

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1093

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa della deputata **QUARTAPELLE PROCOPIO**

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale dell’Organizzazione marittima internazionale per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l’ambiente, fatta a Hong Kong il 15 maggio 2009

Presentata il 6 agosto 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge ha ad oggetto l’autorizzazione alla ratifica e l’ordine di esecuzione della Convenzione internazionale dell’Organizzazione marittima internazionale per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l’ambiente, fatta a Hong Kong il 15 maggio 2009.

Come denunciato a livello internazionale, negli ultimi decenni si sono purtroppo consolidate cattive prassi in relazione allo smantellamento e al riciclaggio dei materiali di costruzione delle navi a fine vita. Questa tipologia di condotta avviene prevalentemente in siti gestiti illegalmente e nella più completa indifferenza rispetto alle norme elementari di sicurezza e salvaguardia della salute umana ed ambientale.

Nell’intento di arginare queste cattive pratiche, si è dato vita al processo che ha portato alla stesura della Convenzione, che

contiene una serie di importanti disposizioni relative ai criteri e alle procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclaggio ecocompatibile in sicurezza delle navi.

Un aspetto degno della massima rilevanza è che la Convenzione entrerà in vigore solamente ventiquattro mesi dopo la data di ratifica da parte di almeno quindici Stati, la cui flotta mercantile combinata rappresenta almeno il 40 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale e il cui volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi nei dieci anni precedenti rappresenta almeno il 3 per cento della stazza lorda della flotta mercantile combinata di detti Stati.

Ad oggi, solamente Belgio, Congo, Danimarca, Francia, Norvegia e Panama hanno completato l’iter previsto, depositando i rispettivi strumenti di ratifica o adesione.

Il 2 agosto 2010 l'Italia ha firmato la Convenzione senza poi procedere alla sua ratifica.

I tempi di attuazione della Convenzione si presentano quindi molto lunghi: secondo alcune previsioni, la Convenzione non entrerà in vigore prima del 2020.

Tale circostanza desta inquietudine vista la rilevanza della disciplina in esame.

Come evidenziato dalla comunicazione della Commissione europea al Consiglio del 12 marzo 2010 (COM(2010)88), considerato il suo contenuto, la Convenzione rappresenta un importante successo della comunità internazionale. La Convenzione infatti propone un approccio che segue il principio «dalla culla alla tomba», cioè un sistema di controllo e di applicazione che va dall'inizio alla fine del ciclo di vita delle navi: dalla progettazione al riciclaggio, passando attraverso la costruzione e la fase operativa.

La Convenzione stabilisce, a livello globale, i requisiti obbligatori da rispettare per garantire un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, da realizzare in maniera efficiente ed efficace.

Per migliorare le norme che disciplinano l'industria del riciclaggio delle navi, la Convenzione si basa, in particolare, sul controllo e sulla certificazione delle navi, sull'autorizzazione degli impianti di riciclaggio e su requisiti specifici quali l'obbligo per gli armatori di stabilire l'inventario dei materiali pericolosi a bordo delle loro navi, l'obbligo per gli impianti di riciclaggio di definire un piano per il riciclaggio delle navi e l'obbligo per gli Stati di bandiera di effettuare un controllo finale allo scopo di rilasciare un certificato internazionale attestante l'idoneità al riciclaggio della nave.

Un elemento importante è costituito inoltre dalle restrizioni sull'uso di materiali pericolosi nella costruzione navale.

L'articolo 1 sancisce gli obblighi generali.

L'articolo 2 elenca le definizioni relative al testo.

L'articolo 3 definisce l'ambito di applicazione.

L'articolo 4 contiene disposizioni relative ai controlli relativi al riciclaggio delle navi.

L'articolo 5 riguarda le visite e le certificazioni delle navi.

L'articolo 6 concerne l'autorizzazione degli impianti destinati al riciclaggio delle navi.

L'articolo 7 disciplina lo scambio di informazioni tra le Parti.

L'articolo 8 definisce i parametri per l'ispezione delle navi.

L'articolo 9 riguarda il rilevamento di potenziali violazioni.

L'articolo 10 concerne le violazioni.

L'articolo 11 contiene disposizioni sul ritardo indebito o fermo delle navi.

L'articolo 12 riguarda il contenuto della comunicazione delle informazioni.

L'articolo 13 contiene disposizioni relative all'assistenza tecnica e alla cooperazione.

L'articolo 14 è relativo alla risoluzione delle controversie.

L'articolo 15 concerne le relazioni con il diritto internazionale e altri accordi internazionali.

L'articolo 16 riguarda la firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione alla Convenzione.

L'articolo 17 definisce le modalità relative all'entrata in vigore.

L'articolo 18 contiene la disciplina relativa alle procedure attraverso le quali la Convenzione può essere emendata.

L'articolo 19 riguarda la facoltà di denuncia.

L'articolo 20 concerne il depositario.

L'articolo 21 elenca le lingue che costituiscono l'unico originale in cui è redatta la Convenzione.

Il testo nel suo complesso rappresenta uno strumento significativo per una avanzata regolamentazione del settore in esame, alla luce di una accresciuta attenzione nei confronti dell'ambiente.

Si ricorda che tra le parti della Convenzione non ha potuto figurare l'Unione europea, ma soltanto i suoi singoli Stati membri. Tuttavia, nell'intento di dare nuovo impulso al processo di ratifica, di fatto in

stallo, a livello europeo sono stati emanati diversi atti.

Nelle sue conclusioni del 21 ottobre 2009 il Consiglio dell'Unione europea ha incoraggiato gli Stati membri dell'Unione a ratificare in via prioritaria la Convenzione, al fine di facilitarne l'entrata in vigore il prima possibile e produrre un cambiamento tangibile nell'ambito disciplinato.

Si ricorda in particolare che, nel 2013, è stato adottato un importante regolamento relativo al riciclaggio delle navi (regolamento (CE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013), che mira ad agevolare la rapida ratifica della Convenzione all'interno dell'Unione e nei Paesi terzi, applicando controlli proporzionati alle navi e agli impianti di riciclaggio delle navi sulla base della Convenzione stessa.

Concretamente, il regolamento, ove applicabile, esenterà le navi dell'Unione europea dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti. Di conseguenza, legalizzerà il riciclaggio delle navi dell'Unione europea in Paesi non appartenenti all'OCSE, a condizione che il riciclag-

gio avvenga in impianti inseriti in un elenco europeo. Per essere inseriti nell'elenco europeo, gli impianti in questione devono rispettare norme rigorose. Il tutto in linea con quanto stabilito dalla Convenzione.

Successivamente, il Consiglio dell'Unione europea ha nuovamente incoraggiato gli Stati membri a ratificare la Convenzione attraverso una sua decisione (decisione n. 2014/241/UE del 14 aprile 2014).

Gli Stati membri risultano quindi ufficialmente autorizzati a ratificare o ad aderire, per le parti di esclusiva competenza dell'Unione europea, alla Convenzione.

Inoltre, come stabilito ai sensi della menzionata decisione, il Consiglio dell'Unione europea esaminerà lo stato di avanzamento della procedura di ratifica della Convenzione da parte degli Stati membri, entro il 31 dicembre 2018.

Lo Stato italiano, infatti, al pari di molti altri, purtroppo, non ha ancora proceduto alla ratifica.

Alla luce di quanto illustrato, risulta doveroso da parte dell'Italia procedere speditamente a perfezionare il processo di ratifica della Convenzione, al fine di recepire nel nostro ordinamento questo importante strumento di diritto internazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione internazionale dell'Organizzazione marittima internazionale per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, fatta a Hong Kong il 15 maggio 2009.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità con quanto disposto dall'articolo 17 della medesima Convenzione.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

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	<p>Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A,B,C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane Halon 1301 Bromotrifluoromethane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2) CFC-11 Trichlorofluoromethane CFC-12 Dichlorodifluoromethane CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane CFC-115 Chloropentafluoroethane</p>	New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.
Polychlorinated biphenyls (PCB)	“Polychlorinated biphenyls” means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms	For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.
Anti-fouling compounds and systems	Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.	<ol style="list-style-type: none"> 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)

Table with 2 columns and 8 rows: 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)

نسخة صادقة مصدقة من اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم بيئيًا لعام 2009 التي صدرت في هونغ كونغ في 15 أيار/مايو 2009 ، وأودع نصها الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系公元2009年5月15日订于香港的《香港国际安全与无害环境拆船公约》的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, done in Hong Kong on 15 May 2009, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятой в Гонконге 15 мая 2009 года, подлинный текст которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, hecho en Hong Kong el 15 de mayo de 2009, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. B.

لندن ، في

伦敦，
London,
Londres,
Лондон,
Londres,

18th August, 2009.

المحضر الختامي للمؤتمر الدولي بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها
بشكل آمن وسليم بينيا لعام 2009

2009 年安全与无害环境拆船国际大会最后文件

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE SAFE AND
ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LE RECYCLAGE SÛR ET
ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES, 2009

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ПО БЕЗОПАСНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОЙ
УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ 2009 ГОДА

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL RECICLAJE
SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, 2009

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS

1 In accordance with Article 2(b) of the Convention on the International Maritime Organization, the Council of the Organization, at its ninety-seventh session in November 2006, approved the request of the Marine Environment Protection Committee of the Organization at its fifty-fifth session in October 2006, that a diplomatic Conference be convened to consider the adoption of an International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. This decision was endorsed by the Assembly of the Organization at its twenty-fifth regular session by resolution A.991(25) of 29 November 2007 on the Programme Budget for the Twenty-Fifth Financial Period 2008-2009.

2 The Conference was held at the Hong Kong Convention and Exhibition Centre, Hong Kong, China, from 11 to 15 May 2009.

3 Representatives of 63 States participated in the Conference, namely the representatives of:

ANGOLA	KENYA
ANTIGUA AND BARBUDA	LIBERIA
ARGENTINA	LUXEMBOURG
AUSTRALIA	MALAYSIA
BAHAMAS	MALTA
BANGLADESH	MARSHALL ISLANDS
BELGIUM	MEXICO
BRAZIL	MYANMAR
BULGARIA	NETHERLANDS
CAMEROON	NIGERIA
CANADA	NORWAY
CHILE	PAKISTAN
CHINA	PANAMA
CONGO	PHILIPPINES
COOK ISLANDS	POLAND
CYPRUS	PORTUGAL
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA	QATAR
DENMARK	REPUBLIC OF KOREA
EGYPT	RUSSIAN FEDERATION
ESTONIA	SAUDI ARABIA
FINLAND	SENEGAL
FRANCE	SINGAPORE
GERMANY	SOUTH AFRICA
GHANA	SPAIN
GREECE	SWEDEN
INDIA	SWITZERLAND
INDONESIA	THAILAND
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)	TURKEY
IRAQ	UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
IRELAND	UNITED STATES OF AMERICA
ITALY	VANUATU
JAPAN	

4 The following Associate Members of the Organization sent observers to the Conference:

HONG KONG, CHINA
MACAO, CHINA

5 The Conference was also attended by representatives from the following United Nations Programme and specialized agency:

UN ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP)
INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)

6 The following intergovernmental organization sent observers to the Conference:

EUROPEAN COMMISSION (EC)

7 The following non-governmental organizations sent observers to the Conference:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)
BIMCO
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
FRIENDS OF THE EARTH INTERNATIONAL (FOEI)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS
(INTERTANKO)
GREENPEACE INTERNATIONAL
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)

8 The Conference was opened by Mr. E.E. Mitropoulos, Secretary-General of the International Maritime Organization.

9 Mr. Donald Tsang, Chief Executive of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China, delivered a welcome address at the opening session of the Conference.

10 Mr. Xu Zuyuan, Head of the Delegation of China, was elected President of the Conference.

11 The Vice-Presidents elected by the Conference were:

Mr. Binyah Kesselly (Liberia)
Ms Liliانا Fernández Puentes (Panama)
Captain Suat Hayri Aka (Turkey)

12 The Secretariat of the Conference consisted of the following officers:

Secretary-General:	Mr. E.E. Mitropoulos Secretary-General of the Organization
Executive Secretary:	Mr. M. Palomares Director, Marine Environment Division

Deputy Executive Secretaries: Mr. Du Dachang
Senior Deputy Director
Marine Environment Division

Mr. N. Mikelis
Senior Implementation Officer
Marine Environment Division

13 The Conference established a Committee of the Whole with the mandate to consider the draft International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships and the draft Conference resolutions.

14 The Conference also established a Drafting Committee with the mandate to finalize the texts of the Final Act of the Conference, the International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships and the Conference resolutions. The Drafting Committee was composed of representatives of the following States:

CHILE
CHINA
FRANCE
INDONESIA
RUSSIAN FEDERATION
SAUDI ARABIA
SPAIN
UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
UNITED STATES OF AMERICA

15 A Credentials Committee was appointed to examine credentials of representatives attending the Conference. The Credentials Committee was composed of representatives of the following States:

ANGOLA
AUSTRALIA
BAHAMAS
BANGLADESH
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

16 The officers elected for the Committees were as follows:

Committee of the Whole:

Chairman: Mr. Andreas Chrysostomou (Cyprus)

Vice-Chairmen: Mr. Shinichiro Otsubo (Japan)
Mr. Sveinung Oftedal (Norway)

Drafting Committee:

Chairman: Mr. Charles Darr (United States)

Vice-Chairman: Mrs. Claude Wohrer (France)

Credentials Committee:

Chairman: Mr. Md. Masud Elahi (Bangladesh)

17 The Conference used as the basis of its work the draft text of the International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships prepared by the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

18 Also before the Conference were a number of documents containing proposals and comments submitted by Governments and interested organizations on the above-mentioned draft text.

