



Vlaams
Parlement

ingediend op **381** (2014-2015) – Nr. 1
1 juni 2015 (2014-2015)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met het Internationaal Verdrag van Hongkong
voor het veilig en milieuvriendelijk
recycleren van schepen,
gedaan te Hongkong op 15 mei 2009

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	13
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	17
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.....	21
Advies van de Vlaamse Havencommissie	25
Advies van de Raad van State	29
Ontwerp van decreet.....	35
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van het verdrag	39
– Engelse tekst van het verdrag	55

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. BESPREKING ADVIEZEN**1. Adviesraden**

Advies werd gevraagd aan de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV), de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

Alle drie deze adviesraden hebben laten weten dat ze geen advies wilden uitbrengen. Voor wat SARiV betreft, luidde de motivering dat het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 de opheffing voorziet van deze adviesraad, en dat de Raad om die reden bij zijn laatste plenaire vergadering van 22 september 2014 besloten had zijn adviesverlening stop te zetten.

Voor wat de SERV betreft, heeft de Vlaamse Havencommissie die via de SERV de adviesaanvraag gekregen had, gemeld geen bezwaren te hebben tegen de goedkeuring van dit decreet.

2. Raad van State

De Raad van State heeft op 10 april 2015 advies 57.302/1 gegeven.

De eerste opmerking die de Raad van State bij dit voorontwerp maakt, heeft betrekking op artikel 3 en betreft een louter tekstuele aanpassing (vervanging van de verwijzing naar "artikel 18.5.2, van het Verdrag" door een verwijzing naar "artikel 18.2.5.2 van het Verdrag"). Hieraan wordt tegemoetgekomen.

In de tweede opmerking, die eveneens betrekking heeft op artikel 3, herinnert de Raad eraan dat "het mechanisme van de voorafgaande [lees: de stilzwijgende] instemming met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de bijlage bij het Verdrag, niets afdoet aan de verplichting (...) om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze in het interne recht gevolg hebben.". Met deze opmerking kan worden ingestemd. Formeel moet wel de federale minister van Buitenlandse Zaken instaan voor de publicatie in het Belgisch Staatsblad van de instemmingswet bij zowel het Verdrag als bij latere wijzigingen ervan. Artikel 14 van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen bepaalt immers: "Eens de formaliteiten van de inwerkingtreding van een gemengd verdrag zijn vervuld wordt de tekst samen met de wet van instemming, de referenties met betrekking tot de decreten/ordonnanties van instemming en informatie over de bekrachtiging of toetreding en inwerkingtreding, door toedoen van de Minister van Buitenlandse Zaken in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt."

II. HET DOEL VAN HET ONTWERP VAN INSTEMMINGSDECREET

Dit ontwerp beoogt de instemming van het Vlaams Parlement met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009 (hierna: het Scheepsrecyclingverdrag of het Verdrag), dat door de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) werd aangenomen op 15 mei 2009.

De instemming met het Verdrag kadert in de 'Beleidsnota 2014-2019 Omgeving. Een maatschappelijk gedragen en geïntegreerd omgevingsbeleid voor een kwaliteits-

volle omgeving', meer bepaald de strategische doelstelling 'SD2: Omgevingsbeleid georiënteerd op Europese beleidskaders'.

Het Verdrag is een gemengd federaal/gewestelijk verdrag. Aldus werd besloten door de Werkgroep Gemengde Verdragen, een adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid, op 29 oktober 2009. Dat betekent dus dat het over zowel federale bevoegdheden als bevoegdheden van de gewesten gaat.

III. HET SCHEEPSRECYCLINGVERDRAG

1. Ontstaan en doel van het Verdrag

Scheepsrecycling draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en is de beste oplossing voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Er is echter een groeiende bezorgdheid ten opzichte van de veiligheids-, gezondheids-, milieu- en welzijnskwesties in de sector van scheepsrecycling. Door het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers en de huidige economische crisis zal de scheepsrecyclingsector de komende jaren een sterke groei kennen waardoor de behoefte aan passende maatregelen in de toekomst waarschijnlijk zal toenemen.

Van alle afgedankte schepen die sinds 2004 op wereldschaal werden gesloopt, is meer dan 80% gesloopt in India, Bangladesh en Pakistan. In die landen wordt veelal de strandingsmethode (beaching) in zijn meest primitieve vorm gebruikt: de schepen worden – meestal op eigen kracht – tot de zandstranden gevaren en daarna gesloopt zonder hulp van zware machines zoals bijvoorbeeld kranen en ander rollend materieel, met de zwaartekracht als enig hulpmiddel voor de feitelijke ontmanteling van het schip. Tijdens de depollutie en het ontmantelen van onderdelen biedt enkel de romp van het schip enige bescherming naar de omgeving toe. In het algemeen wordt er geen of weinig rekening gehouden met het milieu, de volksgezondheid en de gezondheid en veiligheid van de betrokken werknemers. Bij de exploitanten in Zuid-Azië werken talrijke ongeschoolde arbeiders, die er een uiterst laag loon verdienen. De recyclingbedrijven investeren er nauwelijks in permanente infrastructuur of machines. Van de drie genoemde landen heeft alleen India de jongste twee à drie jaar geïnvesteerd in centrale infrastructuur voor afvalverwerking, in de opleiding van werknemers en in gezondheidszorg.

Landen zoals China, Turkije en een aantal EU-lidstaten, waar schepen meestal worden ontmanteld op een meer milieuvriendelijke wijze, met aandacht voor mens en omgeving, bezitten slechts een klein marktaandeel.

Omwille van het internationale karakter van de scheepvaart (de eigenaar van een schip kan een investeringsmaatschappij uit Londen zijn, terwijl het schip onder de vlag kan varen van een derde land, bijvoorbeeld Liberia, om tot slot gerecycleerd te worden in een sloopwerf in India), is het dan ook noodzakelijk om het recyclen van schepen en de bovenvermelde bezorgdheden op internationaal vlak aan te pakken. Het beste middel om dit te bereiken bestaat erin om een internationaal verdrag goed te keuren voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, dat de goedkeuring wegdraagt van zowel de vlaggenstaten, de 'recycling'-staten en de controlerende havenstaten. Om deze redenen heeft de algemene vergadering van de IMO het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO verzocht een instrument uit te werken dat inzake scheepsrecycling bindende kracht heeft. De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) heeft hierbij ook een rol gespeeld als beschermer van de veiligheid en de gezondheid op het werk van de werknemers in de scheepsrecyclingsector.

De Internationale Conferentie voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen werd in 2009 in Hongkong gehouden en op 15 mei 2009 werd het Internationaal

Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen aangenomen door de IMO.

Het Scheepsrecyclingverdrag heeft tot doel om de risico's voor het milieu en de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling te voorkomen, te verminderen of tot een minimum te beperken, steeds rekening houdend met de bijzondere kenmerken van zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

Het Verdrag is een belangrijke stap voor de internationale gemeenschap en voorziet in een controle- en handhavingssysteem gedurende de volledige levenscyclus van een schip: van de ontwerp-, bouw- en exploitatiefase tot en met de recycling.

Door het Scheepsrecyclingverdrag te ratificeren plaatst België zich op mondiaal vlak in de groep van landen die een actief beleid wensen te voeren ter bescherming van het mariene milieu en ter beperking van de arbeidsgezondheids- en veiligheidsrisico's in de scheepsrecyclingsector. Het is een belangrijke stap op weg naar de verdwijning van onveilige en milieuschadelijke werkmethoden.

2. Instemming door de federale overheid en de gewesten

Het Scheepsrecyclingverdrag werd door België niet ondertekend, aanvaard of goedgekeurd. Niettemin blijft het voor België op grond van artikel 16, 2.3, van het Verdrag mogelijk om alsnog toe te treden.

