответствии с требованиями настоящей Конвенции предприятие по утилизации судов подготавливает акт о завершении утилизации и представляет его своему(своим) компетентному(ым) органу(ам). Этот акт должен составляться по форме, приведенной в добавлении 7. Компетентный(ые) орган(ы) направляет(ют) копию акта Администрации, которая выдала этому судну Международное свидетельство о готовности судна к утилизации. Акт издается в течение 14 дней с даты завершения частичной или полной утилизации судна в соответствии с Планом утилизации судна и включает доклад о возможных инцидентах и несчастных случаях, причиняющих вред здоровью человека и/или окружающей среде.

## ДОБАВЛЕНИЕ 1

### МЕРЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОПАСНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

Опасный материал	Определения	Меры контроля
Асбест	Материалы, содержащие асбест	Для всех судов новая установка материалов, которые содержат асбест, запрещается.
Озоноразрушающие вещества	<p>Озоноразрушающие вещества означают контролируемые вещества, как они определены в пункте 4 статьи 1 Монреальского протокола о веществах, разрушающих озоновый слой, 1987 года, перечисленные в приложениях А, В, С или Е к указанному Протоколу, действующему во время применения или толкования настоящего Приложения.</p> <p>Озоноразрушающие вещества, которые могут находиться на судне, включают, не ограничиваясь этим:</p> <p>галон 1211 – бромхлордифторметан  галон 1301 – бромтрифторметан  галон 2402 – 1,2-дибром-1,1,2,2-тетрафторэтан (также известен как галон 114B2)  ХФУ-11 – трихлорфторметан  ХФУ-12 – дихлордифторметан  ХФУ-113 – 1,1,2-трихлор-1,2,2-трифторэтан  ХФУ-114 – 1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан  ХФУ-115 – хлорпентафторэтан</p>	Новые установки, которые содержат озоноразрушающие вещества, запрещаются на всех судах, за исключением того, что новые установки, содержащие гидрохлорфторуглероды (ГХФУ), разрешаются до 1 января 2020 года.
Полихлорированные бифенилы (ПХБ)	«Полихлорированные бифенилы» означают ароматические соединения, образованные таким образом, что атомы водорода в молекуле бифенила (два бензольных ядра, соединенных одной углерод-углеродной связью) могут быть замещены не более чем десятью атомами хлора	Для всех судов новая установка материалов, которые содержат полихлорированные бифенилы, запрещается.
Противообрастающие соединения и системы	Противообрастающие соединения и системы, регулируемые согласно Приложению 1 к Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года (Конвенция ПОС), действующей во время применения или толкования настоящего Приложения.	1. На судах не могут применяться противообрастающие системы, включающие олово-содержащие органические соединения в качестве биоцида, или любая другая противообрастающая система, нанесение или использование которой запрещается Конвенцией ПОС.

Опасный материал	Определения	Меры контроля
		2. На новых судах или новых установках на судах не должны наноситься или использоваться противобрастающие соединения или системы таким образом, который несовместим с Конвенцией ПОС.



## ДОБАВЛЕНИЕ 2

### МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ ДЛЯ ПЕРЕЧНЯ ОПАСНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Любые опасные материалы, перечисленные в Добавлении 1
Кадмий и соединения кадмия
Гексавалентный хром и соединения гексавалентного хрома
Свинец и соединения свинца
Ртуть и соединения ртути
Полиброминированный бифенил (ПББ)
Полиброминированные дифенилэфиры (ПБДЭ)
Полихлорированные нафталины (более 3 атомов хлора)
Радиоактивные вещества
Некоторые хлорированные парафины с короткой цепью (хлоралканы, C10-C13)

### ДОБАВЛЕНИЕ 3

#### ФОРМА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О ПЕРЕЧНЕ ОПАСНЫХ МАТЕРИАЛОВ

##### МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПЕРЕЧНЕ ОПАСНЫХ МАТЕРИАЛОВ

(Примечание. Настоящее свидетельство дополняется частью I  
Перечня опасных материалов)

*(Герб государства)*

*(Государство)*

Выдано на основании положений Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (далее именуемой «Конвенция») по уполномочию правительства

.....  
*(Название государства)*

.....  
*(Полное наименование лица или организации, уполномоченных  
в соответствии с положениями Конвенции)*

#### **Сведения о судне**

Название судна	
Отличительный номер или позывной сигнал	
Порт регистрации	
Валовая вместимость	
Номер ИМО	
Имя и адрес собственника судна	
Идентификационный номер зарегистрированного собственника ИМО	
Идентификационный номер компании ИМО	
Дата постройки	

**Сведения о части I Перечня опасных материалов**

Идентификационный/проверочный номер части I Перечня опасных материалов: .....

Примечание. Часть I Перечня опасных материалов, требуемого правилом 5 Приложения к Конвенции, является неотъемлемой частью Международного свидетельства о Перечне опасных материалов и должна всегда сопровождать Международное свидетельство о Перечне опасных материалов. Часть I Перечня опасных материалов должна составляться на основе стандартного формата, приведенного в руководстве, разработанном Организацией.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 10 Приложения к Конвенции; и
2. что освидетельствованием установлено, что часть I Перечня опасных материалов полностью соответствует применимым требованиям Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....(дд.мм.гггг)

Настоящее свидетельство действительно до .....(дд.мм.гггг)

Выдано .....  
(Место выдачи свидетельства)

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК ЕГО  
ДЕЙСТВИЯ МЕНЕЕ ПЯТИ ЛЕТ, В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 11.6\***

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом 11.6 Приложения к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .....

Подписано: .....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Место: .....

Дата: (дд.мм.гггг) .....

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ  
ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 11.7\***

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом 11.7 Приложения к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .....

Подписано: .....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Место: .....

Дата: (дд.мм.гггг) .....

(Печать или штамп полномочной организации)

---

\* Данная страница подтверждения при освидетельствовании воспроизводится и включается в свидетельство, если Администрация сочтет это необходимым.

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО  
ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ СРОК  
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПУНКТА 8 ИЛИ 9 ПРАВИЛА 11\***

Настоящее свидетельство в соответствии с пунктом 8 или 9 правила 11\*\* Приложения к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .....

Подписано: .....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Место: .....

Дата: (дд.мм.гггг) .....

(Печать или штамп полномочной организации)

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ\***

При дополнительном освидетельствовании в соответствии с правилом 10 Приложения к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

Подписано: .....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Место: .....

Дата: (дд.мм.гггг) .....

(Печать или штамп полномочной организации)

---

\* Данная страница подтверждения при освидетельствовании воспроизводится и включается в свидетельство, если Администрация сочтет это необходимым.

\*\* Ненужное зачеркнуть.

#### ДОБАВЛЕНИЕ 4

### ФОРМА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О ГОТОВНОСТИ СУДНА К УТИЛИЗАЦИИ

#### МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГОТОВНОСТИ СУДНА К УТИЛИЗАЦИИ

(Примечание. Настоящее свидетельство дополняется Перечнем опасных материалов и Планом утилизации судна)

*(Герб государства)*

*(Государство)*

Выдано на основании положений Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (далее именуемой «Конвенция») по уполномочию правительства

.....  
*(Название государства)*

.....  
*(Полное наименование лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)*

#### **Сведения о судне**

Название судна	
Отличительный номер или позывной сигнал	
Порт регистрации	
Валовая вместимость	
Номер ИМО	
Имя и адрес собственника судна	
Идентификационный номер зарегистрированного собственника ИМО	
Идентификационный номер компании ИМО	
Дата постройки	

**Сведения о предприятии(ях) по утилизации судов**

Название предприятия по утилизации судов	
Идентификационный номер утилизационной компании*	
Полный адрес	
Дата истечения срока действия ДПУС	

\* Этот номер основан на документе о предоставлении полномочий на утилизацию судов (ДПУС).

**Сведения о Перечне опасных материалов**

Идентификационный/проверочный номер Перечня опасных материалов: .....

Примечание. Перечень опасных материалов, требуемый правилом 5 Приложения к Конвенции, является неотъемлемой частью Международного свидетельства о готовности судна к утилизации и должен всегда сопровождать Международное свидетельство о готовности судна к утилизации. Перечень опасных материалов должен составляться на основе стандартного формата, приведенного в руководстве, разработанном Организацией.

**Сведения о Плане утилизации судна**

Идентификационный/проверочный номер Плана утилизации судна: .....

Примечание. План утилизации судна, требуемый правилом 9 Приложения к Конвенции, является неотъемлемой частью Международного свидетельства о готовности судна к утилизации и должен всегда сопровождать Международное свидетельство о готовности судна к утилизации.

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:**

- 1 что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 10 Приложения к Конвенции;
- 2 что на судне имеется действительный Перечень опасных материалов в соответствии с правилом 5 Приложения к Конвенции;
- 3 что План утилизации судна, требуемый правилом 9, надлежащим образом отражает информацию, содержащуюся в Перечне опасных материалов, требуемом правилом 5.4, и содержат информацию, касающуюся создания, поддержания и контроля безопасных для входа и безопасных для горячих работ условий; и
- 4 что предприятие(я) по утилизации судов, на котором(ых) должно быть утилизировано данное судно, имеет(имеют) действительные полномочия в соответствии с Конвенцией.

Настоящее свидетельство действительно до (дд.мм.гггг) .....  
(Дата)

Выдано .....  
(Место выдачи свидетельства)

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)



**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО  
ПРИБЫТИЯ В ПОРТ, ГДЕ НАХОДИТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО УТИЛИЗАЦИИ  
СУДОВ, НА ЛЬГОТНЫЙ СРОК В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 14.5\***

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом 14.5 Приложения к Конвенции признается действительным для выполнения одного рейса

из порта: .....

в порт: .....

Подписано: .....

*(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)*

Место: .....

Дата: (дд.мм.гггг) .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

---

\* Данная страница подтверждения воспроизводится и включается в свидетельство, если Администрация сочтет это необходимым.

## ДОБАВЛЕНИЕ 5

### ФОРМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ПОЛНОМОЧИЙ ПРЕДПРИЯТИЯМ ПО УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

**Документ о предоставлении полномочий на утилизацию судов (ДПУС) в соответствии с требованиями Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года**

Выдан на основании положений Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (далее именуемой «Конвенция») по уполномочию правительства:

.....  
(Название государства)

.....  
(Полное наименование компетентного органа согласно Конвенции)

Название предприятия по утилизации судов	
Идентификационный номер утилизационной компании	
Полный адрес предприятия по утилизации судов	
Главное контактное лицо	
Номер телефона	
Адрес электронной почты	
Наименование, адрес и контактные данные компании-собственника	
Рабочий(ие) язык(и)	

Настоящим удостоверяется, что предприятие по утилизации судов применяет системы управления, процедуры и методы в соответствии с главами 3 и 4 Приложения к Конвенции.

Настоящие полномочия действительны до ..... и подлежат ограничениям, указанным в прилагаемом добавлении.

Настоящие полномочия подлежат изменению, приостановлению, отмене или периодическому возобновлению в соответствии с правилом 16 Приложения к Конвенции.

Выданы.....

(Место выдачи полномочий)

(дд.мм.гггг).....

(Дата выдачи)

.....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего полномочия)

.....  
(Напечатанная фамилия и должность надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица, выдавшего полномочия)

(Печать или штамп полномочной организации)

## ДОБАВЛЕНИЕ К:

### Документу о предоставлении полномочий на утилизацию судов (ДПУС) в соответствии с Гонконгской международной конвенцией о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года

#### Примечания:

- 1 Настоящее описание должно быть постоянно приложено к ДПУС. ДПУС должен быть доступен в любое время на предприятии по утилизации судов.
- 2 Все процедуры, планы и другие документы, подготовленные предприятием по утилизации судов и требуемые согласно условиям, по которым выдан ДПУС, должны быть составлены на рабочем языке предприятия по утилизации судов, а также на английском, испанском или французском языке.
- 3 Полномочия подлежат ограничениям, установленным настоящим добавлением.

## 1 ОБЩИЕ УСЛОВИЯ

### 1.1 Требования Конвенции

Предприятие по утилизации судов отвечает требованиям относительно того, чтобы оно проектировалось, строилось и эксплуатировалось безопасным и экологически рациональным образом в соответствии с Конвенцией, в том числе отвечало соответствующим требованиям:

- Правила 16 – Предоставление полномочий предприятиям по утилизации судов
- Правила 17 – Общие требования
- Правила 18 – План предприятия по утилизации судов
- Правила 19 – Предотвращение отрицательного воздействия на здоровье человека и окружающую среду
- Правила 20 – Безопасное и экологически рациональное обращение с опасными материалами
- Правила 21 – Обеспечение готовности и реагирование на случай чрезвычайной ситуации
- Правила 22 – Безопасность и подготовка рабочих
- Правила 23 – Передача сообщений об инцидентах, несчастных случаях, профессиональных заболеваниях и хроническом воздействии
- Правила 24 – Требования к первоначальному уведомлению и передаче сообщений
- Правила 25 – Представление акта после завершения утилизации

Эти требования предъявляются к предприятию по утилизации судов посредством

.....  
(указать разрешение, лицензию, полномочия, правовые стандарты или иной механизм,  
который применяется)

Идентификационный/проверочный номер Плана предприятия по утилизации судов: .....

## **1.2 Приемка судов**

В отношении судов, к которым применяется Конвенция, и судов, которым предоставляется аналогичный режим в соответствии со статьей 3.4 Конвенции, предприятие по утилизации судов может принять судно для утилизации только в соответствии с правилом 17 Приложения к Конвенции.

## **1.3 Безопасные для горячих работ и безопасные для входа условия**

Предприятие по утилизации судов способно создать, поддерживать и контролировать безопасные для горячих работ и безопасные для входа условия в течение всего процесса утилизации судна.

## **1.4 Обращение с опасными материалами**

Предприятие по утилизации судов проектируется, строится, эксплуатируется и должно обеспечивать, чтобы обращение со всеми опасными материалами осуществлялось безопасным и экологически рациональным образом в соответствии с Конвенцией, а также со всеми соответствующими местными или национальными правилами/требованиями.

## **1.5 Карта и место проведения операций по утилизации судов**

Прилагается карта границ предприятия по утилизации судов и место проведения в его пределах операций по утилизации судов.

# **2 ВОЗМОЖНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ**

## **2.1 Размеры судов**

Предприятие по утилизации судов уполномочено принимать судно для утилизации с учетом следующих ограничений по размерам:

<b>Максимальные размеры</b>		<b>Другие ограничения</b>
Длина		
Ширина		
Водоизмещение порожнем		

## 2.2 Безопасное и экологически рациональное обращение с опасными материалами

Предприятие по утилизации судов уполномочено принимать для утилизации судно, которое содержит опасные материалы, указанные в нижеследующей таблице, с учетом отмеченных ниже условий:

Опасные материалы ( * 4)	Обращение с опасными материалами			Полномочия/ ограничения
	Удаление Да/Нет ( * 2)	Хранение Да/Нет	Процесс ( * 1) Да/Нет ( * 3)	
Асбест				
Озоноразрушающие вещества				
Полихлорированные бифенилы (ПХБ)				
Противообрастающие соединения и системы				
Кадмий и соединения кадмия				
Гексавалентный хром и соединения гексавалентного хрома				
Свинец и соединения свинца				
Ртуть и соединения ртути				
Полиброминированный бифенил (ПББ)				
Полиброминированные дифенилэфиры (ПБДЭ)				
Полихлорированные нафталины (более 3 атомов хлора)				
Радиоактивные вещества				
Некоторые хлорированные парафины с короткой цепью (хлоралканы, C10-C13)				
Опасные жидкости, остатки и осадки				
Краски и покрытия, которые являются огнеопасными и/или приводят к выбросу токсичных веществ				
Другие опасные материалы, не перечисленные выше и не являющиеся частью конструкции судна (указать)				

- Примечания: \*1 Процесс означает переработку опасных материалов на предприятии по утилизации судов, такую как:
- a. сжигание опасных материалов;
  - b. восстановление опасных материалов; и
  - c. обработка нефтяных остатков
- \*2 Если «Да», то в Плане предприятия по утилизации судов указать ответственный персонал, уполномоченный осуществлять удаление, а также номер свидетельства или другую соответствующую информацию.
- \*3 Если «Нет», то в Плане утилизации судна указать, где должны перерабатываться/удаляться опасные материалы.
- \*4 Эти опасные материалы указаны в добавлениях 1 и 2 и правиле 20 Конвенции.

## ДОБАВЛЕНИЕ 6

### ФОРМА АКТА О ПЛАНИРУЕМОМ НАЧАЛЕ УТИЛИЗАЦИИ СУДНА

.....  
(Название предприятия по утилизации судов)

расположено .....  
(Полный адрес предприятия по утилизации судов)

Уполномочено в соответствии с требованиями Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (далее именуемой «Конвенция») осуществлять утилизацию судов по уполномочию правительства:

.....  
(Название государства)

как указано в Документе о предоставлении полномочий на утилизацию судов, выданном

.....  
(Место выдачи полномочий)

кем .....  
(Полное наименование компетентного органа согласно Конвенции)

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата выдачи)

Настоящим подтверждается, что предприятие по утилизации судов во всех отношениях готово начать утилизацию судна .....  
(Номер ИМО)

Международное свидетельство о готовности судна к утилизации, выданное на основании положений Конвенции по уполномочию правительства

.....  
(Название государства)

кем .....  
(Полное наименование лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата выдачи)

прилагается.

Подписано .....

## ДОБАВЛЕНИЕ 7

### ФОРМА АКТА О ЗАВЕРШЕНИИ УТИЛИЗАЦИИ СУДНА

#### АКТ О ЗАВЕРШЕНИИ УТИЛИЗАЦИИ СУДНА

Настоящий документ является актом о завершении утилизации судна

.....  
(Название судна, когда оно было принято для утилизации/в пункте  
исключения из реестра)

#### Сведения о судне, принятом для утилизации

Отличительный номер или позывной сигнал	
Порт регистрации	
Валовая вместимость	
Номер ИМО	
Имя и адрес собственника судна	
Идентификационный номер зарегистрированного собственника ИМО	
Идентификационный номер компании ИМО	
Дата постройки	

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ, ЧТО:

Судно утилизировано в соответствии с Планом утилизации судна как части Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (далее именуемой «Конвенция») на

.....  
(Название и местонахождение уполномоченного предприятия по утилизации судов)

и утилизация судна в соответствии с требованиями Конвенции была завершена:

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата завершения)

Выдан .....  
(Место выдачи акта о завершении утилизации)

(дд.мм.гггг) .....  
(Дата выдачи) (Подпись собственника предприятия по  
утилизации судов или представителя,  
действующего от имени собственника)



## **CONVENIO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, 2009**

### **LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,**

**TOMANDO NOTA** de la preocupación creciente por las cuestiones de seguridad, salud, medio ambiente y bienestar en el sector del reciclaje de buques,

**RECONOCIENDO** que el reciclaje de buques contribuye al desarrollo sostenible y, por tanto, es la mejor opción para los buques que han alcanzado el final de su vida útil,

**RECORDANDO** la resolución A.962(23), adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (Directrices sobre el reciclaje de buques), las enmiendas a las Directrices adoptadas mediante la resolución A.980(24), la Decisión VI/24 de la sexta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, mediante la que se adoptaron las Directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones, y las Directrices aprobadas por la 289ª reunión del Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía),

**RECORDANDO TAMBIÉN** la resolución A.981(24), mediante la cual la Asamblea de la Organización Marítima Internacional pidió al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización que elaborase un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques,

**TOMANDO NOTA TAMBIÉN** de la función de la Organización Internacional del Trabajo en cuanto a la protección de la seguridad en el trabajo y la salud de los trabajadores dedicados al reciclaje de buques,

**TOMANDO NOTA ASIMISMO** de la función del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación en cuanto a la protección de la salud de los seres humanos y del medio ambiente contra los efectos adversos que pudieran resultar de tales desechos,

**CONSCIENTES** del criterio de precaución recogido en el Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, y al que se hace referencia en la resolución MEPC.67(37), adoptada por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización el 15 de septiembre de 1995,

**CONSCIENTES TAMBIÉN** de la necesidad de fomentar que en la construcción y el mantenimiento de los buques se sustituyan los materiales potencialmente peligrosos por materiales que lo sean menos o, preferiblemente, por materiales que no sean potencialmente peligrosos, sin comprometer la seguridad de los buques, la seguridad y la salud de la gente de mar y la eficacia operativa de los buques,

**DECIDIDAS** a abordar de forma eficaz, en un instrumento jurídicamente vinculante, los riesgos para el medio ambiente y la salud y la seguridad en el trabajo relacionados con el reciclaje de buques, tomando en consideración las características particulares del transporte marítimo y la necesidad de garantizar que se pueda llevar a cabo sin contratiempos la retirada de los buques que hayan alcanzado el final de su vida útil,

**CONSIDERANDO** que la mejor manera de alcanzar tales objetivos es mediante un convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques,

**HAN CONVENIDO** lo siguiente:

## **ARTÍCULO 1**

### **Obligaciones de carácter general**

1 Cada Parte en el presente Convenio se compromete a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del mismo con objeto de prevenir, reducir, disminuir al mínimo y, en la medida de lo posible, eliminar los accidentes, lesiones y otros efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente causados por el reciclaje de buques, y mejorar la seguridad de los buques y la protección de la salud de los seres humanos y el medio ambiente a lo largo de la vida útil de un buque.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que se impide a una Parte adoptar, individualmente o de forma conjunta, medidas más rigurosas compatibles con el derecho internacional respecto del reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques a fin de prevenir, reducir o disminuir al mínimo cualquier efecto adverso sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

3 Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.

4 Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de tecnologías y prácticas que contribuyan al reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

5 El anexo del presente Convenio forma parte integrante del mismo. Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia a su anexo.

## **ARTÍCULO 2**

### **Definiciones**

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Convenio": el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009.

2 "Administración": el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque o bajo cuya autoridad opere el buque.

- 3 "Autoridad o autoridades competentes": autoridad o autoridades gubernamentales designadas por una Parte para que se encarguen, con respecto a una zona o zonas geográficas determinadas o a un ámbito o ámbitos específicos de conocimientos, de las funciones relacionadas con las instalaciones de reciclaje de buques que operen dentro de la jurisdicción de esa Parte que se especifiquen en el presente Convenio.
- 4 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 5 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- 6 "Comité": el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.
- 7 "Buque": toda nave, del tipo que sea, que opere o que haya operado en el medio marino, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las plataformas autoelevadoras, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD), así como los buques despojados de su equipo o remolcados.
- 8 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 9 "Material potencialmente peligroso": todo material o sustancia que pueda ocasionar riesgos para la salud de los seres humanos y/o para el medio ambiente.
- 10 "Reciclaje de buques": la actividad de desmantelamiento total o parcial de un buque en una instalación de reciclaje de buques a fin de recuperar componentes y materiales para volver a procesarlos y a utilizarlos, haciéndose cargo al mismo tiempo de los materiales potencialmente peligrosos y de otro tipo, incluidas operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, si bien no su ulterior procesamiento o eliminación en otras instalaciones.
- 11 "Instalación de reciclaje de buques": zona definida que constituye un lugar, un astillero o una instalación utilizada para el reciclaje de buques.
- 12 "Compañía de reciclaje": el propietario de la instalación de reciclaje de buques o cualquier otra organización o persona que ha asumido la responsabilidad de la explotación de la actividad de reciclaje de buques del propietario de la instalación de reciclaje de buques, y que al asumir tal responsabilidad ha aceptado hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades que impone el presente Convenio.