19 As a result of its deliberations the Conference adopted the following instrument:

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

20 The Conference also adopted the following resolutions, which are contained in the Attachment to this Final Act:

Resolution 1: Expression of appreciation to the host Government

Resolution 2: Contribution of the Parties to the Basel Convention and the International Labour Organization in the development of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Resolution 3: Promotion of technical co-operation and assistance

Resolution 4: Future work by the Organization pertaining to the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Resolution 5: Early implementation of the technical standards of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Resolution 6: Exploration and monitoring of the best practices for fulfilling the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

21 This Final Act is established in a single original text in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, which is to be deposited with the Secretary-General of the Organization.

22 The Secretary-General shall send certified copies of this Final Act with its Attachment, and certified copies of the authentic text of the instrument referred to in paragraph 19 above, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference.

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

ATTACHMENT

RESOLUTION 1

EXPRESSION OF APPRECIATION TO THE HOST GOVERNMENT

THE CONFERENCE,

NOTING with appreciation the kind invitation of the Government of the People's Republic of China to the International Maritime Organization to hold the International Conference on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, in Hong Kong, China,

ACKNOWLEDGING the generous financial and in-kind contribution and excellent arrangements made by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China for the Conference, as well as the hospitality, courtesies and other amenities bestowed on the Participants to the Conference,

1. EXPRESSES its profound gratitude and thanks to the Government and the People of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China for their valuable contribution to the success of the Conference;

2. DECIDES, in grateful recognition of this contribution, to designate the Convention adopted by the Conference as the:

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

RESOLUTION 2**CONTRIBUTION OF THE PARTIES TO THE BASEL CONVENTION AND THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION IN THE DEVELOPMENT OF THE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Convention),

BEING AWARE of the active and constructive participation and contribution of representatives of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal and the International Labour Organization and their Secretariats at all stages of the development of the Convention,

RECOGNIZING the role and competencies of the Basel Convention and expertise of its representatives on matters relating to the transboundary movement and the environmentally sound management of waste,

RECOGNIZING ALSO, the role, competencies and expertise of the International Labour Organization on matters relating to occupational safety and health of workers,

1. EXPRESSES its appreciation for the contribution made by the Basel Convention and the International Labour Organization during the development of the Convention;
2. INVITES the International Maritime Organization to continue co-operation on ship recycling with the Basel Convention and the International Labour Organization following the adoption of the Convention.

RESOLUTION 3**PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION AND ASSISTANCE**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Convention),

BEING AWARE that Parties to the Convention will be called upon to give full and complete effect to its provisions, in order to effectively address 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,

NOTING that article 13 of the Convention requires Parties, *inter alia*, to undertake, as appropriate, to provide support to those Parties that request technical assistance in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships,

BEING CONVINCED that the promotion of technical co-operation will expedite the acceptance, uniform implementation and enforcement of the Convention by States,

NOTING WITH APPRECIATION that, through the adoption of resolution A.901(21), the Assembly of the International Maritime Organization (IMO):

- (a) affirmed that IMO's work in developing global maritime standards and in providing technical co-operation for their effective implementation and enforcement can and does contribute to sustainable development; and
- (b) decided that IMO's mission statement, in relation to technical co-operation in the 2000s, is to help developing countries, least developed countries (LDCs) and Small Island Developing States (SIDSs), improve their ability to comply with international rules and standards relating to maritime safety and the prevention and control of marine pollution, giving priority to technical assistance co-operation that focus on human resource development, particularly through training and institutional capacity building;

1. REQUESTS Member States, in co-operation with IMO, other interested States and international bodies, competent international or regional organizations and industry programmes, to promote and provide directly, or through IMO, support to States that request technical assistance for:

- .1 the assessment of the implications of ratifying, accepting, approving, or acceding to, as well as implementing and enforcing the Convention;
- .2 the development of national legislation and institutional arrangements to give effect to the Convention;

- .3 the introduction of safe and environmentally sound management for the collection, handling, treatment and disposal of Hazardous Materials and wastes removed from the ship during its recycling, including the promotion of private sector and non-governmental organizations with an interest towards the preparation of ships before they are recycled;
 - .4 the introduction of other measures, including the training of personnel, for the effective implementation and enforcement of the Convention; and
 - .5 the co-operation between shipbuilding countries and existing or future ship recycling countries for the purposes of research leading towards the effective implementation of the Convention;
2. REQUESTS FURTHER international development agencies and organizations to support, including through the provision of necessary resources, technical co-operation programmes in the field of safe and environmentally sound recycling of ships, consistent with the Convention;
3. INVITES the Technical Co-operation Committee of IMO to continue providing for capacity-building activities on the safe and environmentally sound recycling of ships within the Organization's Integrated Technical Co-operation Programme, in order to support the effective implementation and enforcement of the Convention by developing countries, least developed countries (LDCs) and Small Island Developing States (SIDSs);
4. URGES all States to initiate action in connection with the above-mentioned technical co-operation measures without awaiting the entry into force of the Convention.

RESOLUTION 4

**FUTURE WORK BY THE ORGANIZATION PERTAINING TO THE HONG KONG
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY
SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Convention),

NOTING that articles 8 and 13, regulations 5, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, and 22, and Appendices 3 and 4 of the Convention refer to the guidelines developed by the Organization,

RECOGNIZING the need for the development of these guidelines in order to ensure global, uniform and effective implementation and enforcement of the relevant requirements of the Convention,

INVITES the Organization to develop as a matter of urgency:

- .1 guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials;
- .2 guidelines for survey and certification;
- .3 guidelines for inspection of ships;
- .4 guidelines for the authorization of Ship Recycling Facilities;
- .5 guidelines for safe and environmentally sound ship recycling;
- .6 guidelines for the development of the Ship Recycling Plan; and
- .7 other guidelines or circulars as may be identified by the Marine Environment Protection Committee of the Organization,

and adopt them, as soon as practicable, and in any case before the entry into force of the Convention, with a view to facilitating global and uniform implementation of the Convention.

RESOLUTION 5**EARLY IMPLEMENTATION OF THE TECHNICAL STANDARDS OF
THE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND
ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Convention),

NOTING that Article 17 of the Convention provides that the Convention shall enter into force 24 months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, and the combined maximum annual ship recycling volume constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same 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,

RECOGNIZING the benefits to be derived from the early application of the technical standards contained in the Annex to the Convention and in the associated guidelines in respect of the environment and the occupational health and safety aspects associated with ship recycling,

1. INVITES Member States of the Organization to consider applying the technical standards contained in the Annex to the Convention on a voluntary basis to ships entitled to fly their flag, as soon as operationally feasible;
2. INVITES ALSO Member States of the Organization to consider applying the technical standards contained in the Annex to the Convention on a voluntary basis to ship recycling facilities under their jurisdiction, as soon as operationally feasible;
3. INVITES FURTHER Member States of the Organization, which take action in accordance with this resolution, to communicate details of such action to the Organization;
4. INVITES the industry to co-operate with Member States of the Organization in applying the technical standards contained in the Annex to the Convention to ships and ship recycling facilities, as appropriate.

RESOLUTION 6

**EXPLORATION AND MONITORING OF THE BEST PRACTICES FOR FULFILLING
THE REQUIREMENTS OF THE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, (the Convention),

NOTING that regulation 15.3 provides that each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of the Convention and that such mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party,

RECOGNIZING the benefits and importance of a level playing field for shipowners as well as ship recycling facilities by achieving global and uniform authorization of recycling facilities,

INVITES the Marine Environment Protection Committee to explore possible ways forward to ensure best practices for complying with regulation 15.3 and for monitoring the way the Convention is functioning.

نسخة صادقة مصدقة من المحضر الختامي للمؤتمر الدولي بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بشكل آمن وسليم
 بينياً لعام 2009 ، مشفوعاً بالضميمة (القرارات من 1 إلى 6) ، الذي صدر في هونغ كونغ في 15 أيار/مايو 2009 ، وأودع
 نصه الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系公元2009年5月15日订于香港的安全与无害环境拆船国际大会最后文件及其
 附件（第一至六号决议）的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the Final Act, with attachment (resolutions 1 to 6) of the
 International Conference on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, done
 in Hong Kong on 15 May 2009, the original text of which is deposited with the Secretary-
 General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de l'Acte final, avec pièces jointes (résolutions 1 à 6) de
 la Conférence internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009,
 fait à Hong Kong le 15 mai 2009, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général
 de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Заключительного акта, с приложением (резолюции 1–6),
 Международной конференции по безопасной и экологически рациональной утилизации
 судов 2009 года, принятого в Гонконге 15 мая 2009 года, подлинный текст которого сдан
 на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Acta final, con el Documento adjunto (resoluciones 1
 a 6), de la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los
 buques, hecha en Hong Kong el 15 de mayo de 2009, cuyo original se ha depositado ante el
 Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



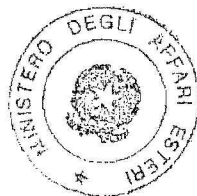
لندن ، في

伦敦，
 London,
 Londres, le
 Лондон,
 Londres,

18th August, 2009.

~~COPIA~~ COPIA CONFORME
x79 fasciati
V. Bertone

77 GEN. 2010



TRADUZIONE NON UFFICIALE

ALLEGATO

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL RICICLAGGIO DELLE NAVI
SICURO E COMPATIBILE CON L'AMBIENTE, 2009****LE PARTI DI QUESTA CONVENZIONE,**

VISTA la crescente attenzione verso le tematiche relative alla sicurezza, salute, ambiente e *welfare* nel settore dell'industria per il riciclaggio delle navi,

RICONOSCIUTO che il riciclaggio delle navi contribuisce allo sviluppo sostenibile e, in quanto tale, costituisce la migliore opzione per le navi che hanno raggiunto la fine del loro ciclo di vita,

RICHIAMATA la Risoluzione A.962(23), adottata dalla Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale (Linee guida sul Riciclaggio delle navi); gli emendamenti alle Linee guida adottate con la Risoluzione A.980(24); la Decisione VI/24 della Sesta Riunione della Conferenza delle Parti alla Convenzione di Basilea sul Controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi e del relativo smaltimento, che ha adottato le Linee guida tecniche per la Gestione rispettosa dell'ambiente della totale o parziale demolizione delle navi; e le Linee guida approvate dalla 289a sessione del Consiglio di Amministrazione dell'Ufficio internazionale del lavoro (Sicurezza e salute nella demolizione delle navi: Linee guida per i Paesi asiatici e la Turchia),

RICHIAMATA ALTRESI' la Risoluzione A.981(24), per mezzo della quale l'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale ha richiesto al Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione di elaborare uno strumento vincolante dal punto di vista giuridico sul riciclaggio delle navi,

CONSIDERATO ALTRESI' il ruolo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro nella tutela della sicurezza e della salute sul lavoro degli addetti al riciclaggio delle navi,

CONSIDERATO INOLTRE il ruolo della Convenzione di Basilea sul Controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti pericolosi e del relativo smaltimento nella tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente contro gli effetti nocivi che potrebbero scaturire da questo tipo di rifiuti,

CONSIDERATO l'approccio cautelativo definito nel Principio 15 della Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo e riportato nella Risoluzione MEPC.67(37), adottata dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione il 15 settembre 1995,

CONSIDERATA ALTRESI' l'esigenza di promuovere la sostituzione dei materiali pericolosi nella costruzione e manutenzione delle navi con materiali meno pericolosi, o, preferibilmente, materiali non pericolosi, senza peraltro compromettere la sicurezza delle navi, la sicurezza e salute dei marittimi nonché l'efficienza operativa delle navi stesse,

DETERMINATE a concentrarsi in maniera efficace, mediante uno strumento vincolante dal punto di vista giuridico, sui rischi ambientali inerenti la salute e sicurezza sul lavoro in materia di riciclaggio delle navi, tenendo conto delle caratteristiche proprie del trasporto marittimo e l'esigenza di garantire la dismissione sicura delle navi che hanno raggiunto la fine del loro ciclo di vita,

CONSIDERATO che i suddetti obiettivi potrebbero essere meglio ottenuti mediante la conclusione di una Convenzione Internazionale per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

ARTICOLO 1

Obblighi generali

1. Ciascuna Parte della presente Convenzione si impegna a dare piena attuazione alle disposizioni ivi contenute al fine di prevenire, ridurre, minimizzare e, per quanto possibile, eliminare gli incidenti, infortuni ed altri effetti nocivi per la salute dell'uomo e per l'ambiente provocati dal Riciclaggio delle navi ed altresì rafforzare la sicurezza delle navi, la tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente durante il ciclo di vita di una nave.
2. Nessuna disposizione della presente Convenzione deve essere interpretata come vincolante per una Parte nella eventuale adozione, individuale o congiunta, di misure più rigide coerenti con la legislazione internazionale, per quanto riguarda il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, al fine di prevenire, ridurre o minimizzare qualsiasi effetto nocivo per la salute dell'uomo e per l'ambiente.
3. Le Parti si impegnano a cooperare al fine di procedere all'effettiva implementazione, conformità ed entrata in vigore della presente Convenzione.
4. Le Parti si impegnano a promuovere lo sviluppo continuo delle tecnologie e delle pratiche che contribuiscono al Riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.
5. L'Allegato costituisce parte integrante della presente Convenzione. Salvo espresse disposizioni contrarie, ogni riferimento alla presente Convenzione è direttamente considerato come riferimento al suo Allegato.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini della presente Convenzione e salvo disposizioni espressamente contrarie valgono le seguenti definizioni:

1. "Convenzione": la Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, del 2009.
2. "Amministrazione": il Governo dello Stato per cui la nave è autorizzata a battere bandiera o che opera sotto la sua autorità.
3. "Autorità Competente": l'autorità o le autorità governative nominate responsabili da una Parte, nell'ambito di una o più determinate aree geografiche o aree di competenza, per gli obblighi relativi agli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che operano in seno alla giurisdizione di detta Parte come specificato nella presente Convenzione.
4. "Organizzazione": l'Organizzazione Marittima Internazionale.
5. "Segretario Generale": il Segretario Generale della Organizzazione.
6. "Comitato": il Comitato per la protezione dell'ambiente marino della Organizzazione.
7. "Nave": una nave di qualsiasi tipo che sia in esercizio o abbia operato nell'ambiente marino, compresi i sommergibili, i veicoli galleggianti, le piattaforme auto-sollevanti, le Unità di stoccaggio galleggianti (FSU) e le Unità galleggianti offshore di estrazione, stoccaggio e carico (FPSO), ivi inclusa un'unità priva di attrezzature o rimorchiata.
8. "Stazza lorda": la stazza lorda (GT) calcolata in base alle disposizioni relative alla misurazione della stazza contenute nell'Allegato I della Convenzione Internazionale sulla Stazzatura delle Navi del 1969, o qualsiasi convenzione successiva.
9. "Materiale Pericoloso": qualsiasi materiale o sostanza che rischia di essere pregiudizievole per la salute dell'uomo e/o per l'ambiente.