Daartoe moeten de Federale Regering en de drie gewesten echter eerst hun instemming betuigen. Federaal werd het wetsontwerp houdende instemming met het Scheepsrecyclingverdrag aangenomen, eerst door de Senaat op 28 maart 2013, en vervolgens door de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 8 mei 2013. De wet werd aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, maar is nog niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Voor wat de gewesten betreft, hebben het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest evenzeer hun instemming betuigd, respectievelijk bij decreet van 13 maart 2014 (Belgisch Staatsblad van 28 maart 2014, tweede uitgave) en bij ordonnantie van 27 maart 2014 (Belgisch Staatsblad van 7 mei 2014). De Vlaamse Regering heeft tot op heden alleen beslist "in te stemmen met het voorontwerp van wet en met de bijbehorende memorie van toelichting, op voorwaarde dat tussen de federale overheid en de gewesten een duidelijk en welomschreven samenwerkingsakkoord wordt afgesloten" (beslissing van 22 januari 2012).

De goedkeuring door het Vlaams Parlement van dit ontwerp van decreet moet dan ook gezien worden als de laatste schakel op de weg naar een definitieve goedkeuring, door België, van het Scheepsrecyclingverdrag.

3. Inhoud van het Verdrag

Het Scheepsrecyclingverdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een bijlage met gedetailleerde regels en zeven aanhangsels. In het Scheepsrecyclingverdrag zijn algemene bindende eisen vastgesteld om te waarborgen dat schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden gerecycleerd en dat dit ook efficiënt gebeurt. Om de gangbare normen in de scheepsrecycling te verbeteren, voorziet het Scheepsrecyclingverdrag in de schouwing en certificering van schepen, in machtigingen voor scheepsrecyclinginstallaties en worden er specifieke eisen gesteld: rederijen moeten een inventaris opstellen van de gevaarlijke stoffen die zich in het schip bevinden, scheepsrecyclinginstallaties moeten een scheepsrecyclingplan opstellen en vlaggenstaten moeten voor de afgifte van een internationaal 'geschikt voor recycling'-certificaat een eindschouwing

uitvoeren. Een belangrijk element is de beperking op het gebruik van gevaarlijke stoffen bij de bouw van schepen.

Artikel 1 omvat een aantal algemene verplichtingen voor de Partijen bij het Verdrag. Zo moeten zij zich onder meer inspannen om samen te werken op het vlak van uitvoering, naleving en handhaving. Ook legt het aan de Partijen een voorkomingsplicht op. Om ongevallen, lichamelijke letsels en andere schadelijke gevolgen van scheepsrecycling voor de menselijke gezondheid en het milieu te voorkomen, te beperken, tot het minimum te verminderen, en voor zover mogelijk uit te schakelen, engageren de Partijen er zich toe om de verdragsbepalingen volledig uit te voeren,

In artikel 2 worden de begrippen gedefinieerd die verder in het Verdrag worden gehanteerd. Aldus definieert artikel 2, 10, 'scheepsrecycling' als de activiteit die erin bestaat een schip geheel of gedeeltelijk te ontmantelen in een scheepsrecyclinginstallatie om er de bestanddelen en stoffen uit te recupereren die opnieuw kunnen worden verwerkt of gebruikt, waarbij men oog heeft voor de potentieel gevaarlijke stoffen en elke andere stof, en alle verrichtingen omvat die met deze activiteit verband houden, zoals de opslag en de behandeling ter plaatse van de bestanddelen en stoffen, maar niet de latere behandeling of de verwijdering ervan in afzonderlijke installaties.

Artikel 3 lijnt het toepassingsgebied af. Het Verdrag is van toepassing op de meeste particuliere en commerciële schepen, maar er zijn uitzonderingen. Kleine schepen, met een bruto tonnenmaat van minder dan 500, oorlogsschepen, hulp-oorlogsschepen, of andere overheidsvaartuigen die alleen worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden of alleen voor binnenlands vervoer, vallen niet onder het Verdrag. In het Verdrag is evenwel bepaald dat deze schepen zich voor zover redelijkerwijze haalbaar is naar de geest van het Verdrag moeten gedragen. Verder is het Scheepsrecyclingverdrag eveneens van toepassing op scheepsrecyclinginstallaties, namelijk een bepaalde zone "die als een terrein, een werf of een installatie voor scheepsrecycling wordt gebruikt" (artikel 2, 11).

Schepen en installaties voor scheepsrecycling moeten voldoen aan de voorschriften die in het Verdrag zijn vastgelegd. Elke Partij bij het Verdrag neemt daartoe doeltreffend maatregelen om dit te garanderen (artikel 4). Zo moeten nieuwe schepen aan boord een Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen hebben. Bestaande schepen moeten uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van het Scheepsrecyclingverdrag, of alvorens te worden gerecycleerd indien deze datum eerder komt, aan deze bepalingen beantwoorden (regel 5 van de bijlage). Om deze Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen op te stellen, zullen alle schepen die onder het Scheepsrecyclingverdrag vallen, een aanvangsschouwing moeten ondergaan evenals een aantal hernieuwingsschouwingen en in voorkomend geval een aantal bijkomende schouwingen gedurende de levensloop van schepen. Een eindschouwing moet plaatsvinden voor het recyclen van het schip. Na voltooiing van de eindschouwing wordt er een internationaal certificaat afgeleverd waaruit blijkt dat het schip klaar is om te worden gerecycled (hoofdstuk 2, deel C, van de bijlage).

Elke Partij bij het Scheepsrecyclingverdrag moet er verder voor zorgen dat schepen die haar vlag voeren of onder haar gezag opereren overeenkomstig het Verdrag worden gecertificeerd (artikel 5). Wanneer een reder voornemens is een schip te recyclen, moet hij de overheid van zijn vlaggenstaat daarvan tijdig en schriftelijk in kennis te stellen zodat zij de schouwing en certificering van het schip kan voorbereiden (regel 24 van de bijlage).

Scheepsrecyclinginstallaties die onder de jurisdictie van een Partij vallen, moeten de verplichtingen van het Scheepsrecyclingverdrag naleven en overeenkomstig het

Verdrag over een machtiging beschikken. Zij dienen tevens een scheepsrecyclingplan op te stellen. Bij het beheer van recyclinginstallaties moeten het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu, een veilig en milieuhygiënisch verantwoord beheer van gevaarlijke afvalstoffen, paraatheid en reactievermogen bij noodsituaties en de opleiding en veiligheid van de werknemers centraal staan. Overeenkomstig specifieke richtsnoeren van de IMO moeten bedrijven bepaalde procedures vaststellen en toepassen (artikel 6 en hoofdstuk 3 van de bijlage).

Ten aanzien van een machtiging die een Partij heeft verstrekt aan een scheepsrecyclinginstallatie stelt artikel 7 een plicht tot informatie-uitwisseling in met de IMO en de Partijen die hierom verzoeken.

Een schip dat zich in een willekeurige haven of laad- en losplaats van een andere Partij bevindt, kan worden geïnspecteerd om de naleving van het Verdrag te controleren. Bij dergelijke inspecties wordt uitsluitend gecontroleerd of de nodige certificaten op het schip aanwezig zijn. Indien die geldig zijn, worden ze aanvaard. Inspecties mogen alleen verder gaan wanneer die Partij over voldoende aanwijzingen beschikt (artikel 8). Al het mogelijke moet worden gedaan om te vermijden dat een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden. Indien dat toch gebeurt, heeft het schip recht op compensatie voor de geleden schade of verliezen (artikel 11).

Wanneer er voldoende aanwijzingen voorhanden zijn dat een schip of een scheepsrecyclinginstallatie werd of wordt geëxploiteerd, of op het punt staat te worden geëxploiteerd in strijd met het Verdrag, en een Partij bij dit Verdrag hierom gemotiveerd verzoekt, stelt de Partij aan wie de vraag is gericht, een onderzoek naar dit schip of deze recyclinginstallatie in, en stelt zij daarvan verslag op. Dat verslag wordt, met vermelding van eventuele genomen of te ondernemen maatregelen, voor passend gevolg bezorgd aan de IMO en aan de Partij die om het onderzoek heeft gevraagd. Indien bij de inspectie van het schip een inbreuk op het Verdrag wordt vastgesteld, kan de Partij die de inspectie uitvoert een waarschuwing geven of het schip aanhouden of wegsturen of het de toegang ontzeggen tot haar havens. In dat geval brengt zij de overheid van de vlaggenstaat van het betrokken schip en de IMO onmiddellijk op de hoogte van de sanctie (artikel 9).