### **ARTÍCULO 3**

#### **Ámbito de aplicación**

- 1 Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio se aplicará a:
  - .1 los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte o que operen bajo su autoridad;
  - .2 las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo la jurisdicción de una Parte.
- 2 El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ésta, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de esos buques que sean de su propiedad o estén explotados por ella, que tales buques operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el presente Convenio.
- 3 El presente Convenio no se aplicará a los buques de arqueo bruto inferior a 500 ni a los buques que durante toda su vida útil operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas, que tales buques operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el presente Convenio.
- 4 Por lo que respecta a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

### **ARTÍCULO 4**

#### **Controles relacionados con el reciclaje de buques**

- 1 Cada Parte exigirá que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón o que operen bajo su autoridad cumplan las prescripciones del presente Convenio y adoptará medidas efectivas para garantizar tal cumplimiento.
- 2 Cada Parte exigirá que las instalaciones de reciclaje de buques bajo su jurisdicción cumplan las prescripciones del presente Convenio y adoptará medidas efectivas para garantizar tal cumplimiento.

### **ARTÍCULO 5**

#### **Reconocimiento y certificación de buques**

Cada Parte se cerciorará de que los buques que enarbolan su pabellón o que operen bajo su autoridad, y que estén sujetos a reconocimiento y certificación, se reconocen y certifican de conformidad con las reglas del anexo.

## **ARTÍCULO 6**

### **Autorización de las instalaciones de reciclaje de buques**

Cada Parte se cerciorará de que las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo su jurisdicción y que reciclen buques a los que se aplique el presente Convenio, o buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del presente Convenio, están autorizadas de conformidad con las reglas del anexo.

## **ARTÍCULO 7**

### **Intercambio de información**

Con respecto a las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte, esa Parte facilitará a la Organización, si ésta lo solicita, y a las Partes que lo soliciten, información pertinente, en lo que atañe al presente Convenio, sobre las razones en las que basó su decisión de conceder la autorización. La información se intercambiará de forma puntual y rápida.

## **ARTÍCULO 8**

### **Inspección de buques**

1 Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del presente Convenio. Salvo por lo dispuesto en el párrafo 2, dichas inspecciones se limitarán a verificar que existe a bordo un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos o un certificado internacional de buque listo para el reciclaje, los cuales serán aceptados si son válidos.

2 Si el buque no lleva un certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que:

- .1 el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado, y/o la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos; o
- .2 no se ha implantado a bordo del buque procedimiento alguno para el mantenimiento de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos,

podrá efectuarse una inspección pormenorizada teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

## **ARTÍCULO 9**

### **Detección de infracciones**

1 Las Partes cooperarán en la detección de infracciones y en el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2 Cuando haya pruebas suficientes de que un buque opera, ha operado o está a punto de operar infringiendo alguna disposición del presente Convenio, la Parte en cuyo poder obren las pruebas podrá solicitar una investigación de ese buque cuando entre en los puertos o terminales mar adentro bajo la jurisdicción de otra Parte. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado, a la Administración del buque en cuestión y a la Organización, para que puedan adoptarse las medidas oportunas.

3 Si se constata que el buque infringe el presente Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para apercibir, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque. Cuando una Parte tome dichas medidas informará inmediatamente a la Administración del buque en cuestión y a la Organización.

4 Si se recibe de una Parte una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que una instalación de reciclaje de buques opera, ha operado o está a punto de operar infringiendo alguna disposición del presente Convenio, la Parte debería investigar la instalación de reciclaje de buques que opere bajo su jurisdicción y elaborar un informe. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado, incluida la información sobre cualquier medida adoptada, o que vaya a adoptarse, y a la Organización para que ésta adopte las medidas oportunas.

## **ARTÍCULO 10**

### **Infracciones**

1 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio estará prohibida por las leyes nacionales, y:

- .1 en el caso de un buque, las sanciones se establecerán de conformidad con la legislación de la Administración, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando una Parte notifique una infracción a una Administración, ésta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe un proceso lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración comunicará prontamente a la Parte que haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Administración no ha adoptado ninguna medida en el plazo de un año desde que recibió la información, informará a la Parte que haya notificado la presunta infracción y a la Organización de los motivos por los que no se han adoptado medidas;

- .2 en el caso de una instalación de reciclaje de buques, las sanciones se establecerán de conformidad con la legislación de la Parte que tenga jurisdicción sobre la instalación de reciclaje de buques. Cuando una Parte notifique una infracción a otra Parte, ésta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Parte estima que hay pruebas suficientes para incoar un proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe un proceso lo antes posible de conformidad con su legislación. La Parte comunicará prontamente a la Parte que haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Parte no ha adoptado ninguna medida en el plazo de un año desde que recibió la información, informará a la Parte que haya notificado la presunta infracción y a la Organización de los motivos por los que no se han adoptado medidas.

2 Toda infracción de las prescripciones del presente Convenio que se cometa dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción, esa Parte:

- .1 hará que se incoe un proceso de conformidad con su legislación; o bien
- .2 facilitará a la Administración del buque la información y las pruebas de que se ha cometido una infracción que obren en su poder.

3 Las sanciones previstas en la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán suficientemente severas para disuadir de que se infrinja el presente Convenio, dondequiera que sea.

## **ARTÍCULO 11**

### **Demoras o detenciones innecesarias de los buques**

1 Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 8, 9 ó 10 del presente Convenio.

2 Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 8, 9 ó 10 del presente Convenio, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

## **ARTÍCULO 12**

### **Comunicación de información**

Cada Parte comunicará a la Organización, y ésta difundirá según proceda, la siguiente información:

- .1 una lista de las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas de conformidad con el presente Convenio y que operen bajo la jurisdicción de esa Parte;

- .2 los datos de contacto de la autoridad o autoridades competentes de esa Parte, incluido un punto de contacto único;
- .3 una lista de las organizaciones reconocidas y de los inspectores designados que estén autorizados para actuar en nombre de esa Parte por lo que respecta a la administración de los asuntos relativos al control del reciclaje de buques de conformidad con el presente Convenio, y las responsabilidades concretas asignadas a las organizaciones reconocidas o a los inspectores designados y las condiciones en que les haya sido delegada la autoridad;
- .4 una lista anual de los buques que enarbolan el pabellón de esa Parte para los que se haya expedido un certificado internacional de buque listo para el reciclaje, incluidos el nombre de la compañía de reciclaje y la ubicación de la instalación de reciclaje de buques que figuren en el certificado;
- .5 una lista anual de los buques reciclados dentro de la jurisdicción de esa Parte;
- .6 la información relativa a las infracciones del presente Convenio; y
- .7 las medidas adoptadas en relación con los buques y las instalaciones de reciclaje de buques bajo la jurisdicción de esa Parte.

### **ARTÍCULO 13**

#### **Cooperación y asistencia técnica**

1 Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros órganos internacionales, según proceda, con respecto al reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, a proporcionar apoyo a las Partes que soliciten asistencia técnica:

- .1 para formar personal;
- .2 para garantizar la disponibilidad de las tecnologías, equipos e instalaciones pertinentes;
- .3 para iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo; y
- .4 para emprender otras medidas dirigidas a la implantación efectiva del presente Convenio y de las directrices elaboradas por la Organización en relación con él.

2 Las Partes se comprometen a cooperar activamente, de conformidad con su legislación, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología y sistemas de gestión con respecto al reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.



## **ARTÍCULO 14**

### **Solución de controversias**

Las Partes resolverán toda controversia que surja entre ellas respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio mediante negociación o cualquier otro medio pacífico acordado por ellas, que puede incluir la investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial o recurso a organismos o acuerdos regionales.

## **ARTÍCULO 15**

### **Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos internacionales**

1 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud de otros acuerdos internacionales pertinentes y aplicables.

## **ARTÍCULO 16**

### **Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

1 El presente Convenio estará abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la Organización desde el 1 de septiembre de 2009 hasta el 31 de agosto de 2010 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión de cualquier Estado.

2 Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- .1 firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- .2 firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- .3 adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando el instrumento correspondiente ante el Secretario General.

4 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables regímenes jurídicos distintos en relación con las cuestiones que son objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

5 Toda declaración hecha de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 se notificará por escrito al Secretario General y en ella se hará constar expresamente a qué unidad o unidades territoriales será aplicable el presente Convenio.

6 Un Estado, en el momento de manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio, declarará si exige aprobación tácita o explícita del plan de reciclaje del buque antes de que un buque pueda reciclarse en su instalación o instalaciones de reciclaje de buques autorizadas. Esa declaración podrá revisarse posteriormente mediante notificación dirigida al Secretario General. En dicha revisión se especificará la fecha en que comenzará a aplicarse la revisión.

## **ARTÍCULO 17**

### **Entrada en vigor**

1 El presente Convenio entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que se cumplan las siguientes condiciones:

- .1 al menos 15 Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el documento requerido de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16;
- .2 las flotas mercantes combinadas de los Estados mencionados en el párrafo 1.1 representen al menos el 40 por ciento del arqueo bruto de la marina mercante mundial; y
- .3 el volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado de los Estados mencionados en el párrafo 1.1 durante los 10 años precedentes represente al menos el 3 por ciento del arqueo bruto de la marina mercante combinada de dichos Estados.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para su entrada en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha de depósito del instrumento, si esta fecha es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

4 Después de la fecha en que una enmienda al presente Convenio se considere aceptada en virtud del artículo 18, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Convenio enmendado.

## **ARTÍCULO 18**

### **Enmiendas**

1 El presente Convenio podrá enmendarse mediante cualquiera de los procedimientos especificados en los párrafos siguientes.

2 Enmiendas previo examen en la Organización:

- .1 Todas las Partes podrán proponer enmiendas al presente Convenio. Las propuestas de enmiendas se presentarán al Secretario General, que las distribuirá a las Partes y a los Miembros de la Organización por lo menos seis meses antes de su examen.
- .2 Toda enmienda propuesta y distribuida de conformidad con este procedimiento se remitirá al Comité para su examen. Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité a efectos del examen y la adopción de la enmienda.
- .3 Las enmiendas se adoptarán por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité, a condición de que al menos un tercio de las Partes esté presente en el momento de la votación.
- .4 El Secretario General comunicará a las Partes las enmiendas adoptadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 para su aceptación.
- .5 Una enmienda se considerará aceptada en las siguientes circunstancias:
  - .5.1 Una enmienda a un artículo del presente Convenio se considerará aceptada en la fecha en que dos tercios de las Partes hayan notificado al Secretario General que la aceptan.
  - .5.2 Una enmienda al anexo se considerará aceptada cuando haya transcurrido un plazo que determinará el Comité en el momento de la adopción, y que no será inferior a diez meses desde la fecha de adopción de la enmienda. No obstante, si antes de esa fecha más de un tercio de las Partes notifican al Secretario General objeciones a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.
- .6 Una enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
  - .6.1 Una enmienda a un artículo del presente Convenio entrará en vigor para aquellas Partes que hayan declarado que la aceptan seis meses después de la fecha en que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el apartado .5.1.
  - .6.2 Una enmienda al anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada, excepto para las Partes que hayan:

.6.2.1 notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el apartado .5.2 y no hayan retirado tal objeción; o

.6.2.2 notificado al Secretario General, antes de la entrada en vigor de dicha enmienda, que la enmienda sólo entrará en vigor para ellas una vez que hayan notificado que la aceptan.

.6.3 Una Parte que haya notificado una objeción con arreglo a lo dispuesto en el apartado .6.2.1 podrá notificar posteriormente al Secretario General que acepta la enmienda. Dicha enmienda entrará en vigor para tal Parte seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.

.6.4 En el caso de que una Parte que haya hecho una notificación en virtud de lo dispuesto en el apartado .6.2.2 notifique al Secretario General que acepta una enmienda, dicha enmienda entrará en vigor para tal Parte seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.

3 Enmienda mediante conferencia:

.1 A solicitud de cualquier Parte, y siempre que concuerde en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de las Partes para examinar enmiendas al presente Convenio.

.2 Toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.

.3 Salvo que la conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos especificados en los apartados 2.5 y 2.6, respectivamente.

4 Toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda al anexo no será considerada como Parte a los efectos de la aplicación de esa enmienda, exclusivamente.

5 Toda notificación que se haga en virtud del presente artículo se presentará por escrito al Secretario General.

6 El Secretario General informará a las Partes y a los Miembros de la Organización de:

.1 toda enmienda que entre en vigor, y de su fecha de entrada en vigor en general y para cada Parte; y

.2 toda notificación hecha en virtud del presente artículo.

## **ARTÍCULO 19**

### **Denuncia**

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de dos años a contar desde la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para esa Parte.

2 La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación.

## **ARTÍCULO 20**

### **Depositario**

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

2 Además de desempeñar las funciones especificadas en otras partes del presente Convenio, el Secretario General:

- .1 informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:
  - .1.1 toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
  - .1.2 la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
  - .1.3 todo instrumento de denuncia del presente Convenio que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto; y
  - .1.4 otras declaraciones y notificaciones recibidas con arreglo al presente Convenio; y
- .2 tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, remitirá el texto del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## **ARTÍCULO 21**

### **Idiomas**

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de esos textos igualmente auténtico.

HECHO EN HONG KONG (CHINA) el día quince de mayo de dos mil nueve.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

## ANEXO

### REGLAS PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES

#### CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES GENERALES

##### Regla 1 – Definiciones

A los efectos del presente anexo regirán las siguientes definiciones:

1 "Persona competente": persona con calificaciones y formación adecuadas y los suficientes conocimientos, experiencia y aptitudes para desarrollar un trabajo específico. Más concretamente, una persona competente puede ser un trabajador formado o un ejecutivo capaz de reconocer y evaluar los peligros y riesgos laborales y la exposición de un empleado a materiales potencialmente peligrosos o a condiciones inseguras en una instalación de reciclaje de buques, así como de determinar específicamente las precauciones y protección necesarias para eliminar o reducir esos peligros, riesgos o exposiciones. La autoridad competente podrá determinar los criterios apropiados para designar a tales personas y los deberes que se les han de asignar.

2 "Empleador": persona física o jurídica que emplea a uno o más trabajadores dedicados al reciclaje de buques.

3 "Buque existente": buque que no es un buque nuevo.

4 "Buque nuevo":

- .1 buque cuyo contrato de construcción se formalice el día de la entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente; o
- .2 de no haberse formalizado un contrato de construcción, buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, seis meses después de la entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente; o
- .3 buque cuya entrega tenga lugar 30 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente.

5 "Nueva instalación": instalación de sistemas, equipo, aislamiento u otro material en un buque después de la fecha en la que el presente Convenio entre en vigor.

6 "Condiciones de seguridad para la entrada": condiciones de un espacio que cumple los siguientes criterios:

- .1 el contenido de oxígeno de la atmósfera y la concentración de vapores inflamables se encuentran dentro de límites seguros;
- .2 las concentraciones de todos los materiales tóxicos presentes en la atmósfera se encuentran dentro de límites admisibles; y

- .3 todos los residuos o materiales relacionados con el trabajo autorizado por la persona competente no producirán una descarga incontrolada de materiales tóxicos o una concentración peligrosa de vapores inflamables en las condiciones atmosféricas existentes mientras se mantengan según lo indicado.

7 "Condiciones de seguridad para trabajos en caliente": condiciones de un espacio que cumple los siguientes criterios:

- .1 existen condiciones seguras, que no son explosivas, incluidas las condiciones de desgasificación, para la utilización de equipo de soldadura por arco eléctrico o por gas, equipo de corte o de oxicorte u otros dispositivos de llama desnuda, así como operaciones de calentamiento, de amolado o que generen chispas.
- .2 se cumplen las prescripciones de la regla 1.6 relativas a las condiciones de seguridad para la entrada;
- .3 las condiciones atmosféricas existentes no variarán como resultado de los trabajos en caliente; y
- .4 todos los espacios adyacentes se han limpiado, inertizado o tratado de manera suficiente para prevenir el inicio o la propagación de un incendio.

8 "Propietario del buque": persona, personas o compañía inscritas como propietarias del buque o, en ausencia de matriculación, persona, personas o compañía propietarias del buque, o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque del propietario del buque. No obstante, en el caso de un buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario" se entenderá esa compañía. El término también incluye a quienes ostentan la propiedad del buque durante un periodo limitado, a la espera de la venta o el traspaso del buque a una instalación de reciclaje de buques.

9 "Inspección del lugar": inspección de la instalación de reciclaje de buques para confirmar las condiciones descritas en la documentación verificada.

10 "Declaración de conclusión": declaración de confirmación expedida por la instalación de reciclaje de buques en el sentido de que el reciclaje del buque se ha completado de conformidad con el presente Convenio.

11 "Buque tanque": petrolero definido en el Anexo I del Convenio MARPOL o buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas definido en el Anexo II del Convenio MARPOL.

12 "Trabajador": toda persona que trabaja, de forma regular o temporal, en el marco de una relación laboral, incluido el personal de los contratistas.

## **Regla 2 – Aplicación general**

Salvo indicación expresa en otro sentido, el proyecto, la construcción, el reconocimiento, la certificación, la explotación y el reciclaje de los buques se realizarán de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

### **Regla 3 – Relación con otras normas, recomendaciones y orientaciones**

Las Partes adoptarán las medidas necesarias para implantar lo prescrito en las reglas del presente anexo, teniendo en cuenta las normas, recomendaciones y orientaciones elaboradas por la Organización Internacional del Trabajo que sean pertinentes y aplicables, así como las normas, recomendaciones y orientaciones elaboradas en el marco del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación que sean pertinentes y aplicables.

## **CAPÍTULO 2 – PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES**

### **Parte A – Proyecto, construcción, explotación y mantenimiento de los buques**

#### **Regla 4 – Control de los materiales potencialmente peligrosos de los buques**

De conformidad con las prescripciones que se especifican en el apéndice 1 del presente Convenio, cada Parte:

- .1 prohibirá y/o restringirá la instalación o el uso de los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1 a bordo de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad; y
- .2 prohibirá y/o restringirá la instalación o el uso de tales materiales a bordo de los buques, estando éstos en sus puertos, astilleros de construcción o de reparaciones o terminales mar adentro,

y adoptará medidas efectivas para velar por que tales buques cumplan esas prescripciones.

#### **Regla 5 – Inventario de materiales potencialmente peligrosos**

1 Cada buque nuevo contará a bordo con un inventario de materiales potencialmente peligrosos. El inventario lo deberá verificar la Administración, o una persona u organización autorizada por ésta, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, incluidos los valores umbral y las exenciones que figuren en dichas directrices. El inventario de materiales potencialmente peligrosos será específico de cada buque y, como mínimo:

- .1 identificará, en su parte I, los materiales potencialmente peligrosos enumerados en los apéndices 1 y 2 del presente Convenio que estén presentes en la estructura o el equipo del buque, así como su ubicación y sus cantidades aproximadas; y
- .2 aclarará que el buque cumple la regla 4.

2 Los buques existentes cumplirán en la medida de lo posible lo dispuesto en el párrafo 1, a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del presente Convenio, o antes de que se destinen al reciclaje, si esto ocurre primero, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización y el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación de la Organización. Cuando se elabore el inventario, se identificarán, al menos, los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1. Para los buques existentes se preparará un plan en el que se describa la comprobación visual o de muestreo mediante la cual se elabora el inventario de materiales potencialmente peligrosos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.



3 La parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se mantendrá y actualizará adecuadamente durante toda la vida útil del buque, y en ella quedarán reflejadas las nuevas instalaciones que contengan materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 2 y los cambios pertinentes en la estructura y el equipo del buque, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

4 Antes del reciclaje, el inventario incorporará, además de la parte I adecuadamente mantenida y actualizada, una parte II sobre los desechos generados por las operaciones y una parte III sobre provisiones, y será verificado por la Administración o por una persona u organización autorizada por ésta, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

## **Regla 6 – Procedimientos para proponer enmiendas a los apéndices 1 y 2**

1 Toda Parte puede proponer enmiendas al apéndice 1 y/o al apéndice 2, de conformidad con la presente regla. La propuesta de enmienda se examinará en la Organización en virtud del párrafo 2 del artículo 18 y de la presente regla.

2 Cuando la Organización reciba una propuesta, también la señalará a la atención de las Naciones Unidas y sus organismos especializados, a la de las organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y a la de las organizaciones no gubernamentales reconocidas por la Organización como entidades consultivas, y la pondrá a su disposición.

3 El Comité constituirá un grupo técnico de conformidad con la regla 7 para examinar las propuestas presentadas de conformidad con el párrafo 1 de la presente regla.

4 El grupo técnico examinará la propuesta junto con cualesquiera datos adicionales, incluidas las decisiones adoptadas por otros órganos internacionales en relación con sus listas de materiales o sustancias potencialmente peligrosas que haya podido presentar cualquier entidad interesada, y evaluará si es probable que, en el contexto del presente Convenio, el material potencialmente peligroso en cuestión provoque efectos adversos importantes en la salud de los seres humanos o el medio ambiente que justifiquen la enmienda del apéndice 1 o del apéndice 2, e informará al Comité al respecto. En este contexto:

.1 El examen del grupo técnico incluirá:

- .1.1 una evaluación de la relación entre el material potencialmente peligroso en cuestión y la probabilidad de que, en el contexto del presente Convenio, dicho material provoque efectos adversos importantes en la salud de los seres humanos o el medio ambiente, a partir de los datos presentados u otros datos pertinentes que se hayan señalado a la atención del grupo;
- .1.2 una evaluación de la reducción del posible riesgo atribuible a las medidas de control propuestas y a cualquier otra medida de control que el grupo técnico pueda considerar;
- .1.3 un análisis de la información disponible sobre la viabilidad técnica de las medidas de control;

- .1.4 un análisis de la información disponible sobre otros efectos resultantes de la introducción de tales medidas de control, por lo que respecta a:
    - el medio ambiente;
    - la salud y seguridad de los seres humanos, incluidas las de la gente de mar y los trabajadores; y
    - los costos para el sector del transporte marítimo internacional y otros sectores interesados;
  - .1.5 un análisis de la disponibilidad de alternativas apropiadas con respecto al material potencialmente peligroso que sería objeto de control, incluido un análisis de los posibles riesgos de las alternativas;
  - .1.6 un análisis de los riesgos que conlleva el material potencialmente peligroso durante el proceso de reciclaje; y
  - 1.7 un análisis de los valores umbral adecuados y de cualquier exención útil o necesaria.
- .2 Si el grupo técnico determina que, en el contexto del presente Convenio, es probable que el material potencialmente peligroso provoque efectos adversos importantes en la salud de los seres humanos o el medio ambiente, la falta de una certeza científica absoluta no se aducirá como motivo que impida al grupo realizar una evaluación de la propuesta.
  - .3 El grupo técnico presentará su informe por escrito y tendrá en cuenta todas las evaluaciones y análisis a los que se hace referencia en el apartado .1, pero podrá decidir no realizar las evaluaciones y análisis que se describen en los apartados .1.2 a .1.7 si determina, tras realizar la evaluación descrita en el apartado .1.1, que no se justifica seguir examinando la propuesta.
  - .4 El informe del grupo técnico incluirá, entre otras cosas, una recomendación acerca de si se justifica establecer controles internacionales de conformidad con el presente Convenio respecto del material potencialmente peligroso en cuestión, acerca de la idoneidad de las medidas de control específicas sugeridas en la propuesta pormenorizada, o sobre otras medidas de control que considere más apropiadas.

5 El Comité decidirá aprobar o no cualquier propuesta de enmienda del apéndice 1 o del apéndice 2, y toda modificación al respecto, si procede, teniendo en cuenta el informe del grupo técnico. Toda propuesta de enmienda especificará la aplicación de la enmienda con respecto a los buques que hayan sido certificados de conformidad con el presente Convenio antes de la entrada en vigor de dicha enmienda. Si el informe concluye que, en el contexto del presente Convenio, es probable que el material potencialmente peligroso provoque efectos adversos importantes en la salud de los seres humanos o el medio ambiente, la falta de certeza científica absoluta no se aducirá como motivo que impida adoptar una decisión sobre la inclusión de un material potencialmente peligroso en el apéndice 1 o en el apéndice 2. La decisión de no aprobar la propuesta no será impedimento para que en el futuro se presente una nueva propuesta con

respecto a un material potencialmente peligroso en particular, si se dispone de nueva información.