10. "Riciclaggio della Nave": l'attività di demolizione totale o parziale di una nave presso un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi al fine di recuperare componenti e materiali per il trattamento e il riutilizzo, prestando al contempo attenzione ai materiali pericolosi e di altro tipo, comprese le attività associate quali lo stoccaggio ed il trattamento di componenti e materiali sul posto, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati.
11. "Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi": un'area definita, vale a dire un sito, un deposito o una struttura utilizzati per il riciclaggio delle navi.
12. "Società di Riciclaggio": il proprietario dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi o qualsiasi altra organizzazione o persona che ha assunto la responsabilità dello svolgimento delle attività di riciclaggio delle navi e che, nell'assumere detta responsabilità, ha accettato di farsi carico di tutti i doveri e le responsabilità imposti dalla presente Convenzione.

ARTICOLO 3

Applicazione

1. Salvo disposizioni contrarie nella presente Convenzione, la presente Convenzione si applica a:
 - .1 navi aventi diritto a battere bandiera di una Parte o che operano sotto la sua autorità;
 - .2 Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che operano sotto la giurisdizione di una Parte.
2. La presente Convenzione non si applica a qualsiasi nave da guerra, nave ausiliaria o altre navi di proprietà o gestione di una Parte e utilizzate, pro tempore, soltanto per servizio governativo non commerciale. Tuttavia, ciascuna Parte assicurerà, mediante l'adozione di misure adeguate che non compromettono le operazioni o le capacità operative di dette navi di proprietà o gestite da essa, che tali navi operino in maniera coerente con la presente Convenzione, per quanto possibile e realizzabile.
3. La presente Convenzione non si applica alle navi di stazza inferiore a 500 GT o alle navi che durante tutto il loro ciclo di vita operino esclusivamente in acque soggette alla sovranità o giurisdizione dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera. Tuttavia, ciascuna Parte assicurerà, mediante l'adozione di adeguate misure, che tali navi operino in maniera coerente con la presente Convenzione, per quanto possibile e realizzabile.
4. Per quanto riguarda le navi autorizzate a battere bandiera di Paesi che non sono Parti della presente Convenzione, le Parti devono applicare le prescrizioni della presente Convenzione come ritenuto opportuno al fine di assicurare che tali navi non ricevano un trattamento più favorevole.

ARTICOLO 4

Controlli relativi al Riciclaggio delle navi

1. Ciascuna Parte deve esigere che le navi battenti la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità siano conformi alle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione e provvedere all'adozione di misure efficaci al fine di garantire detta conformità.
2. Ciascuna Parte deve esigere che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che ricadono sotto la sua giurisdizione siano conformi alle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione e provvedere all'adozione di misure efficaci al fine di garantire detta conformità.

ARTICOLO 5

Visite e certificazioni delle navi

Ciascuna Parte deve garantire che le navi battenti la sua bandiera o che operano sotto la sua autorità e soggette a visite e certificazioni siano visitate e certificate secondo le Regole contenute nell'Allegato.

ARTICOLO 6

Autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi

Ciascuna Parte deve garantire che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi che operano sotto la sua giurisdizione e che provvedono al riciclaggio delle navi ai quali si applica la presente Convenzione, o le navi sottoposte a trattamento simile ai sensi dell'Articolo 3.4 della presente Convenzione, siano provvisti di autorizzazione conformemente alle Regole contenute nell'Allegato.

ARTICOLO 7

Scambio di informazioni

Per quanto riguarda gli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi autorizzati da una Parte, detta Parte deve, su richiesta, fornire all'Organizzazione e alle Parti richiedenti le pertinenti informazioni, riguardo alla presente Convenzione, su cui si è basata la decisione di autorizzazione. Lo scambio delle informazioni deve avvenire in maniera rapida e tempestiva.

ARTICOLO 8

Ispezione delle navi

1. Una nave a cui si applica la presente Convenzione può, in qualsiasi porto o terminale *offshore* di un'altra Parte, essere soggetta ad ispezione da parte di funzionari debitamente autorizzati da detta Parte al fine di verificare la conformità o meno della nave con la presente Convenzione. Fatta eccezione per quanto specificato al paragrafo 2, qualsiasi ispezione di questo tipo si limita a verificare la presenza o meno a bordo di un Certificato Internazionale sull'Inventario di Materiali Pericolosi o di un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, che, se valido, deve essere accettato.
2. Se una nave non è in possesso di un certificato valido o se sussistono fondati motivi per ritenere che:
 - .1 le condizioni della nave o le sue attrezzature non corrispondono sostanzialmente alle informazioni del certificato, e/o alla Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi; o
 - .2 a bordo della nave non si applicano procedure per il mantenimento della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi;

è possibile effettuare un'ispezione dettagliata tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

ARTICOLO 9

Rilevamento delle violazioni

1. Le Parti cooperano nel rilevamento delle violazioni e nell'attuazione delle disposizioni della presente Convenzione.
2. In presenza di prove sufficienti che una nave stia operando, abbia operato o sia in procinto di operare violando una qualsivoglia disposizione della presente Convenzione, la Parte in possesso delle suddette prove può richiedere una ispezione della suddetta nave quando entra nei porti o nei terminali offshore sotto la giurisdizione di un'altra Parte. Il rapporto di tale ispezione sarà inviato alla Parte richiedente, all'Amministrazione della nave interessata nonché all'Organizzazione in modo da procedere alle dovute azioni da intraprendere.
3. Nel caso in cui si riscontri che la nave abbia violato la presente Convenzione, la Parte incaricata dell'ispezione può prendere provvedimenti atti a diffidare, fermare, allontanare o escludere la nave dai suoi porti. La Parte che intraprende tali azioni informerà senza indugio l'Amministrazione della nave interessata ed altresì l'Organizzazione.
4. Nel caso in cui si riceva una richiesta di ispezione proveniente da una qualsiasi Parte, accompagnata da prove sufficienti attestanti che l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi stia operando, abbia operato o sia in procinto di operare violando una qualsiasi disposizione della presente Convenzione, una Parte dovrebbe ispezionare il suddetto Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che opera sotto la sua giurisdizione e redigere un rapporto. Il rapporto di tale ispezione sarà inviato alla Parte richiedente, completo di informazioni sulle azioni intraprese o da intraprendere, se necessarie, nonché all'Organizzazione per le azioni ritenute opportune.

ARTICOLO 10

Violazioni

1. Qualsiasi violazione alle prescrizioni della presente Convenzione deve essere proibita dalla legislazione nazionale e:
 - .1 nel caso di una nave, le sanzioni sono stabilite secondo la legislazione dell'Amministrazione, dovunque si commetta la violazione. Se l'Amministrazione viene informata di detta violazione da una Parte, essa procede alle dovute indagini e può richiedere alla Parte che ha effettuato la segnalazione di fornire prove supplementari della presunta violazione. Se l'Amministrazione è soddisfatta delle prove prodotte in quanto ritenute sufficienti a consentire le azioni giudiziarie previste per la presunta violazione, procede in modo che tali azioni vengano intraprese nel più breve tempo possibile, conformemente alle sue leggi. L'Amministrazione informa tempestivamente la Parte che ha segnalato la presunta violazione nonché l'Organizzazione su qualsiasi azione intrapresa. Se l'Amministrazione non ha intrapreso alcuna azione nell'arco di un anno dal ricevimento dell'informativa, comunica alla Parte che ha segnalato la presunta violazione, nonché all'Organizzazione, i motivi per cui non è stata intrapresa alcuna azione;
 - .2 nel caso di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, le sanzioni sono stabilite secondo la legislazione della Parte che ha giurisdizione sull'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi. Se la Parte è informata di tale violazione da un'altra Parte, essa procede alle dovute indagini e può richiedere alla Parte che ha effettuato la segnalazione di fornire prove supplementari della presunta violazione. Se la Parte è soddisfatta delle prove prodotte in quanto ritenute sufficienti a consentire le azioni giudiziarie previste per la presunta violazione, procede in modo che tali azioni vengano intraprese nel più breve tempo possibile, conformemente alle sue leggi. La

Parte informa tempestivamente la Parte che ha segnalato la presunta violazione nonché l'Organizzazione su qualsiasi azione intrapresa. Se la Parte non ha intrapreso alcuna azione nell'arco di un anno dal ricevimento dell'informativa, comunica alla Parte che ha segnalato la presunta violazione, nonché all'Organizzazione, i motivi per cui non è stata intrapresa alcuna azione.

2. E' proibita qualsiasi violazione alle prescrizioni della presente Convenzione nell'ambito della giurisdizione di qualsiasi Parte e le sanzioni sono stabilite ai sensi della legislazione di quella Parte. In qualsiasi momento avvenga tale violazione, quella Parte deve:
 - .1 fare in modo che le azioni giudiziarie siano intraprese ai sensi della sua legislazione; oppure
 - .2 fornire all'Amministrazione della nave le informazioni e le prove in suo possesso attestanti l'avvenuta violazione.
3. Le sanzioni previste dalle leggi di una Parte ai sensi del presente Articolo devono essere adeguate in severità al fine di scoraggiare le violazioni alla presente Convenzione laddove si producano.

ARTICOLO 11

Ritardo indebito o fermo delle navi

1. E' necessario effettuare tutti gli sforzi possibili per evitare che una nave sia indebitamente fermata o ritardata ai sensi degli Articoli 8, 9 o 10 della presente Convenzione.
2. Quando una nave è indebitamente fermata o ritardata ai sensi degli Articoli 8, 9 o 10 della presente Convenzione, ha diritto ad un risarcimento per qualsiasi perdita o danno subiti.

ARTICOLO 12

Comunicazione delle informazioni

Ciascuna Parte deve segnalare all'Organizzazione e l'Organizzazione a sua volta deve diffondere, secondo i casi, le seguenti informazioni:

- .1 un elenco degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati ai sensi della presente Convenzione ed operanti sotto la giurisdizione di quella Parte;
- .2 le coordinate dell'Autorità Competente, ivi compreso un unico referente, per quella Parte;
- .3 un elenco degli organismi riconosciuti e degli ispettori designati autorizzati ad agire per conto di quella Parte nella gestione delle questioni relative al controllo del Riciclaggio delle Navi conformemente alla presente Convenzione, nonché un elenco delle specifiche responsabilità e condizioni delle autorità delegate agli organismi riconosciuti o agli ispettori designati;
- .4 una lista annuale delle navi battenti la bandiera di quella Parte a cui è stato rilasciato un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, comprendente il nome della Società di Riciclaggio e l'ubicazione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi come indicato nel Certificato;
- .5 una lista annuale delle navi riciclate nell'ambito della giurisdizione di quella Parte;
- .6 una informativa riguardante le violazioni alla presente Convenzione; e
- .7 le azioni intraprese nei confronti delle navi e degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi sotto la giurisdizione di quella Parte.

ARTICOLO 13

Assistenza tecnica e cooperazione

1. Le Parti si impegnano, direttamente o tramite l'Organizzazione ed altri enti internazionali, secondo i casi, nel rispetto del riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, a fornire supporto a quelle Parti che richiedono assistenza tecnica al fine di:
 - .1 formare il personale;
 - .2 assicurare la disponibilità delle relative tecnologie, attrezzature ed impianti;
 - .3 avviare programmi di ricerca e sviluppo congiunti; e
 - .4 intraprendere altre azioni finalizzate all'effettiva implementazione della presente Convenzione e delle relative Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. Le Parti si impegnano a cooperare attivamente, conformemente alle loro leggi, norme e politiche nazionali, nel trasferimento dei sistemi di gestione e delle tecnologie nel rispetto del riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.

ARTICOLO 14

Risoluzione delle controversie

Le Parti risolvono qualsiasi controversia intervenuta tra loro riguardante l'interpretazione o applicazione della presente Convenzione mediante negoziati o altri strumenti pacifici tra loro concordati, che possono prevedere inchieste, mediazione, conciliazione, arbitrati, risoluzione in sede giudiziale, oppure il ricorso ad enti o accordi regionali.

ARTICOLO 15

Relazioni con il diritto internazionale ed altri accordi internazionali

1. Nulla nella presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi di qualsiasi Stato ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982 ed ai sensi del diritto consuetudinario internazionale del mare.
2. Nulla nella presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi delle Parti ai sensi di altri pertinenti accordi internazionali applicabili.

ARTICOLO 16

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla sottoscrizione di qualunque Stato nella Sede centrale dell'Organizzazione dal 1 settembre 2009 al 31 agosto 2010 e in seguito rimane aperta alle adesioni da parte di qualsiasi Stato.
2. Gli Stati possono diventare Parti della presente Convenzione mediante:
 - .1 firma non soggetta a ratifica, accettazione o approvazione; o
 - .2 firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
 - .3 adesione.
3. La ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono attuate mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario Generale.