De Partijen verbieden alle inbreuken op de bepalingen van het Verdrag op hun grondgebied en voorzien in evenredige sancties om eventuele inbreuken op het Verdrag te ontmoedigen (artikel 10). Bij het opsporen van inbreuken en voor de handhaving van het Verdrag werken zij samen (artikel 1, 3, gelezen in samenhang met artikel 9, 1).

Artikel 12 verplicht de Partijen ertoe om diverse inlichtingen te verstrekken aan de IMO, waaronder een jaarlijkse lijst van schepen die werden gerecycled, en informatie over inbreuken en maatregelen die tegen schepen en installaties werden getroffen.

Met het oog op het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen voorziet artikel 13 in een plicht tot technische bijstand, voor Partijen die daarom verzoeken (onder meer inzake opleiding van personeel) en kennisoverdracht van beheersystemen en van recyclingtechnieken.

De artikelen 14 tot en met 22 ten slotte betreffen de klassieke 'slotbepalingen' inzake geschillenregeling, ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding, de inwerkingtreding, wijziging, depositaris en de talen waarin het Scheepsrecyclingverdrag is opgesteld.

Vijf niet-verplichte richtsnoeren bij het Scheepsrecyclingverdrag die uitleg verschaffen over, interpretatie geven aan en uniforme procedures vastleggen voor technische zaken die uit het Scheepsrecyclingverdrag voortvloeien, werden opgesteld. Het betreft de volgende richtsnoeren:

- richtsnoeren voor veilige en milieuvriendelijke scheepsrecycling;
- richtsnoeren voor de ontwikkeling van een scheepsrecyclingplan;
- richtsnoeren voor het verlenen van een machtiging aan scheepsrecycling-installaties;
- richtsnoeren voor schouwing en certificatie;
- richtsnoeren voor het inspecteren van schepen.

IV. DE BEVOEGDHEID VAN DE OVERHEDEN MET BETREKKING TOT DE AANGELEGENHEDEN GEREGELD DOOR HET SCHEEPSRECYCLING-VERDRAG

Zoals hoger onder punt 1 werd aangestipt, behoren de aangelegenheden die worden geregeld door het Scheepsrecyclingverdrag deels tot de bevoegdheid van de federale overheid en deels tot die van de gewesten. De Werkgroep Gemengde Verdragen heeft in haar vergadering van 29 oktober 2009 het gemengde karakter van het Scheepsrecyclingverdrag vastgesteld. De Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid heeft vervolgens, in haar vergadering van 1 maart 2010, de beslissing van de Werkgroep Gemengde Verdragen goedgekeurd.

Tot de bepalingen van het Scheepsrecyclingverdrag die onder de federale bevoegdheid vallen, behoren onder andere de bepalingen inzake de schouwing en certificering van de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de inspectie van schepen onder vreemde vlag die zich in Belgische havens of los- en laadplaatsen bevinden. Het verlenen van de machtiging voor de scheepsrecyclinginstallaties behoort dan weer tot de bevoegdheid van de gewesten.

V. DE INWERKINGTREDING VAN HET SCHEEPSRECYCLINGVERDRAG

Het Scheepsrecyclingverdrag treedt in werking vierentwintig maanden na de datum waarop de onderstaande voorwaarden zijn vervuld:

1. ten minste vijftien staten hebben het ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of hebben de vereiste bekrachtigings-, aanvaardings-, goedkeurings- of toetredingsakte ingediend;
2. de koopvaardijvloten van de staten vermeld in punt 1 vertegenwoordigen in totaal ten minste 40% van de bruto tonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot;
3. het maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume van de staten vermeld in punt 1 vertegenwoordigen in de loop van de jongste tien jaar in totaal ten minste 3% van de bruto tonnenmaat van alle koopvaardijvloten van de genoemde staten.

De inwerkingtreding van het Verdrag is derhalve afhankelijk van het bereiken van een aantal quota. Kort samengevat, hoe meer landen het Verdrag ratificeren, hoe sneller het in werking zal kunnen treden, afhankelijk van de grootte van de betrokken vloot en de recyclagecapaciteit van de ratificerende landen.

Tot hiertoe zijn slechts drie landen formeel toegetreden tot het Verdrag: Noorwegen (op 26 juni 2013), een vlaggenstaat met een aanzienlijke vloot, de Democratische Republiek Congo (op 19 mei 2014) en Frankrijk (op 2 juli 2014). Hoewel de quota voor inwerkingtreding van het Verdrag op dit moment nog verre van bereikt zijn, zou dit toch relatief snel kunnen veranderen. Op 14 april 2014 heeft de Raad van de Europese Unie de lidstaten namelijk gemachtigd om, voor de delen die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, het Scheepsrecyclingverdrag te bekrachtigen en ertoe toe te treden. De Raad zal uiterlijk op 31 december 2018 de bij de bekrachtiging geboekte vooruitgang toetsen. In dat verband kan erop gewezen worden, enerzijds, dat Frankrijk, zoals hiervoor reeds aangegeven, op 2 juli 2014

het Verdrag heeft geratificeerd, anderzijds, dat de evolutie in Europa nauwlettend wordt opgevolgd door bijvoorbeeld Japan. Een ratificatie door Japan, een belangrijke maritieme natie (70% van de Panamese vloot is in het bezit van Japanse eigenaars, en de Panamese vloot is goed voor ongeveer 20% van de wereldvloot) zal meer dan waarschijnlijk een golf van ratificaties in gang zetten. Een ratificatie door Panama zou dan de belangrijkste bijdrage kunnen zijn om de quota van de vlootcapaciteit te halen.

VI. DE EUROPESE VERORDENING (EU) NR. 1257/2013

Niet onbelangrijk, in het kader van een spoedige ratificatie door België van het Scheepsrecyclingverdrag, is bovendien het feit dat het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 10 december 2013 een verordening inzake scheepsrecycling hebben uitgevaardigd. Deze verordening heeft precies tot doel de ratificatie van het Scheepsrecyclingverdrag te faciliteren. De inwerkingtreding is bepaald op de eerste van de twee volgende data, maar niet vroeger dan 31 december 2015:

- ofwel zes maanden na de datum waarop de jaarlijkse gecumuleerde maximale scheepsrecyclingoutput van de in de Europese lijst opgenomen scheepsrecycling-inrichtingen niet minder dan 2,5 miljoen ton leeggewicht (LDT) bedraagt;
- ofwel op 31 december 2018.

VII. IMPACT VAN DE GOEDKEURING VOOR VLAANDEREN

Vast staat dat zowel voor, tijdens en na de implementatie van het Verdrag, en bij uitbreiding de EU-verordening (EU) nr. 1257/2013, een nauw overleg tussen zowel de federale als de Vlaamse overheid noodzakelijk zal zijn. Zo kan een schip immers maar naar recyclage gaan, mits een aangepast en goedgekeurd 'ship recycling plan' kan worden voorgelegd. Dit plan bevat zowel technische aspecten inzake scheepsbouw en exploitatie, als milieuhygiënische vereisten inzake het recyclen van het betreffende schip. Het opstellen van een duidelijk en welomschreven samenwerkingsakkoord en een goede opvolging en samenwerking nadien zullen uiteraard de nodige tijd en inspanning vragen. Ook scheepssloperijen en scheepseigenaars zullen de nodige begeleiding moeten krijgen, gezien de ingrijpende veranderingen die dit Verdrag voor hen teweegbrengt.