### **Regla 7 – Grupos técnicos**

1 El Comité podrá constituir uno o varios grupos técnicos de conformidad con la regla 6, según sea necesario. Los grupos técnicos podrán estar compuestos por representantes de las Partes, Miembros de la Organización, de las Naciones Unidas y sus organismos especializados, de organizaciones intergubernamentales que hayan suscrito acuerdos con la Organización y de organizaciones no gubernamentales reconocidas por la Organización como entidades consultivas, entre los que preferentemente deberían encontrarse representantes de instituciones y laboratorios con conocimientos especializados en temas tales como el destino en el medio ambiente de las sustancias y sus efectos, efectos toxicológicos, biología marina, salud de los seres humanos, análisis económico, gestión de riesgos, construcción de buques, transporte marítimo internacional, salud y seguridad en el trabajo y otros ámbitos de conocimientos necesarios para analizar objetivamente los fundamentos técnicos de una propuesta.

2 El Comité decidirá el mandato, organización, participación y funcionamiento de los grupos técnicos. En el mandato se incluirá el deber de salvaguardar toda información confidencial que pueda presentarse. Los grupos técnicos podrán celebrar tantas reuniones como sea necesario, pero se esforzarán por desarrollar su labor a través de la correspondencia por escrito o por medios electrónicos o por cualquier otro medio que se considere oportuno.

3 Solamente los representantes de las Partes podrán participar en la formulación de cualquier recomendación que se presente al Comité de conformidad con lo dispuesto en la regla 6. Los grupos técnicos se esforzarán por alcanzar decisiones unánimes entre los representantes de las Partes. En caso de que esto no sea posible, el grupo técnico comunicará cualquier opinión minoritaria de dichos representantes.

### **Parte B – Preparación para el reciclaje de buques**

#### **Regla 8 – Prescripciones generales**

Los buques destinados al reciclaje:

- .1 sólo se reciclarán en instalaciones de reciclaje de buques que estén:
  - .1 autorizadas de conformidad con el presente Convenio; y
  - .2 plenamente autorizadas para realizar todo el reciclaje del buque que en el plan de reciclaje del buque se especifique que llevará a cabo la instalación o instalaciones de reciclaje de buques identificadas;
- .2 llevarán a cabo operaciones, durante el periodo previo a la entrada en la instalación de reciclaje de buques, para reducir al mínimo la cantidad de residuos de la carga, el fueloil remanente y los desechos que permanezcan a bordo;

- .3 en el caso de los buques tanque, llegarán a la instalación de reciclaje de buques con los tanques de carga y la cámara o cámaras de bombas en condiciones de seguridad para la entrada o en condiciones de seguridad para trabajos en caliente, o ambas, listas para ser certificadas con arreglo a la legislación, reglamentos y políticas nacionales de la Parte bajo cuya jurisdicción opere la instalación de reciclaje de buques.
- .4 proporcionarán a la instalación de reciclaje de buques toda la información relativa al buque disponible para la elaboración del plan de reciclaje del buque prescrito en la regla 9;
- .5 cumplimentarán el inventario prescrito en la regla 5; y
- .6 contarán con un certificado de buque listo para el reciclaje, expedido por la Administración o por una organización reconocida por ella, antes de que se lleve a cabo cualquier actividad de reciclaje.

### **Regla 9 – Plan de reciclaje del buque**

La instalación o instalaciones de reciclaje de buques elaborarán un plan de reciclaje del buque específico para cada buque antes de cualquier reciclaje, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. El plan de reciclaje del buque deberá:

- .1 elaborarse teniendo en cuenta la información proporcionada por el propietario del buque;
- .2 redactarse en el idioma aceptado por la Parte que haya dado autorización a la instalación de reciclaje de buques, y si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el plan de reciclaje del buque se traducirá a uno de esos idiomas, excepto si la Administración estima que esto no es necesario;
- .3 incluir información relativa, entre otras cosas, al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente y el modo en que se gestionarán el tipo y cantidad de materiales, incluidos los identificados en el inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- .4 de conformidad con la declaración depositada con arreglo al artículo 16.6, ser aprobado, ya sea explícita o tácitamente, por la autoridad competente que autorice la instalación de reciclaje de buques. La autoridad competente enviará un acuse de recibo por escrito del plan de reciclaje del buque a la instalación de reciclaje de buques, al propietario del buque y a la Administración dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su recepción de conformidad con la regla 24. A continuación:
  - .1 si una Parte exige la aprobación explícita del plan de reciclaje del buque, la autoridad competente enviará una notificación escrita de su decisión de aprobar o rechazar el plan de reciclaje del buque a la instalación de reciclaje de buques, al propietario del buque y a la Administración; y

- .2 si una Parte exige la aprobación tácita del plan de reciclaje del buque, en el acuse de recibo se especificará cuándo expira un periodo de examen de 14 días. La autoridad competente notificará a la instalación de reciclaje de buques, al propietario del buque y a la Administración toda objeción al plan de reciclaje del buque que se presente por escrito, dentro de ese periodo de examen de 14 días. El plan de reciclaje del buque se considerará aprobado cuando no se haya notificado ninguna objeción tal por escrito.
- .5 una vez aprobado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4, estar disponible para ser inspeccionado por la Administración o por cualquier inspector designado u organización reconocida por ésta; y
- .6 cuando se utilice más de una instalación de reciclaje de buques, identificar las instalaciones de reciclaje de buques que deben utilizarse y especificar las actividades de reciclaje y el orden en que se llevarán a cabo en cada una de las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas.

## **Parte C – Reconocimientos y certificación**

### **Regla 10 – Reconocimientos**

1 Los buques a los que se aplica el presente Convenio serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida el certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos. Este reconocimiento verificará que la parte I del inventario prescrito en la regla 5 cumple las prescripciones del presente Convenio;
- .2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración que no excedan de cinco años. Este reconocimiento verificará que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5 cumple las prescripciones del presente Convenio;
- .3 un reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial, según dicten las circunstancias, cuando lo solicite el propietario del buque después de una modificación, una sustitución o una reparación importante en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales. El reconocimiento será tal que garantice que tal modificación, sustitución o reparación importante se ha realizado de forma tal que el buque continúa cumpliendo las prescripciones del presente Convenio, y que la parte I del inventario se enmienda según sea necesario; y
- .4 un reconocimiento final antes de que el buque sea retirado del servicio y antes de que haya comenzado el reciclaje del mismo. Este reconocimiento verificará que:
  - .1 el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5.4 cumple las prescripciones del presente Convenio teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;

- .2 el plan de reciclaje del buque prescrito en la regla 9 recoge adecuadamente la información incluida en el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5.4 y contiene la información relativa al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente; y
- .3 la instalación o instalaciones de reciclaje de buques en que vaya a reciclarse el buque están en posesión de una autorización válida de conformidad con el presente Convenio.

2 Los reconocimientos de los buques destinados a hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio serán realizados por funcionarios de la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores designados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

3 Una Administración que designe inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos, según se describe en el párrafo 2, facultará a tales inspectores designados u organizaciones reconocidas para que, como mínimo, puedan:

- .1 exigir a los buques que inspeccionen que cumplan las prescripciones del presente Convenio; y
- .2 realizar reconocimientos e inspecciones cuando se lo soliciten las autoridades pertinentes de un Estado rector de puerto que sea Parte.

4 En todos los casos, la Administración interesada será responsable de garantizar la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se adopten las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

5 Los reconocimientos iniciales y de renovación deberían armonizarse con los reconocimientos prescritos por otros instrumentos reglamentarios de la Organización aplicables.

## **Regla 11 – Expedición y refrendo de certificados**

1 La Administración, o una persona u organización autorizada por ésta, expedirá un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, una vez se realice con éxito un reconocimiento inicial o de renovación de conformidad con la regla 10, a todo buque al que se aplique dicha regla, excepto en el caso de aquellos buques existentes en los que se efectúen al mismo tiempo el reconocimiento inicial y el reconocimiento final, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2 El certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos expedido de conformidad con el párrafo 1, a petición del propietario del buque, será refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ésta una vez se haya realizado con éxito un reconocimiento adicional de conformidad con la regla 10.

3 No obstante la regla 14.2 y lo prescrito en la regla 10.1.2, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

4 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

5 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

6 Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en la regla 10.1.2.

7 Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente. Dicho certificado será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

8 Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

9 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las disposiciones precedentes de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

10 En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 4, 8 ó 9 de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a contar a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En esas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

11 La Administración, o una persona u organización autorizada por ésta, expedirá un certificado internacional de buque listo para el reciclaje, una vez realizado con éxito un reconocimiento final de conformidad con las disposiciones de la regla 10, a todo buque al que se aplique dicha regla, teniendo en cuenta la autorización de la instalación de reciclaje de buques y las directrices elaboradas por la Organización.

12 Los certificados expedidos bajo la autoridad de una Parte serán aceptados por las otras Partes y se entenderá a todos los efectos del presente Convenio que tienen la misma validez que los certificados expedidos por ellas. Los certificados serán expedidos o refrendados por la Administración o por una persona u organización debidamente autorizada por ésta. En todo caso, la Administración asume la responsabilidad plena con respecto al certificado.

### **Regla 12 – Expedición o refrendo de certificados por otras Partes**

1 A petición de la Administración, otra Parte podrá ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que éste cumple las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte expedirá o autorizará la expedición de un certificado al buque en cuestión y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

2 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe del reconocimiento a la Administración solicitante.

3 Todo certificado así expedido contendrá una declaración en la que se señale que el certificado se ha expedido a petición de la Administración y tendrá igual validez y reconocimiento que los expedidos por esa Administración.

4 No se expedirá certificado alguno a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

### **Regla 13 – Modelo de los certificados**

Los certificados se extenderán en un idioma oficial de la Parte que los expida, de forma que se ajusten al modelo que figura en los apéndices 3 y 4. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas. No obstante, la Administración podrá expedir el certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos redactado únicamente en un idioma oficial de la Parte que lo expida a los buques que no realicen viajes a puertos ni a terminales mar adentro bajo la jurisdicción de otras Partes en el presente Convenio, y el certificado internacional de buque listo para el reciclaje redactado únicamente en un idioma oficial de la Parte que lo expida a los buques reciclados en instalaciones de reciclaje de buques bajo la jurisdicción de la Parte que lo expida.

### **Regla 14 – Duración y validez de los certificados**

1 Un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 11 ó 12 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si el estado del buque no se corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado, incluida la circunstancia de que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos no se mantenga y actualice adecuadamente, reflejando los cambios en la estructura y el equipo del buque, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización;



- .2 si el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando la Parte que lo expida tenga la plena certeza de que el buque cumple las prescripciones de la regla 10. En caso de que el buque haya cambiado el pabellón de una Parte por el de otra, y si se solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Parte cuyo pabellón el buque tenía derecho a enarbolar anteriormente remitirá lo antes posible a la Administración copias de los certificados que el buque llevaba antes del cambio y, si es posible, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes;
- .3 si el reconocimiento de renovación no se ha finalizado dentro de los plazos especificados en las reglas 10.1 y 11; o
- .4 si el certificado no se ha refrendado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 11 ó 12.

2 Se expedirá un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos con un plazo de validez especificado por la Administración que no excederá de cinco años.

3 Se expedirá un certificado internacional de buque listo para el reciclaje con un plazo de validez especificado por la Administración que no excederá de tres meses.

4 El certificado internacional de buque listo para el reciclaje expedido de conformidad con las reglas 11 ó 12 dejará de ser válido si el estado del buque no se corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado.

5 La Administración, o una persona u organización autorizada por ella, podrá prorrogar el plazo de validez del certificado internacional de buque listo para el reciclaje para un solo viaje directo a la instalación de reciclaje de buques.

### **CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES APLICABLES A LAS INSTALACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES**

#### **Regla 15 – Controles sobre las instalaciones de reciclaje de buques**

1 Cada Parte adoptará las leyes, reglamentos y normas que sean necesarios para garantizar que las instalaciones de reciclaje de buques se proyectan, construyen y operan de forma segura y ambientalmente racional, de conformidad con las reglas del presente Convenio.

2 Cada Parte establecerá un mecanismo para autorizar a las instalaciones de reciclaje de buques con las condiciones adecuadas para garantizar que tales instalaciones de reciclaje de buques se ajustan a las prescripciones del presente Convenio.

3 Cada Parte establecerá un mecanismo para garantizar que las instalaciones de reciclaje de buques cumplen las prescripciones del presente capítulo, incluidos el establecimiento y uso efectivo de disposiciones de inspección, vigilancia y cumplimiento, en particular el derecho a entrar y tomar muestras. Dicho mecanismo podrá incluir un plan de auditoría que llevará a cabo la autoridad o autoridades competentes o una organización reconocida por la Parte, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, y los resultados de estas auditorías deberían comunicarse a la Organización.

4 Cada Parte designará a una o varias autoridades competentes y un punto de contacto único a los que se puedan dirigir la Organización, las Partes en el presente Convenio y otras entidades interesadas para las cuestiones relativas a las instalaciones de reciclaje de buques que operen dentro de la jurisdicción de esa Parte.

#### **Regla 16 – Autorización de las instalaciones de reciclaje de buques**

1 Las instalaciones de reciclaje de buques en las que se reciclen buques a los que se aplique el presente Convenio, o buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4, deberán ser autorizadas por una Parte, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2 La autorización correrá a cargo de la autoridad o autoridades competentes e incluirá la verificación de la documentación que se exige en virtud del presente Convenio y una inspección del lugar. No obstante, la autoridad o autoridades competentes podrán confiar la concesión de la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques a organizaciones reconocidas por dicha autoridad.

3 La Parte notificará a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en las organizaciones reconocidas a fin de que se comuniquen a las Partes. En todos los casos, la autoridad o autoridades competentes conservan la plena responsabilidad de la autorización expedida.

4 La autorización se extenderá de forma que se ajuste al modelo que figura en el apéndice 5. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.

5 La autorización será válida durante un periodo especificado por la Parte que no excederá de cinco años. La Parte señalará las condiciones con arreglo a las cuales se expedirá, retirará, suspenderá, enmendará y renovará la autorización, y comunicará dichas condiciones a las instalaciones de reciclaje de buques. Si una instalación de reciclaje de buques se niega a una inspección por parte de la autoridad o autoridades competentes o la organización reconocida que actúe en su nombre, se suspenderá o retirará la autorización.

6 Si cualquier suceso ocurrido o medida adoptada en una instalación de reciclaje de buques hace que dejen de cumplirse las condiciones de la autorización, la instalación de reciclaje de buques lo comunicará a la autoridad o autoridades competentes, quienes podrán decidir, en consecuencia, la suspensión o la retirada de la autorización o exigir que la instalación de reciclaje de buques adopte medidas correctivas.

### **Regla 17 – Prescripciones generales**

1 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte adoptarán sistemas, procedimientos y técnicas de gestión que no supongan riesgos para la salud de los trabajadores afectados ni para los residentes en las inmediaciones de la instalación de reciclaje de buques y que permitan prevenir, reducir, disminuir al mínimo y, en la medida de lo posible, eliminar los efectos adversos sobre el medio ambiente causados por el reciclaje de buques, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte, en lo que respecta a los buques a los que se aplique el presente Convenio, o a los buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4:

- .1 sólo aceptarán buques que:
  - .1 cumplan el presente Convenio; o
  - .2 satisfagan las prescripciones del presente Convenio;
- .2 sólo aceptarán los buques que estén autorizadas a reciclar; y
- .3 dispondrán de la documentación relativa a su autorización si la solicita un propietario del buque que esté considerando la posibilidad de reciclar un buque en esa instalación de reciclaje de buques.

### **Regla 18 – Plan de la instalación de reciclaje de buques**

Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte prepararán un plan de la instalación de reciclaje de buques. La junta directiva o el órgano rector pertinente de la compañía de reciclaje aprobarán el plan, que incluirá:

- .1 una política que garantice la seguridad de los trabajadores y la protección de la salud de los seres humanos y del medio ambiente, incluido el establecimiento de objetivos encaminados a disminuir al mínimo y, en la medida de lo posible, eliminar los efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente causados por el reciclaje de buques;

- .2 un sistema que permita garantizar la implantación de las disposiciones del presente Convenio, la consecución de los objetivos fijados en la política de la compañía de reciclaje y la mejora continua de los procedimientos y normas que se sigan en las operaciones de reciclaje de buques;
- .3 la definición de las funciones y responsabilidades de los empleadores y trabajadores al llevar a cabo las operaciones de reciclaje de buques;
- .4 un programa para ofrecer formación e información apropiadas a los trabajadores con objeto de que las operaciones de las instalaciones de reciclaje de buques sean seguras y ambientalmente racionales;
- .5 un plan de preparación y respuesta para casos de emergencia;
- .6 un sistema para vigilar la forma en que se realiza el reciclaje de buques;
- .7 un sistema de mantenimiento de registros que indiquen la forma en que se realiza el reciclaje de buques;
- .8 un sistema para notificar descargas, emisiones, sucesos y accidentes que causen o puedan causar perjuicios a la seguridad de los trabajadores, la salud de los seres humanos y el medio ambiente; y
- .9 un sistema para notificar enfermedades profesionales, accidentes, lesiones y otros efectos adversos sobre la seguridad de los trabajadores y la salud de los seres humanos,

teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

#### **Regla 19 – Prevención de los efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente**

Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte establecerán y aplicarán procedimientos para:

- .1 prevenir las explosiones, los incendios y otras condiciones inseguras garantizando que se establecen, mantienen y vigilan procedimientos y condiciones de seguridad para trabajos en caliente a lo largo de todo el reciclaje de buques;
- .2 evitar los daños ocasionados por las atmósferas peligrosas y otras condiciones inseguras garantizando que se establecen, mantienen y vigilan procedimientos y condiciones de seguridad para la entrada en los espacios de los buques, incluidos los espacios confinados y cerrados, a lo largo de todo el reciclaje de buques;
- .3 prevenir otros accidentes, enfermedades profesionales y lesiones u otros efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente; y
- .4 prevenir derrames o emisiones que puedan causar daños a la salud de los seres humanos y/o al medio ambiente a lo largo de todo el reciclaje de buques,

teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

## **Regla 20 – Gestión segura y ambientalmente racional de materiales potencialmente peligrosos**

1 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte garantizarán la extracción segura y ambientalmente racional de los materiales potencialmente peligrosos que se encuentren en un buque certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 11 ó 12. La persona o personas encargadas de las operaciones de reciclaje y los trabajadores estarán familiarizados con las prescripciones del presente Convenio pertinentes para sus tareas y, en particular, utilizarán activamente el inventario de materiales potencialmente peligrosos y el plan de reciclaje del buque antes y en el transcurso de la extracción de los materiales potencialmente peligrosos.

2 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte se asegurarán de que todos los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el inventario han sido identificados, etiquetados, embalados y extraídos en la mayor medida posible antes del corte por trabajadores debidamente formados y equipados, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, en particular:

- .1 los líquidos, residuos y sedimentos potencialmente peligrosos;
- .2 las sustancias u objetos que contengan metales pesados como plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente;
- .3 las pinturas y revestimientos que sean muy inflamables y/o que liberen gases tóxicos;
- .4 el asbesto y los materiales que lo contengan;
- .5 los difenilos policlorados (PCB) y los materiales que los contengan, garantizando que durante dichas operaciones se evita la utilización de equipos inductores de calor;
- .6 los clorofluorocarbonos (CFC) y halones; y
- .7 otros materiales potencialmente peligrosos no enumerados anteriormente y que no formen parte de la estructura del buque.

3 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte dispondrán y garantizarán una gestión segura y ambientalmente racional de todos los materiales potencialmente peligrosos y desechos que se hayan extraído del buque reciclado en la instalación de reciclaje de buques. Se determinarán lugares de gestión y eliminación de desechos que permitan una gestión ulterior de los materiales segura y ambientalmente racional.

4 Todos los desechos generados durante la actividad de reciclaje se mantendrán separados de los materiales y equipo reciclables, etiquetados y almacenados en condiciones adecuadas que no supongan un riesgo para los trabajadores, la salud de los seres humanos o el medio ambiente y solamente se trasladarán a una instalación de gestión de desechos autorizada para proceder a su tratamiento y eliminación de manera segura y ambientalmente racional.

## **Regla 21 – Preparación y respuesta para casos de emergencia**

Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte establecerán y mantendrán un plan de preparación y respuesta para casos de emergencia. El plan se elaborará teniendo en cuenta el lugar y el medio en el que se encuentra la instalación de reciclaje de buques, así como la magnitud y naturaleza de las actividades asociadas a cada operación de reciclaje de buques. Asimismo, el plan:

- .1 garantizará que se dispone del equipo y los procedimientos necesarios que habrán de aplicarse en caso de emergencia, y que se efectúan simulacros de forma periódica;
- .2 garantizará que se facilitan la información, comunicación interna y coordinación necesarias para proteger a todas las personas y el medio ambiente en caso de emergencia en la instalación de reciclaje de buques;
- .3 establecerá los medios para comunicarse con la autoridad o autoridades competentes, el vecindario y los servicios de respuesta para casos de emergencia, y para facilitarles información;
- .4 establecerá servicios de primeros auxilios y asistencia médica, de lucha contra incendios y de evacuación de todas las personas que se encuentren en la instalación de reciclaje de buques, así como de prevención de la contaminación; y
- .5 ofrecerá información y formación pertinentes a todos los trabajadores de la instalación de reciclaje de buques, en todos los niveles y de acuerdo con sus competencias, incluidos ejercicios periódicos de aplicación de los procedimientos de prevención, preparación y respuesta para casos de emergencia.

## **Regla 22 – Seguridad y formación de los trabajadores**

1 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte garantizarán la seguridad de los trabajadores mediante las siguientes medidas, entre otras:

- .1 garantizando la disponibilidad, el mantenimiento y el uso de equipos de protección personal y de la indumentaria necesaria para todas las operaciones de reciclaje de buques;
- .2 asegurándose de que se ofrecen programas de formación para permitir a los trabajadores llevar a cabo todas las operaciones de reciclaje de buques que les sean encomendadas en condiciones de seguridad; y
- .3 asegurándose de que se ha impartido una formación y familiarización adecuadas a todos los trabajadores de la instalación de reciclaje de buques antes de realizar cualquier operación de reciclaje de buques.

2 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte facilitarán y garantizarán el uso del equipo de protección personal para las operaciones que así lo requieran, incluidos los siguientes elementos:

- .1 protección de la cabeza;
- .2 protección de la cara y los ojos;
- .3 protección de las manos y los pies;
- .4 equipo de protección respiratoria;
- .5 protección de los oídos;
- .6 protectores contra la contaminación radiactiva;
- .7 protección frente a las caídas; y
- .8 indumentaria adecuada.

3 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte podrán cooperar en la formación de los trabajadores. Teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, los programas de formación indicados en el párrafo 1.2 de la presente regla:

- .1 abarcarán a todos los trabajadores, incluido el personal de los contratistas y los empleados de la instalación de reciclaje de buques;
- .2 serán impartidos por personas competentes;
- .3 brindarán formación inicial y de repaso con la periodicidad adecuada;
- .4 incluirán una evaluación de los participantes de su comprensión y asimilación de la formación;
- .5 será objeto de revisiones periódicas y de las modificaciones necesarias; y
- .6 estarán documentados.

### **Regla 23 – Notificación de sucesos, accidentes, enfermedades profesionales y efectos crónicos**

1 Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte informarán a la autoridad o autoridades competentes de los sucesos, accidentes, enfermedades profesionales o efectos crónicos que supongan o puedan suponer riesgos para la seguridad de los trabajadores, la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

2 Los informes incluirán una descripción del suceso, accidente, enfermedad profesional o efecto crónico, su causa, las medidas de respuesta adoptadas, las consecuencias y las medidas correctivas que vayan a adoptarse.