4. Se uno Stato comprende due o più unità territoriali in cui sono applicabili sistemi legislativi diversi in relazione a questioni trattate nella presente Convenzione, esso ha la facoltà, al momento della sottoscrizione, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, di dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o più di esse e può in qualsiasi momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.
5. La dichiarazione ai sensi del paragrafo 4 sarà notificata al Segretario Generale per iscritto e indicherà espressamente la unità o le unità territoriali a cui si applica la presente Convenzione.
6. Uno Stato, nel momento in cui esprime il suo consenso ad essere vincolato dalla presente Convenzione dichiarerà se richiede approvazione esplicita o tacita del Piano di Riciclaggio delle Navi prima che una nave sia sottoposta a riciclo nel suo o nei suoi Impianti al Riciclaggio delle Navi. Tale dichiarazione può essere successivamente sottoposta a revisione tramite notifica al Segretario Generale. Nella suddetta revisione è specificata la data effettiva della revisione.

ARTICOLO 17

Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore 24 mesi dopo la data in cui siano realizzate le seguenti condizioni:
 - .1 non meno di 15 Stati l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato lo strumento necessario di ratifica, accettazione, approvazione o adesione conformemente all'Articolo 16;
 - .2 le flotte mercantili congiunte degli Stati menzionate al paragrafo 1.1 rappresentino non meno del 40 per cento della stazza lorda del traffico mercantile mondiale; e
 - .3 il volume annuale massimo congiunto degli Stati per il riciclaggio delle navi specificato al paragrafo 1.1 nel corso dei 10 anni precedenti rappresenti non meno del 4 per cento della stazza lorda del trasporto mercantile congiunto degli stessi Stati.
2. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione nel rispetto della presente Convenzione dopo che sono state soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore ma prima della data di entrata in vigore, la ratifica, accettazione, approvazione o adesione effettiva avrà efficacia il giorno dell'entrata in vigore della presente Convenzione, oppure tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento, se questa data è successiva.
3. Qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato successivamente alla data in cui la presente Convenzione entra in vigore avrà efficacia tre mesi dopo la data di deposito.
4. Dopo la data in cui un emendamento alla presente Convenzione è ritenuto accettato in base all'Articolo 18, qualsiasi strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione depositato si riferirà alla Convenzione, come emendata.

ARTICOLO 18

Emendamenti

1. La presente Convenzione può essere emendata per mezzo di una delle procedure specificate nei paragrafi seguenti.

2. Emendamenti previa considerazione in seno all'Organizzazione:
 - .1 Qualsiasi Parte ha la facoltà di proporre un emendamento alla presente Convenzione. La proposta di emendamento sarà sottoposta al Segretario Generale che la farà circolare tra le Parti e i Membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima che venga presa in considerazione.
 - .2 Un emendamento proposto e fatto circolare come indicato sopra sarà inviato al Comitato per essere preso in considerazione. Le Parti, che siano o meno Membri dell'Organizzazione, avranno il diritto di partecipare agli atti del Comitato per la considerazione ed adozione dell'emendamento.
 - .3 Gli emendamenti sono adottati da una maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti all'interno del Comitato, a condizione che almeno un terzo delle Parti sia presente al momento della votazione.
 - .4 Gli emendamenti adottati conformemente al comma 3 saranno comunicati dal Segretario Generale alle Parti per accettazione.
 - .5 Un emendamento sarà ritenuto accettato nelle circostanze seguenti:
 - .5.1 Un emendamento ad un articolo della presente Convenzione sarà ritenuto accettato alla data in cui due terzi delle Parti abbiano notificato la propria accettazione al Segretario Generale.
 - .5.2 Un emendamento all'Allegato sarà ritenuto accettato alla fine di un periodo determinato dal Comitato al momento della sua adozione, periodo che non sarà inferiore ai 10 mesi successivi alla data di adozione. Tuttavia, se per quella data più di un terzo delle Parti avrà notificato al Segretario Generale la propria obiezione all'emendamento, l'emendamento stesso non sarà ritenuto accettato.
 - .6 Un emendamento entrerà in vigore alle seguenti condizioni:
 - .6.1 Un emendamento ad un Articolo della presente Convenzione entrerà in vigore, per quelle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato, sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato conformemente al paragrafo 5.1.
 - .6.2 Un emendamento all'Allegato entrerà in vigore per tutte le Parti sei mesi dopo la data in cui si ritiene accettato, eccetto per ciascuna Parte che:
 - .6.2.1 abbia notificato la propria obiezione all'emendamento conformemente al paragrafo .5.2 e che non abbia ritirato detta obiezione; o
 - .6.2.2 abbia notificato al Segretario Generale, prima dell'entrata in vigore di detto emendamento, che l'emendamento entrerà per essa in vigore soltanto in seguito a successive notifiche della sua accettazione.
 - .6.3 La Parte che abbia notificato un'obiezione ai sensi del paragrafo 6.2.1 ha facoltà di notificare successivamente al Segretario Generale che accetta l'emendamento. Tale emendamento entrerà in vigore per detta Parte sei mesi dopo la data di notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se questa data è successiva.
 - .6.4 Se una Parte che ha effettuato una notifica come specificato al paragrafo 6.2.2 notifica al Segretario Generale la sua accettazione con riferimento all'emendamento, tale emendamento entrerà in vigore per detta Parte sei mesi dopo la data di notifica della sua accettazione, oppure dopo la data di entrata in vigore dell'emendamento, se questa data è successiva.
3. Emendamento da parte di una Conferenza:
 - .1 Su richiesta di una Parte condivisa da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convocherà una Conferenza delle Parti per prendere in considerazione gli emendamenti alla presente Convenzione.
 - .2 Un emendamento adottato dalla suddetta Conferenza da una maggioranza di due terzi delle Parti presenti e votanti sarà comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti per l'accettazione.

- .3 Salvo diversa decisione da parte della Conferenza, l'emendamento sarà ritenuto accettato ed entrerà in vigore secondo le procedure specificate rispettivamente ai paragrafi 2.5 and 2.6.
4. Qualsiasi Parte che non abbia accettato un emendamento all'Allegato sarà trattata come Parte non-contraente soltanto in applicazione di quel particolare emendamento.
5. Qualsiasi notifica ai sensi del presente Articolo sarà eseguita in forma scritta al Segretario Generale.
6. Il Segretario Generale informerà le Parti ed i Paesi Membri dell'Organizzazione riguardo:
 - .1 a qualsiasi emendamento entrato in vigore e alla data della sua entrata in vigore in generale e per ciascuna Parte; e
 - .2 a qualsiasi notifica effettuata ai sensi del presente Articolo.

ARTICOLO 19

Facoltà di denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da qualsiasi Parte in qualsiasi momento dopo la scadenza di due anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione per quella Parte.
2. La denuncia si effettua mediante notifica scritta al Segretario Generale, ed ha effetto un anno dopo la sua ricezione o dopo un periodo più lungo come può essere specificato nella suddetta notifica.

ARTICOLO 20

Depositario

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale che trasmetterà le copie certificate della presente Convenzione a tutti gli Stati che hanno sottoscritto la presente Convenzione o che vi hanno aderito.
2. Oltre alle funzioni specificate altrove nella presente Convenzione, il Segretario Generale dovrà:
 - .1 Informare tutti gli Stati firmatari della presente Convenzione, o che vi hanno aderito, per quanto riguarda:
 - .1.1 ogni nuova sottoscrizione o deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, con relativa data;
 - .1.2 la data di entrata in vigore della presente Convenzione;
 - .1.3 il deposito di qualsiasi strumento di denuncia della presente Convenzione, corredato della data di ricezione e della data in cui ha effetto la denuncia; e
 - .1.4 altre dichiarazioni e notifiche ricevute in base alla presente Convenzione; e
 - .2 al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, trasmettere il relativo testo al Segretariato delle Nazioni Unite, per la registrazione e pubblicazione ai sensi dell'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 21

Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico originale in lingua araba, cinese, inglese, francese, russo e spagnolo, ciascun testo facente ugualmente fede.

FATTO A HONG KONG, CINA, oggi, quindici maggio duemilanove.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi a tal fine, hanno apposto le loro firme alla presente Convenzione.

ALLEGATO**REGOLE PER IL RICICLAGGIO DELLE NAVI SICURO E COMPATIBILE CON L'AMBIENTE****CAPITOLO 1 – DISPOSIZIONI GENERALI****Regola 1 – Definizioni**

Ai fini del presente Allegato valgono le seguenti definizioni :

1. "Persona Competente": é una persona munita di adeguate qualifiche, formazione e con conoscenze, esperienza e capacità idonee per lo svolgimento di specifici compiti. In particolare, una Persona Competente può essere un lavoratore oppure un impiegato di livello manageriale addestrato e in grado di riconoscere e valutare i pericoli e rischi sul posto di lavoro, l'esposizione dell'impiegato a Materiali potenzialmente Pericolosi o a condizioni non sicure all'interno di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, e che sia altresì in grado di segnalare le necessarie precauzioni e protezioni che debbono essere prese al fine di eliminare o ridurre detti pericoli, rischi o esposizioni. L'Autorità Competente ha la facoltà di definire criteri adeguati per la designazione di tali persone nonché di determinare i compiti da attribuire loro.
2. "Datore di lavoro": una persona fisica o giuridica che impiega uno o più lavoratori impegnati nel Riciclaggio delle Navi.
3. "Nave esistente": una nave che non è nuova.
4. "Nave nuova": una nave:
 - .1 per la quale il contratto di costruzione sia firmato alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o successivamente; o
 - .2 in mancanza di un contratto di costruzione, la cui chiglia sia stata impostata o si trovi ad uno stadio equivalente di costruzione alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o sei mesi dopo; o
 - .3 la cui consegna avvenga alla data di entrata in vigore della presente Convenzione o 30 mesi dopo.
5. "installazione nuova": l'installazione di sistemi, attrezzature, materiale isolante o altro materiale a bordo di una nave successivamente alla data di entrata in vigore della presente Convenzione.
6. "Locale sicuro": uno spazio che soddisfa i seguenti criteri:
 - .1 il contenuto di ossigeno dell'atmosfera e la concentrazione di vapori infiammabili sono entro limiti sicuri;
 - .2 qualsiasi materiale tossico nell'atmosfera rientra nelle concentrazioni ammissibili; e
 - .3 qualsiasi residuo o materiale associato al lavoro autorizzato dalla Persona Competente non produrrà il rilascio incontrollato di materiali tossici o una concentrazione non sicura di vapori infiammabili alle condizioni atmosferiche esistenti durante la conservazione secondo le debite istruzioni.
7. "Locale sicuro per lavorazioni a caldo": uno spazio che soddisfa i seguenti criteri:
 - .1 esistenza di una condizione sicura, non soggetta ad esplosioni, incluso uno stato senza gas, per l'uso dell'arco elettrico o delle attrezzature per la saldatura a gas, il taglio o la bruciatura o altre forme di fiamma libera, nonché il riscaldamento, la molatura o le operazioni per generare scintille;
 - .2 rispetto delle prescrizioni del locale sicuro di cui alla Regola 1.6;
 - .3 le condizioni atmosferiche esistenti non cambiano in ragione delle lavorazioni a caldo; e

- .4 tutti gli spazi adiacenti sono stati puliti o resi inerti o trattati sufficientemente al fine di prevenire l'inizio o la diffusione di un incendio.
8. "Armatore": la persona o le persone o la società registrate come proprietarie della nave, o, in mancanza di registrazione, la persona o le persone o la società proprietarie della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave da parte del proprietario della nave. Tuttavia, nel caso di una nave di proprietà di uno Stato il cui esercizio è affidato ad una società registrata in detto Stato come operatore della nave, il termine "proprietario" si riferirà a detta società. Tale termine si riferisce altresì a coloro che detengono la proprietà della nave per un periodo limitato in attesa della vendita o del passaggio ad un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.
 9. "Ispezione del sito": un'ispezione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che conferma le condizioni descritte dalla documentazione sottoposta a verifica.
 10. "Dichiarazione di Completamento": una dichiarazione confermativa rilasciata dall'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi secondo la quale il Riciclaggio della Nave è stato ultimato in conformità alla presente Convenzione.
 11. "Nave cisterna": una petroliera come definita nell'Allegato I MARPOL o una petroliera NLS come definita nell'Allegato II MARPOL.
 12. "Lavoratore": una qualsiasi persona che espleta il proprio lavoro, regolarmente o temporaneamente, nel contesto di un rapporto di lavoro che include gli imprenditori.

Regola 2 – Applicabilità generale

Salvo diversamente stabilito, la progettazione, la costruzione, le visite, le certificazioni, l'esercizio e il riciclaggio delle navi saranno effettuati secondo le disposizioni del presente Allegato.

Regola 3 – Relazioni con altre norme, raccomandazioni ed orientamenti

Le Parti adotteranno misure al fine di implementare le prescrizioni delle Regole del presente Allegato, relativi tenendo conto delle norme pertinenti ed applicabili, delle raccomandazioni e degli orientamenti elaborati dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro e delle norme, delle raccomandazioni e degli orientamenti pertinenti ed applicabili elaborati in base alla Convenzione sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (Convenzione di Basilea).

CAPITOLO 2 – PRESCRIZIONI PER LE NAVI

Parte A – Progettazione, costruzione, esercizio e manutenzione delle navi

Regola 4 – Controllo dei materiali pericolosi delle navi

Conformemente alle prescrizioni specificate nell'Appendice 1 alla presente Convenzione ciascuna Parte deve:

- .1 proibire e/o porre restrizioni all'installazione o all'utilizzo dei Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1 a bordo di navi battenti la sua bandiera oppure in esercizio sotto la sua autorità; e
- .2 proibire e/o porre restrizioni all'installazione o all'utilizzo di tali materiali a bordo di navi, che si trovano nei suoi porti, nei suoi cantieri navali o di riparazione, oppure nei suoi terminali *offshore*

e dovrà prendere misure efficaci atte a garantire che dette navi siano conformi a tali prescrizioni.