De drie belangrijkste stakeholders in dat verband zijn de vlaggenstaat (vertegenwoordigd door de Federale Overheidsdienst FOD Mobiliteit), de havenstaat (eveneens de FOD Mobiliteit) en de 'recycling'-staat (voor Vlaanderen, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij OVAM en Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)). Maar daarnaast zijn er ook de havenbedrijven, hoewel ze niet meteen rechtstreeks betrokken partij zijn, de FOD Volksgezondheid en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (voor wat de arbeidsveiligheid betreft).

VIII. BESPREKING VAN HET ONTWERP VAN INSTEMMINGSDECREET

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 strekt ertoe gevolg te verlenen aan het Scheepsrecyclingverdrag.

Artikel 3

Het is mogelijk dat aan de bijlage bij het Verdrag wijzigingen worden aangebracht. In deze context is artikel 18 van het Verdrag van belang. Dit voert ter zake een procedure van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming in (artikel 18.2.5.2) zoals wel vaker het geval is bij verdragen omtrent scheepvaart of leefmilieu. Luidens deze bepaling worden wijzigingen aan de bijlage bij het Verdrag geacht te zijn aanvaard bij het verstrijken van een termijn die door het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO wordt bepaald op het ogenblik van de goedkeuring ervan. Die termijn mag niet korter zijn dan tien maanden na de datum van de goedkeuring ervan. Als binnen die termijn meer dan een derde van de Partijen de secretaris-generaal van de IMO in kennis hebben gesteld van hun bezwaar tegen een wijziging, wordt deze geacht niet te zijn aanvaard. Overeenkomstig artikel 3 zullen met toepassing van artikel 18 van het Verdrag aangenomen wijzigingen aan de bijlage van het Verdrag, volkomen gevolg hebben, voor zover België zich niet tegen de aanneming ervan heeft verzet.

Een dergelijk mechanisme van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming doet, zoals de Raad van State in zijn advies heeft beklemtoond, natuurlijk geen afbreuk aan de verplichting om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze in het interne recht gevolg zouden hebben. In dat verband kan overigens worden aangestipt dat het toepassingsgebied van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de scheepvaart zich momenteel niet uitstrekt tot de Hongkongconventie, zodat de federale overheid (tot zolang deze wet niet is aangepast) de tekst van de wijzigingen integraal, en niet louter bij bericht, zal moeten bekendmaken.

Artikel 4

Door dit artikel wordt het systeem van vereenvoudigde verdragswijziging met stilzwijgende instemming gekoppeld aan een meldings- of mededelingsplicht in hoofde van de Vlaamse Regering. Om te voorkomen dat het Vlaamse Gewest gebonden zou worden door een wijziging aan de bijlage bij het Verdrag, zonder dat het Vlaams Parlement met deze wijziging heeft ingestemd, zal de Vlaamse Regering een afschrift van elke aangenomen wijziging aan de bijlage bij het Verdrag meedelen aan het Vlaams Parlement. Deze mededeling moet gebeuren van zodra de Vlaamse Regering in kennis is gesteld van de aanvaarding van de aangenomen wijziging.

In deze mededeling moet de Vlaamse Regering uitdrukkelijk aangeven welke de termijn is waarbinnen nog op nuttige wijze bezwaar kan worden gemaakt door België (men noteert dat de lengte van deze termijn niet steeds dezelfde hoeft te zijn).

Rekening houdende met deze termijn, doch ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement er zich desgevallend tegen verzetten dat een wijziging van de bijlage bij het Verdrag volkomen gevolg zal hebben. Is dit laatste het geval, zal de Vlaamse Regering daaropvolgend via intrafederaal overleg erop aandringen dat het Koninkrijk België tijdig de kennisgeving van bezwaar verricht als bedoeld in artikel 18.2.5.2 van het Verdrag. Door het verrichten van deze kennisgeving zal, ingevolge artikel 18.2.6.2.1 van het Verdrag, een wijziging aan de bijlage bij het Verdrag niet in werking kunnen treden voor België.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

VOORONTWERP VAN DECREET



Ontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, hierna het Verdrag te noemen, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 18.5.2, van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4. De Vlaamse Regering deelt elke wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 18.2.5.2 van het Verdrag is aanvaard, mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanvaarding ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, maar ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Joke SCHAUVLIEGE

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN

**STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN**

Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
T: +32 2 553 01 81
F: + 32 2 553 50 76
sariv@iv.vlaanderen.be
<http://www.sariv.be>

Aan mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van
22 december 2014

uw kenmerk
K37/20141222-6711

ons kenmerk
/

bijlagen
/

vragen naar / e-mail
freddy.evans@iv.vlaanderen.be

telefoonnummer
02/553 01 11

datum
23 december 2014

Betreft: Stopzetting adviesverlening

Mevrouw de minister,

De Vlaamse regering hechte tijdens haar vergadering van 19 december 2014 haar goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009. Zij verzocht u het advies in te winnen van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARIV).

Het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 voorziet de opheffing van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen. Tijdens zijn laatste plenaire vergadering van 22 september 2014 heeft de Raad daarom besloten zijn adviesverlening stop te zetten.

Het decreet tot oprichting van de SARIV bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is advies te vragen over (i) voorontwerpen van decreet m.b.t. regelgeving op het vlak van buitenlands beleid, internationaal ondernemen, internationale samenwerking en toerisme, en (ii) ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering m.b.t. buitenlands beleid, internationaal ondernemen, internationale samenwerking en toerisme die van strategisch belang zijn. Hoewel dit decreet nog niet is aangepast wenst de Raad over het voorliggend dossier geen advies uit te brengen.

Hoogachtend,



Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter



Freddy Evens
Secretaris

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en
Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

Datum: 13 januari 2015
Uw ref.: K37/20141222-6710
Onze ref.: 01/M6/2014/26
Te bereiken Jan.verheeke@minaraad.be
Betreft: Recyclage van schepen

Mevrouw de minister,

Op 22 december 2014 ontving de Minaraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.

Het Dagelijks Bestuur van de Minaraad heeft beslist om deze adviesvraag niet te behandelen en dus geen advies te verlenen.

Met vriendelijke groeten,

Jan Verheeke
Secretaris

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



Mevrouw Joke SCHAUVLIEGE
Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1 - Ferrarisgebouw
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Jean-Pierre Merckx
jpmerckx@serv.be

ons kenmerk
VHC_BR_20150112_instemming_internationaal_verdrag

Brussel
13 januari 2015

Uw adviesvragen van 22 december 2014

Geachte Mevrouw de Minister,

We hebben van u via de SERV 2 adviesvragen gekregen, nl. over:

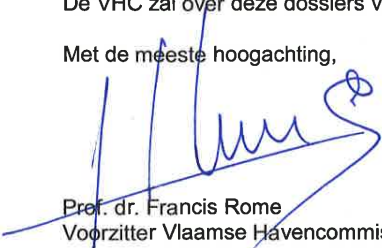
- (1) het decreet houdende de instemming met het Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen;
- (2) het decreet houdende de instemming met het Internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen.

We hebben beide dossiers bestudeerd en ik kan u melden dat de Vlaamse Havencommissie geen bezwaren heeft tegen de goedkeuring van deze decreten.

Wat het decreet over de controle en het beheer van ballastwater betreft hebben we een kleine inhoudelijke aanvulling: in de memorie van toelichting wordt op blz. 11 een opsomming gemaakt van de instanties die bevoegd zijn om handhavend op te treden bij schending van artikel 2 van de wet Oppervlaktewateren. Wat hier ontbreekt is dat ook de Havenkapiteinsdiensten bevoegd zijn om dergelijke wetgeving te handhaven (ingevolge de Wet tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins van 5 mei 1936 (B.S. 8-9 juni 1936)).

De VHC zal over deze dossiers verder geen advies formuleren.

Met de meeste hoogachting,



Prof. dr. Francis Rome
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 57.302/1
van 10 april 2015

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het
Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en
milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong
op 15 mei 2009’

Op 20 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 7 april 2015. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Jan SMETS en Koen MUYLLE, staatsraden, Marc RIGAUX, assessor, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 april 2015.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe in te stemmen met het ‘Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen’, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009 (hierna: het Verdrag) (artikel 2 van het ontwerp).