## **CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN**

### **Regla 24 – Notificación inicial y prescripciones sobre notificación**

1 El propietario del buque notificará con tiempo suficiente y por escrito a la Administración su intención de destinar un buque al reciclaje, de forma que la Administración pueda preparar el reconocimiento y la certificación exigidos por el presente Convenio.

2 Una instalación de reciclaje de buques que se prepare para recibir un buque a los fines de su reciclaje notificará con tiempo suficiente y por escrito su intención a la autoridad o autoridades competentes. La notificación incluirá como mínimo los siguientes pormenores del buque:

- .1 el nombre del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque;
- .2 la fecha en que se inscribió el buque en ese Estado;
- .3 el número de identificación del buque (número IMO);
- .4 el número del casco en caso de entrega de un buque de nueva construcción;
- .5 el nombre y el tipo del buque;
- .6 el puerto en que está matriculado el buque;
- .7 el nombre y la dirección del propietario del buque, así como el número de la OMI de identificación del propietario inscrito;
- .8 el nombre y la dirección de la compañía, así como el número de la OMI de identificación de la compañía;
- .9 el nombre de todas las sociedades de clasificación en las que esté clasificado el buque;
- .10 los pormenores principales del buque (eslora total, manga (de trazado), puntal (de trazado), desplazamiento en rosca, arqueo bruto y neto y tipo y potencia del motor);
- .11 el inventario de materiales potencialmente peligrosos; y
- .12 el proyecto de plan de reciclaje del buque para su aprobación con arreglo a la regla 9.

3 Cuando el buque destinado a reciclarse cuente con el certificado internacional de buque listo para el reciclaje, la instalación de reciclaje de buques informará a su autoridad o autoridades competentes del comienzo previsto del reciclaje del buque. El informe se ajustará al formulario de notificación que figura en el apéndice 6 e incluirá al menos una copia del certificado internacional de buque listo para el reciclaje. El reciclaje del buque no se iniciará antes de la presentación del informe.



## **Regla 25 – Notificación tras la conclusión del reciclaje**

Cuando se haya concluido el reciclaje parcial o total de un buque de conformidad con las prescripciones del presente Convenio, la instalación de reciclaje de buques expedirá una declaración de conclusión e informará a la autoridad o autoridades competentes. Esta notificación se preparará siguiendo el modelo que figura en el apéndice 7. La autoridad o autoridades competentes enviarán una copia de la declaración a la Administración que haya expedido el certificado internacional de buque listo para el reciclaje con respecto al buque en cuestión. La declaración se expedirá en un plazo de 14 días a partir de la fecha en la que se haya concluido el reciclaje parcial o total del buque de conformidad con el plan de reciclaje del buque e incluirá un informe de los sucesos y accidentes que hayan causado perjuicios a la salud de los seres humanos y/o al medio ambiente, si los ha habido.

## APÉNDICE 1

### CONTROLES DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

Material potencialmente peligroso	Definiciones	Medidas de control
Asbesto	Materiales que contienen asbesto	En todos los buques se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan asbesto.
Sustancias que agotan la capa de ozono	<p>Por sustancias que agotan la capa de ozono se entiende las sustancias controladas definidas en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, de 1987, que figuren en los anexos A, B, C y E de dicho Protocolo que estén en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente anexo.</p> <p>A bordo de los buques pueden encontrarse , sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes sustancias que agotan la capa de ozono:</p> <p>Halón 1211  Bromoclorodifluorometano  Halón 1301 Bromotri fluorometano  Halón 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (también denominado Halón 114B2)  CFC-11 Triclorofluorometano  CFC-12 Diclorodifluorometano  CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano  CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano  CFC-115 Cloropentafluoroetano</p>	Se prohibirán en todos los buques las nuevas instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono, salvo las instalaciones nuevas que contengan hidroclorofluorocarbonos (HCFC), que se permitirán hasta el 1 de enero de 2020.
Difenilos policlorados (PCB)	Por "difenilos policlorados" se entiende los compuestos aromáticos en los cuales los átomos de hidrógeno de la molécula de difenilo (dos anillos de benceno unidos mediante un enlace carbono-carbono sencillo) pueden reemplazarse por un máximo de 10 átomos de cloro.	En todos los buques se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan difenilos policlorados.

<b>Material potencialmente peligroso</b>	<b>Definiciones</b>	<b>Medidas de control</b>
Compuestos y sistemas antiincrustantes	Los compuestos y sistemas antiincrustantes reglamentados en el anexo 1 del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS) que esté en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente anexo.	<div><div>1</div><div>En ningún buque podrán aplicarse sistemas antiincrustantes que contengan compuestos organoestánicos como biocida ni ningún otro sistema antiincrustante cuya aplicación o utilización esté prohibida por el Convenio AFS.</div></div> <div><div>2</div><div>En ningún buque nuevo ni en ninguna instalación nueva de un buque se aplicarán o utilizarán compuestos o sistemas antiincrustantes de forma incompatible con el Convenio AFS.</div></div>

## APÉNDICE 2

### LISTA MÍNIMA DE ELEMENTOS QUE DEBEN CONSIGNARSE EN EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

Todos los materiales potencialmente peligrosos que se enumeran en el apéndice 1
Cadmio y compuestos de cadmio
Cromo hexavalente y compuestos de cromo hexavalente
Plomo y compuestos de plomo
Mercurio y compuestos de mercurio
Difenilos polibromados (PBB)
Éteres difenílicos polibromados (PBDE)
Naftalenos policlorados (más de tres átomos de cloro)
Sustancias radiactivas
Determinadas parafinas cloradas de cadena corta (alcanos, C <sub>10</sub> -C <sub>13</sub> , cloro)

### APÉNDICE 3

#### MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

##### CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

(Nota: El presente certificado llevará como suplemento la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....  
(Nombre del Estado)

por .....  
(Nombre completo de la persona u organización autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

#### Datos relativos al buque

Nombre del buque	
Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número IMO	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número de la OMI de identificación del propietario inscrito	
Número de la OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

***Datos sobre la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos***

Número de identificación/verificación de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos: .....

**Nota:** De conformidad con lo prescrito en la regla 5 del anexo del Convenio, la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos es una parte fundamental del Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos y debe acompañar siempre a dicho certificado. Para la compilación del inventario de materiales potencialmente peligrosos debería utilizarse el modelo normalizado que figura en las directrices elaboradas por la Organización.

**SE CERTIFICA:**

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del anexo del Convenio; y
2. que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos cumple plenamente las prescripciones aplicables del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en la que se basa el presente certificado: ..... (dd/mm/aaaa)

El presente certificado es válido hasta: ..... (dd/mm/aaaa)

Expedido en: .....  
(Lugar de expedición del certificado)

(dd/mm/aaaa): .....	.....
(Fecha de expedición)	(Firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDOS PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA 11.6\***

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 11.6 del anexo del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta el (dd/mm/aaaa): .....

Firmado: .....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha (dd/mm/aaaa): .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDOS REQUERIDOS CUANDO SE HAYA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA REGLA 11.7\***

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 11.7 del anexo del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta el (dd/mm/aaaa): .....

Firmado: .....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha (dd/mm/aaaa): .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

\*

Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O POR UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA 11.8 O LA REGLA 11.9\***

De conformidad con lo prescrito en la regla 11.8 o en la regla 11.9\*\* del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta el (dd/mm/aaaa): .....

Firmado: .....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha (dd/mm/aaaa): .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO PARA EL RECONOCIMIENTO ADICIONAL\***

En un reconocimiento adicional efectuado de conformidad con la regla 10 del anexo del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: .....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha (dd/mm/aaaa): .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

---

\* Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al Certificado según juzgue necesario la Administración.

\*\* Táchese según proceda.



## APÉNDICE 4

### MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE BUQUE LISTO PARA EL RECICLAJE

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE BUQUE LISTO PARA EL RECICLAJE

(Nota: El presente certificado llevará como suplementos el inventario de materiales potencialmente peligrosos y el plan de reciclaje del buque)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....  
(Nombre del Estado)

por .....  
(Nombre completo de la persona u organización autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

#### **Datos relativos al buque**

Nombre del buque	
Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número IMO	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número de la OMI de identificación del propietario inscrito	
Número de la OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

***Datos relativos a la instalación o instalaciones de reciclaje de buques***

Nombre de la instalación de reciclaje de buques	
Número de identidad distintivo de la compañía de reciclaje*	
Dirección completa	
Fecha de expiración del DASR	

\* Este número se basa en el Documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR).

***Datos del inventario de materiales potencialmente peligrosos***

Número de identificación/verificación del inventario de materiales potencialmente peligrosos: .....

**Nota:** De conformidad con lo prescrito en la regla 5 del anexo del Convenio, el inventario de materiales potencialmente peligrosos es una parte fundamental del Certificado internacional de buque listo para el reciclaje y debe acompañar siempre a dicho certificado. Para la compilación del inventario de materiales potencialmente peligrosos debería utilizarse el modelo normalizado que figura en las directrices elaboradas por la Organización.

***Datos del plan de reciclaje del buque***

Número de identificación/verificación del plan de reciclaje del buque: .....

**Nota:** De conformidad con lo prescrito en la regla 9 del anexo del Convenio, el plan de reciclaje del buque es una parte fundamental del Certificado internacional de buque listo para el reciclaje y debe acompañar siempre a dicho certificado.

**SE CERTIFICA:**

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del anexo del Convenio;
2. que el buque tiene un inventario de materiales potencialmente peligrosos válido, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del anexo del Convenio;
3. que el plan de reciclaje del buque prescrito en la regla 9 del anexo del Convenio recoge adecuadamente la información contenida en el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5.4 y contiene información relativa al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente; y
4. que la instalación o instalaciones de reciclaje de buques donde se va a reciclar este buque están en posesión de una autorización válida de conformidad con el Convenio.

El presente certificado es válido hasta (dd/mm/aaaa): .....  
(Fecha)

Expedido en: .....  
(Lugar de expedición del certificado)

(dd/mm/aaaa): .....	.....
(Fecha de expedición)	(Firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA  
LLEGADA AL PUERTO DE LA INSTALACIÓN DE RECICLAJE DE BUQUES  
DURANTE UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO  
SEA APLICABLE LA REGLA 14.5\***

De conformidad con la regla 14.5 del anexo del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido para un solo viaje directo

desde el puerto de: .....

hasta el puerto de: .....

Firmado: .....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha (dd/mm/aaaa): .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

\*

Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

## APÉNDICE 5

### MODELO DE AUTORIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES

#### Documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR) de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(Nombre del Estado)

por .....  
(Nombre completo de la autoridad competente en virtud del Convenio)

Nombre de la instalación de reciclaje de buques	
Número de identidad distintivo de la compañía de reciclaje	
Dirección completa de la instalación de reciclaje de buques	
Persona principal de contacto	
Número de teléfono	
Dirección de correo electrónico	
Nombre, dirección y datos de contacto de la compañía propietaria	
Idioma o idiomas de trabajo	

Se verifica que la instalación de reciclaje de buques ha puesto en práctica sistemas, procedimientos y técnicas de gestión con arreglo a lo dispuesto en los capítulos 3 y 4 del anexo del Convenio.

La presente autorización es válida hasta ..... y está sujeta a las limitaciones indicadas en el suplemento adjunto.

La presente autorización está sujeta a enmienda, suspensión, retirada o renovación periódica de conformidad con lo dispuesto en la regla 16 del anexo del Convenio.

Expedida en .....  
(Lugar de expedición de la autorización)

(dd/mm/aaaa) .....  
(Fecha de expedición)

.....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado para expedir la autorización)

.....  
(Nombre y cargo en letras de imprenta del funcionario autorizado para expedir la autorización)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

## **SUPLEMENTO DEL:**

### **Documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR) de conformidad con el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009**

#### **Notas:**

- 1 El presente registro acompañará permanentemente al DASR, el cual estará siempre disponible en la instalación de reciclaje de buques.
- 2 Todos los procedimientos, planes y otros documentos elaborados por la instalación de reciclaje de buques y requeridos en virtud de las condiciones de expedición del DASR estarán disponibles en el idioma de trabajo de la instalación de reciclaje de buques y en español, francés o inglés.
- 3 La autorización está sujeta a las limitaciones establecidas en el presente suplemento.

## **1 CONDICIONES GENERALES**

### **1.1 Prescripciones del Convenio**

La instalación de reciclaje de buques satisface las prescripciones de estar proyectada y construida y operar de forma segura y ambientalmente racional, de conformidad con el Convenio, además de cumplir las prescripciones de las siguientes reglas:

- Regla 16 – Autorización de las instalaciones de reciclaje de buques
- Regla 17 – Prescripciones generales
- Regla 18 – Plan de la instalación de reciclaje de buques
- Regla 19 – Prevención de los efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente
- Regla 20 – Gestión segura y ambientalmente racional de materiales potencialmente peligrosos
- Regla 21 – Preparación y respuesta para casos de emergencia
- Regla 22 – Seguridad y formación de los trabajadores
- Regla 23 – Notificación de sucesos, accidentes, enfermedades profesionales y efectos crónicos
- Regla 24 – Notificación inicial y prescripciones sobre notificación
- Regla 25 – Notificación tras la conclusión del reciclaje

Estas prescripciones se imponen a la instalación de reciclaje de buques por medio de

.....  
(Indíquense el permiso, licencia, autorización, normas jurídicas u otro mecanismo que sea de aplicación)

Número de identificación/verificación del plan de la instalación de reciclaje de buques: .....

## **1.2 Aceptación de buques**

Por lo que respecta a los buques a los que se aplica el Convenio y los buques que reciben un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del Convenio, la instalación de reciclaje de buques solamente podrá aceptar un buque para reciclaje de conformidad con la regla 17 del anexo del Convenio.

## **1.3 Condiciones de seguridad para la entrada y para trabajos en caliente**

La instalación de reciclaje de buques tiene capacidad para establecer, mantener y vigilar condiciones de seguridad para la entrada y para trabajos en caliente a lo largo de todo el proceso de reciclaje de buques.

## **1.4 Gestión de los materiales potencialmente peligrosos**

La instalación de reciclaje de buques está proyectada y construida, opera y tiene la obligación de proceder de manera tal que se garantice que la gestión de todos los materiales potencialmente peligrosos se lleve a cabo de forma segura y ambientalmente racional en cumplimiento del Convenio y de todas las reglas o prescripciones locales o nacionales pertinentes.

## **1.5 Plano y ubicación de las operaciones de reciclaje de buques**

Se adjunta un plano con los límites de la instalación de reciclaje de buques y la ubicación de las operaciones de reciclaje de buques en dicha instalación.

# **2 CAPACIDAD DE LA INSTALACIÓN DE RECICLAJE DE BUQUES**

## **2.1 Tamaño de los buques**

La instalación de reciclaje de buques está autorizada a aceptar un buque para reciclaje a reserva de las siguientes limitaciones de tamaño:

<b>Dimensiones máximas</b>		<b>Otras limitaciones</b>
Eslora		
Manga		
Peso en rosca		

## 2.2 Gestión segura y ambientalmente racional de materiales potencialmente peligrosos

La instalación de reciclaje de buques está autorizada a aceptar un buque para reciclaje que contenga los materiales potencialmente peligrosos especificados en el cuadro siguiente a reserva de las condiciones indicadas en las notas:

Material potencialmente peligroso (*4)	Gestión de los materiales potencialmente peligrosos			Autorización/Limitaciones
	Extracción S/N (*2)	Almacenamiento S/N	Tratamiento (*1) S/N (*3)	
Asbesto				
Sustancias que agotan la capa de ozono				
Difenilos policlorados (PCB)				
Compuestos y sistemas antiincrustantes				
Cadmio y compuestos de cadmio				
Cromo hexavalente y compuestos de cromo hexavalente				
Plomo y compuestos de plomo				
Mercurio y compuestos de mercurio				
Difenilos polibromados (PBB)				
Éteres difenílicos polibromados (PBDE)				
Naftalenos policlorados (más de tres átomos de cloro)				
Sustancias radiactivas				
Determinadas parafinas cloradas de cadena corta (alcanos, C10-C13, cloro)				
Líquidos, residuos y sedimentos potencialmente peligrosos				
Pinturas y revestimientos que sean muy inflamables y/o que liberen gases tóxicos				
Otros materiales potencialmente peligrosos no enumerados anteriormente y que no forman parte de la estructura del buque (especifíquese)				

**Notas:** \*1 Por "tratamiento" se entienden las operaciones de tratamiento de los materiales potencialmente peligrosos en la instalación de reciclaje de buques tales como:

- a. la incineración de materiales potencialmente peligrosos;
- b. la recuperación de materiales potencialmente peligrosos; y
- c. el tratamiento de residuos de hidrocarburos.

\*2 Si se contesta Sí (S), indíquese en el plan de la instalación de reciclaje de buques el personal responsable autorizado a llevar a cabo la extracción, con el número del certificado u otra información pertinente.

\*3 Si se contesta No (N), describese en el plan de reciclaje del buque dónde se tratarán/eliminarán los materiales potencialmente peligrosos.

\*4 Estos materiales potencialmente peligrosos se especifican en los apéndices 1 y 2 y en la regla 20 del Convenio.



## APÉNDICE 6

### MODELO DE NOTIFICACIÓN DEL COMIENZO PREVISTO DEL RECICLAJE DEL BUQUE

La .....  
(Nombre de la instalación de reciclaje de buques)

situada en: .....  
(Dirección completa de la instalación de reciclaje de buques)

autorizada de conformidad con las prescripciones del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio") para el reciclaje de buques con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(Nombre del Estado)

según se indica en el documento de autorización para el reciclaje de buques expedido en

.....  
(Lugar de la autorización)

por .....  
(Nombre completo de la autoridad competente en virtud del Convenio)

el (dd/mm/aaaa):.....  
(Fecha de expedición)

Por la presente notifica que la instalación de reciclaje de buques está preparada en todos los aspectos para comenzar el reciclaje del buque: .....  
(Número IMO)

Se adjunta el certificado de buque listo para el reciclaje expedido en virtud de las disposiciones del Convenio, con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(Nombre del Estado)

por: .....  
(Nombre completo de la persona u organización autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

el (dd/mm/aaaa):.....  
(Fecha de expedición)

Firmado: .....

## APÉNDICE 7

### MODELO DE DECLARACIÓN DE CONCLUSIÓN DEL RECICLAJE DEL BUQUE

#### DECLARACIÓN DE CONCLUSIÓN DEL RECICLAJE DEL BUQUE

El presente documento es una declaración de conclusión del reciclaje del buque:

.....  
(Nombre del buque al recibirse para reciclaje/en el momento de la cancelación de la matrícula)

#### **Datos del buque recibido para reciclaje**

Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número IMO	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número de la OMI de identificación del propietario inscrito	
Número de la OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

SE CONFIRMA:

Que el buque se ha reciclado de conformidad con el plan de reciclaje del buque como parte del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio") en:

.....  
(Nombre y ubicación de la instalación de reciclaje de buques autorizada)

y el reciclaje del buque, realizado según lo prescrito en el Convenio, se concluyó el:

(dd/mm/aaaa): .....  
(Fecha de conclusión)

Expedido en: .....  
(Lugar de expedición de la declaración de conclusión)

(dd/mm/aaaa): .....  
(Fecha de expedición)

.....  
(Firma del propietario de la instalación de reciclaje de buques o de un representante que actúe en su nombre)

## اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009

إن الأطراف في هذه الاتفاقية ،

إذ تلاحظ الهواجس المتزايدة لدى قطاع تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشأن مسائل السلامة والصحة والبيئة والرفاء ،

وإذ تدرك أن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها يسهم في التنمية المستدامة ويشكل لذلك أفضل خيار للسفن التي وصلت إلى نهاية عمرها التشغيلي ،

وإذ تستذكر القرار A.962(23) ، الذي اعتمدته جمعية المنظمة البحرية الدولية (الخطوط التوجيهية بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها) ؛ والتعديلات على الخطوط التوجيهية التي اعتمدت بالقرار A.980(24) ؛ والقرار 24/VI الصادر عن الاجتماع السادس لمؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها الذي اعتمدت فيه الخطوط التوجيهية التقنية بشأن الإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن جزئياً وكلياً ؛ والخطوط التوجيهية التي تم إقرارها في الدورة 289 لمجلس إدارة مكتب العمل الدولي (السلامة والصحة في عمليات تفكيك السفن : خطوط توجيهية للبلدان الآسيوية وتركيا) ،

وإذ تستذكر أيضاً القرار A.981(24) ، الذي طلبت جمعية المنظمة البحرية الدولية بموجبه من لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة أن تعدّ صكاً ملزماً قانوناً بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ،

وإذ تلاحظ أيضاً الدور الذي تقوم به منظمة العمل الدولية في حماية السلامة والصحة المهنيين للعاملين في تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ،

وإذ تلاحظ كذلك الدور الذي تقوم به اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها في حماية صحة البشر والبيئة من الآثار الضارة التي قد تنجم عن هذه النفايات ،

وإذ تأخذ في الاعتبار النهج الاحترازي المنصوص عليه في المبدأ 15 من إعلان ريو المتعلق بالتنمية والبيئة والمشار إليه في القرار MEPC.67(37) ، الذي اعتمدته لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة في 15 أيلول/سبتمبر 1995 ،

وإذ تأخذ في الاعتبار أيضاً الحاجة إلى التشجيع على استبدال المواد الخطرة المستخدمة في بناء السفن وصيانتها بمواد أقل خطورة ، أو من الأفضل مواد غير خطيرة ، دون تعريض سلامة السفن وسلامة البحارة وصحتهم وفعالية السفن التشغيلية للخطر ،

وقد عقدت العزم على أن تعالج معالجة ناجعة ، في صك ملزم قانوناً ، المخاطر المتصلة بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي تهدد البيئة والسلامة والصحة المهنيين ، مراعية في ذلك السمات الخاصة التي يميّز بها النقل البحري والحاجة إلى ضمان سحب السفن التي تصل إلى نهاية عمرها التشغيلي من الخدمة دون عقبات ،

وإذ ترى أن الوسيلة الأفضل لبلوغ هذه الأهداف تكمن في إبرام اتفاقية دولية بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً ،

فقد اتفقت على ما يلي :

## المادة 1

### التزامات عامة

- 1 يتعهد كل طرف في هذه الاتفاقية بأن ينفذ أحكامها تنفيذاً تاماً وكاملاً بغية منع وقوع الحوادث والإصابات والتأثيرات الضارة الأخرى التي تهدد صحة البشر والبيئة والناجمة عن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والحد منها وتقليلها إلى أدنى حد ممكن ، وبالقدر العملي الممكن ، القضاء عليها ، وتعزيز سلامة السفن وحماية صحة البشر والبيئة طيلة عمر السفينة التشغيلي .
- 2 يجب ألا يُفسر أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه يحول دون قيام أي طرف ، بصورة منفردة أو مشتركة ، باتخاذ تدابير أشد صرامة تتوافق والقانون الدولي في ما يتعلق بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً بغية منع التأثيرات الضارة التي تهدد صحة البشر والبيئة أو الحد منها أو تقليلها إلى أدنى حد ممكن .
- 3 تسعى الأطراف إلى التعاون لغرض التنفيذ الفعلي لهذه الاتفاقية والتقيد بها وإعمالها .
- 4 تتعهد الأطراف بتشجيع التطوير المتواصل للتقنيات والممارسات التي تسهم في تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً .
- 5 يشكل مرفق هذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها . وما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك ، تُعتبر الإشارة إلى هذه الاتفاقية إشارة في الوقت نفسه إلى مرفقها .