Regola 5 – Inventario dei materiali pericolosi

1. Ogni nave nuova deve avere a bordo un Inventario dei Materiali Pericolosi. Detto Inventario sarà sottoposto a verifica da parte dell'Amministrazione o di qualsiasi persona od organizzazione da essa autorizzata tenendo conto delle Linee guida, inclusi i valori e le esenzioni limite contenuti in tali Linee guida elaborate dall'Organizzazione. L'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrà essere specifico per ciascuna nave e:
 - .1 identificare come Parte I, i Materiali Pericolosi elencati nelle Appendici 1 e 2 alla presente Convenzione e contenuti nella struttura o nelle apparecchiature della nave, la loro collocazione e le quantità approssimative; e
 - .2 precisare che la nave è conforme alla Regola 4.
2. Le navi esistenti devono, per quanto possibile, conformarsi al paragrafo 1 non oltre i 5 anni successivi all'entrata in vigore della presente Convenzione o prima di passare al riciclaggio se questo dovesse avvenire prima, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione e del Sistema Armonizzato di Visite e Certificazioni dell'Organizzazione. Quando sarà preparato l'Inventario, sarà necessario identificare almeno i Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1. Per le navi esistenti si dovrà preparare un piano che descriva il controllo a vista/a campione mediante il quale viene predisposto l'Inventario dei Materiali Pericolosi, tenendo conto delle Linee Guida elaborate dall'Organizzazione.
3. La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi sarà opportunamente conservata ed aggiornata durante tutto il ciclo di vita operativa della nave, rispecchiando le nuove installazioni previste per i Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 2 e le relative modifiche da apportare alla struttura ed alle apparecchiature della nave, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
4. Prima della fase di riciclaggio, l'Inventario deve, a prescindere dalla adeguata conservazione e dall'aggiornamento della Parte I, incorporare la Parte II per i rifiuti prodotti durante le operazioni della nave e la Parte III per la stiva, ed essere verificato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organizzazione da essa autorizzata, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 6 – Procedura per la proposta di emendamenti alle Appendici 1 e 2

1. Qualsiasi Parte ha la facoltà di proporre emendamenti all'Appendice 1 e/o all'Appendice 2 conformemente alla presente Regola. La proposta di emendamento sarà presa in considerazione nell'ambito dell'Organizzazione ai sensi dell'Articolo 18, paragrafo 2, e della presente Regola.
2. Quando l'Organizzazione riceve una proposta, la porta anche all'attenzione delle Nazioni Unite, delle sue Agenzie Specializzate e delle organizzazioni intergovernative con cui ha stretto accordi e delle organizzazioni non governative con cui vige uno stato consultivo e la mette a loro disposizione.
3. Il Comitato costituisce un gruppo tecnico secondo la Regola 7 al fine di esaminare le proposte pervenute in conformità al paragrafo 1 della presente Regola.
4. Il gruppo tecnico esaminerà la proposta insieme con eventuali dati supplementari, ivi comprese le decisioni adottate da altri organi internazionali riguardanti i loro elenchi di sostanze o materiali pericolosi, presentati da qualsiasi entità interessata, effettuerà una valutazione e redigerà un resoconto per il Comitato sulla possibilità che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo oppure all'ambiente tali da giustificare l'emendamento all'Appendice 1 o all'Appendice 2. A tal proposito:
 - .1 L'analisi del gruppo tecnico dovrà includere:
 - .1.1 una valutazione dell'associazione tra il Materiale Pericoloso in questione e la possibilità, nel contesto della presente Convenzione, che provochi effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo o all'ambiente sulla base dei dati presentati o di altri dati rilevanti portati all'attenzione del gruppo;
 - .1.2 una valutazione della potenziale riduzione del rischio attribuibile alle misure di controllo proposte e ad altre misure di controllo che potrebbero essere prese in considerazione dal gruppo tecnico;
 - .1.3 la presa in considerazione delle informazioni disponibili sulla fattibilità tecnica delle misure di controllo;
 - .1.4 la presa in considerazione delle informazioni disponibili su altri effetti causati dall'introduzione di tali misure di controllo in relazione a:
 - l'ambiente;
 - la salute e la sicurezza dell'uomo inclusa quella dei marittimi e dei lavoratori; e
 - il costo per il trasporto internazionale e per altri settori rilevanti.
 - .1.5 la valutazione della disponibilità di adeguate soluzioni alternative ai Materiali Pericolosi, ivi inclusa la presa in considerazione dei rischi potenziali delle alternative;
 - .1.6 la presa in considerazione dei rischi legati ai Materiali Pericolosi nel processo di riciclaggio; e
 - .1.7 la presa in considerazione di opportuni valori limite e le eventuali utili o necessarie esenzioni.
 - .2 Nel caso in cui il gruppo tecnico dovesse riscontrare che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo e all'ambiente, la mancanza della completa certezza scientifica non dovrà essere usata come giustificazione per impedire al gruppo di procedere alla valutazione della proposta.
 - .3 Il rapporto del gruppo tecnico sarà redatto per iscritto e dovrà tener conto di ciascuna delle valutazioni e considerazioni specificate al paragrafo .1, a meno che il gruppo tecnico decida di non procedere con le valutazioni e considerazioni descritte nei paragrafi da .1.2 a .1.7 nel caso in cui dovesse concludere, previa valutazione del paragrafo .1.1, che la proposta non giustifica ulteriore considerazione.

- .4 Il rapporto del gruppo tecnico includerà, tra l'altro, una raccomandazione sulla eventuale giustificazione di controlli internazionali ai sensi della presente Convenzione sul Materiale Pericoloso in questione, sull'opportunità di misure di controllo specifiche suggerite nella proposta globale o su altre misure di controllo che ritiene essere più adeguate.
5. Il Comitato deciderà se approvare proposte di emendamento all'Appendice 1 o all'Appendice 2, con le relative modifiche, se necessarie, tenendo conto del rapporto del gruppo tecnico. Qualsiasi proposta di emendamento dovrà specificare l'applicazione dell'emendamento per le navi certificate conformemente alla presente Convenzione prima dell'entrata in vigore dell'emendamento. Nel caso in cui nel rapporto si dovesse riscontrare che il Materiale Pericoloso in questione possa, nel contesto della presente Convenzione, provocare effetti nocivi considerevoli alla salute dell'uomo e all'ambiente, la mancanza della completa certezza scientifica non dovrà essere usata come giustificazione al fine di impedire che si decida di elenco includere un Materiale Pericoloso nell'Appendice 1 o nell'Appendice 2. La decisione di non approvare la proposta non dovrà precludere la futura presentazione di una nuova proposta relativa ad un particolare Materiale Pericoloso se emergono nuove informazioni.

Regola 7 – Gruppi tecnici

1. Il Comitato può costituire uno o più gruppi tecnici ai sensi della Regola 6, in base alle esigenze. Il gruppo tecnico può comprendere rappresentanti delle Parti, dei Paesi Membri dell'Organizzazione, delle Nazioni Unite e delle sue Agenzie Specializzate, delle organizzazioni intergovernative con cui l'Organizzazione ha stretto accordi e delle organizzazioni non governative con cui vige uno stato consultivo, che dovrebbero, preferibilmente, includere rappresentanti di istituzioni e laboratori esperti delle sorti dell'ambiente e degli effetti delle sostanze, degli effetti tossicologici, della biologia marina, della salute dell'uomo, dell'analisi economica, della gestione dei rischi, della cantieristica navale, del trasporto internazionale, della salute e sicurezza sul luogo di lavoro o di altri settori specialistici necessari per poter esaminare con obiettività la bontà tecnica di una proposta.
2. Il Comitato prenderà decisioni in relazione al mandato, all'organizzazione, alla partecipazione e alle attività operative dei gruppi tecnici. Quanto sopra servirà a tutelare qualsiasi informazione riservata sottoposta. I gruppi tecnici possono tenere riunioni in base alle richieste, tuttavia dovranno sforzarsi di svolgere il proprio lavoro mediante corrispondenza scritta o elettronica o ricorrere ad altri opportuni strumenti di comunicazione.
3. Soltanto i rappresentanti delle Parti possono partecipare alla formulazione delle raccomandazioni per il Comitato ai sensi della Regola 6. Il gruppo tecnico dovrà cercare di raggiungere l'unanimità tra i rappresentanti delle Parti. Nel caso in cui l'unanimità non fosse possibile, il gruppo tecnico dovrà comunicare tutti i punti di vista di minoranza di detti rappresentanti.

Parte B – Preparazione per il Riciclaggio delle navi

Regola 8 – Prescrizioni generali

Le navi destinate al riciclaggio devono:

- .1 essere sottoposte a riciclaggio soltanto presso gli Impianti destinati al Riciclaggio, vale a dire quelli:
 - .1 autorizzati in base alla presente Convenzione; e

- .2 autorizzati appieno ad intraprendere le attività di riciclaggio come il Piano di Riciclaggio delle Navi prevede che sia eseguito dall' Impianto o dagli Impianti identificati come destinati al Riciclaggio delle Navi;
- .2 svolgere le operazioni nel periodo che precede l'ingresso nell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi in modo da ridurre al minimo la quantità dei residui di carico, dell'olio combustibile residuo nonché dei rifiuti rimasti a bordo;
- .3 nel caso di una petroliera, giungere all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi con le cisterne di carico ed i locali delle pompe in condizioni tali da essere idonee alla certificazione come Locali sicuri, o Locali sicuri per lavorazioni a caldo, o entrambe le definizioni, conformemente alle legislazioni, alle norme e alle politiche nazionali della Parte sotto la cui giurisdizione opera l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
- .4 fornire all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi tutte le informazioni disponibili relative alla nave in funzione dello sviluppo del Piano di Riciclaggio delle Navi richiesto dalla Regola 9;
- .5 completare l'Inventario richiesto dalla Regola 5; e
- .6 essere certificate come idonee al riciclaggio da parte dell'Amministrazione o da un organismo da essa riconosciuto, prima di avviare qualsiasi attività di riciclaggio.

Regola 9 – Piano per il Riciclaggio delle Navi

Un Piano di Riciclaggio delle Navi specifico per ciascuna nave sarà predisposto dall'Impianto o dagli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi prima di avviare qualsiasi attività di riciclaggio di una nave, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione. Il Piano di Riciclaggio delle Navi deve:

- .1 essere elaborato prendendo in considerazione le informazioni fornite dall'armatore;
- .2 essere realizzato nella lingua accettata dalla Parte che autorizza l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, e nel caso in cui la lingua utilizzata non sia né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il Piano di Riciclaggio delle Navi sarà tradotto in una delle suddette lingue, salvo nel caso in cui l'Amministrazione si ritenga soddisfatta e non lo ritenga necessario;
- .3 includere informazioni riguardanti, tra l'altro, la definizione, la manutenzione ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro dei Locali sicuri e dei Locali sicuri per lavorazioni a caldo nonché su come il tipo e la quantità dei materiali compresi quelli identificati nell'Inventario dei Materiali Pericolosi deve essere trattata;
- .4 avere, conformemente alla dichiarazione depositata ai sensi dell'Articolo 16.6, l'approvazione esplicita o tacita dell'Autorità Competente che autorizza l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi. L'Autorità Competente dovrà inviare per iscritto la conferma di ricevuta del Piano di Riciclaggio delle Navi all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione entro tre (3) giorni lavorativi dalla sua ricezione in conformità con la Regola 24. In seguito:
 - .1 laddove una Parte richieda esplicita approvazione del Piano di Riciclaggio delle Navi, l'Autorità Competente invierà notifica scritta della sua decisione sull'approvazione o sul diniego in merito al Piano di Riciclaggio delle Navi all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione; e
 - .2 laddove una Parte richieda tacita approvazione del Piano di Riciclaggio delle Navi, la conferma di ricevuta dovrà precisare la data di ultimazione dell'analisi riferita ad una scadenza a 14 giorni. L'Autorità Competente avrà cura di notificare all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, all'Armatore ed all'Amministrazione, qualsiasi obiezione, in forma scritta, in merito al Piano di Riciclaggio delle Navi entro detto periodo di 14 giorni. In assenza di notifica con obiezione per iscritto, il Piano di Riciclaggio delle Navi sarà ritenuto approvato.

- .5 essere disponibile, previa approvazione secondo il paragrafo .4, per eventuali ispezioni da parte dell'Amministrazione o da parte di qualsiasi ispettore designato o organismo da essa riconosciuto; e
- .6 identificare, laddove si faccia ricorso a più di un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi di cui avvalersi e specificare le attività di riciclaggio nonché l'ordine in cui si susseguono presso ciascun Impianto autorizzato destinato al Riciclaggio delle Navi.