Voorts strekt het ontwerp ertoe een procedure vast te leggen voor de aanvaarding en de inwerkingtreding van toekomstige wijzigingen van de bijlage bij het verdrag (artikel 3), tenzij wanneer het Vlaams Parlement er zich tegen verzet dat de wijzigingen volkomen gevolg zouden hebben (artikel 4, tweede lid). Opdat het Vlaams Parlement zich ertegen zou kunnen verzetten, wordt ten aanzien van de Vlaamse Regering voorzien in een verplichting tot mededeling aan het Vlaams Parlement van wijzigingen van de voorschriften van de bijlage bij dat verdrag die met toepassing van artikel 18.2.5.2 van het Verdrag zijn aanvaard (artikel 4, eerste lid). De mogelijkheid tot verzet is aan een uiterste termijn gebonden (artikel 4, tweede lid).

ONDERZOEK VAN DE TEKST VAN HET ONTWERP

Artikel 3

3. Men vervange de verwijzing naar “artikel 18.5.2, van het Verdrag” door een verwijzing naar “artikel 18.2.5.2 van het Verdrag”.

¹ Aangezien het gaat om een voorontwerp van decreet, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

4. Er wordt in herinnering gebracht dat het mechanisme van de voorafgaande instemming met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de bijlage bij het Verdrag, niets afdoet aan de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 55 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht gevolg hebben.²

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME

² Ter gelegenheid van de bekendmaking van een aanvaarde wijziging van de bijlage bij het verdrag zal tevens melding moeten worden gemaakt van de datum van mededeling van de aangenomen wijziging van de bijlage bij het verdrag aan het Vlaams Parlement (en van het feit of het Vlaams Parlement zich al dan niet ertegen heeft verzet dat de wijziging volkomen gevolg zou hebben).

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, hierna het Verdrag te noemen, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van de bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 18.2.5.2, van het Verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4. De Vlaamse Regering deelt een afschrift van elke wijziging van de bijlage bij het Verdrag, die met toepassing van artikel 18.2.5.2 van het Verdrag is aangenomen, mee aan het Vlaams Parlement zodra ze in kennis is gesteld van de aanneming ervan.

Binnen een termijn die de Vlaamse Regering in deze mededeling aangeeft, maar ten laatste één maand voor het verstrijken van de verzetstermijn die door de wijziging zelf wordt voorzien, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Brussel, 8 mei 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

BIJLAGEN:

Nederlandse vertaling van het verdrag

INTERNATIONAAL VERDRAG VAN HONGKONG**voor het veilig en milieuvriendelijk recycleren van schepen**

DE PARTIJEN BIJ DIT VERDRAG,

GELET OP de groeiende bezorgdheid ten opzichte van de veiligheids-, gezondheids-, milieu- en welzijnskwesties in de sector van de scheepsrecycling,

MET ERKENNING VAN het feit dat de scheepsrecycling bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling en dat zij als dusdanig de beste oplossing vormt voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt,

HERINNEREND AAN resolutie A.962(23) goedgekeurd door de algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (richtlijnen inzake scheepsrecycling), de wijzigingen aan die richtlijnen die werden goedgekeurd door resolutie A.980(24), het besluit VI/24 van de zesde vergadering van de Conferentie van de Partijen bij het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, dat de technische richtlijnen goedgekeurd voor het milieuvriendelijke beheer van de integrale of gedeeltelijke ontmanteling van de schepen en de leidende principes goedgekeurd door de Raad van bestuur van het Internationaal Arbeidsbureau tijdens zijn 289e zitting (Veiligheid en gezondheid in de sector van de afbraak van schepen : leidende principes voor de Aziatische landen en Turkije),

TEVENS HERINNEREND AAN resolutie A.981(24), waarmee de algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie verzocht een instrument uit te werken dat inzake scheepsrecycling bindende kracht heeft,

GELET EVENEENS op de rol die de Internationale Arbeidsorganisatie speelt in de bescherming van de veiligheid en de gezondheid op het werk van de werknemers die deelnemen aan de scheepsrecycling,

GELET BOVENDIEN op de rol die het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan speelt door de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen tegen de schadelijke gevolgen die uit deze afvalstoffen kunnen voortvloeien,

INDACHTIG het voorzorgsbeginsel dat wordt uitgedrukt in het principe 15 van de Verklaring van Rio inzake milieu en ontwikkeling en vermeld in de resolutie MEPC.67(37), dat door het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie werd aangenomen op 15 september 1995,

VOORTS INDACHTIG de noodzaak de vervanging aan te moedigen van de potentieel gevaarlijke stoffen die worden gebruikt bij de bouw en het onderhoud van schepen door minder potentieel gevaarlijke stoffen of, bij voorkeur, door stoffen die niet gevaarlijk zijn, zonder de veiligheid van de schepen, de veiligheid en de gezondheid van de zeelieden en het rendement van de exploitatie van de schepen in het gedrang te brengen,

VASTBESLOTEN om via een instrument met bindende kracht doeltreffend de risico's voor het milieu en voor de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling te verhelpen, steeds rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt,

OVERWEGENDE dat het beste middel om deze doelstellingen te bereiken erin bestaat een internationaal verdrag goed te keuren voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN :

Artikel 1

Algemene verplichtingen

1. Elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe de bepalingen ervan volledig ten uitvoer te leggen om de ongevallen, lichamelijke letsels en andere schadelijke gevolgen van scheepsrecycling voor de menselijke gezondheid en voor het milieu te voorkomen, te beperken, tot het minimum te verminderen en voor zover dat in de praktijk mogelijk is uit te schakelen en de veiligheid van de schepen, de bescherming van de menselijke gezondheid en van het milieu tijdens de hele levensduur van een schip te versterken.
2. Geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden geïnterpreteerd als zou zij een Partij beletten voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, individueel of gezamenlijk met andere Partijen, overeenkomstig het internationale recht strengere maatregelen te nemen om elk schadelijk gevolg voor de menselijke gezondheid en het milieu te voorkomen, te beperken of tot het minimum te verminderen.
3. De Partijen zullen zich inspannen om samen te werken teneinde de daadwerkelijke uitvoering, naleving en handhaving van dit Verdrag te garanderen.
4. De Partijen verplichten zich ertoe de voortzetting van de ontwikkeling van technieken en praktijken die bijdragen tot de veilige en milieuvriendelijke scheeps-recycling te bevorderen.
5. De Bijlage bij dit Verdrag maakt er integraal deel van uit. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit Verdrag tevens een verwijzing naar de Bijlage.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, wordt verstaan onder :

1. « Verdrag » het Internationale Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, 2009.
2. « Administratie » de regering van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren of onder wiens gezag het wordt geëxploiteerd.

3. « Bevoegde Autoriteit of Autoriteiten » de door een Partij aangewezen overheidsautoriteit of -autoriteiten die zich in een of meerdere geografische gebieden of een of meer specifieke bevoegdheids-domeinen kwijten van de functies die verbonden zijn aan de installaties voor scheepsrecycling, waarvan de exploitatie onder de jurisdictie van die Partij valt, zoals in dit Verdrag gespecificeerd.
4. « Organisatie » de Internationale Maritieme Organisatie.
5. « Secretaris-generaal » de secretaris-generaal van de Organisatie.
6. « Comité » het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie.
7. « Schip » een vaartuig ongeacht van welk type, dat in het mariene milieu wordt of werd geëxploiteerd. Onder deze term zijn begrepen de onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen, drijvende platforms, hefplatformen, drijvende opslageenheden (FSU) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO), met inbegrip van een schip dat werd afgetuigd of wordt gesleept.
8. « Brutotonnenmaat » de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften betreffende de tonnenmaatmeting, vermeld in Bijlage I van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of in een eventueel later verdrag.
9. « Potentieel gevaarlijke stof » elke stof of substantie die de menselijke gezondheid en/of het milieu in gevaar kan brengen.
10. « Scheepsrecycling » de activiteit die erin bestaat een schip geheel of gedeeltelijk te ontmantelen in een recyclinginstallatie om er de bestanddelen en stoffen uit te recupereren die opnieuw kunnen worden verwerkt of gebruikt, waarbij men oog heeft voor de potentieel gevaarlijke stoffen en elke andere stof, en alle verrichtingen omvat die met deze activiteit verband houden, zoals de opslag en de behandeling ter plaatse van de bestanddelen en stoffen, maar niet de latere behandeling of de verwijdering ervan in afzonderlijke installaties.
11. « Installatie voor scheepsrecycling » een bepaalde zone die als een terrein, een werf of een installatie voor scheepsrecycling wordt gebruikt.
12. « Recyclingbedrijf » de eigenaar van de installatie voor scheepsrecycling of elke andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar van de installatie de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de activiteit van scheepsrecycling heeft toevertrouwd en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen heeft aanvaard zich te kwijten van alle taken en verplichtingen die door dit Verdrag worden opgelegd.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Verdrag van toepassing op :
 1. schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren of die onder haar gezag worden geëxploiteerd;