## المادة 2

### تعريفات

لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك :

- 1 "الاتفاقية" تعني اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009 .
- 2 "الإدارة" تعني حكومة الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ، أو التي تعمل السفينة تحت سلطتها .
- 3 "السلطة (السلطات) المختصة" تعني هيئة أو هيئات حكومية يعيّن لها أحد الأطراف لتكون مسؤولة ، ضمن منطقة (مناطق) جغرافية محددة أو في إطار مجال اختصاص محدد (مجالات اختصاص محددة) ، عن مهام ذات صلة بمرافق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها تعمل ضمن الولاية القضائية لذلك الطرف على النحو المحدد في هذه الاتفاقية .
- 4 "المنظمة" تعني المنظمة البحرية الدولية .
- 5 "الأمين العام" يعني الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .
- 6 "اللجنة" تعني لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة .
- 7 "السفينة" تعني مركباً من أي نوع يعمل أو كان يعمل في البيئة البحرية ، ويشمل ذلك الغواصات والطاقيات والمنصات العائمة والمنصات ذاتية الرفع ووحدات التخزين العائمة والوحدات العائمة لاستخراج الزيت وتخزينه وتفريغه ، بما في ذلك المركب المُجرّد من المعدات أو المركب المقطور .
- 8 "الحمولة الإجمالية" تعني الحمولة الإجمالية (GT) التي تُقاس بموجب لوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق I للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969 أو أي اتفاقية لاحقة .

- 9 "مادة خطرة" تعني أي مادة يمكنها أن تشكل مخاطر تهدد صحة البشر و / أو البيئة .
- 10 "تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها" يعني العملية التي يتم بموجبها تفكيك سفينة كلياً أو جزئياً في مرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بغية استعادة مكوناتها وموادها لإعادة تصنيعها واستخدامها من جديد ، والتصرف في الوقت نفسه بالمواد الخطرة والمواد الأخرى ، وتشمل هذه العملية عمليات مصاحبة كتنظيم المكونات والمواد ومعالجتها في الموقع ، ولكنها لا تشمل مواصلة معالجتها أو التصرف بها في مرافق أخرى لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .
- 11 "مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها" يعني منطقة محددة تشكل موقعاً أو حوضاً أو مرفقاً يُستخدم لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .
- 12 "شركة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها" تعني مالك مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أو أي هيئة أخرى أو شخص آخر يتسلم مسؤولية إدارة عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها من مالك مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ويوافق عند تسلمه هذه المسؤولية على أن يضطلع بجميع المهام والمسؤوليات التي تقرضها هذه الاتفاقية .

### المادة 3

#### الانطباق

ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية ، فإنها تنطبق على ما يلي :

1. السفن التي يحق لها أن ترفع علم أحد الأطراف أو التي تعمل تحت سلطته ؛
2. مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي تعمل ضمن الولاية القضائية لأحد الأطراف .
- 2 لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي من السفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة ، أو سفن أخرى يملكها أو يشغلها أحد الأطراف ويستخدمها ، في الوقت الراهن ، لأغراض حكومية غير تجارية فحسب . غير أن على كل طرف أن يضمن ، باعتماد تدابير ملائمة لا تعوق تشغيل السفن أو القدرات التشغيلية للسفن التي يملكها أو يشغلها ، عمل هذه السفن بطريقة تتماشى وهذه الاتفاقية ، بالقدر العملي والمعقول .
- 3 لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن أو السفن التي تعمل طيلة عمرها فقط في المياه الخاضعة لسيادة الدولة التي يحق لها أن ترفع علمها أو لولايتها القانونية . غير أن على كل طرف أن يضمن ، باعتماد تدابير ملائمة ، عمل هذه السفن بطريقة تتماشى وهذه الاتفاقية ، بالقدر العملي والمعقول .
- 4 في ما يتعلق بالسفن التي يحق لها أن ترفع علم دول ليست أطرافاً في هذه الاتفاقية ، تطبق الأطراف متطلبات هذه الاتفاقية بالقدر الضروري لضمان التوقف عن منح هذه السفن معاملة تفضيلية .

#### المادة 4

##### الضوابط المتصلة بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

- 1 يقتضي كل طرف أن تستوفي السفن التي يحق لها أن ترفع علمه أو التي تعمل تحت سلطته المتطلبات التي تنص عليها هذه الاتفاقية ويتخذ تدابير فعالة لضمان هذا الاستيفاء .
- 2 يقتضي كل طرف أن تستوفي مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي تخضع لولايتها القانونية المتطلبات التي تنص عليها هذه الاتفاقية ويتخذ تدابير فعالة لضمان هذا الاستيفاء .

#### المادة 5

##### معاينة السفن وإجازتها

يضمن كل طرف أن تتم معاينة وإجازة السفن التي يحق لها أن ترفع علمه أو التي تعمل تحت سلطته ، والتي تخضع للمعاينة والإجازة ، بموجب اللوائح الواردة في المرفق .

#### المادة 6

##### الترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

يضمن كل طرف أن يتم الترخيص ، وفق اللوائح الواردة في المرفق ، لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها العاملة تحت سلطته والتي تقوم بتفكيك السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية والتصرف بمكوناتها ، أو السفن التي تلقى معاملة مماثلة عملاً بالمادة 4.3 من هذه الاتفاقية .

#### المادة 7

##### تشاطر المعلومات

في ما يتعلق بمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف ، يزود هذا الطرف المنظمة ، بناءً على طلبها وتلك الأطراف التي تطلب ذلك ، بالمعلومات ذات الصلة بهذه الاتفاقية التي استند إليها لمنح الترخيص . ويتم تبادل هذه المعلومات بطريقة سريعة في حينه .

#### المادة 8

##### تفقد السفن

- 1 يجوز أن تخضع سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية للتفقد في أي فُرصة بحرية أو ميناء تابع لطرف آخر من قبل موظفين مخولين أصولاً من قبل ذلك الطرف لغرض تحديد ما إذا كانت السفينة تستوفي أحكام هذه الاتفاقية أم لا . وباستثناء ما تنص عليه الفقرة 2 ، ينحصر هذا التفقد في التأكد من وجود إما شهادة دولية لجرد المواد الخطرة ، أو شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات ، على متن السفينة . وتقبل الشهادة الأخيرة إذا كانت سارية المفعول .
- 2 عندما لا تحمل سفينة شهادة سارية المفعول ، أو عندما توجد أسباب واضحة تحمل على الاعتقاد بما يلي :
  1. لا تتوافق حالة السفينة أو معداتها من الناحية الجوهرية مع تفاصيل الشهادة و / أو الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة ؛

2. أو لا يتم تطبيق إجراءات على متن السفينة لصون الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة ،

يجوز إجراء تفقد تفصيلي يراعي الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

## المادة 9

### الكشف عن الانتهاكات

1 تتعاون الأطراف في الكشف عن الانتهاكات وإنفاذ أحكام هذه الاتفاقية .

2 عندما تتوفر أدلة كافية على أن سفينة تعمل أو عملت أو توشك أن تعمل بطريقة تنتهك أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، يجوز لطرف يمتلك هذه الأدلة أن يطلب إجراء تحقيق يتناول هذه السفينة عندما تدخل الفرضات البحرية أو الموانئ التي تخضع للولاية القضائية لطرف آخر . ويُرسَل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب التحقيق والإدارة التي تتبع لها السفينة المعنية والمنظمة لكي يتم اتخاذ الإجراءات الملائمة ، حسب الاقتضاء .

3 إذا تبين أن السفينة تنتهك هذه الاتفاقية ، يجوز للطرف الذي يُجري التفقد أن يتخذ خطوات لتحذير السفينة أو احتجازها أو طردها من موانئه أو منعها من دخول هذه الموانئ . ويُبلغ الطرف الذي يتخذ هذا الإجراء الإدارة التي تتبع لها السفينة المعنية والمنظمة بذلك فوراً .

4 إذ ورد طلب من أي طرف بإجراء تحقيق ، مشفوعاً بأدلة كافية على أن أحد مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، يعمل أو عمل أو يوشك أن يعمل بطريق تنتهك أيًا من أحكام هذه الاتفاقية ، ينبغي على الطرف الذي يعمل هذا المرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها تحت ولايته القضائية أن يجري تحقيقاً يتناول ذلك المرفق ، ويعدّ تقريراً عن ذلك . ويُرسَل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب التحقيق ، مشفوعاً بمعلومات عن الإجراءات التي اتخذت ، أو التي ستتخذ ، في حال اتخاذ إجراءات ، وإلى المنظمة لاتخاذ الإجراءات اللازمة .

## المادة 10

### الانتهاكات

1 تحظر القوانين الوطنية أي انتهاك لمتطلبات هذه الاتفاقية ؛ وبالإضافة إلى ذلك :

1. في حالة سفينة ، تُحدّد العقوبات بموجب القوانين التي تطبقها الإدارة ، بغض النظر عن مكان حصول الانتهاك . وإذا أُبلغ أحد الأطراف الإدارة بهذا الانتهاك ، تقوم بالتحقيق في المسألة ويجوز لها أن تطلب من الطرف المبلغ أن يزودها بأدلة إضافية على الانتهاك المزعوم . وإذا رأت الإدارة أن الأدلة تكفي لإحالة قضية الانتهاك المزعوم إلى القضاء ، فإنها تعمل على الشروع في هذه الإجراءات القضائية بأسرع وقت ممكن ، بموجب القوانين التي تطبقها . وتُبلغ الإدارة الطرف الذي أُبلغ عن الانتهاك المزعوم ، فضلاً عن المنظمة ، بأي إجراءات تتخذها فوراً . وإذا لم تتخذ الإدارة أي إجراءات في غضون عام من استلام المعلومات ، فعليها أن تبلغ الطرف الذي أُبلغ عن الانتهاك المزعوم ، فضلاً عن المنظمة ، بالأسباب التي دعته إلى عدم اتخاذ أي إجراء ؛

2. في حالة مرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، تُحدّد العقوبات بموجب القوانين التي يطبقها الطرف الذي يخضع هذا المرفق لولايته القضائية . وإذا أُبلغ الطرف بهذا الانتهاك من قبل طرف آخر ، يقوم بالتحقيق في المسألة ويجوز له أن يطلب من الطرف المبلغ أن يزوده بأدلة إضافية على الانتهاك المزعوم . وإذا رأى الطرف أن الأدلة تكفي لإحالة قضية الانتهاك المزعوم إلى القضاء ، فإنه يعمل على الشروع في هذه الإجراءات القضائية بأسرع وقت ممكن ، بموجب القوانين التي يطبقها . ويقوم هذا الطرف بإبلاغ الطرف الذي أُبلغ عن الانتهاك المزعوم ، فضلاً عن المنظمة ، بأي إجراءات يتخذها فوراً . وإذا لم يتخذ الطرف أي إجراءات خلال سنة من استلامه المعلومات ، يقوم بإبلاغ الطرف الذي أُبلغ عن الانتهاك المزعوم ، فضلاً عن المنظمة ، بالأسباب التي حملته على عدم اتخاذ أي إجراء .

2 يُحظر أي انتهاك لمتطلبات هذه الاتفاقية ضمن الولاية القضائية لأي طرف ، وتُحدّد العقوبات بموجب القوانين التي يطبقها ذلك الطرف . وعند حصول انتهاك ، يقوم ذلك الطرف :

1. إما بالشروع في إجراءات قضائية بموجب القوانين التي يطبقها ؛
2. أو بتزويد الإدارة التي تتبع لها السفينة بالمعلومات والأدلة التي في حوزته عن حصول انتهاك .
- 3 يجب أن تكون العقوبات التي تنص عليها القوانين التي يطبقها الطرف عملاً بهذه المادة صارمة بما فيه الكفاية للثني عن انتهاكات هذه الاتفاقية أينما حصلت .

## المادة 11

### تأخير السفن أو حجزها دون مسوغ

- 1 تُبذل جميع الجهود الممكنة لتفادي احتجاز سفينة أو تأخيرها دون مسوغ بموجب المادة 8 أو 9 أو 10 من هذه الاتفاقية .
- 2 عندما يتم احتجاز سفينة أو تأخيرها دون مسوغ بموجب المادة 8 أو 9 أو 10 من هذه الاتفاقية ، يحق لها الحصول على تعويض عن أي خسارة تصيبها أو ضرر يلحق بها .

## المادة 12

### إرسال المعلومات

يُرسل كل طرف المعلومات التالية إلى المنظمة التي تقوم بتعميمها ، حسب الاقتضاء :

1. قائمة بمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها المرخص لها بموجب الاتفاقية والتي تخضع في عملها للولاية القضائية لذلك الطرف ؛
2. تفاصيل الاتصال بالسلطة (السلطات) المختصة التابعة لذلك الطرف ، بما في ذلك الشخص الذي يمكن الاتصال به ؛
3. قائمة بالهيئات المعتمدة وإحصائيي المعاينة المعيّنين والمخولين بالتصرف نيابةً عن ذلك الطرف في إدارة المسائل المتصلة بالرقابة على مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بموجب هذه الاتفاقية ، والمسؤوليات المحددة وشروط السلطة المخولة للهيئات المعتمدة أو لإحصائيي المعاينة المعيّنين ؛



4. قائمة سنوية بالسفن التي ترفع علم ذلك الطرف والتي صدرت لها شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات ، بما في ذلك اسم شركة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وموقع مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، على النحو المذكور في الشهادة ؛
5. قائمة سنوية بالسفن التي تم تفكيكها والتصرف بمكوناتها ضمن الولاية القضائية لذلك الطرف ؛
6. معلومات عن انتهاكات هذه الاتفاقية ؛
7. الإجراءات التي اتخذت تجاه السفن ومرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها في إطار الولاية القضائية لذلك الطرف .

### المادة 13

#### المساعدة التقنية والتعاون التقني

- 1 تتعهد الأطراف ، مباشرة أو عن طريق المنظمة وهيئات دولية أخرى ، حسب الاقتضاء ، بتقديم الدعم للأطراف التي تطلب المساعدة التقنية في ما يتعلق بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً ، وذلك في المجالات التالية :
  1. تدريب الموظفين ؛
  2. ضمان توافر التقنية والمعدات والمرافق المطلوبة ؛
  3. الشروع في برامج بحوث وتطوير مشتركة ؛
  4. القيام بأنشطة أخرى ترمي إلى التنفيذ الفعلي لهذه الاتفاقية وللخطوط التوجيهية ذات الصلة بالاتفاقية التي تضعها المنظمة .
- 2 تتعهد الأطراف بأن تتعاون بشكل نشط ، رهناً بقوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية ، في نقل نظم الإدارة والتكنولوجيا في ما يتعلق بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً .

### المادة 14

#### تسوية المنازعات

تسوي الأطراف أي نزاع بينها بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالتفاوض أو بأي وسيلة سلمية أخرى يتم الاتفاق عليها ، والتي قد تتضمن التحقيق أو الوساطة أو التوفيق أو التحكيم أو التسوية القضائية أو اللجوء إلى وكالات أو ترتيبات إقليمية .

### المادة 15

#### العلاقة مع القانون الدولي واتفاقات دولية أخرى

- 1 لا يمتنع أي شيء في هذه الاتفاقية من حقوق وواجبات أي دولة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وبموجب القانون الدولي العرفي للبحار .
- 2 لا يمتنع أي شيء في هذه الاتفاقية من حقوق وواجبات الأطراف بموجب اتفاقات دولية أخرى منطبقة وذات صلة .

## المادة 16

### التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

- 1 يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية من قبل أي دولة في مقر المنظمة اعتباراً من 1 أيلول/سبتمبر 2009 إلى 31 آب/أغسطس 2010 ، ويظل الباب مشرعاً بعد ذلك للانضمام إليها من قبل أي دولة .
- 2 يمكن للدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية على النحو التالي :
  1. التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة ؛
  2. أو التوقيع المشروط بالتصديق أو القبول أو الموافقة ، على أن يعقب ذلك التصديق أو القبول أو الموافقة ؛
  3. أو الانضمام .
- 3 يتم التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع صك لهذا الغرض لدى الأمين العام .
- 4 إذا كانت الدول تتألف من وحدتين إقليميتين أو أكثر تنطبق فيها قوانين مختلفة في ما يتصل بالمسائل التي تُعنى بها هذه الاتفاقية ، يجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية تشمل جميع وحداتها الإقليمية أو واحدة أو أكثر منها ، ويجوز لها أن تعدل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت .
- 5 يُبلغ الإعلان الذي يُقدّم بموجب الفقرة 4 إلى الأمين العام كتابةً وينصّ صراحة على الوحدة أو الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية .
- 6 عندما تعلن إحدى الدول صراحةً عن موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية ، يجب عليها أن تعلن ما إذا كانت تقتضي موافقة صريحة أو ضمنية على خطة تفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها قبل أن يُسمح بتفكيك سفينة والتصرّف بمكوناتها في مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها المرخص لها لديها . ويجوز أن يُعاد النظر في هذا الإعلان لاحقاً بإرسال إشعار بذلك إلى الأمين العام ، على أن يُحدّد فيه تاريخ بدء سريان مفعول إعادة النظر هذه .

## المادة 17

### بدء النفاذ

- 1 تدخل هذه الاتفاقية حيّز النفاذ بعد انقضاء 24 شهراً على التاريخ الذي تستوفى فيه الشروط التالية :
  1. قيام ما لا يقلّ عن 15 دولة إما بالتوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة ، أو بإيداع الصك المطلوب للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، بموجب المادة 16 ؛
  2. تشكّل الأساطيل التجارية مجتمعةً للدول المذكورة في الفقرة 1.1 ما لا يقلّ عن 40 في المئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي ؛
  3. يشكّل الحجم السنوي الأقصى المشترك لتفكيك السفن والتصرّف بمكوناتها للدول المذكورة في الفقرة 1.1 ، خلال السنوات العشر المنصرمة ، ما لا يقلّ عن 3 في المئة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري المشترك للدول عيناها .

- 2 بالنسبة للدول التي تودع صك التصديق على هذه الاتفاقية أو القبول بها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها بعد استيفاء متطلبات بدء نفاذها ، ولكن قبل تاريخ بدء النفاذ ، يسري مفعول التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية أو بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع الصك ، أيهما يحلّ تالياً .
- 3 يسري مفعول أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يتم إيداعه بعد تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية بعد انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ الإيداع .
- 4 بعد تاريخ اعتبار أي تعديل على هذه الاتفاقية مقبولا بموجب المادة 18 ، فإن أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يتم إيداعه ينطبق على الاتفاقية ، في صيغتها المعدلة .

## المادة 18

### التعديلات

- 1 يجوز تعديل هذه الاتفاقية بأي من الإجراءات المحددة في الفقرات التالية :
- 2 التعديلات بعد النظر فيها داخل المنظمة :
1. يجوز لأي طرف أن يقترح تعديلاً على هذه الاتفاقية . ويُقدّم التعديل المقترح إلى الأمين العام الذي يعممه على الأطراف والأعضاء في المنظمة قبل ستة أشهر على الأقل من موعد النظر فيه .
2. يُحال التعديل المقترح والمعمّم على النحو المبين أعلاه إلى اللجنة للنظر فيه . ويحق للأطراف ، سواء أكانت عضواً في المنظمة أم لم تكن ، المشاركة في مداولات اللجنة المتعلقة بالنظر في التعديل واعتماده .
3. تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في اللجنة ، بشرط أن يكون ثلث الأطراف على الأقل حاضراً وقت التصويت .
4. يُبلغ الأمين العام الأطراف بالتعديلات المعتمدة بموجب الفقرة الفرعية (3) بُغية قبولها .
5. يُعتبر التعديل مقبولا في الحالات التالية :
- 1.5. يُعتبر أي تعديل على مادة من مواد هذه الاتفاقية مقبولا في التاريخ الذي يقوم فيه ثلثا الأطراف بإبلاغ الأمين العام قبولها به .
- 2.5. يُعتبر أي تعديل على المرفق مقبولا بعد انقضاء مدة تحددها اللجنة عند اعتماده ، على ألا تقلّ هذه المدة عن عشرة أشهر من تاريخ الاعتماد . بيد أن التعديل لا يُعتبر مقبولا إذا أبلغ ما يزيد على ثلث الأطراف الأمين العام اعتراضه على التعديل بحلول ذلك التاريخ .
6. يدخل التعديل حيّز النفاذ في الأحوال التالية :
- 1.6. يدخل تعديل على مادة من مواد هذه الاتفاقية حيّز النفاذ ، بالنسبة للأطراف التي تعلن أنها قبلته ، بعد انقضاء ستة أشهر على التاريخ الذي يُعتبر فيه مقبولا بموجب الفقرة الفرعية 1.5 .

2.6. يدخل تعديل على المرفق حيّز النفاذ بالنسبة لجميع الأطراف بعد انقضاء ستة أشهر على التاريخ الذي يُعتبر فيه مقبولا ، باستثناء أي طرف يكون قد قام بما يلي :

1.2.6. أبلغ اعتراضه على التعديل بموجب الفقرة الفرعية 2.5 ولم يسحب هذا الاعتراض ؛

1.2.6. أو أبلغ الأمين العام ، قبل دخول هذه التعديل حيّز النفاذ ، بأنه سيدخل حيّز النفاذ بالنسبة له فقط بعد إخطار بقبوله لاحقا .

3.6. يجوز لطرف أبلغ اعتراضه بموجب الفقرة الفرعية 1.2.6 أن يبلغ الأمين العام لاحقا بقبوله التعديل . ويدخل هذا التعديل حيّز النفاذ بالنسبة لهذا الطرف بعد انقضاء ستة أشهر على تاريخ إخطاره بالقبول ، أو التاريخ الذي يدخل فيه التعديل حيّز النفاذ ، أيهما يحلّ تالياً .

4.6. إذا أبلغ طرف قدّم الإخطار المشار إليه في الفقرة الفرعية 2.2.6 الأمين العام بقبوله تعديلاً ، يصبح هذا التعديل نافذاً بالنسبة لهذا الطرف بعد انقضاء ستة أشهر على تاريخ إخطاره بالقبول ، أو التاريخ الذي يدخل فيه التعديل حيّز النفاذ ، أيهما يحلّ تالياً .

3 تعديل من قبل مؤتمر :

1. بناءً على طلب يقدمه أحد الأطراف ويحظى بموافقة ثلث الأطراف على الأقل ، تدعو المنظمة إلى عقد مؤتمر للأطراف للنظر في تعديلات على هذه الاتفاقية .

2. يُبلغ الأمين العام جميع الأطراف بالتعديل الذي يعتمده هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوّتة وذلك بغية قبوله .

3. ما لم يقرر المؤتمر خلاف ذلك ، يُعتبر التعديل مقبولا ويدخل حيّز النفاذ بموجب الإجراءات المحددة في الفقرتين الفرعيتين 5.2 و 6.2 على التوالي .

4 يُعامل أي طرف يرفض قبول تعديل على المرفق على أنه ليس طرفاً ، على أن يقتصر ذلك على تطبيق ذلك التعديل .

5 يُقدّم أي إخطار بموجب هذه المادة كتابةً إلى الأمين العام .

6 يُبلغ الأمين العام الأطراف وأعضاء المنظمة بما يلي :

1. أي تعديل يدخل حيّز النفاذ وتاريخ دخوله حيّز النفاذ بصفة عامة وفي ما يخص كل طرف ؛

2. أي إخطار يتم بموجب هذه المادة .

## المادة 19

### الانسحاب

- 1 يجوز لأي طرف أن ينسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء سنتين على التاريخ الذي تدخل فيه هذه الاتفاقية حيّز النفاذ بالنسبة لذلك الطرف .
- 2 يتم الانسحاب بموجب إخطار مكتوب يوجّه إلى الأمين العام ويصبح نافذاً بعد عام من استلامه أو بعد فترة أطول ، حسبما هو محدد في ذلك الإخطار .