Parte C – Visite e certificazioni

Regola 10 – Visite

1. Le navi a cui si applica la presente Convenzione sono soggette alle visite di seguito specificate:
 - .1 una visita iniziale prima della messa in servizio della nave o prima del rilascio del Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi. Tale visita verificherà la conformità della Parte I dell'Inventario richiesto dalla Regola 5 alle prescrizioni della presente Convenzione;
 - .2 una visita di rinnovo ad intervalli specificati dall'Amministrazione senza superare i cinque anni. La suddetta visita verificherà la conformità della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi richiesto dalla Regola 5 alle prescrizioni della presente Convenzione;
 - .3 una visita supplementare, generale o parziale, a seconda delle circostanze, può essere effettuata su richiesta dell'armatore in seguito ad una modifica, sostituzione o riparazione significativa della struttura, delle attrezzature, dei sistemi, degli accessori, dei dispositivi e dei materiali. La visita servirà ad assicurare che qualsiasi modifica, sostituzione o riparazione significativa sia effettuata in modo che la nave continui ad essere conforme alle prescrizioni della presente Convenzione, e che la Parte I dell'Inventario sia emendata in base alle esigenze; e
 - .4 una visita finale prima che la nave sia messa fuori servizio e prima che inizi il riciclaggio della nave. Tale visita dovrà verificare che:
 - .1 l'Inventario dei Materiali Pericolosi come richiesto dalla Regola 5.4 sia conforme alle prescrizioni della presente Convenzione tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione;
 - .2 il Piano di Riciclaggio delle Navi, come richiesto dalla Regola 9, rispecchi in maniera adeguata le informazioni contenute nell'Inventario dei Materiali Pericolosi come richiesto dalla Regola 5.4 e contenga le informazioni riguardanti l'Inventario la creazione, manutenzione ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro dei Locali sicuri e dei Locali sicuri per lavorazioni a caldo; e
 - .3 l'Impianto o gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi, se la nave dovesse essere sottoposta a riciclaggio, siano in possesso di autorizzazione valida ai sensi della presente Convenzione.
2. Le visite delle navi finalizzate all'imposizione delle disposizioni della presente Convenzione saranno effettuate da funzionari dell'Amministrazione, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione. Tuttavia, l'Amministrazione ha la facoltà di affidare le visite ad ispettori nominati a tale scopo o ad organismi da essa riconosciuti.
3. L'Amministrazione che designa gli ispettori o gli organismi riconosciuti per l'esecuzione delle visite, come descritto al paragrafo 2, dovrà, come minimo, conferire poteri a detti ispettori od organismi riconosciuti atti a:
 - .1 richiedere alla nave oggetto della visita di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione; e
 - .2 effettuare visite ed ispezioni se richieste dalle competenti autorità di uno Stato di approdo che costituisce una Parte.

4. In ogni caso, l'Amministrazione interessata è responsabile della completezza e dell'efficienza della visita e garantisce le necessarie disposizioni per adempiere tale obbligo.
5. Le visite iniziali e di rinnovo dovrebbero essere armonizzate con le visite richieste da altri strumenti statutari applicabili dell'Organizzazione.

Regola 11 – Rilascio ed approvazione dei certificati

1. Il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi è rilasciato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona o organismo da essa autorizzati dopo aver completato con successo la visita iniziale o di rinnovo effettuata in conformità con la Regola 10, sulle navi a cui si applica la Regola 10, salvo per le navi esistenti, per le quali sia la visita iniziale sia la visita di rinnovo sono effettuate contemporaneamente, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. Il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi rilasciato in base al paragrafo 1, su richiesta dell'armatore, è approvato dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati dopo aver completato con successo la visita supplementare effettuata in conformità con la Regola 10.
3. Fermo restando quanto previsto dalla Regola 14.2 e le prescrizioni della Regola 10.1.2, quando la visita di rinnovo è completata entro tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente.
4. Quando la visita di rinnovo è completata successivamente alla data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi o cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente.
5. Quando la visita di rinnovo è completata più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato sarà valido a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo.
6. Se un certificato è emesso per un periodo inferiore a cinque anni, l'Amministrazione può estendere la validità del certificato al di là della data di scadenza fino ad un periodo massimo specificato nella Regola 10.1.2.
7. Se è stata completata una visita di rinnovo e non è possibile rilasciare o avere a bordo della nave un nuovo certificato prima della data di scadenza del certificato esistente, la persona od organismo autorizzati dall'Amministrazione possono approvare il certificato esistente e detto certificato sarà accettato come valido per un periodo ulteriore che non supererà i cinque anni a partire dalla data di scadenza.
8. Se una nave al momento della scadenza del certificato non si trova in un porto in cui deve essere sottoposta a visita, l'Amministrazione può estendere il periodo di validità del certificato anche se tale estensione sarà accordata solo per consentire alla nave di terminare il suo viaggio nel porto in cui deve essere sottoposta a visita e comunque soltanto nei casi in cui tale prassi si rivela opportuna e ragionevole. La durata del certificato non sarà prorogata per un periodo superiore a tre mesi e la nave che ha ricevuto un'estensione, al suo arrivo nel porto in cui deve essere sottoposta a visita, non potrà, in virtù di tale estensione, lasciare quel porto senza un nuovo certificato. Quando sarà stata completata la visita di rinnovo, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione dell'estensione.

9. Un certificato rilasciato ad una nave che intraprende viaggi brevi e che non ha ricevuto una estensione secondo le precedenti disposizioni della presente Regola può avere un'estensione da parte dell'Amministrazione per un periodo di grazia fino ad un mese a partire dalla data di scadenza indicata sullo stesso. Quando la visita di rinnovo è completata, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione dell'estensione.
10. In particolari circostanze, come definite dall'Amministrazione, un nuovo certificato non deve essere datato a partire dalla data di scadenza del certificato esistente come specificato ai paragrafi 4, 8 o 9 della presente Regola. In tali speciali circostanze, il nuovo certificato sarà valido fino ad una data che non superi i cinque anni a partire dalla data di completamento della visita di rinnovo.
11. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio sarà rilasciato alle navi a cui si applica la Regola 10 dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati, dopo aver completato con successo la visita iniziale o di rinnovo effettuata in conformità con le disposizioni della Regola 10, tenendo conto dell'autorizzazione dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e le Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
12. Un certificato rilasciato sotto l'autorità di una Parte sarà accettato dalle altre Parti e preso in considerazione per tutto ciò che è previsto dalla presente Convenzione in quanto possiede la stessa validità di un certificato da loro emesso. I certificati saranno rilasciati o approvati dall'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa debitamente autorizzati. In ogni caso, l'Amministrazione si assume piena responsabilità in merito al certificato.

Regola 12 – Rilascio o approvazione di un certificato a cura di un'altra Parte

1. Su richiesta dell'Amministrazione, un'altra Parte può essere all'origine della visita di una nave e, se soddisfatta della conformità con le disposizioni della presente Convenzione, rilascerà o autorizzerà il rilascio di un certificato alla nave, e laddove opportune, approverà o autorizzerà l'approvazione di quel certificato sulla nave, in conformità con il presente Allegato.
2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto della visita saranno trasmesse non appena possibile all'Amministrazione richiedente.
3. Un certificato di questo tipo conterrà una dichiarazione in riferimento al rilascio su richiesta dell'Amministrazione, avrà la stessa forza e riceverà lo stesso riconoscimento di un certificato rilasciato dall'Amministrazione.
4. Non sarà rilasciato alcun certificato ad una nave abilitata a battere bandiera di uno Stato che non sia Parte contraente.

Regola 13 – Struttura dei certificati

I certificati saranno redatti in una lingua ufficiale della Parte preposta al rilascio, nella forma stabilita negli Appendici 3 e 4. Se la lingua utilizzata non fosse l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo sarà tradotto in una delle suddette lingue. Tuttavia, l'Amministrazione ha la facoltà di rilasciare il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi redatto soltanto in una lingua ufficiale della Parte incaricata del rilascio per quelle navi che non effettuano viaggi verso porti o terminali *offshore* sotto la giurisdizione di altre Parti della presente Convenzione nonché il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio redatto soltanto in una lingua ufficiale della Parte addetta al rilascio per le navi riciclate presso gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi sotto la giurisdizione della Parte incaricata del rilascio.

Regola 14 – Durata e validità dei certificati

1. Un Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi emesso secondo la Regola 11 o 12 cessa di essere valido nei casi seguenti:
 - .1 se le condizioni della nave non corrispondono essenzialmente alle informazioni contenute nel certificato, inclusa la Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi relative all'opportuna manutenzione ed aggiornamento, rispecchiando i cambiamenti nella struttura e nelle apparecchiature della nave, conformemente alle Linee guida elaborate dall'Organizzazione;
 - .2 a seguito del trasferimento della nave alla bandiera di un altro Stato. Un nuovo certificato sarà rilasciato soltanto nel caso in cui la Parte che rilascia il nuovo certificato è pienamente soddisfatta della conformità della nave con le prescrizioni della Regola 10. Nel caso di un trasferimento tra le Parti, se richiesto entro tre mesi successivi al trasferimento, la Parte di cui la nave era precedentemente abilitata a battere la bandiera, trasmetterà all'Amministrazione, non appena possibile, le copie dei certificati dalla nave prima del trasferimento e, se disponibili, le copie dei relativi rapporti delle visite;
 - .3 se la visita di rinnovo non è completata entro i periodi specificati in base alle Regole 10.1 e 11; o
 - .4 se il certificato non è approvato conformemente alla Regola 11 o 12.
2. Un Certificato Internazionale sull'Inventario di Materiali Pericolosi sarà rilasciato per un periodo definito dall'Amministrazione che non supererà i cinque anni.
3. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio sarà rilasciato per un periodo definito dall'Amministrazione che non supererà i tre mesi.
4. Un Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio rilasciato secondo la Regola 11 o 12 non sarà più valido se le condizioni della nave non corrispondono essenzialmente alle informazioni contenute nel certificato.
5. Il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio può ricevere un'estensione da parte dell'Amministrazione o da qualsiasi persona od organismo da essa autorizzati per un unico viaggio da punto a punto presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

CAPITOLO 3 – PRESCRIZIONI PER GLI IMPIANTI DESTINATI AL RICICLAGGIO DELLE NAVI**Regola 15 – Controlli agli impianti destinati al riciclaggio delle navi**

1. Ciascuna Parte stabilisce la legislazione, le regole e gli standard necessari ad assicurare che gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi siano concepiti, costruiti e operativi in modo sicuro e compatibile con l'ambiente conformemente alle Regole della presente Convenzione.
2. Ciascuna Parte stabilisce un meccanismo di autorizzazione per gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi con opportune condizioni al fine di assicurare che detti Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi rispettino le prescrizioni della presente Convenzione.
3. Ciascuna Parte definisce un meccanismo che assicuri la conformità degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi con le prescrizioni del presente capitolo inclusa la creazione e l'utilizzo efficace delle ispezioni, del monitoraggio e delle disposizioni attuative, inclusi i poteri di ingresso e campionamento. Tale meccanismo può prevedere uno schema di audit svolto dalla(-e) Autorità Competente(-i) o un organismo riconosciuto dalla Parte, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione ed i risultati dei suddetti audit dovrebbero essere comunicati all'Organizzazione.
4. Ciascuna Parte designa una o più Autorità Competenti ed il *contact point* di cui si avvalgono l'Organizzazione, le Parti della presente Convenzione e le altre entità interessate, per questioni relative agli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che operano nell'ambito della giurisdizione di quella Parte.

Regola 16 – Autorizzazione degli Impianti destinati al riciclaggio delle navi

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi che riciclano navi a cui si applica la presente Convenzione o le navi con trattamento equivalente ai sensi dell'Articolo 3.4, sono autorizzate da una Parte tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. L'Autorizzazione è effettuata dalla(-e) Autorità Competente(i) e comprende la verifica della documentazione richiesta dalla presente Convenzione e un'ispezione del sito. La(-e) Autorità Competente(i) hanno tuttavia la facoltà di affidare l'autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi agli organismi da essa riconosciuti.
3. La Parte notificherà all'Organizzazione le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorità delegata agli organismi riconosciuti perché siano fatte circolare alle Parti. In ogni caso, la(-e) Autorità Competente(-i) è/sono responsabile(-i) dell'autorizzazione concessa.
4. L'autorizzazione sarà redatta nella forma stabilita nell'Appendice 5. Se la lingua utilizzata non dovesse essere l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo sarà tradotto in una delle suddette lingue.
5. L'autorizzazione sarà valida per il periodo specificato dalla Parte ma non andando oltre i cinque anni. La Parte identificherà i termini di rilascio dell'autorizzazione, del ritiro, della sospensione, degli emendamenti e revisioni, e comunicherà detti termini agli Impianti destinati al Riciclaggio delle navi. Se un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi rifiuta l'ispezione da parte della(-e) Autorità Competente(-i) o degli organismi riconosciuti che operano in suo/loro nome, l'autorizzazione sarà sospesa o ritirata.
6. In caso di incidenti o azioni intraprese all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi che si ripercuotono sulle condizioni richieste per l'autorizzazione, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi informerà la(-e) Autorità Competente(-i). La(-e) Autorità Competente(-i) può, di conseguenza, decider la sospensione o il ritiro dell'autorizzazione o richiedere azioni correttive da parte dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

Regola 17 – Prescrizioni generali

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte definisce i sistemi di gestione, le procedure e tecniche che non mettano a rischio la salute dei lavoratori interessati o la popolazione che vive in prossimità dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e che prevengano, riducano, minimizzino e, per quanto possibile eliminino gli effetti nocivi causati dal Riciclaggio delle Navi sull'ambiente, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte devono, per le navi a cui si applica la presente Convenzione o le navi con trattamento equivalente ai sensi dell'Articolo 3.4:
 - .1 accettare soltanto le navi che:
 - .1 si conformano alla presente Convenzione;
 - .2 rispettano le prescrizioni della presente Convenzione;
 - .2 accettare soltanto le navi che sono autorizzate a svolgere attività di riciclaggio; e
 - .3 avere disponibile la documentazione relativa all'autorizzazione se tale documentazione è richiesta da un armatore che ha intenzione di riciclare una nave in quell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

Regola 18 – Piano per gli Impianti destinati al riciclaggio delle navi

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzate da una Parte predispongono un Piano per gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi. Il Piano è adottato dal *board* o dall'opportuno organo direttivo della Società di Riciclaggio, e deve contenere:

- .1 una politica che garantisca la sicurezza dei lavoratori nonché la tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente, prevedendo l'istituzione di obiettivi finalizzati alla minimizzazione ed eliminazione per quanto possibile degli effetti nocivi sulla salute dell'uomo e l'ambiente causati dalle attività di Riciclaggio delle Navi;
- .2 un sistema per garantire l'implementazione delle prescrizioni stabilite nella presente Convenzione, il raggiungimento degli obiettivi di stabilità nella politica della Società di Riciclaggio nonché il continuo miglioramento delle procedure e standard utilizzati nelle operazioni connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .3 l'identificazione di ruoli e responsabilità per i datori di lavoro ed i lavoratori nell'esecuzione delle attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .4 un programma atto a fornire le informazioni adeguate e la formazione dei lavoratori affinché l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi svolga attività sicure e compatibili con l'ambiente;
- .5 un piano per le emergenze;
- .6 un sistema per monitorare il rendimento delle attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .7 un sistema per la conservazione della documentazione che illustra il modo in cui avviene il Riciclaggio delle Navi;
- .8 un sistema in grado di segnalare gli scarichi, le emissioni, gli incidenti e gli infortuni che provocano danni o potenzialmente dannosi per la sicurezza dei lavoratori nonché la salute dell'uomo e l'ambiente; e
- .9 un sistema in grado di segnalare le malattie sul posto di lavoro, gli incidenti, le lesioni e gli altri effetti nocivi sulla sicurezza dei lavoratori e la salute dell'uomo,

tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 19 – Prevenzione degli effetti nocivi per la salute dell'uomo e l'ambiente

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte stabiliscono ed utilizzano procedure al fine di:

- .1 prevenire esplosioni, incendi ed altre condizioni non sicure garantendo l'istituzione, la conservazione ed il monitoraggio delle condizioni e procedure per i Locali sicuri per lavorazioni a caldo durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .2 prevenire danni risultanti da atmosfere pericolose ed altre condizioni non sicure garantendo l'istituzione, la conservazione ed il monitoraggio delle condizioni e procedure per i Locali sicuri negli spazi delle navi, inclusi gli spazi confinati e chiusi durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi;
- .3 prevenire altri incidenti, malattie e lesioni sul posto di lavoro o altri effetti nocivi per la salute dell'uomo e l'ambiente; e
- .4 prevenire gli sversamenti o le emissioni durante tutte le attività connesse al Riciclaggio delle Navi che potrebbero danneggiare la salute dell'uomo e/o l'ambiente,

tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Regola 20 – Gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte garantiranno la rimozione sicura e compatibile con l'ambiente di qualsiasi Materiale Pericoloso all'interno di una nave certificata in base alla Regola 11 o 12. La persona(-e) a cui è(-sono) affidata(-e) le operazioni di riciclaggio e i lavoratori deve avere dimestichezza con le prescrizioni della presente Convenzione in relazione alle mansioni e, in particolare, avvalersi costantemente dell'Inventario dei Materiali Pericolosi e del Piano di Riciclaggio delle Navi, prima e durante la rimozione dei Materiali Pericolosi.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte assicurano l'identificazione, l'etichettatura, il confezionamento e la rimozione nella massima percentuale possibile di tutti i Materiali Pericolosi elencati nell'Inventario prima del taglio ad opera di personale opportunamente formato ed equipaggiato, tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione, con particolare riferimento a:
 - .1 liquidi, residui e sedimenti pericolosi;
 - .2 sostanze od oggetti contenenti metalli pesanti quali piombo, mercurio, cadmio e cromo esavalente;
 - .3 pitture e rivestimenti che sono altamente infiammabili e/o emettono sostanze tossiche;
 - .4 amianto e materiali contenenti l'amianto;
 - .5 PCB e materiali contenenti PCB, con l'assicurazione di evitare le apparecchiature che inducono calore durante tali operazioni;
 - .6 CFC e *halon*; e
 - .7 altri Materiali Pericolosi non elencati sopra e che non fanno parte della struttura della nave.
3. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte garantiscono una gestione sicura e compatibile con l'ambiente di tutti i Materiali Pericolosi e dei rifiuti rimossi dalla nave riciclata presso quell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.
4. Tutti i rifiuti prodotti dalle attività di riciclaggio saranno tenuti separati dai materiali ed apparecchiature riciclabili, etichettati e opportunamente conservati in modo da non mettere a rischio i lavoratori, la salute dell'uomo o l'ambiente e trasferiti unicamente in un impianto autorizzato preposto alla gestione dei rifiuti che si occupi del loro trattamento e smaltimento in maniera sicura e compatibile con l'ambiente.

Regola 21 – Preparazione e risposta alle emergenze

Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte stabiliscono e mantengono un piano di pronto intervento per le emergenze. Il Piano sarà predisposto tenendo conto dell'ubicazione e dell'ambiente dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e terrà conto delle dimensioni e del tipo di attività connesse a ciascuna operazione di Riciclaggio delle Navi. Il Piano deve inoltre:

- .1 assicurare l'esistenza delle apparecchiature e delle procedure necessarie in caso di emergenze nonché la regolare effettuazione di esercitazioni;
- .2 assicurare l'apporto delle informazioni necessarie nonché la comunicazione ed il coordinamento interni a tutela di tutte le persone e l'ambiente in caso di emergenza all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
- .3 tener conto della comunicazione e delle informazioni nei confronti della(-e) rilevante(-i) Autorità Competente(-i), del vicinato e dei servizi offerti in caso di emergenza;
- .4 fornire elementi inerenti l'assistenza medica e di pronto soccorso, esercitazioni antincendio ed evacuazione di tutte le persone presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, prevenzione dell'inquinamento; e
- .5 fornire le informazioni e la formazione pertinenti a tutti i lavoratori dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, a prescindere dai livelli ed in relazione alle competenze, prevedendo esercitazioni ad intervalli regolari per le procedure inerenti la prevenzione, preparazione e risposta alle emergenze.

Regola 22 – Sicurezza e formazione del lavoratore

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte provvedono alla sicurezza dei lavoratori mediante misure quali:
 - .1 assicurare la disponibilità, la manutenzione e l'utilizzo di dispositivi ed indumenti personali di protezione necessari per tutte le operazioni connesse al Riciclaggio delle Navi;
 - .2 assicurare l'erogazione di programmi di formazione per consentire ai lavoratori di effettuare in sicurezza le operazioni di Riciclaggio delle Navi loro assegnate; e
 - .3 assicurare che tutti i lavoratori presso gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi ricevano una formazione adeguata ed acquistino dimestichezza prima di effettuare qualsiasi operazione connessa al Riciclaggio delle Navi.
2. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte forniscono, garantendone l'utilizzo, di dispositivi di protezione personale per le operazioni che ne richiedano l'utilizzo, tra cui:
 - .1 protezione per la testa;
 - .2 protezione per il viso e gli occhi;
 - .3 protezione per le mani ed i piedi;
 - .4 dispositivi di protezione delle vie respiratorie;
 - .5 protezione dell'udito;
 - .6 protezioni contro le contaminazioni radioattive;
 - .7 protezione contro le cadute; e
 - .8 indumenti adeguati.
3. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte possono collaborare nella formazione dei lavoratori. Tenendo conto delle Linee guida elaborate dall'Organizzazione, i programmi di formazione stabiliti al paragrafo 1.2 della presente Regola devono:
 - .1 riguardare tutti i lavoratori incluso il personale del contraente e gli impiegati all'interno dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi;
 - .2 essere condotti da persone Competenti;
 - .3 fornire formazione iniziale e di aggiornamento ad intervalli adeguati;
 - .4 includere procedure di valutazione dei partecipanti e di apprendimento della formazione;
 - .5 essere sottoposti a revisione periodica e modificati secondo le necessità; e
 - .6 essere supportati da documentazione.

Regola 23 – Rapporti su eventi pericolosi, incidenti, malattie sul lavoro ed effetti cronici

1. Gli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi autorizzati da una Parte devono segnalare alla(-e) Autorità Competente(-i) qualsiasi incidente, infortunio, malattia sul posto di lavoro o effetti cronici che sono rischiosi o potenzialmente rischiosi per la sicurezza dei lavoratori, la salute dell'uomo e l'ambiente.
2. I rapporti devono contenere una descrizione dell'incidente, dell'infortunio, della malattia professionale o degli effetti cronici, la causa scatenante, l'azione di risposta intrapresa e le conseguenze nonché le azioni correttive da avviare.

CAPITOLO 4 – PRESCRIZIONI RELATIVE AI RAPPORTI**Regola 24 – Notifica iniziale e prescrizioni relative ai rapporti**

1. Un armatore deve notificare all'Amministrazione in tempo utile e per iscritto la sua volontà di avviare le operazioni di riciclaggio di una nave al fine di consentire all'Amministrazione di predisporre le visite e certificazioni richieste dalla presente Convenzione.
2. Un Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, durante il periodo di preparazione per ricevere una nave da sottoporre a riciclaggio, deve notificarne l'intenzione in tempo utile e per iscritto alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i). La notifica deve contenere almeno le seguenti caratteristiche della nave:
 - .1 nome dello Stato di cui la nave è autorizzata a batterne bandiera;
 - .2 la data di registrazione della nave con quel determinato Stato;
 - .3 numero identificativo della nave (numero IMO);
 - .4 numero dello scafo se di nuova costruzione;
 - .5 nome e tipo della nave;
 - .6 porto in cui è registrata la nave;
 - .7 nome ed indirizzo dell'Armatore nonché numero identificativo registrato IMO del proprietario;
 - .8 nome ed indirizzo della società nonché numero identificativo IMO della società;
 - .9 nome di tutte le società di classificazione presso cui è classificata la nave;
 - .10 le caratteristiche principali della nave (Lunghezza fuoritutto (LOA), Larghezza, Altezza di costruzione, Dislocamento leggero, Stazza Lorda e Netta, tipo e potenza del motore);
 - .11 Inventario dei Materiali Pericolosi; e
 - .12 bozza del Piano di riciclaggio delle navi per l'approvazione in virtù della Regola 9.
3. Quando la nave da sottoporre alla fase di riciclaggio è in possesso del Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi deve segnalare alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i) la programmazione di avvio delle operazioni di Riciclaggio delle Navi. Il rapporto deve essere conforme al relativo formato contenuto nell'Appendice 6 e deve prevedere almeno una copia del Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio. Il riciclaggio della nave non deve iniziare prima della presentazione del rapporto.

Regola 25 – Rapporti di completamento

Quando il riciclaggio parziale o completo di una nave è completato conformemente alle prescrizioni della presente Convenzione, deve essere rilasciata una Dichiarazione di Completamento da parte dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e segnalato alla(-e) sua(-e) Autorità Competente(-i). La compilazione di detto rapporto deve avvenire secondo quanto illustrato nell'Appendice 7. La(-e) Autorità Competente(-i) è/sono tenuta/-e ad inviare una copia della Dichiarazione all'Amministrazione che ha rilasciato il Certificato Internazionale di Idoneità al Riciclaggio per la nave.

La Dichiarazione deve essere rilasciata entro 14 giorni dalla data del Riciclaggio parziale o completo della nave in conformità con il Piano di Riciclaggio della Nave e deve altresì contenere un rapporto relativo agli incidenti ed agli infortuni che risultano nocivi per la salute dell'uomo e/o l'ambiente, se del caso.

APPENDICE 1**CONTROLLI DEI MATERIALI PERICOLOSI**

Materiali Pericolosi	Definizioni	Misure di controllo
Amianto	Materiali contenenti amianto.	Per tutte le navi sono proibite nuove installazioni di materiali contenenti amianto.
Sostanze che distruggono l'ozono	<p>Per sostanze che distruggono l'ozono si intendono le sostanze controllate definite nell'Articolo 1, paragrafo 4 del Protocollo di Montreal del 1987 sulle sostanze che impoveriscono l'ozonosfera elencate negli Allegati A, B, C o E di detto Protocollo in vigore al momento dell'applicazione o interpretazione del presente Allegato.</p> <p>Le sostanze che distruggono l'ozono che possono essere rilevate a bordo della nave includono le seguenti (elenco non esaustivo):</p> <p>Halon 1211 Bromoclorodifluorometano Halon 1301 Bromotrifluorometano Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (anche conosciuto come Halon 114B2) CFC-11 Triclorofluorometano CFC-12 Diclorodifluorometano CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 Cloropentafluoroetano</p>	Le nuove installazioni contenenti sostanze che distruggono l'ozono sono proibite su tutte le navi, fatta eccezione per le nuove installazioni contenenti idroclorofluorocarburi (HCFC) che sono consentite fino al 1 gennaio 2020.

Policlorobifenili (PCB)	Per "Policlorobifenili" si intendono i composti aromatici formati in modo che gli atomi di idrogeno sulla molecola del bifenile (due anelli benzenici legati da un solo legame di carbonio) possono essere sostituiti fino a dieci atomi di cloro.	Per tutte le navi sono proibite nuove installazioni di materiali contenenti policlorobifenili.
Composti e sistemi antivegetativi	Composti e sistemi antivegetativi regolati in virtù dell'Allegato I della Convenzione internazionale del 2001 (Convenzione AFS) sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, in vigore al momento dell'applicazione o interpretazione del presente Allegato.	<ol style="list-style-type: none">1. A nessuna nave è consentita l'applicazione di sistemi antivegetativi contenenti composti organostannici come biocidi o qualsiasi altro sistema antivegetativo la cui applicazione o utilizzo sono proibiti in virtù della Convenzione AFS.2. Alle navi nuove o nuove installazioni sulle navi sono proibiti l'applicazione o l'utilizzo di composti o sistemi antivegetativi con modalità non conformi alla Convenzione AFS.