.2 installaties voor scheepsrecycling waarvan de exploitatie onder de jurisdictie van een Partij valt.

2. Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpoorlogsschepen of andere schepen die toebehoren aan een Partij of die door haar worden geëxploiteerd en die op het beschouwde tijdstip uitsluitend worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst. Elke partij dient zich er echter door het nemen van passende maatregelen die de verrichtingen of de operationele capaciteit van de schepen van dit type die haar toebehoren of door haar worden geëxploiteerd, niet in het gedrang brengen, van te verzekeren dat die schepen handelen op een manier die verenigbaar is met dit Verdrag, voor zover dit in de praktijk redelijk en mogelijk is.

3. Dit Verdrag is niet van toepassing op schepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500, noch op schepen die tijdens hun hele levensduur enkel worden geëxploiteerd in de wateren die vallen onder de soevereiniteit of de jurisdictie van de Staat waarvan zij gerechtigd zijn de vlag te voeren. Elke Partij dient zich er echter door het nemen van passende maatregelen van te verzekeren dat die schepen handelen op een manier die verenigbaar is met dit Verdrag, voor zover dat in de praktijk redelijk en mogelijk is.

4. In het geval van schepen die gerechtigd zijn de vlag te voeren van Staten die geen Partij zijn bij dit Verdrag, passen de Partijen de voorschriften van dit Verdrag toe in de mate die noodzakelijk is opdat die schepen geen gunstigere behandeling zouden genieten.

Artikel 4

Controlemaatregelen betreffende scheepsrecycling

1. Elke Partij eist dat de schepen die gerechtigd zijn haar vlag te voeren of die onder haar bevoegdheid worden geëxploiteerd, voldoen aan de voorschriften die in dit Verdrag zijn vastgelegd en neemt doeltreffend maatregelen om dit te garanderen.

2. Elke Partij eist dat de installaties voor scheepsrecycling die onder haar jurisdictie vallen, voldoen aan de voorschriften die in dit Verdrag zijn vastgelegd, en neemt doeltreffend maatregelen om dit te garanderen.

Artikel 5

Schouwingen en certificatie

Elke Partij ziet erop toe dat schepen die haar vlag voeren of die onder haar gezag worden geëxploiteerd en die het voorwerp moeten zijn van schouwingen en certificatie, worden onderworpen aan schouwingen en de voorziene certificaten verkrijgen in overeenstemming met de regels van de Bijlage.

Artikel 6

Machtiging verleend aan de installaties voor scheepsrecycling

Elke Partij ziet erop toe dat de installaties voor scheepsrecycling waarvan de exploitatie onder haar jurisdictie valt en die schepen recycleren waarop dit Verdrag van toepassing is of schepen

die aan dezelfde behandeling zijn onderworpen krachtens artikel 3.4 van dit Verdrag, de machtiging verkrijgen op de manier die wordt voorgeschreven door de regels van de Bijlage.

Artikel 7

Informatie-uitwisseling

Indien de installaties voor scheepsrecycling de machtiging van een Partij verkrijgen, verstrekt deze Partij de Organisatie, indien die daarom verzoekt, en de Partijen die daarom verzoeken, de relevante informatie betreffende dit Verdrag, op basis waarvan zij de beslissing heeft genomen een machtiging te verlenen. De informatie wordt snel en te gelegener tijd uitgewisseld.

Artikel 8

Inspectie van schepen

1. Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is, kan in elke haven of laad- of losinrichting van een andere Partij worden geïnspecteerd door ambtenaren die door die Partij naar behoren zijn gemachtigd om te bepalen of het voldoet aan dit Verdrag. Behalve in de gevallen bepaald in paragraaf 2 beperkt een dergelijke inspectie zich ertoe na te gaan of er zich aan boord een geldig internationaal certificaat bevindt dat verklaart dat het schip een Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen bezit, ofwel een geldig internationaal certificaat dat verklaart dat het schip klaar is om te worden gerecycleerd, in welk geval die certificaten moeten worden aanvaard.

2. Indien het schip geen geldig certificaat bezit of indien er goede redenen bestaan om te denken dat :

.1 de staat van het schip of de uitrusting ervan in substantie niet overeenstemt met de vermeldingen van het certificaat en/of van Deel I van de Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen; of

.2 aan boord van het schip geen enkele procedure wordt toegepast om Deel I van de Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen bij te houden, kan een grondige inspectie worden verricht, rekening houdend met de richtlijnen die door de Organisatie zijn uitgewerkt.

Artikel 9

Opsporen van misdrijven

1. De Partijen dienen samen te werken bij de opsporing van misdrijven en de handhaving van de bepalingen van dit Verdrag.

2. Wanneer er voldoende bewijzen zijn dat een schip wordt geëxploiteerd, werd geëxploiteerd of op het punt staat te worden geëxploiteerd in strijd met een bepaling van dit Verdrag, kan een Partij die bewijzen in haar bezit heeft, vragen dat dat schip wordt geïnspecteerd op het ogenblik dat het een haven of een laad- of losinrichting aanloopt die onder de jurisdictie van een andere Partij valt. Het inspectieverslag wordt gericht aan de Partij die de inspectie heeft

aangevraagd, aan de administratie waaronder het betrokken schip ressorteert en aan de Organisatie opdat elk van hen de maatregelen zou kunnen nemen die zij nodig acht.

3. Indien wordt vastgesteld dat het schip dit Verdrag schendt, kan de Partij die tot de inspectie overgaat, maatregelen treffen om het schip een waarschuwing te geven, het aan te houden, zijn vertrek uit of uitsluiting van haar havens te bevelen. Een Partij die deze maatregelen neemt, moet de administratie van het betrokken schip en de Organisatie daarvan onmiddellijk op de hoogte stellen.

4. Elke Partij die van een andere Partij een onderzoeksaanvraag ontvangt die vergezeld gaat van voldoende bewijzen waaruit blijkt dat een installatie voor scheepsrecycling wordt geëxploiteerd, werd geëxploiteerd of op het punt staat te worden geëxploiteerd in strijd met enige bepaling van dit Verdrag, zou die installatie voor scheepsrecycling, waarvan de exploitatie onder haar jurisdictie valt, moeten inspecteren en een verslag opstellen. Het verslag van dat onderzoek wordt gericht aan de Partij die het onderzoek heeft aangevraagd, vergezeld van inlichtingen over de maatregelen die werden genomen of die zouden kunnen worden genomen, en aan de Organisatie opdat zij de passende maatregelen zou nemen.