## المادة 20

### جهة الإيداع

- 1 تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام الذي يُرسل نسخاً مصدّقة منها إلى جميع الدول التي وقّعها أو انضمت إليها .
- 2 إضافةً إلى المهام المحددة في مواضع أخرى من هذه الاتفاقية ، يقوم الأمين العام بما يلي :
  1. يُخطر جميع الدول التي وقّعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلي :
    - 1.1. كل توقيع جديد أو إيداع لصك تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام ، مشفوعاً بتاريخه ؛
    - 2.1. تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيّز النفاذ ؛
    - 3.1. إيداع أي صك للانسحاب من الاتفاقية ، مشفوعاً بتاريخ استلامه وتاريخ دخول الانسحاب حيّز النفاذ ؛
    - 4.1. إعلانات أو إخطارات أخرى يتم استلامها عملاً بهذه الاتفاقية ؛
  2. حالما تدخل هذه الاتفاقية حيّز النفاذ ، يُرسل نصّها إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها بموجب المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

## المادة 21

### اللغات

- حرّرت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وتُعتبر هذه النصوص متساوية في الحجية .
- صدرت في هونغ كونغ ، الصين ، في الخامس عشر من شهر أيار/مايو من عام ألفين وتسعة .
- وإشهاداً على ذلك ، قام الموقعون أدناه ، المفوضون بذلك أصولاً من حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

## مرفق

### لوائح تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً

#### الفصل 1 - أحكام عامة

##### اللاحقة 1 - تعريفات

لأغراض هذا المرفق :

1 "شخص مختص" يعني شخصاً ذا مؤهلات وتدريب ملائمين ودراية وخبرة ومهارة كافية لأداء عمل محدد . وقد يكون الشخص المختص تحديداً عاملاً مدرباً أو موظفاً إدارياً قادراً على تحديد وتقييم المخاطر والأخطار المهنية وإمكانية تعرض الموظفين لمواد محتملة الخطورة أو لظروف غير آمنة في مرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، وقادراً على تحديد تدابير الحماية والوقاية الضرورية التي يتعين اتخاذها لإزالة المخاطر والأخطار واحتمالات التعرض تلك أو التقليل منها . وللإدارة المختصة أن تضع المعايير الملائمة لتعيين أولئك الأشخاص وأن تحدد المهام التي توكّل إليهم .

2 "رب العمل" يعني شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً يوظف عاملاً أو أكثر في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

3 "سفينة موجودة" تعني سفينة ليست سفينة جديدة .

4 "سفينة جديدة" تعني :

1. السفينة التي أبرم عقد بنائها في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية أو بعد ذلك التاريخ ؛

2. أو في حال انعدام عقد بناء ، السفينة التي مدّ صالبتها أو التي بلغت مرحلة مماثلة من البناء في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية أو بعد انقضاء ستة أشهر على ذلك التاريخ ؛

3. السفينة التي يتم تسليمها في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية أو بعد انقضاء 30 شهراً على ذلك التاريخ .

5 "منشأة جديدة" تعني تركيب نُظْم أو معدات أو مواد عزل أو مواد أخرى على سفينة بعد تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية .

6 "شروط سلامة دخول مكان" تعني الشروط التي تتوافر في مكان يستوفي المعايير التالية :

1. يقع محتوى الجو من الأكسجين وتركيز الأبخرة اللهبية ضمن الحدود الآمنة ؛

2. لا يتجاوز تركيز أي مواد سامة في الجو الحدود المسموح بها ؛

3. لا تولّد أي مخلفات أو مواد مرتبطة بالعمل الذي يسمح به الشخص المختص إطلاقاً لا يمكن التحكم به لمواد سامة أو تركيزاً غير آمن لأبخرة لهوبة في ظروف الجو السائدة التي يتم الحفاظ عليها وفقاً للتعليمات .

7 "شروط سلامة العمل على الساخن" تعني الشروط التي تتوافر في مكان يستوفي المعايير التالية :

1. توافر وضع آمن غير متفجر ، بما في ذلك الخلو من الغاز ، لاستخدام معدات اللحام بالقوس الكهربائي أو معدات اللحام بالغاز أو معدات القطع أو اللفح الحراري أو أشكال أخرى من اللهب المكشوف ، فضلاً عن عمليات التسخين والسحب أو العمليات التي تولد الشرر ؛
2. استيفاء شروط سلامة الدخول التي تنص عليها اللائحة 6.1 ؛
3. عدم تغيير ظروف الجو السائدة نتيجةً للعمل على الساخن ؛
4. تنظيف جميع الأماكن الملاصقة أو تخميلها أو معالجتها معالجةً كافية لمنع اندلاع الحريق أو انتشاره .

8 "مالك السفينة" يعني الشخص المسجل على أنه مالك السفينة أو الأشخاص المسجلون على أنهم مالكو السفينة أو الشركة المسجلة على أنها مالكة السفينة ، أو في حال انعدام التسجيل ، الشخص الذي يملك السفينة أو الأشخاص الذين يملكون السفينة أو الشركة التي تملك السفينة أو أي هيئة أو شخص آخر كالمدير ، أو مستأجر السفينة عاريةً ، تولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة . ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتقوم بتشغيلها شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة ، فتعني عبارة "مالك السفينة" تلك الشركة . وتشمل هذه العبارة أيضاً الذين يملكون السفينة لمدة محدودة بانتظار بيعها أو تسليمها إلى مرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

9 "تفقد الموقع" يعني تفقد مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها للتثبت من الظروف التي يرد وصفها في الوثائق التي يتم التدقيق فيها .

10 "بيان الإنجاز" يعني بياناً تأكيدياً يصدر عن مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ويفيد بأن عملية تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها أنجزت بموجب الاتفاقية .

11 "ناقلة" تعني ناقلة زيت على النحو المعرف في المرفق I لاتفاقية ماربول أو ناقلة مواد سائلة ضارة على النحو المعرف في المرفق II لاتفاقية ماربول .

12 "عامل" يعني أي شخص يؤدي عملاً ، بصورة منتظمة أو مؤقتة ، في سياق علاقة وظيفية ، بما في ذلك الموظفون التابعون للمقاولين .

## اللائحة 2 - الانطباق العام

ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك ، يتم تصميم السفن وبنائها ومعاينتها وإجازتها وتشغيلها وتفكيكها والتصرف بمكوناتها بموجب أحكام هذا المرفق .

## اللائحة 3 - العلاقة مع المعايير والتوصيات والإرشادات الأخرى

تتخذ الأطراف التدابير لإنفاذ متطلبات لوائح هذا المرفق ، مع مراعاة المعايير والتوصيات والإرشادات المنطبقة وذات الصلة التي تضعها منظمة العمل الدولية والمعايير والتوصيات والإرشادات التقنية المنطبقة وذات الصلة التي تصدر في إطار اتفاقية بازل المتعلقة بمراقبة حركة النفايات الخطرة عبر الحدود وبالتخلص منها .

## الفصل 2 - المتطلبات المتعلقة بالسفن

### الجزء ألف - تصميم السفن وبنائها وتشغيلها وصيانتها

#### اللائحة 4 - ضوابط المواد الخطرة على متن السفن

بموجب المتطلبات المحددة في التذييل 1 لهذه الاتفاقية ، يتوجب على كل طرف ما يلي :

1. حظر و/أو الحد من تركيب أو استخدام المواد الخطرة المدرجة في التذييل 1 على متن السفن التي يحق لها أن ترفع علمه أو التي تعمل تحت سلطته ؛
2. حظر و/أو الحد من تركيب أو استخدام هذه المواد على متن السفن أثناء وجودها في الموانئ أو أحواض بناء السفن أو أحواض تصليح السفن أو الفرض البحرية التابعة له ؛

واتخاذ تدابير فعالة لضمان استيفاء هذه السفن تلك المتطلبات .

#### اللائحة 5 - جرد المواد الخطرة

1 ينبغي أن يتوافر على متن كل سفينة جديدة قائمة جرد للمواد الخطرة . ويتحقق من قائمة الجرد هذه إما الإدارة أو أي شخص تخوله الإدارة بذلك أو هيئة تخولها الإدارة بذلك ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ، بما في ذلك أي قيم حدية وإعفاءات ترد فيها . وتكون قائمة جرد المواد الخطرة خاصة بكل سفينة وتتميز بما يلي على الأقل :

1. تحدّد في الجزء I منها المواد الخطرة المدرجة في التذييلين 1 و 2 لهذه الاتفاقية والموجودة في هيكل السفينة أو معداتها ، ومواقعها وكمياتها التقريبية ؛

2. توضح بأن السفينة تستوفي اللائحة 4 .

2 تستوفي السفن الموجودة ، بالقدر العملي الممكن ، أحكام الفقرة 1 في موعد أقصاه 5 سنوات بعد نفاذ هذه الاتفاقية ، أو قبل إرسالها للتفكيك إذا تم ذلك قبل هذا الموعد ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة والنظام المنسق للمعاينة والإجازة الذي تتبعه المنظمة . وتحدّد المواد الخطرة المدرجة في التذييل 1 ، على الأقل ، عند أعداد قائمة الجرد . وبالنسبة للسفن الموجودة ، تعدّ خطة تصف التفقد البصري/جمع العينات اللذين يتم بموجبهما أعداد قائمة جرد المواد الخطرة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

3 يُصان الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة ويُحدّث بالشكل الملائم طيلة العمر التشغيلي للسفينة ، بحيث يتم إدراج المنشآت الجديدة التي تتضمن المواد الخطرة المدرجة في التذييل 2 والتغييرات ذات الصلة في هيكل السفينة ومعداتها ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

4 قبل التفكيك ، يجب أن تتضمن قائمة جرد المواد الخطرة ، بالإضافة إلى الجزء I المصان والمحدّث ، الجزء II الذي يتناول النفايات التي تتولّد عن تشغيل السفينة والجزء III الذي يتناول المؤن ، ويجب أن يتحقق منها إما الإدارة أو أي شخص تخوله الإدارة بذلك أو هيئة تخولها الإدارة بذلك ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .



## اللائحة 6 - إجراءات اقتراح تعديلات على التذييلين 1 و 2

1 يحق لأي طرف أن يقترح تعديلاً على التذييل 1 و/أو التذييل 2 بموجب هذه اللائحة . ويجري النظر في التعديل المقترح داخل المنظمة بموجب الفقرة 2 من المادة 18 وهذه اللائحة .

2 عندما يرد اقتراح إلى المنظمة ، فإنها تحيط علماً به أيضاً الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والمنظمات المشتركة بين الحكومات التي أبرمت اتفاقات مع المنظمة والمنظمات غير الحكومية ذات الصلة الاستشارية لدى المنظمة ، وتتيحه لها .

3 تشكل اللجنة فريقاً تقنياً بموجب اللائحة 7 لاستعراض الاقتراحات التي تُقدّم بموجب الفقرة 1 من هذه اللائحة .

4 يستعرض الفريق التقني الاقتراح ، فضلاً عن أي بيانات إضافية ، بما في ذلك القرارات التي اعتمدتها هيئات دولية أخرى بشأن قوائم المواد أو المواد الخطرة الصادرة عنها ، الذي يتقدّم به أي كيان معني وقيّمه ويفيد اللجنة عما إذا كان من المرجح أن تتسبب المادة الخطرة المعنية ، في سياق هذه الاتفاقية ، بتأثيرات ضارة بصحة البشر أو بالبيئة مما يستوجب تعديل التذييل 1 أو التذييل 2 . وفي هذا الخصوص :

1. يشمل الاستعراض الذي يقوم به الفريق التقني ما يلي :

1.1. تقييم الصلة بين المادة الخطرة المعنية واحتمال أن تتسبب ، في سياق هذه الاتفاقية ، بتأثيرات ضارة شديدة تلحق بصحة البشر والبيئة استناداً إلى البيانات المقدمة أو بيانات أخرى ذات صلة يُسترعى انتباه الفريق إليها ؛

2.1. تقييم التقليل المحتمل من الخطر الذي يُعزى إلى تدابير الضبط المقترحة وأي تدابير ضبط أخرى قد ينظر فيها الفريق التقني ؛

3.1. النظر في المعلومات المتوافرة عن الجدوى التقنية لتدابير الضبط ؛

4.1. النظر في المعلومات المتوافرة عن تأثيرات أخرى تنجم عن اعتماد تدابير الضبط هذه في يتعلق بما يلي :

- البيئة ؛

- صحة البشر وسلامتهم ، بما في ذلك صحة البحارة والعمال وسلامتهم ؛

- التكلفة التي تترتب على قطاع النقل البحري وقطاعات أخرى ذات صلة .

5.1. النظر في مدى توافر بدائل مناسبة للمادة الخطرة التي يتعين ضبطها ، بما في ذلك النظر في المخاطر المحتملة لهذه البدائل ؛

6.1. النظر في المخاطر التي تتسبب بها المادة الخطرة أثناء عملية تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ؛

7.1. النظر في قيم الحد الأقصى المناسبة وأي استثناءات مفيدة أو ضرورية .

2. إذا تبين للفريق التقني أنه من المرجح أن تتسبب المادة الخطرة المعنية ، في سياق هذه الاتفاقية ، بتأثيرات ضارة شديدة تلحق بصحة البشر أو البيئة ، لا يُستخدم انعدام اليقين العلمي التام سبباً للحؤول دون قيام الفريق التقني بتقييم الاقتراح .
3. يُعدّ الفريق تقريراً مكتوباً يراعي فيه كلاً من التقييمات والاعتبارات المشار إليها في الفقرة الفرعية 1. ، على أنه يجوز للفريق التقني أن يقرر ألا يراعي التقييمات والاعتبارات المشار إليها في الفقرات الفرعية من 2.1 إلى 7.1 إذا تبين له بعد إجراء التقييم المشار إليه في الفقرة الفرعية 1. أن الاقتراح لا يستدعي مزيداً من النظر فيه .
4. يتضمن التقرير الذي يعدّه الفريق التقني ، في ما يتضمنه ، توصية بشأن ما إذا كان الأمر يستدعي تطبيق الضوابط الدولية عملاً بهذه الاتفاقية على المادة الخطرة المعنية ، أو بشأن جدوى تدابير الضبط المحددة المقترحة في الاقتراح الشامل ، أو بشأن أي تدابير ضبط أخرى يرى أنها أكثر ملاءمة من تلك التدابير .
5. تقرر اللجنة ما إذا كانت ستقرّ أي اقتراح بتعديل التذييل 1 أو التذييل 2 ، أو أي تغييرات في هذا الاقتراح ، مع مراعاة التقرير الذي يعدّه الفريق التقني . ويحدد أي تعديل مقترح انطباق التعديل على السفن المجازة بموجب الاتفاقية قبل نفاذ التعديل . وإذا ورد في التقرير أنه من المرجح أن تتسبب المادة الخطرة المعنية ، في سياق هذه الاتفاقية ، بتأثيرات ضارة شديدة تلحق بصحة البشر أو البيئة ، لا يُستخدم انعدام اليقين العلمي سبباً للحؤول دون اتخاذ قرار بإدراج مادة خطيرة في التذييل 1 أو التذييل 2 . ولا يمنع اتخاذ قرار بعدم إقرار الاقتراح التقدّم باقتراح جديد في المستقبل يتعلق بمادة خطيرة معيّنة في حال بروز معلومات جديدة .

#### اللائحة 7 - الأفرقة التقنية

1. يحق للجنة أن تشكل فريقاً تقنياً أو أكثر عملاً باللائحة 6 ، حسب الحاجة . ويضمّ الفريق التقني ممثلين عن الأطراف وأعضاء المنظمة والأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والمنظمات المشتركة بين الحكومات التي أبرمت اتفاقات مع المنظمة والمنظمات غير الحكومية ذات الصلة الاستشارية لدى المنظمة . ويُفضّل أن يضمّ ممثلين عن مؤسسات ومختبرات ذات خبرة في المصير البيئي للمواد وتأثيراتها والتأثيرات السمية والأحياء البحرية وصحة البشر والتحليل الاقتصادي وإدارة المخاطر وبناء السفن والنقل البحري الدولي والصحة والسلامة المهنيين ، أو ميادين خبرة أخرى ضرورية لاستعراض الموجبات التقنية للاقتراح بموضوعية .
2. تقرر اللجنة اختصاصات الأفرقة التقنية وتنظيمها والمشاركة فيها وأعمالها . وتنص هذه الاختصاصات على حماية أي معلومات سرية يتم تقديمها . ويجوز للأفرقة التقنية أن تعقد اجتماعات حسب الاقتضاء ، ولكن يجب عليها أن تسعى للقيام بأعمالها بواسطة المراسلات المكتوبة أو البريد الإلكتروني أو وسائط أخرى ، حسب الاقتضاء .
3. يحق فقط لممثلي الأطراف أن يشاركوا في صياغة أي توصية للجنة عملاً باللائحة 6 . ويسعى الفريق التقني إلى تحقيق الإجماع بين ممثلي الأطراف . وإذا تعذر تحقيق الإجماع ، يُفيد الفريق التقني عن أي آراء للأقلية بين الممثلين .

## الجزء باء - الإعداد لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

### اللائحة 8 - متطلبات عامة

إن السفن المعدة للتفكيك :

1. يجب أن يتم تفكيكها والتصرف بمكوناتها فقط في مرافق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها :
  1. مرخص لها بموجب هذه الاتفاقية ؛
  2. مرخص لها ترخيصاً كاملاً للقيام بجميع عمليات تفكيك السفن التي تنص خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها على أن يقوم بها مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
2. يجب أن تقوم بعملياتها في الفترة التي تسبق دخولها مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بطريقة تؤدي إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من كميات مخلفات البضائع وزيت الوقود المتبقي والنفايات المتبقية على متنها ؛
3. يجب أن تصل إلى مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، في ما يتعلق بالناقلة ، بحيث تكون صهاريج البضائع وغرفة (غرف) المضخات في حالة جاهزية لإجازتها بوصفها تستوفي شروط سلامة الدخول ، أو شروط سلامة العمل على الساخن ، أو بوصفها تستوفي هاتين الحالتين على حد سواء ، بموجب القوانين واللوائح والسياسات الوطنية التي يطبقها الطرف الذي يعمل مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ضمن ولايته القضائية ؛
4. يجب أن تروّد مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بجميع المعلومات المتوفرة المتعلقة بالسفينة بغية إعداد خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها التي تقتضيها اللائحة 9 ؛
5. يجب أن تتجز الجرد الذي تقتضيه اللائحة 5 ؛
6. يجب أن تكون مجازة بوصفها جاهزة للتفكيك من قبل الإدارة أو الهيئة التي تعتمد الإدارة قبل القيام بأي نشاط من أنشطة التفكيك والتصرف بالمكونات .

### اللائحة 9 - خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها

- يعدّ مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها خطة لتفكيك سفينة معينة والتصرف بمكوناتها قبل القيام بتفكيك أي سفينة والتصرف بمكوناتها تراعي الخطوط التوجيهية التي تضعها السفينة . وخطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها :
1. يجب أن يتم إعدادها مع مراعاة المعلومات التي يقدمها مالك السفينة ؛
  2. يجب أن يتم إعدادها باللغة التي يقبلها الطرف الذي يرخص لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، يجب ترجمة خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها إلى إحدى هذه اللغات ، إلا إذا رأت الإدارة أن ذلك ليس ضرورياً ؛
  3. يجب أن تتضمن معلومات تتناول ، في ما تتناوله ، توفير وصون ورصد شروط سلامة الدخول وسلامة العمل على الساخن وكيفية معالجة أنواع المواد وكمياتها ، بما فيها المواد المدرجة في قائمة جرد المواد الخطرة ؛

4. بموجب الإعلان الذي يتم إيداعه عملاً بالمادة 6.16 ، يجب على السلطة المختصة التي ترخص لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن تقرّها إما صراحةً أو بصورة ضمنية . ويجب عليها أن ترسل إشعار استلام خطي لخطة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها إلى مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ومالك السفينة والإدارة خلال ثلاثة (3) أيام من استلامها بموجب اللائحة 24 . ثم :

1. في حال اقتضى أحد الأطراف موافقة صريحة على خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، يجب على السلطة المختصة أن ترسل إلى مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ومالك السفينة والإدارة إشعاراً خطياً بقرارها بالموافقة على الخطة أو رفضها ؛

2. في حال اقتضى أحد الأطراف موافقة ضمنية على خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، يجب أن يحدد الإشعار بالاستلام تاريخ انتهاء فترة استعراض تستمر 14 يوماً . ويجب على السلطة المختصة أن تخطر مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ومالك السفينة والإدارة بأي اعتراض خطي على خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها خلال فترة الاستعراض تلك التي تستمر 14 يوماً . وفي حال عدم الإخطار بأي اعتراض خطي ، تعتبر خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها مقبولة .

5. حال إقرارها بموجب الفقرة 4 ، يجب أن نتاح للتدقيق فيها من قبل الإدارة ، أو أي إخصائي معيّنين من قبل الإدارة أو هيئة تعتمد عليها الإدارة ؛

6. في حال استخدام أكثر من مرفق واحد لتفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، يجب أن تحدد مرافق التفكيك والتصرف بالمكونات التي ستستخدم وأنشطة التفكيك والتصرف بالمكونات وتسلسلها في كل مرفق مرخص له .

## الجزء جيم - المعايين والإجازة

### اللائحة 10 - المعايين

1 تخضع السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية للمعاين المحددة أدناه :

1. معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة ، أو قبل إصدار الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة . ويجري التحقق بموجب هذه المعاينة من أن الجزء I من قائمة الجرد التي تقتضيها اللائحة 5 يستوفي متطلبات هذه الاتفاقية ؛

2. معاينة تجديدية على فترات زمنية تحددها الإدارة ، على ألا تتجاوز خمس سنوات . ويجري التحقق بموجب هذه المعاينة من أن الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة التي تقتضيها اللائحة 5 يستوفي متطلبات هذه الاتفاقية ؛

3. يجوز إجراء معاينة إضافية ، إما عامة أو جزئية ، وفقاً للظروف ، بناءً على طلب مالك السفينة بعد إدخال تغيير على الهيكل والمعدات والنظم والتركيبات والترتيبات والمواد أو استبدالها أو إخضاعها لتصليح رئيسي . ويجب أن تتم المعاينة بطريقة تضمن أن هذا التغيير أو الاستبدال أو التصليح الرئيسي قد تم القيام به بحيث تظل السفينة مستوفية متطلبات هذه الاتفاقية ، وأنه يتم تعديل الجزء I من قائمة الجرد حسب الضرورة ؛

4. معاينة نهائية قبل سحب السفينة من الخدمة وقبل البدء في تفكيكها والتصرف بمكوناتها . ويجب التحقق بموجب هذه المعاينة مما يلي :

1. أن قائمة جرد المواد الخطرة التي تقتضيها اللائحة 4.5 تستوفي متطلبات هذه الاتفاقية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛

2. أن خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، حسبما تقتضيه اللائحة 9 ، تتضمن على الوجه الصحيح المعلومات الواردة في قائمة جرد المواد الخطرة التي تقتضيها اللائحة 4.5 وتحتوي على معلومات عن توفير وصون ورصد شروط سلامة الدخول وسلامة العمل على الساخن ؛

3. أن مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها حيث سيتم تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها يملك (تملك) ترخيصاً ساري المفعول بموجب هذه الاتفاقية .

2 يقوم بمعاينات السفن لغرض إنفاذ أحكام هذه الاتفاقية موظفون تابعون للإدارة ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة . غير أنه يحق للإدارة أن تعهد بإجراء المعاينات إما إلى إخصائيي معاينة معينين لهذا الغرض أو إلى هيئات تعتمد عليها .

3 تخول الإدارة التي تعين إخصائيي معاينة أو هيئات معتمدة لإجراء المعاينات ، على النحو الموصوف في الفقرة 2 ، أن يقوموا ، كحد أدنى ، بما يلي :

1. يقتضون أن تستوفي السفينة التي يقومون بمعاينتها أحكام هذه الاتفاقية ؛

2. يجرون المعاينات وعمليات التفقد إذا طلبت ذلك السلطات المعنية التابعة لدولة ميناء طرف في الاتفاقية .

4 تكون الإدارة مسؤولة ، في جميع الأحوال ، عن ضمان إنجاز المعاينة وفعاليتها وتتعهد بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الواجب .

5 ينبغي تنسيق المعاينتين الأولى والتجديدية مع المعاينات التي تقتضيها صكوك قانونية أخرى منطبقة صادرة عن المنظمة .

## اللائحة 11 - إصدار الشهادات وتصديقها

1 تصدر الإدارة أو شخص تخوله الإدارة أو هيئة تخولها الإدارة شهادة دولية لجرد المواد الخطرة بعد إنجاز معاينة أولية أو تجديدية تجرى بموجب اللائحة 10 ، لأي سفن تنطبق عليها اللائحة 10 ، باستثناء السفن الموجودة التي تخضع لمعاينة أولية ومعاينة نهائية في الوقت نفسه ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

2 يتم تصديق الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة الصادرة بموجب الفقرة 1 ، بناءً على طلب مالك السفينة ، إما من قبل الإدارة أو شخص تخوله الإدارة أو هيئة تخولها الإدارة بعد إنجاز أي معاينة إضافية تجرى بموجب اللائحة 10 .

3 بغض النظر عن اللائحة 2.14 ومتطلبات اللائحة 2.1.10 ، وعندما تُتجزّ المعاينة التجديدية خلال ثلاثة أشهر قبل انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إنجاز المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .

- 4 عندما تُنجز المعاينة التجديدية بعد انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إنجاز المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .
- 5 عندما تُنجز المعاينة التجديدية بعد انقضاء أكثر من ثلاثة اشهر قبل انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، تكون الشهادة الجديدة صالحة من تاريخ إنجاز المعاينة التجديدية إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة .
- 6 في حال إصدار شهادة لمدة تقل عن خمس سنوات ، يحق للإدارة أن تمدد صلاحية الشهادة إلى ما بعد تاريخ انتهاء صلاحيتها وحتى المدة القصوى المحددة في اللائحة 2.1.10 .
- 7 في حال أُنجزت معاينة تجديدية وتعذر إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن السفينة قبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة ، يحق للشخص المخول أو الهيئة المخولة من الإدارة أن يصدّق الشهادة الموجودة ، وتكون هذه الشهادة مقبولة بوصفها صالحة لمدة إضافية لا تتجاوز خمسة أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية .
- 8 إذا لم تكن سفينة عند انتهاء صلاحية شهادة في ميناء يتعيّن أن تخضع فيه للمعاينة ، يحق للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ، ولكن يُمنح هذا التمديد فقط لغرض السماح للسفينة بأن تُكمل رحلتها إلى الميناء الذي يتعيّن أن تخضع فيه للمعاينة وكذلك فقط في الحالات التي يبدو فيها ذلك معقولاً وملائماً . ولا تُمدّد صلاحية أي شهادة لفترة أطول من ثلاثة أشهر ، والسفينة التي تمنح تمديداً لصلاحية شهادتها لا يحق لها ، عند وصولها إلى الميناء الذي يتعيّن أن تخضع فيه للمعاينة ، أن تغادر ذلك الميناء بموجب هذا التمديد دون الحصول على شهادة جديدة . وعند إنجاز المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .
- 9 يحق للإدارة أن تمدد فترة صلاحية شهادة صادرة لسفينة تقوم برحلات قصيرة ولم يتم تمديد فترة صلاحيتها بموجب الأحكام المذكورة آنفاً ، وذلك لفترة سماح يمكن أن تصل إلى شهر واحد من تاريخ انتهاء الصلاحية المذكور في تلك الشهادة . وعند إنجاز المعاينة التجديدية ، تكون الشهادة الجديدة صالحة إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة قبل منح التمديد .
- 10 لا يتعيّن في ظروف خاصة تحددها الإدارة تأريخ شهادة جديدة من تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة على النحو الذي تقتضيه الفقرة 4 أو 8 أو 9 من هذه اللائحة . وتكون الشهادة الجديدة صالحة في هذه الظروف الخاصة إلى تاريخ لا يتجاوز خمس سنوات من تاريخ إنجاز المعاينة التجديدية .
- 11 تصدر الإدارة أو شخص تخوّله الإدارة أو هيئة تخوّله الإدارة شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات بعد إنجاز معاينة نهائية تجرى بموجب أحكام اللائحة 10 لأي سفن تنطبق عليها اللائحة 10 ، مع مراعاة الترخيص الممنوح لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .
- 12 على جميع الأطراف قبول شهادة صادرة في إطار سلطة أحد الأطراف واعتبار صلاحيتها تساوي صلاحية شهادة صادرة عنها لجميع الأغراض التي تشملها هذه الاتفاقية . ويتم إصدار الشهادات أو تصديقها من قبل الإدارة أو شخص تخوّله الإدارة أو هيئة تخوّله الإدارة . وتحمل الإدارة في جميع الأحوال المسؤولية كاملة عن الشهادة .

## اللائحة 12 - إصدار شهادة أو تصديقها من قبل طرق آخر

- 1 بناءً على طلب الإدارة ، يحق لطرف آخر أن يطلب إخضاع سفينة للمعاينة . وإذا رأى أن أحكام الاتفاقية قد استوفيت ، يصدر أو يرخص بإصدار شهادة للسفينة ، وعند الاقتضاء ، يصدق أو يرخص بتصديق تلك الشهادة على السفينة ، وفقاً لهذا المرفق .
- 2 تُرسل نسخة من الشهادة ونسخة من تقرير المعاينة بأسرع وقت ممكن إلى الإدارة التي طلبت ذلك .
- 3 تصدر شهادة يُذكر فيها أنها صادرة بناءً على طلب الإدارة وأن لها الحجية نفسها وتحظى بالاعتراف نفسه الذي تحظى به شهادة صادرة عن الإدارة .
- 4 لا تصدر أي شهادة لسفينة يحق لها أن ترفع علم دولة ليست طرفاً .

## اللائحة 13 - نموذج الشهادات

تُعدّ الشهادات بلغة رسمية للطرف الذي تصدر عنه وفقاً للنموذج الوارد في التذييلين 3 و 4 . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات . غير أنه يحق للإدارة أن تصدر الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة فقط بلغة رسمية للطرف الذي تصدر عنه هذه الشهادة لسفن لا تقوم برحلات إلى موانئ أو فرض بحرية تخضع للولاية القضائية لأطراف أخرى في هذه الاتفاقية ، وأن تصدر شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات فقط بلغة رسمية للطرف الذي تصدر عنه هذه الشهادة لسفن يتم تفكيكها في مرافق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها تخضع للولاية القضائية للطرف الذي تصدر عنه هذه الشهادة .

## اللائحة 14 - مدة الشهادات وصلاحياتها

- 1 تصبح شهادة دولية لجرد المواد الخطرة صدرت بموجب اللائحة 11 أو 12 غير صالحة في أي من الحالات التالية :
1. إذا كانت حالة السفينة لا تطابق من الناحية الجوهرية تفاصيل الشهادة ، بما في ذلك حيث لا يكون الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة مصاناً ومحدثاً على الوجه السليم لكي يبين التغييرات التي طرأت على هيكل السفينة ومعداتنا ، وفق الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .
2. عند انتقال السفينة إلى علم دولة أخرى . تصدر شهادة جديدة فقط عندما يرى الطرف الذي تصدر عنه الشهادة أن السفينة تستوفي متطلبات اللائحة 10 . وفي حالة انتقال السفينة من علم دولة طرف إلى علم دولة طرف أخرى ، وفي حال طلب ذلك خلال ثلاثة أشهر بعد انتقال السفينة إلى علم الطرف الآخر ، يُرسل الطرف الذي كان يحق للسفينة أن ترفع علمه إلى الإدارة بأسرع وقت ممكن نسخاً من الشهادات التي كانت السفينة تحملها قبل الانتقال ، وفي حال توافرها ، نسخاً من تقارير المعاينة ذات الصلة .
3. إذا لم تُتجزّ المعاينة التجديدية خلال الفترات المحددة في اللائحتين 1.10 و 11 ؛
4. إذا لم تُصدق الشهادة بموجب اللائحة 11 أو 12 .
2. تصدر شهادة دولية بقائمة جرد المواد الخطرة لمدة تحددها الإدارة لا تتجاوز خمس سنوات .
3. تصدر شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات لمدة تحددها الإدارة لا تتجاوز ثلاثة أشهر .

4 تصبح شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات صدرت بموجب اللائحة 11 أو 12 غير صالحة إذا كانت حالة السفينة لا تطابق من الناحية الجوهرية تفاصيل الشهادة .

5 يحق للإدارة أو أي شخص تخوله الإدارة أو أي هيئة تخولها الإدارة تمديد فترة صلاحية شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات لرحلة واحدة بين نقطتين محددتين إلى مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

### الفصل 3 – المتطلبات المتعلقة بمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

#### اللائحة 15 – الرقابة على مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

1 يسن كل طرف التشريعات واللوائح ويضع المعايير الضرورية لضمان أن يتم تصميم مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً بموجب لوائح هذه الاتفاقية .

2 يضع كل طرف آلية للترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ذات شروط ملائمة لضمان استيفاء هذه المرافق متطلبات هذه الاتفاقية .

3 يضع كل طرف آلية تضمن أن تستوفي مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها متطلبات هذا الفصل ، بما في ذلك النص على أحكام تتناول التفقد والرصد والإنفاذ وتطبيقها بفعالية ، على أن تشمل صلاحيات دخول المواقع وأخذ العينات . ويمكن أن تتضمن هذه الآلية خطة للمراجعة تقوم بها السلطة (السلطات) المختصة أو هيئة يعتمد عليها الطرف المذكور ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة . وينبغي إطلاع المنظمة على نتائج عمليات المراجعة هذه .

4 يعين كل طرف سلطة مختصة أو أكثر وجهة اتصال وحيدة تتعامل معها المنظمة والأطراف في هذه الاتفاقية والكيانات المعنية الأخرى في ما يتعلق بمسائل متصلة بمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي تعمل في إطار الولاية القضائية لذلك الطرف .

#### اللائحة 16 – الترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

1 تخضع مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي تقوم بتفكيك سفن تنطبق عليها هذه الاتفاقية ، أو سفن تلقى معاملة مماثلة عملاً بالمادة 4.3 ، لترخيص يصدره أحد أطراف الاتفاقية ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

2 تقوم بالترخيص السلطة (السلطات) المختصة ، ويتضمن هذا الترخيص التدقيق في المستندات التي تقتضيها هذه الاتفاقية وتفقد الموقع . غير أنه يحق للسلطة (السلطات) المختصة أن تعهد بالترخيص لمرافق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها إلى هيئات تعتمد عليها .

3 يُبلغ الطرف المعني المنظمة بالمسؤوليات والشروط المحددة للسلطة المفوضة للهيئات المعتمدة ، وذلك لتعميمها على الأطراف . وفي جميع الأحوال ، تتحمل السلطة (السلطات) المختصة المسؤولية كاملة عن الترخيص الممنوح .

4 يُعدّ الترخيص وفقاً للنموذج الوارد في التذييل 5 . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات .



5 يكون الترخيص صالحاً لفترة يحددها ذلك الطرف ، على ألا تتجاوز خمس سنوات . ويحدد الطرف شروط إصدار الترخيص وسحبه وتعديله وتجديده ، ويحيط مرافق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها علماً بها . وإذا رفض أحد مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن يخضع للتفقد من قبل السلطة (السلطات) المختصة أو الهيئة المعتمدة التي تعمل نيابة عنها ، يُعلق الترخيص أو يُسحب .

6 إذا لم تعد شروط منح الترخيص مستوفاة إثر وقوع حوادث أو اتخاذ إجراءات في مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، يُبلغ مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها السلطة (السلطات) المختصة بذلك . ويحق للسلطة (السلطات) المختصة ، بناءً على ذلك ، أن تعلق الترخيص أو تسحبه ، أو أن تقتضي من مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن يتخذ إجراءات تصحيحية .

#### اللائحة 17 - متطلبات عامة

1 تضع مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف نظماً إدارية وإجراءات وتقنيات لا تشكل خطراً على صحة العمال المعنيين أو السكان الذين يقطنون في جوار مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، تحول دون إلحاق أضرار بالبيئة ناجمة عن عمليات تفكيك السفن والحد منها وتقليلها إلى أدنى حد ممكن ، وبالقدر العملي الممكن إزالتها ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

2 يجب على مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف ، في ما يتعلق بالسفن التي تطبق عليها هذه الاتفاقية ، أو سفن تلقى معاملة مماثلة عملاً بالمادة 4.3 ، ما يلي :

1. أن تقبل فقط السفن التالية :

1. التي تمثل لهذه الاتفاقية ؛

2. أو التي تستوفي متطلبات هذه الاتفاقية ؛

2. أن تقبل فقط السفن المرخص لها بتفكيكها والتصرف بمكوناتها ؛

3. أن تكون المستندات المتعلقة بالترخيص الممنوح لها جاهزة في حال طلبها مالك سفينة يعتزم تفكيك سفينة في ذلك المرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

#### اللائحة 18 - خطة إدارة مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

تُعدّ مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف خطة لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها . ويعتمد الخطة مجلس إدارة شركة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، وتتضمن ما يلي :

1. سياسة تضمن سلامة العمال وحماية صحة البشر والبيئة ، بما في ذلك تحديد أهداف تؤدي إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من إلحاق أضرار بالبيئة ناجمة عن عمليات تفكيك السفن ، وبالقدر العملي الممكن إزالتها ؛

2. نظام لضمان تنفيذ المتطلبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وبلوغ الأهداف التي تتضمنها السياسة التي تتبعها شركة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والتحسين المتواصل للإجراءات والمعايير المطبقة في عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛

3. تحديد الأدوار والمسؤوليات التي يضطلع بها أرباب العمل والعمال عندما يقومون بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛

4. برنامج لتوفير المعلومات المطلوبة والتدريب اللازم للعمال من أجل تشغيل مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل سليم وآمن بيئياً ؛
5. خطة الجاهزية لمواجهة الحالات الطارئة ؛
6. نظام لرصد أداء عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
7. نظام لمسك السجلات يبين كيفية القيام بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
8. نظام للإبلاغ عن حالات التصريف والانبعاثات والأحداث والحوادث التي تلحق الضرر ، أو التي يُحتمل أن تلحق الضرر ، بسلامة العمال وصحة البشر والبيئة ؛
9. نظام للإبلاغ عن الأمراض المهنية والحوادث والإصابات والتأثيرات الضارة الأخرى التي تلحق بسلامة العمال وصحة البشر ،

مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

#### اللائحة 19 - منع التأثيرات الضارة التي تلحق بصحة البشر والبيئة

تضع مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف وتطبق إجراءات ترمي إلى تحقيق ما يلي :

1. منع الانفجارات والحرائق والظروف غير الآمنة الأخرى ، وذلك بضمان توفير وصون ورصد شروط وإجراءات سلامة الدخول طيلة عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
2. منع الأذى الذي يمكن أن تتسبب به الأجواء الخطرة والظروف غير الآمنة الأخرى ، وذلك بضمان توفير وصون ورصد شروط وإجراءات سلامة الدخول إلى أماكن السفينة ، بما في ذلك الأماكن المحصورة والمحوّطة ، طيلة عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
3. منع وقوع حوادث أخرى أو الإصابة بأمراض مهنية أخرى أو وقوع إصابات مهنية أخرى أو التسبب بتأثيرات ضارة أخرى تلحق بصحة البشر والبيئة ؛
4. الحؤول طيلة عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها دون الانسكابات أو الانبعاثات التي قد تلحق الأذى بصحة البشر والبيئة ،

مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

#### اللائحة 20 - المعالجة الآمنة والسليمة بيئياً للمواد الخطرة

1. تضمن مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف الإزالة الآمنة والسليمة بيئياً لأي مادة خطيرة موجودة في سفينة مجازة بموجب اللائحة 11 أو 12 . والشخص المكلف (الأشخاص المكلفون) بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والعمال يجب أن يكون ملماً (يكونوا ملّمين) بمتطلبات هذه الاتفاقية ذات الصلة بالمهام التي يؤديها (يؤديونها) ، وأن يستخدم (يستخدموا) بشكل خاص وعلى نطاق واسع قائمة جرد المواد الخطرة وخطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها قبل إزالة المواد الخطرة وأثناء إزالتها .

2 تضمن مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف أن يتم تحديد جميع المواد الخطرة المفصلة في قائمة الجرد وتوسيمها وتعبئتها وإزالتها إلى أقصى حد ممكن قبل بدء عمليات القطع من قبل عمال مدربين ومجهزين بما يلزم ، مع مراعاة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ، ولاسيما ما يلي :

1. السوائل والمخلفات والترسبات الخطرة ؛
2. المواد أو الأشياء التي تحتوي على معادن ثقيلة كالرصااص والزئبق والكاديوم والكروم سداسي التكافؤ ؛
3. مواد الطلاء والكسوات شديدة اللهبية و / أو التي قد تتسبب بانبعثات سمية ؛
4. الأسبستوس والمواد التي تحتوي على الأسبستوس ؛
5. المركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور والمواد التي تحتوي على مركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور ، مع ضمان تفادي استخدام معدات مستحثة للحرارة أثناء القيام بهذه العمليات ؛
6. مركبات الكلوروفلوروكربون والهالونات ؛
7. المواد الخطرة الأخرى غير المذكورة أعلاه والتي لا تشكل جزءا من هيكل السفينة .

3 تؤمن مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف وتضمن المعالجة الآمنة والسليمة بيئياً لجميع المواد الخطرة والنفايات التي تزال من السفن التي يتم تفكيكها والتصرف بمكوناتها في ذلك المرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها . وتحدد مواقع معالجة النفايات والتخلص منها التي تتواصل فيها عمليات معالجة المواد بشكل آمن وسليم بيئياً .

4 تبقى جميع النفايات التي تتولد عن أنشطة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها معزولة عن المواد والمعدات التي سيتم التصرف بها ، ويجري توسيمها وتخزينها في ظروف ملائمة لا تشكل أي خطر على العمال أو صحة البشر أو البيئة ، ويتم نقلها فقط إلى مرفق لمعالجة النفايات مرخص له لمعالجة النفايات والتخلص منها بشكل آمن وسليم بيئياً .

## اللائحة 21 - الجاهزية لمواجهة الحالات الطارئة

تضع مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف وتضمن خطة للجاهزية لمواجهة الحالات الطارئة . وتعدّ الخطة بحيث تأخذ في الاعتبار موقع مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والمحيط البيئي الذي يتواجد فيه وتراعي حجم الأنشطة المرتبطة بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وطبيعتها . ويجب أن توفر الخطة علاوة على ذلك ما يلي :

1. تضمن توافر المعدات اللازمة والإجراءات التي يتعين إتباعها في الحالات الطارئة ، وإجراء التمارين بصورة منتظمة ؛
2. تضمن توافر المعلومات اللازمة والاتصالات الداخلية والتنسيق لحماية الأفراد والبيئة في الحالات الطارئة في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
3. تتضمن إجراءات الاتصالات بالسلطة (السلطات) المختصة المعنية والجوار وخدمات الطوارئ وتزويدها بالمعلومات ؛
4. تتضمن تقديم الإسعافات الأولية والمساعدة الطبية ، وتوفير مكافحة الحرائق ، وإجلاء جميع الأفراد من مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، ومنع التلوث ؛

5. تتضمن تزويد جميع عمال مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بالمعلومات اللازمة والتدريب ، وذلك لجميع المستويات ووفقاً للكفاءة ، بما في ذلك إجراء تمارين منتظمة لمنع وقوع حالات طارئة وإجراءات الجاهزية لمواجهتها .

## اللائحة 22 - سلامة العامل وتدريبه

1 تؤمن مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف سلامة العامل باتخاذ تدابير تشمل ما يلي :

1. ضمان توافر عُدّة الوقاية الشخصية والألبسة اللازمة لجميع عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وصيانتها واستخدامها ؛
2. ضمان توفير البرامج التدريبية لتمكين العمال من الاضطلاع بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يكلفون بها بشكل آمن ؛
3. ضمان حصول جميع العمال في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها على التدريب الملائم وإلمامهم بعمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها قبل القيام بها ؛

2 توفر مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف عُدّة الوقاية الشخصية وتضمن استخدامها للقيام بعمليات تتطلب ذلك ، بما فيها ما يلي :

1. وقاية الرأس ؛
2. وقاية الوجه والعينين ؛
3. وقاية اليدين والقدمين ؛
4. عُدّة الوقاية التنفسية ؛
5. وقاية السمع ؛
6. واقيات من التلوث الإشعاعي ؛
7. الوقاية من السقوط ؛
8. الألبسة الملائمة .

3 يجوز لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف أن تتعاون في توفير التدريب للعمال . ونراعي البرامج التدريبية التي تنصّ عليها الفقرة 2.1 من هذه اللائحة الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة وتتميّز بما يلي :

1. تشمل جميع العمال ، بمن فيهم الأفراد والموظفون التابعون للمقاولين في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ؛
2. يجريها أشخاص مؤهلون ؛

3. توفر تدريباً أولياً واستكمالياً على فترات مناسبة ؛
4. تتضمن تقييم المشاركين لمدى فهمهم التدريب واستيعابهم إيّاه ؛
5. تستعرض دورياً وتعُدّل حسب الضرورة ؛
6. تُوثّق .

### اللائحة 23 - الإبلاغ عن الأحداث والحوادث والأمراض المهنية والتأثيرات المزمنة

- 1 ترفع مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها التي يرخص لها أحد الأطراف تقارير إلى السلطة (السلطات) المختصة عن أي حادث أو حادثة أو أمراض مهنية أو تأثيرات مزمنة تتسبب ، أو يمكنها أن تتسبب ، بمخاطر على سلامة العمال وصحة البشر والبيئة .
- 2 تتضمن التقارير وصفاً للحادث أو الحادثة أو المرض المهني أو التأثير المزمن والأسباب والإجراءات المتخذة لمواجهة ذلك والنتائج والإجراءات التصحيحية التي يتعين اتخاذها .

### الفصل 4 - متطلبات الإبلاغ

#### اللائحة 24 - الإخطار الأولي ومتطلبات الإبلاغ

- 1 يُخطر مالك سفينة الإدارة كتابةً وفي حينه باعتزامه تفكيك السفينة لكي تتمكن من إعداد المعاينة والإجازة اللتين تقتضيهما هذه الاتفاقية .
- 2 يُخطر مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها عندما يستعد لاستقبال سفينة لتفكيكها السلطة (السلطات) المختصة باعتزامه هذا كتابةً وفي حينه . ويتضمن الإخطار التفاصيل التالية عن السفينة :
  1. اسم الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها ؛
  2. تاريخ تسجيل السفينة في تلك الدولة ؛
  3. رقم تعريف السفينة (الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية) ؛
  4. رقم البدن بالنسبة للسفن جديدة البناء ؛
  5. اسم السفينة ونوعها ؛
  6. ميناء تسجيل السفينة ؛
  7. اسم مالك السفينة وعنوانه ، فضلاً عن رقم تعريف مالك السفينة المسجل الصادر عن المنظمة البحرية الدولية ؛
  8. اسم الشركة وعنوانها ، فضلاً عن رقم تعريف الشركة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية ؛

9. اسم هيئة التصنيف (أسماء جميع هيئات التصنيف) التي تم تسجيل السفينة لديها ؛
10. تفاصيل السفينة الرئيسية (الطول الكلي) والعرض (المشكّل) والعمق (المشكّل) ووزن السفينة فارغة والحمولة الإجمالية والصافية ونوع المحرك وقدرته) ؛
- 11 قائمة جرد المواد الخطرة ؛
12. مسودة خطة تفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها لإقرارها عملاً باللائحة 9 .