Artikel 10

Misdrijven

1. Elke inbreuk op de voorschriften van dit Verdrag moet worden verboden krachtens de nationale wetgeving en :

.1 indien een schip een misdrijf begaat, moet in sancties worden voorzien door de wetgeving van de administratie waaronder het betrokken schip ressorteert, ongeacht de plaats waar het misdrijf wordt begaan. Indien de administratie door een Partij van een dergelijk misdrijf op de hoogte wordt gesteld, stelt zij een onderzoek in en kan zij de Partij die haar op de hoogte heeft gesteld, vragen haar van het vermeende misdrijf bijkomende bewijzen te leveren. Indien de administratie ervan overtuigd is dat er voldoende bewijzen zijn met betrekking tot het vermeende misdrijf die haar toestaan een vervolging in te stellen, stelt zij die vervolging zo snel mogelijk in overeenkomstig haar wetgeving. De administratie brengt de Partij die het vermeende misdrijf heeft gemeld, alsook de Organisatie snel op de hoogte van elke genomen maatregel. Indien de administratie binnen een termijn van een jaar na de ontvangst van de inlichtingen geen enkele maatregel heeft genomen, deelt zij de Partij die het vermeende misdrijf heeft gemeld en de Organisatie de redenen mee waarom zij geen enkele maatregel heeft genomen;

.2 indien een installatie voor scheepsrecycling in gebreke blijft, moet in sancties worden voorzien door de wetgeving van de Partij waaronder de betrokken installatie voor scheepsrecycling ressorteert. Indien die Partij door een andere Partij van een dergelijk misdrijf op de hoogte wordt gesteld, stelt zij een onderzoek in en kan zij de Partij die haar op de hoogte heeft gesteld, vragen haar van het vermeende misdrijf bijkomende bewijzen te leveren. Indien zij ervan overtuigd is dat er voldoende bewijzen zijn met betrekking tot het vermeende misdrijf die haar toestaan een vervolging in te stellen, stelt zij die vervolging zo snel mogelijk in overeenkomstig haar wetgeving. Zij brengt de Partij die het vermeende misdrijf heeft gemeld, alsook de Organisatie snel op de hoogte van elke genomen maatregel. Indien zij binnen een termijn van een jaar na de ontvangst van de inlichtingen geen enkele maatregel

heeft genomen, deelt zij de Partij die het vermeende misdrijf heeft gemeld en de Organisatie de redenen mee waarom zij geen enkele maatregel heeft genomen.

2. Elke inbreuk op de voorschriften van dit Verdrag binnen de jurisdictie van een Partij is verboden en is het voorwerp van sancties krachtens de wetgeving van die Partij. Telkens als een dergelijk misdrijf zich voordoet, moet de Partij :

.1 ofwel een vervolging instellen overeenkomstig haar wetgeving;

.2 ofwel de administratie waaronder het betrokken schip ressorteert, inlichten en de bewijzen verstrekken waaruit blijkt dat een misdrijf werd begaan.

3. De sancties waarin de wetgeving van een Partij overeenkomstig dit artikel voorziet, moeten zo streng zijn dat ze de misdrijven op dit Verdrag ontmoedigen, ongeacht de plaats waar zij worden begaan.

Artikel 11

Onterecht ophouden of aanhouden van schepen

1. Er moet in alle mate van het mogelijke worden vermeden dat een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden ten gevolge van de toepassing van artikel 8, 9 of 10 van dit Verdrag.

2. Een schip dat onterecht werd aangehouden of opgehouden ten gevolge van de toepassing van artikel 8, 9 of 10 van dit Verdrag, heeft recht op schadevergoeding voor de geleden verliezen of schade.

Artikel 12

Verstrekken van inlichtingen

Elke Partij verstrekt de Organisatie de volgende inlichtingen, die door de Organisatie in de geschikte vorm worden verdeeld :

.1 de lijst van de installaties voor scheepsrecycling die overeenkomstig dit Verdrag gemachtigd zijn en waarvan de exploitatie ressorteert onder de jurisdictie van die Partij;

.2 de adresgegevens van de bevoegde Autoriteit of Autoriteiten, met inbegrip van een enig contactpunt, van die Partij;

.3 de lijst van erkende organisaties en van aangewezen inspecteurs die gemachtigd zijn om voor rekening van genoemde Partij te handelen bij het beheer van de kwesties betreffende de controle van het recyclen van de schepen overeenkomstig dit Verdrag en de specifieke voorwaarden waaronder de machtiging aan de erkende organisaties of aan de aangewezen inspecteurs werd gedelegeerd en de specifieke verantwoordelijkheden die hen werden toevertrouwd;

.4 de jaarlijkse lijst van schepen die de vlag van die Partij voeren en waaraan een internationaal certificaat werd toegekend waaruit blijkt dat het schip klaar is om te worden

gerecycled, met inbegrip van de naam van het recyclingbedrijf en de ligging van de installatie voor het recyclen van de schepen die op dat certificaat zijn vermeld;

.5 de jaarlijkse lijst van schepen die werden gerecycled op het grondgebied dat onder de jurisdictie van die Partij ressorteert;

.6 informatie betreffende inbreuken op dit Verdrag; en

.7 de maatregelen die werden genomen tegen schepen en installaties voor scheepsrecycling die onder de jurisdictie van die Partij ressorteren.

Artikel 13

Technische bijstand en samenwerking

1. De Partijen verbinden zich er rechtstreeks of via de Organisatie en andere internationale instellingen toe, met het oog op het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen eventueel hun steun te verlenen aan de Partijen die om technische bijstand verzoeken om :

.1 personeel op te leiden;

.2 de beschikbaarheid te verzekeren van de technieken, van het materieel en van de relevante installaties;

.3 gemeenschappelijke onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's te lanceren; en

.4 andere maatregelen te nemen die de daadwerkelijke toepassing willen garanderen van dit Verdrag en van de desbetreffende richtlijnen die door de Organisatie worden uitgewerkt.

2. De Partijen verbinden zich ertoe om onverminderd hun wetgeving, hun reglementering en hun nationale beleidslijnen, actief mee te werken aan de overdracht van beheersystemen en van technieken inzake het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen.

Artikel 14

Geschillenregeling

De Partijen regelen elk geschil dat tussen hen rijst in verband met de interpretatie of de toepassing van dit Verdrag, via onderhandelingen of via elk ander tussen hen overeengekomen vreedzaam middel, zoals onderzoek, bemiddeling, verzoening, arbitrage, gerechtelijke schikking of een beroep op regionale organisaties of akkoorden.

Artikel 15

Verhouding met het internationaal recht en met andere internationale akkoorden

1. Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan de rechten en verplichtingen die elke Staat heeft krachtens het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 en van het internationaal gewoonterecht van de zee.

2. Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan de rechten en verplichtingen die de Partijen hebben krachtens andere relevante en toepasselijke internationale akkoorden.

Artikel 16

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag staat voor elke Staat open voor ondertekening op de Zetel van de Organisatie van 1 september 2009 tot 31 augustus 2010 en blijft vervolgens open voor toetreding.

2. De Staten kunnen Partijen bij dit Verdrag worden door :

.1 ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

.2 ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

.3 toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de secretaris-generaal.

4. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn betreffende in dit Verdrag geregelde aangelegenheden, kan hij op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Verdrag op al deze territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan van toepassing is en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door een nieuwe verklaring over te leggen.

5. Een verklaring die wordt gedaan krachtens paragraaf 4 wordt schriftelijk ter kennis gebracht aan de secretaris-generaal en vermeldt uitdrukkelijk de territoriale eenheid of eenheden waarop dit Verdrag van toepassing is.

6. Op het ogenblik dat een Staat uiting geeft aan zijn instemming om door dit Verdrag gebonden te zijn, verklaart deze Staat of hij al dan niet eist dat het recyclingplan van een schip uitdrukkelijk of stilzwijgend wordt goedgekeurd, opdat dit schip zou kunnen worden gerecycled in zijn installatie of installaties voor scheepsrecycling. Deze verklaring kan, mits daarvan aan de secretaris-generaal kennis wordt gegeven, achteraf worden gewijzigd. Deze wijziging moet de datum vermelden waarop zij van kracht wordt.