3 عند حصول السفينة المراد تفكيكها والتصرّف بمكوناتها على الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرّف بالمكونات ، يرفع مرفق تفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها تقريراً إلى السلطة (السلطات) المختصة التي يتبع لها عن التخطيط للبدء بتفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها . ويستوفي التقرير نموذج التقارير الوارد في التذييل 6 ، ويتضمّن على الأقل نسخة من الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرّف بالمكونات . ولا يُشرع في تفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها قبل تقديم التقرير .

## اللائحة 25 - الإبلاغ عند الإنجاز

عند إنجاز التفكيك الجزئي أو الكامل للسفينة بموجب متطلبات هذه السفينة ، يُصدر مرفق تفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها شهادة إنجاز ويحيلها إلى السلطة (السلطات) المختصة . ويُعدّ هذا التقرير على النحو المبين في التذييل 7 . وترسل السلطة (السلطات) المختصة نسخة من البيان إلى الإدارة التي أصدرت شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرّف بالمكونات للسفينة . ويصدر البيان خلال 14 يوماً من تاريخ إنجاز التفكيك الجزئي أو الكامل للسفينة بموجب خطة تفكيك السفينة والتصرّف بمكوناتها ، ويتضمّن تقريراً عن الأحداث والحوادث التي تؤذي صحة البشر و/أو البيئة ، إن وقعت .

## التذييل 1

### ضوابط المواد الخطرة

المادة الخطرة	تعريفات	تدابير الضبط
أسبستوس	مواد تحتوي على الأسبستوس	يُحظر بالنسبة لجميع السفن تركيب مواد جديدة تحتوي على الأسبستوس .
مواد تستنزف طبقة الأوزون	<p>المواد التي تستنزف طبقة الأوزون هي المواد الخاضعة للمراقبة المعرفة في الفقرة 4 من المادة 1 من بروتوكول مونريال المتعلق بالمواد التي تستنزف طبقة الأوزون لعام 1987 ، والمدرجة في المرفقات ألف وباء وجيم وهاء للبروتوكول المذكور والنافذة المفعول عند تطبيق هذا المرفق أو تفسيره .</p> <p>وتشمل المواد التي تستنزف طبقة الأوزون التي قد توجد على متن السفن ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :</p> <p>الهالون 1211 بروموكلورو ثنائي فلورو الميثان الهالون 1301 برومو ثلاثي فلورو الميثان الهالون 2402 2,1-ثنائي بروميد-2,2,1,1-رباعي فلورو الايثان (المعروف أيضا بالهالون 114 باء 2) هيدرو كلورو فلورو كربون-11 ثلاثي كلورو فلورو الإيثان هيدرو كلورو فلورو كربون-12 ثنائي كلورو ثنائي فلورو الميثان هيدرو كلورو فلورو كربون-113 2,1,1-ثلاثي كلورو-2,2,1-ثلاثي فلورو الميثان هيدرو كلورو فلورو كربون-114 2,1-ثنائي كلورو-2,2,1,1-رباعي فلورو الميثان هيدرو كلورو فلورو كربون-115 كلورو خماسي فلورو الايثان</p>	يُحظر تركيب مواد جديدة تستنزف طبقة الأوزون على متن السفن ، على أنه يُسمح بتركيب مواد جديدة تحتوي على الهيدرو كلورو فلورو كربونات حتى 1 كانون الثاني/يناير 2020 .
مركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور	"المركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور" هي مركبات عطرية تتشكل بحيث يمكن استبدال ذرات الهيدروجين الموجودة على جزئي ثنائي الفينيل (حلقتان من جزئي البنزين مترابطتان بواسطة رابطة وحيدة من الكربون-الكربون) بما قد يصل إلى عشر ذرات من الكلور	يُحظر بالنسبة لجميع السفن تركيب مواد جديدة تحتوي على مركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور .
مركبات ونظم مقاومة التصاق الشوائب	مركبات ونظم مقاومة التصاق الشوائب التي ينظم استخدامها المرفق I للاتفاقية الدولية بشأن ضبط الآثار المؤذية لاستخدام النظم السفينية المقاومة للتصاق الشوائب لعام 2001 (اتفاقية النظم المقاومة للتصاق الشوائب) السارية المفعول عند انطباق هذا المرفق أو تفسيره .	<p>1. لا يجوز لأي سفينة أن تشغل نظاماً لمقاومة التصاق الشوائب تحتوي على مركبات عضوية، قصديرية كمييد حيوي أو أي نظم أخرى لمقاومة التصاق الشوائب تحظر اتفاقية النظم المقاومة للتصاق الشوائب تشغيلها أو استخدامها .</p> <p>2. لا يجوز لأي سفينة جديدة أو منشآت جديدة على متن السفن أن تشغل أو تستخدم مركبات أو نظاماً لمقاومة التصاق الشوائب بطريقة تتعارض مع اتفاقية النظم المقاومة للتصاق الشوائب .</p>

## التذييل 2

### قائمة الحد الأدنى للمواد من أجل جرد المواد الخطرة

أي مواد خطرة مدرجة في التذييل 1
الكاديوم ومركبات الكاديوم
الكروم سداسي التكافؤ ومركبات الكروم سداسي التكافؤ
الرصاص ومركبات الرصاص
الزئبق ومركبات الزئبق
مركبات ثنائي الفينيل متعدد البروم
مركبات الأثير ثنائي الفينيل متعدد البروم
مركبات النفثالين متعدد الكلور (تحتوي على ما يزيد على 3 ذرات من الكلور)
مواد مشعة
مركبات معينة من مركبات البارافين المُكلّورة قصيرة السلسلة (ألكانات ، C10-C13 ، كلورو)



### التذييل 3

#### نموذج الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة

##### الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة

(ملاحظة : تُستكمل هذه الشهادة بالجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة)

(الدولة)

(الختم الرسمي)

صادرة بموجب أحكام اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئيًا لعام 2009 (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") ، تحت سلطة حكومة

.....  
(اسم الدولة)

من قبل .....  
(الاسم الكامل للشخص المخوّل أو الهيئة المخوّلة بموجب أحكام الاتفاقية)

##### تفاصيل السفينة

اسم السفينة	
الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة	
ميناء التسجيل	
الحمولة الإجمالية	
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
اسم مالك السفينة وعنوانه	
رقم تعريف مالك السفينة المسجل الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
رقم تعريف الشركة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
تاريخ البناء	

### تفاصيل الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة

رقم تعريف / رقم التحقق من الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة .....

ملاحظة : يشكّل الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة ، حسبما تقتضيه اللائحة 5 من مرفق هذه الاتفاقية ، جزءاً أساسياً من الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة ، ويتعيّن أن يكون دائماً مرفقاً بها . وينبغي استكماله استناداً إلى النموذج الموحد المبين في الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

نشهد بموجب هذه الشهادة :

1. أن السفينة خضعت للمعاينة بموجب اللائحة 10 من مرفق هذه الاتفاقية ؛
2. أن المعاينة تظهر أن الجزء I من قائمة جرد المواد الخطرة يستوفي تماماً المتطلبات المنطبقة من الاتفاقية .

تاريخ إنجاز المعاينة التي تستند الشهادة إليها : ..... (اليوم/الشهر/السنة)

هذه الشهادة صالحة حتى ..... (اليوم/الشهر/السنة)

صادرة في .....

(مكان إصدار الشهادة)

..... (اليوم/الشهر/السنة) .....  
(تاريخ الإصدار) (توقيع الموظف المخوّل أصولاً الذي يصدر الشهادة)

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

**التصديق لتمديد فترة صلاحية الشهادة**  
**إذا كانت صالحة لأقل من خمس سنوات حيثما تنطبق اللائحة 6.11 \***

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 6.11 من مرفق هذه الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....  
(توقيع الموظف المخوّل أصولاً)

المكان :  
التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة)

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

**التصديق حيثما تُنجز المعاينة التجديدية**  
**وتنطبق اللائحة 7.11 \***

تستوفي السفينة الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية ، وتُقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 7.11 من مرفق هذه الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى (اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....  
(توقيع الموظف المخوّل أصولاً)

المكان :  
التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

---

\* يجب استنساخ هذه الصفحة من التصديق عند إجراء المعاينة وإضافتها إلى الشهادة حسبما تراه الإدارة ضرورياً .

**التصديق لتمديد فترة صلاحية الشهادة  
إلى أن تصل السفينة إلى الميناء الذي ستنتم فيه المعاينة أو لفترة سماح  
حيثما تنطبق اللائحة 8.11 أو اللائحة 9.11\***

تقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 8.11 أو اللائحة 9.11 \*\* من مرفق هذه الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى  
(اليوم/الشهر/السنة) : .....

التوقيع : .....  
(توقيع الموظف المخوّل أصولاً)

المكان : .....  
التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

**التصديق على المعاينة الإضافية\***

بعد إجراء معاينة إضافية بموجب اللائحة 10 من مرفق هذه الاتفاقية ، تبين أن السفينة تستوفي الأحكام ذات الصلة من  
الاتفاقية .

التوقيع : .....  
(توقيع الموظف المخوّل أصولاً)

المكان : .....  
التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

---

\* يجب استنساخ هذه الصفحة من التصديق عند إجراء المعاينة وإضافتها إلى الشهادة حسبما تراه الإدارة ضرورياً .  
\*\* للحذف حسب الاقتضاء .

#### التذييل 4

### نموذج الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات

#### شهادة دولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات

(ملاحظة : تُستكمل هذه الشهادة بقائمة جرد المواد الخطرة وخطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها)

(الدولة)

(الختم الرسمي)

صادرة بموجب أحكام اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئيًا لعام 2009 (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") ، تحت سلطة حكومة

.....  
(اسم الدولة)

من قبل .....  
(الاسم الكامل للشخص المخوّل أو الهيئة المخوّلة بموجب أحكام الاتفاقية)

#### تفاصيل السفينة

اسم السفينة	
الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة	
ميناء التسجيل	
الحمولة الإجمالية	
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
اسم مالك السفينة وعنوانه	
رقم تعريف مالك السفينة المسجل الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
رقم تعريف الشركة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
تاريخ البناء	

**تفاصيل مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها**

اسم مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها	
رقم التعريف المميز لشركة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها*	
العنوان الكامل	
تاريخ انتهاء صلاحية وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها	

\* يستند هذا الرقم إلى وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

**تفاصيل قائمة جرد المواد الخطرة**

رقم تعريف / رقم التحقق من قائمة جرد المواد الخطرة .....

ملاحظة : تتشكل قائمة جرد المواد الخطرة ، حسبما تقتضيه اللائحة 5 من مرفق هذه الاتفاقية ، جزءاً أساسياً من الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات ، ويتعين أن تكون دائماً مرفقة بها . وينبغي استكمالها استناداً إلى النموذج الموحد المبين في الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

**تفاصيل خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها**

رقم تعريف / رقم التحقق من خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها .....

ملاحظة : تتشكل خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، حسبما تقتضيه اللائحة 9 من مرفق هذه الاتفاقية ، جزءاً أساسياً من الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات ، ويتعين أن تكون دائماً مرفقة بها .

نشهد بموجب هذه الشهادة :

- 1 أن السفينة خضعت للمعاينة بموجب اللائحة 10 من مرفق هذه الاتفاقية ؛
- 2 أن هناك قائمة جرد صالحة للمواد الخطرة بموجب اللائحة 5 من مرفق هذه الاتفاقية ؛
- 3 أن خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، حسبما تقتضيه اللائحة 9 ، تتضمن على الوجه الصحيح المعلومات الواردة في قائمة جرد المواد الخطرة التي تقتضيها اللائحة 4.5 وتحتوي على معلومات عن توفير وصون ورصد شروط سلامة الدخول وسلامة العمل على الساخن ؛
- 4 أن مرفق (مرافق) تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها حيث سيتم تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها يملك ترخيصاً ساري المفعول بموجب هذه الاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى ..... (اليوم/الشهر/السنة)

(التاريخ)

صادرة في .....

(مكان إصدار الشهادة)

..... (اليوم/الشهر/السنة) .....

(توقيع الموظف المخول أصولاً الذي يصدر الشهادة)

(تاريخ الإصدار)

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

**التصديق لتمديد فترة صلاحية الشهادة  
إلى أن تصل السفينة إلى الميناء الذي يوجد فيه مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها  
لفترة سماح حيثما تنطبق اللائحة 5.14\***

تقبل هذه الشهادة ، بموجب اللائحة 5.14 من مرفق هذه الاتفاقية ، على أنها صالحة لرحلة واحدة بين نقطتين محددتين .

من ميناء .....

إلى ميناء .....

التوقيع : .....

(توقيع الموظف المخول أصولاً)

المكان : .....

التاريخ : (اليوم/الشهر/السنة) .....

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

---

\* يجب استنساخ هذه الصفحة من التصديق وإضافتها إلى الشهادة حسبما تراه الإدارة ضرورياً .



## التذييل 5

### نموذج الترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها  
بموجب متطلبات اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009

صادر بموجب أحكام اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009  
(المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") تحت سلطة حكومة :

.....  
(اسم الدولة)

من قبل .....  
(الاسم الكامل للشخص المخول أو الهيئة المخولة بموجب أحكام الاتفاقية)

اسم مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها	
رقم التعريف المميز لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها	
العنوان الكامل لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها	
جهة الاتصال الرئيسية	
رقم الهاتف	
عنوان البريد الإلكتروني	
اسم الشركة المالكة وعنوانها وتفاصيل الاتصال بها	
لغة (لغات) العمل	

نؤكد بموجب هذا الترخيص أن مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها نفذ نُظُم الإدارة والإجراءات والتقنيات بموجب  
الفصلين 3 و 4 من مرفق الاتفاقية .

هذا الترخيص صالح حتى ..... ويخضع للقيود المحددة في الملحق المرفق .

يخضع هذا الترخيص للتعديل أو التعليق أو السحب أو التجديد الدوري بموجب اللائحة 16 من مرفق الاتفاقية .

صادر في .....

(مكان إصدار الترخيص)

..... (اليوم/الشهر/السنة)

..... (توقيع الموظف المخول أصولاً الذي يصدر الترخيص)

..... (تاريخ الإصدار)

.....

(اسم ولقب الموظف المخول أصولاً الذي يصدر الترخيص)

(ختم أو طابع السلطة المعنية ، حسب الاقتضاء)

## تكملة :

وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها  
بموجب متطلبات اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009

ملاحظات :

- 1 يُرفق هذا السجل بصورة دائمة بوثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها . وتتاح هذه الوثيقة في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها في جميع الأوقات .
- 2 تتاح جميع الإجراءات والخطط والوثائق الأخرى الصادرة عن مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها والمطلوبة بموجب الأحكام التي صدرت وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وفقاً لها في لغة العمل المعمول بها في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وبالإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية .
- 3 يخضع هذا الترخيص للقيود المحددة في هذه التكملة .

## 1 أحكام عامة

### 1.1 متطلبات الاتفاقية

يستوفي هذا المرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها المتطلبات التي تقتضي أن يكون تصميمه وبنائه وتشغيله بشكل آمن وسليم بيئياً بموجب الاتفاقية ، ويستوفي بما في ذلك المتطلبات ذات الصلة بما يلي :

- اللائحة 16 - الترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها
- اللائحة 17 - متطلبات عامة
- اللائحة 18 - خطة مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها
- اللائحة 19 - منع التأثيرات الضارة التي تلحق بصحة البشر والبيئة
- اللائحة 20 - المعالجة الآمنة والسليمة بيئياً للمواد الخطرة
- اللائحة 21 - الجاهزية لمواجهة الحالات الطارئة
- اللائحة 22 - سلامة العامل وتدريبه
- اللائحة 23 - الإبلاغ عن الأحداث والحوادث والأمراض المهنية والتأثيرات المزمنة
- اللائحة 24 - الإخطار الأولي ومتطلبات الإبلاغ
- اللائحة 25 - الإبلاغ عند الإنجاز

وتُفرض هذه المتطلبات على مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بواسطة

.....  
(الرخصة أو الإجازة أو الترخيص أو المعايير القانونية أو أي آلية أخرى تنطبق)

رقم تعريف / رقم التحقق من خطة مرفق تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها .....

## 2.1 قبول السفن

يمكن لمرفق تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها ، بالنسبة للسفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية والسفن التي تلقى معاملة مماثلة عملاً بالمادة 4.3 من هذه الاتفاقية ، أن يقبل سفينة لتفكيكها والتصرف بمكوناتها فقط بموجب اللائحة 17 من مرفق الاتفاقية .

### 3.1 شروط سلامة الدخول وسلامة العمل على الساخن

يستطيع هذا المرفق لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن يوفر شروط سلامة الدخول وشروط سلامة العمل على الساخن ويصونها ويرصدها طيلة عملية تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها .

### 4.1 معالجة المواد الخطرة

جرى تصميم مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وبناءه ويتم تشغيله ويُقتضى منه أن يضمن معالجة المواد الخطرة بشكل آمن وسليم بيئياً تقيداً بالاتفاقية وبجميع اللوائح / المتطلبات المحلية أو الوطنية ذات الصلة .

### 5.1 خريطة عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وموقعها

مرفق طيّه خريطة تبيّن حدود مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وموقع عمليات تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها داخل هذا المرفق .

## 2 قدرات مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها

### 1.2 أحجام السفن

يُسمح لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن يقبل سفينة لتفكيكها والتصرف بمكوناتها ، رهناً بالقيود الحجمية التالية :

الحجم الأقصى		قيود أخرى
الطول		
العرض		
وزن السفينة فارغة		

## 2.2 معالجة المواد الخطرة بشكل آمن وسليم بيئياً

يُسمح لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أن يقبل ، لأغراض التفكيك والتصرف بالمكونات ، سفينة تحتوي على مواد خطرة على النحو المحدد في الجدول التالي ، رهناً بالشروط المدرجة أدناه :

الترخيص/القيود	معالجة المواد الخطرة			المادة الخطرة ( 4 * )
	عملية المعالجة ( 1 * )	التخزين	الإزالة	
	نعم/لا ( 3 * )	نعم/لا	نعم/لا ( 2 * )	
				أسبستوس
				مواد تستنزف طبقة الأوزون
				مركبات ثنائية الفينيل متعدد الكلور
				مركبات ونظم مقاومة لالتصاق الشوائب
				كاديوم ومركبات الكاديوم
				كروم سداسي التكافؤ ومركبات الكروم سداسي التكافؤ
				رصاص ومركبات الرصاص
				زئبق ومركبات الزئبق
				مركبات ثنائي الفينيل متعدد البروم
				مركبات الأثير ثنائي الفينيل متعدد البروم
				مركبات النفطالين متعدد الكلور (تحتوي على ما يزيد على 3 ذرات من الكلور)
				مواد مشعة
				مركبات البارافين المُكلّورة قصيرة السلسلة (ألكانات ، C13-C10 ، كلورو)
				سوائل خطرة ومخلفات وترسبات
				مواد طلاء وكسوات شديدة اللهبية و/أو تؤدي إلى إطلاق سمّيات
				مواد خطرة أخرى غير مدرجة أعلاه ولا تشكل جزءاً من هيكل السفينة (يرجى التحديد)

ملاحظات : \* 1 عملية المعالجة تعني معالجة المواد الخطرة في مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها ، على النحو التالي :

- (أ) حرق المواد الخطرة
- (ب) استخلاص المواد الخطرة ؛
- (ج) معالجة المخلفات الزيتية

\* 2 إذا كان الجواب (نعم) ، يُرجى الإشارة في خطة مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها إلى الموظفين المسؤولين المخولين بإجراء الإزالة ، فضلاً عن رقم الشهادة أو معلومات أخرى ذات صلة .

\* 3 إذا كان الجواب (لا) ، يُرجى إدراج وصف في خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها لمكان إجراء عملية المعالجة / التصرف بالمواد .

\* 4 ترد هذه المواد الخطرة في التذييلين 1 و 2 واللائحة 20 من الاتفاقية .

## التذييل 6

### نموذج التقرير عن التخطيط للبدء بتفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها

إن .....

(اسم مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها)

وعنوانه : .....

(العنوان الكامل لمرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها)

المرخص له بموجب متطلبات اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009 (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") بأن يقوم بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها تحت سلطة حكومة :

.....

(اسم الدولة)

على النحو المشار إليه في وثيقة الترخيص بالقيام بتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها الصادرة في :

.....

(مكان إصدار الترخيص)

من قبل : .....

(الاسم الكامل للسلطة المختصة بموجب الاتفاقية)

في (اليوم/الشهر/السنة) .....

(تاريخ الإصدار)

يفيد بموجب هذا التقرير أن مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها جاهز من جميع النواحي للمباشرة بعملية تفكيك السفينة .....

(الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية)

ومرفق طيه :

الشهادة الدولية بالجاهزية للتفكيك والتصرف بالمكونات الصادرة بموجب أحكام الاتفاقية تحت سلطة حكومة :

.....

(اسم الدولة)

من قبل : .....

(الاسم الكامل للشخص المخول أو الهيئة المخولة بموجب أحكام الاتفاقية)

في (اليوم/الشهر/السنة) .....

(تاريخ الإصدار)

التوقيع : .....

## التذييل 7

### نموذج بيان إنجاز تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها

#### بيان إنجاز تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها

تشكل هذه الوثيقة بياناً بإنجاز تفكيك السفينة التالية والتصرف بمكوناتها :

.....  
(اسم السفينة عند استلامها لتفكيكها والتصرف بمكوناتها / عند شطب تسجيلها)

#### تفاصيل السفينة في الحالة التي استلمت بها لتفكيكها والتصرف بمكوناتها

الرقم المميز أو الأحرف المميزة	
ميناء التسجيل	
الحمولة الإجمالية	
الرقم الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
اسم مالك السفينة وعنوانه	
رقم تعريف مالك السفينة المسجل الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
رقم تعريف الشركة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	
تاريخ البناء	

نؤكد بموجب هذا البيان ما يلي :

تم تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها بموجب خطة التفكيك والتصرف بالمكونات كجزء من اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009 (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") في :

.....  
(اسم وموقع مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها المرخص له)

وأنجز تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها على النحو الذي تقتضيه الاتفاقية في :

..... (اليوم/الشهر/السنة)

(تاريخ الإنجاز)

..... صدر في

(مكان إصدار بيان الإنجاز)

..... (اليوم/الشهر/السنة) .....

(توقيع مالك مرفق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها أو ممثل يتصرف نيابة عنه)

(تاريخ الإصدار)





نسخة صادقة مصدقة من اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئيًا لعام 2009 التي صدرت في هونغ كونغ في 15 أيار/مايو 2009 ، وأودع نصها الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系公元2009 年5 月15 日订于香港的《香港国际安全与无害环境拆船公约》的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, done in Hong Kong on 15 May 2009, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятой в Гонконге 15 мая 2009 года, подлинный текст которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, hecho en Hong Kong el 15 de mayo de 2009, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

لندن،  
London,  
Londres,  
Лондон,  
Londres,

18<sup>th</sup> August, 2009.