Artikel 17

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking vierentwintig maanden na de datum waarop de onderstaande voorwaarden zijn vervuld :

.1 ten minste vijftien Staten hebben het ofwel ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, ofwel de vereiste bekrachtigings-, aanvaardings-, goedkeurings- of toetredingsakte hebben ingediend overeenkomstig artikel 16;

.2 de koopvaardijvloten van de Staten vermeld in paragraaf 1.1 vertegenwoordigen in totaal ten minste 40 % van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot; en

.3 het maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume van de Staten vermeld in paragraaf 1.1 in de loop van de jongste tien jaar vertegenwoordigt in totaal ten minste 3 % van de brutotonnenmaat van alle koopvaardijvloten van de genoemde Staten.

2. Voor de Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag of tot toetreding ertoe hebben ingediend nadat de voorwaarden die de inwerkingtreding ervan regelen, werden vervuld, maar vóór de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, de aanvaarding, de goedkeuring of de toetreding van kracht op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag, of drie maanden na de datum van indiening van de akte indien laatstgenoemde datum later valt.

3. Elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neergelegd na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van neerlegging.

4. Na de datum waarop een wijziging van dit Verdrag geacht wordt te zijn aanvaard uit hoofde van artikel 18, is elke neergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van toepassing op het Verdrag zoals gewijzigd.

Artikel 18

Wijzigingen

1. Dit Verdrag kan worden gewijzigd volgens een van de hieronder omschreven procedures.

2. Wijziging na onderzoek door de Organisatie :

.1 Elke Partij kan een wijziging van dit Verdrag voorstellen. Voorstellen tot wijziging worden ingediend bij de secretaris-generaal die deze vervolgens tenminste zes maanden voorafgaand aan het onderzoek doet toekomen aan de Partijen en Leden van de Organisatie.

.2 Een wijziging die overeenkomstig het voorgaande is voorgesteld en verzonden wordt voor onderzoek voorgelegd aan het Comité. Partijen zijn, ongeacht of zij Lid zijn van de Organisatie, gerechtigd deel te nemen aan de procedures van het Comité ter zake van het onderzoek en de aanneming van de wijziging.

.3 Wijzigingen worden aangenomen met een meerderheid van tweederde van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in het Comité, mits tenminste een derde van de Partijen aanwezig is op het tijdstip van de stemming.

.4 De secretaris-generaal doet de in overeenstemming met de bepaling onder 3 aangenomen wijzigingen ter aanvaarding toekomen aan de Partijen.

.5 Een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard onder de volgende voorwaarden :

.5.1 Een wijziging van een artikel van dit Verdrag wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop de aanvaarding ervan door twee derde van de Partijen ter kennis werd gebracht aan de secretaris-generaal.

.5.2 Een wijziging van de Bijlage wordt geacht te zijn aanvaard bij het verstrijken van een termijn die door het Comité wordt bepaald op het ogenblik van de goedkeuring ervan. Die termijn mag niet korter zijn dan tien maanden na de datum van de goedkeuring ervan. Indien binnen die termijn meer dan een derde van de Partijen de secretaris-generaal ervan in kennis hebben gesteld dat zij tegen die wijziging bezwaar aantekenen, wordt die geacht niet te zijn aanvaard.

.6 Een wijziging wordt van kracht onder de volgende voorwaarden :

.6.1 Een wijziging van een artikel van dit Verdrag wordt van kracht voor de Partijen die hebben verklaard dat zij deze hebben aanvaard zes maanden na de datum waarop deze geacht wordt te zijn aanvaard in overeenstemming met de bepaling onder .5.1.

.6.2 Een wijziging van de Bijlage treedt ten aanzien van alle Partijen in werking zes maanden na de datum waarop deze geacht wordt te zijn aanvaard, met uitzondering voor elke Partij die :

.6.2.1 in overeenstemming met de bepaling onder .5.2 kennisgeving heeft gedaan van bezwaar en dit bezwaar niet heeft ingetrokken; of

.6.2.2 de secretaris-generaal voorafgaand aan de inwerkingtreding van die wijziging ervan in kennis heeft gesteld dat de wijziging uitsluitend in werking treedt na kennisgeving van aanvaarding op een later tijdstip.

.6.3 Een Partij die uit hoofde van de bepaling onder .6.2.1 kennisgeving heeft gedaan van bezwaar, kan de secretaris-generaal op een later tijdstip ervan in kennis stellen dat zij de wijziging aanvaardt. Voor deze Partij wordt deze wijziging van kracht zes maanden na de datum van haar kennisgeving van aanvaarding of de datum waarop de wijziging in werking treedt, naar gelang van wat het laatst is.

.6.4 Indien een Partij die een kennisgeving heeft gedaan als bedoeld in de bepaling onder 6.2.2. de secretaris-generaal in kennis stelt van haar aanvaarding van een wijziging, treedt deze wijziging voor die Partij in werking zes maanden na de datum van haar kennisgeving van aanvaarding of de datum waarop de wijziging in werking treedt, naar gelang van wat het laatst is.

3. Wijziging door een conferentie :

1. Op verzoek van een Partij, waarmee tenminste één derde van de Partijen instemt, belegt de Organisatie een conferentie van de Partijen teneinde wijzigingen van dit Verdrag te behandelen.

2. De secretaris-generaal doet alle Partijen een tijdens een dergelijke conferentie door een tweederde meerderheid van de aanwezige Partijen die hun stem uitbrengen aangenomen wijziging ter aanvaarding toekomen.

3. Tenzij de Conferentie anderszins besluit, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt deze in werking in overeenstemming met de procedures omschreven in lid 2.5 en 2.6.
4. Een Partij die een wijziging van de Bijlage niet wenst te aanvaarden zal uitsluitend voor de toepassing van die wijziging niet worden aangemerkt als een Partij.
5. Kennisgevingen aan de secretaris-generaal uit hoofde van dit artikel dienen schriftelijk te geschieden.
6. De secretaris-generaal stelt de Partijen en Leden van de Organisatie in kennis van :
 1. elke wijziging die in werking treedt en van de datum waarop deze algemeen en voor elke Partij in werking treedt; en
 2. elke kennisgeving gedaan uit hoofde van dit artikel.

Artikel 19

Opzegging

1. Dit Verdrag kan na afloop van twee jaar na de datum waarop het voor een Partij in werking is getreden te allen tijde worden opgezegd door die Partij.
2. De opzegging gebeurt via schriftelijke kennisgeving aan de secretaris-generaal en treedt in werking een jaar na de datum van ontvangst ervan door de depositaris of na het verstrijken van elke andere, langere periode die in die kennisgeving is gespecificeerd.

Artikel 20

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de secretaris-generaal die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.
2. Naast de taken elders omschreven in de bepalingen van dit Verdrag,
 - .1 stelt de secretaris-generaal alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van :
 - .1.1 iedere nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - .1.2 de datum waarop dit Verdrag in werking treedt; en
 - .1.3 de neerlegging van elke akte van opzegging van het Verdrag, alsmede de datum van ontvangst ervan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt; en
 - .1.4 van de andere verklaringen en kennisgevingen die werden ontvangen overeenkomstig dit Verdrag; en

.2 zodra dit Verdrag in werking treedt, zendt de Secretaris-generaal de tekst toe aan het secretariaat van de Organisatie van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 22

Talen

Dit Verdrag is opgesteld in één oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE HONGKONG, vijftien mei tweeduizend en negen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Engelse tekst van het verdrag

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND
RECYCLING OF SHIPS
Agenda item 8

SR/CONF/45
19 May 2009
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

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

Text adopted by the Conference

1 As a result of its deliberations, as recorded in the Record of Decisions of the Plenary (SR/CONF/RD/2) and the Final Act of the Conference (SR/CONF/46), the Conference adopted the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 The above-mentioned Convention, as adopted by the Conference, is annexed hereto.

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.



ANNEX

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	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. Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to: 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	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.	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. 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.

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

.....
(Full designation of the country)

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

.....
(Full designation of the country)

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:

.....
(Full designation of the country)

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:

Maximum Size		Other Limitations
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:

.....
(Full designation of country)

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

.....
(Full designation of country)

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)*

I:\CONF\SR\45.doc