APPENDICE 2**LISTA MINIMA DI VOCI PER L'INVENTARIO DI MATERIALI PERICOLOSI**

Materiali Pericolosi elencati nell'Appendice 1
Cadmio e composti di cadmio
Cromo esavalente e composti di cromo esavalente
Piombo e composti di piombo
Mercurio e composti di mercurio
Polibromobifenili (PBB)
Eteri di difenile polibromurato (PBDE)
Policlorati naftalene (più di 3 atomi di cloro)
Sostanze radioattive
Alcune paraffine clorurate a catena corta (Alcani, C10-C13, cloro)

APPENDICE 3**MODELLO DI CERTIFICATO INTERNAZIONALE SULL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI**

CERTIFICATO INTERNAZIONALE SULL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI
(Nota: Il presente certificato è integrato dalla Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi)

*(Sigillo ufficiale)**(Stato)*

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle disposizioni della Convenzione)

Dettagli della nave

Nome della nave	
Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

Dettagli della Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi

Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi, numero identificativo/ di verifica:

.....

Nota: La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi, come prescritto dalla Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi e deve sempre accompagnare il Certificato Internazionale sull'Inventario dei Materiali Pericolosi. La Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrebbe essere compilata sulla base del formato standard illustrato nelle linee guida elaborate dall'Organizzazione.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata sottoposta a visita conformemente alla Regola 10 dell'Allegato alla Convenzione; e
2. che a seguito della visita è stato constatato che la Parte I dell'Inventario dei Materiali Pericolosi è pienamente conforme alle prescrizioni applicabili della Convenzione.

Data di completamento della visita su cui si basa il presente certificato:
.....(gg/mm/aaaa)

Il presente certificato è valido fino al (gg/mm/aaaa)

Rilasciato a

.....

(Luogo di rilascio del certificato)

.....
(Data di rilascio)
(gg/mm/aaaa)

.....
(Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

CONVALIDA PER LA PROROGA DEL CERTIFICATO CON VALIDITA' INFERIORE A

CINQUE ANNI IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.6*

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della Convenzione e il presente certificato, in conformità con la Regola 11.6 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

CONVALIDA PER LA PROROGA DI VALIDITA' DEL CERTIFICATO DOPO IL COMPLETAMENTO DELLA VISITA DI RINNOVO ED IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.7*

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della Convenzione e il presente certificato, in conformità con la Regola 11.7 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:.....

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto opportuno dall'Amministrazione.

**CONVALIDA PER LA PROROGA DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO PER PERMETTERE
ALLA NAVE DI RAGGIUNGERE IL PORTO DI VISITA OPPURE PER UN PERIODO DI
GRAZIA IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 11.8 OPPURE 11.9***

Il presente certificato, in conformità con la Regola 11.8 oppure 11.9** dell'Allegato alla
Convenzione, è prorogato fino al (gg/mm/aaaa):

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

CONVALIDA PER VISITA SUPPLEMENTARE*

In occasione di una visita supplementare in conformità con la Regola 10 dell'Allegato alla
Convenzione, la nave è stata riscontrata conforme alle disposizioni pertinenti della
Convenzione.

Firmato:.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:.....

Data:(gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto
opportuno dall'Amministrazione.

** Cancellare secondo i casi.

APPENDICE 4**MODELLO DI CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL RICICLAGGIO**

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI IDONEITA' AL RICICLAGGIO

(Nota: Il presente certificato è integrato dall'Inventario dei Materiali Pericolosi e dal Piano di Riciclaggio della Nave)

(Sigillo ufficiale)

(Stato)

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle disposizioni della Convenzione)

Dettagli della nave

Nome della nave	
Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

Dettagli dell'Impianto(-i) destinato(-i) al Riciclaggio delle Navi

Nome dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Numero identificativo internazionale della Società di riciclaggio*	
Indirizzo esatto	
Data di scadenza del DASR (Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi)	

* Il presente numero si basa sul Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR).

Dettaglio dell'Inventario dei Materiali Pericolosi

Inventario dei Materiali Pericolosi, numero identificativo/ di verifica:

Nota: L'Inventario dei Materiali Pericolosi, come prescritto dalla Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio e deve sempre accompagnare il Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio. L'Inventario dei Materiali Pericolosi dovrebbe essere compilato sulla base del formato standard illustrato nelle linee guida elaborate dall'Organizzazione.

Dettaglio del Piano di Riciclaggio della Nave

Piano di Riciclaggio della Nave, numero identificativo/di verifica:

Nota: Il Piano di Riciclaggio della Nave, come prescritto dalla Regola 9 dell'Allegato alla Convenzione, è parte essenziale del Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio e deve sempre accompagnare il Certificato internazionale di idoneità al riciclaggio.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata sottoposta a visita conformemente alla Regola 10 dell'Allegato alla Convenzione;
2. che la nave è in possesso di un Inventario dei materiali pericolosi valido ai sensi della Regola 5 dell'Allegato alla Convenzione;
3. che il Piano di Riciclaggio della Nave, come prescritto dalla Regola 9, riflette in maniera appropriata le informazioni contenute all'Inventario dei materiali pericolosi come stabilito dalla Regola 5.4 e comprende informazioni riguardanti la predisposizione, il mantenimento ed il monitoraggio delle condizioni di lavoro relative ai locali sicuri ed ai locali sicuri per le lavorazioni a caldo; e
4. che l'Impianto(-i) destinato(-i) al Riciclaggio delle Navi in cui devono effettuarsi le operazioni di riciclaggio è (sono) in possesso di una autorizzazione valida conforme alla Convenzione.

Il presente certificato è valido fino al (gg/mm/aaaa).....
(Data)

Rilasciato a.....
(Luogo di rilascio del certificato)

(gg/mm/aaaa).....
(Data di rilascio) (Firma del funzionario autorizzato al rilascio del certificato)

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

**CONVALIDA PER LA PROROGA DELLA VALIDITA' DEL CERTIFICATO PER PERMETTERE
ALLA NAVE DI RAGGIUNGERE IL PORTO DI VISITA OPPURE PER UN PERIODO DI
GRAZIA IN CASO DI APPLICAZIONE DELLA REGOLA 14.5***

Il presente certificato, in conformità con la Regola 14.5 dell'Allegato alla Convenzione, è prorogato per un unico viaggio

da/a dal porto di:

al porto di:

Firmato:
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa).....

(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

* La presente pagina di convalida su visita è duplicata ed aggiunta al certificato se ritenuto opportuno dall'Amministrazione.

APPENDICE 5

MODELLO DI AUTORIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DESTINATI AL RICICLAGGIO DELLE NAVI

Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR) in conformità con le prescrizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l’Ambiente, 2009

Rilasciato in virtù delle disposizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l’Ambiente, 2009 (di seguito denominata “la Convenzione”) sotto l’autorità del Governo di:

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta dell’Autorità Competente in virtù della Convenzione)

Nome dell’Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Nominativo identificativo internazionale della Società di Riciclaggio	
Indirizzo esatto dell’Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi	
Referente principale	
Numero telefonico	
E-mail	
Nome, indirizzo e informazioni del referente della società proprietaria	
Lingua(-e) di lavoro	

Si verifica che l’Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi ha implementato sistemi di gestione, procedure e tecniche in conformità con i Capitoli 3 e 4 dell’Allegato alla Convenzione.

La presente autorizzazione è valida fino al ed è soggetta alle limitazioni identificate nel supplemento allegato.

La presente autorizzazione è soggetta ad emendamenti, sospensioni, ritiri o rinnovi periodici conformemente alla Regola 16 dell’Allegato alla Convenzione.

Rilasciata a
(Luogo di rilascio dell’autorizzazione)

(gg/mm/aaaa).....
(Data di rilascio) (Firma del funzionario abilitato al rilascio dell’autorizzazione)

.....
(Nome e titolo del funzionario abilitato al rilascio dell’autorizzazione)

(Sigillo o timbro dell’autorità, secondo i casi)

SUPPLEMENTO A:**Documento di Autorizzazione ad effettuare il Riciclaggio delle Navi (DASR) in conformità con la Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009****Note:**

1 Il presente documento è sempre allegato al DASR. Il DASR deve essere a disposizione in qualsiasi momento presso l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi.

2 Tutte le procedure, piani ed altri documenti prodotti dall'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi e richiesti in base alle condizioni per le quali è stato rilasciato il DASR devono essere disponibili nella lingua di lavoro dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi nonché in lingua inglese, francese o spagnola.

3 L'autorizzazione è soggetta alle limitazioni definite dal presente supplemento.

1 CONDIZIONI GENERALI**1.1 Prescrizioni della Convenzione**

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi rispetta le prescrizioni relative alla sicurezza e compatibilità con l'ambiente in termini di design, costruzione ed esercizio in conformità con la Convenzione, ivi incluse le prescrizioni pertinenti che afferiscono a:

- Regola 16 – Autorizzazione degli Impianti destinati al Riciclaggio delle Navi
- Regola 17 – Prescrizioni generali
- Regola 18 – Piano per l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi
- Regola 19 – Prevenzione degli effetti nocivi per la salute dell'uomo e per l'ambiente
- Regola 20 – Gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente
- Regola 21 – Preparazione e risposta alle emergenze
- Regola 22 – Sicurezza e formazione del lavoratore
- Regola 23 – Rapporti su incidenti, infortuni, malattie sul lavoro ed effetti cronici
- Regola 24 – Notifica iniziale e prescrizioni relative ai rapporti
- Regola 25 – Rapporti di completamento

Le presenti prescrizioni sono imposte all'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi mediante

.....

(Identificare il permesso, la licenza, l'autorizzazione, gli standard giuridici od altri meccanismi applicabili)

Piano per l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, numero identificativo/di verifica:

.....

1.2 Accettazione delle navi

Per le navi a cui si applica la Convenzione e le navi trattate in modo simile ai sensi dell'Articolo 3.4 della Convenzione, l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi può accettare una nave da sottoporre alle operazioni di riciclaggio soltanto in conformità con la Regola 17 dell'Allegato alla Convenzione.

1.3 Condizioni dei locali sicuri per le lavorazioni a caldo e dei locali sicuri

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è in grado di predisporre, mantenere e monitorare le condizioni dei locali sicuri per le lavorazioni a caldo e dei locali sicuri durante tutte le attività di Riciclaggio delle Navi.

1.4 Gestione dei Materiali Pericolosi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi deve essere concepito, costruito, gestito in modo da garantire che la gestione di tutti i Materiali Pericolosi sia sicura e compatibile con l'ambiente in conformità con la Convenzione e con tutte le relative disposizioni/prescrizioni a livello locale o nazionale.

1.4 Mappa e sito per le operazioni di Riciclaggio delle Navi

E' allegata una mappa che illustra i confini dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi ed il sito adibito alle operazioni di Riciclaggio delle Navi.

2 CAPACITA' DELL'IMPIANTO DESTINATO AL RICICLAGGIO DELLE NAVI

2.1 Dimensioni delle navi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è autorizzato ad accettare una nave da sottoporre a riciclaggio soggetta alle seguenti restrizioni in termini di dimensioni:

Dimensioni Massime		Altre Limitazioni
Lunghezza		
Larghezza		
Dislocamento a nave scarica		

2.2 Gestione sicura e compatibile con l'ambiente dei materiali pericolosi

L'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è autorizzato ad accettare una nave da sottoporre a riciclaggio che contiene materiali pericolosi come specificato nella seguente tabella soggetta alle condizioni sottoelencate:

Materiali Pericolosi (*4)	Gestione Materiali Pericolosi			Autorizzazione/Limitazioni
	Rimozione S/N (*2)	Stoccaggio S/N	Processo (*1) S/N (*3)	
Amianto				
Sostanze che distruggono l'ozono				
Policlorobifenili (PCB)				
Composti e sistemi anti-vegetativi				
Cadmio e composti di cadmio				
Cromo esavalente e composti di cromo esavalente				
Piombo e composti di piombo				
Mercurio e composti di mercurio				
Polibromobifenili (PBB)				
Eteri di difenile polibromurato (PBDE)				
Policlorati naftalene (più di 3 atomi di cloro)				
Sostanze radioattive				
Alcune paraffine clorurate a catena corta (Alcani, C10-C13, cloro)				
Liquidi pericolosi, residui e sedimenti				
Vernici e rivestimenti che sono altamente infiammabili e/o che causano emissioni inquinanti				
Altri materiali pericolosi non elencati sopra e che non sono parte della struttura della nave (specificare)				

Note: *1 Per Processo si intende il trattamento dei Materiali Pericolosi nell’Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi, come ad esempio:

- a. incenerimento di Materiali Pericolosi;
- b. recupero di Materiali Pericolosi; e
- c. trattamento di residui oleosi.

*2 Se Sì (S), indicare nel Piano di Riciclaggio della Nave il personale responsabile autorizzato ad effettuare la rimozione includendo il numero del certificato o altre informazioni pertinenti.

*3 Se No (N), descrivere nel Piano di Riciclaggio della Nave il luogo in cui è previsto il trattamento/smaltimento dei Materiali Pericolosi.

*4 I suddetti Materiali Pericolosi sono specificati nelle Appendici 1 e 2 e nella Regola 20 della Convenzione.

APPENDICE 6**MODELLO DI RAPPORTO DI INIZIO DEL RICICLAGGIO DELLA NAVE**

.....
(Nome dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi)

Situato in
(Indirizzo completo dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi)

Autorizzato conformemente alle prescrizioni della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") ad effettuare le attività di Riciclaggio delle Navi sotto l'autorità del Governo di:

.....
(Indicazione esatta del Paese)

come indicato nel Documento di Autorizzazione ad effettuare le attività di Riciclaggio delle Navi rilasciato a

.....
(Luogo di autorizzazione)

da
(Indicazione esatta dell'Autorità Competente in virtù della Convenzione)

il (gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio)

Con il presente si constata che l'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi è pronto sotto tutti gli aspetti a dare inizio al riciclaggio della nave
(numero IMO)

Si allega il Certificato di Idoneità al Riciclaggio rilasciato in virtù delle prescrizioni della Convenzione sotto l'autorità del Governo di

.....
(Indicazione esatta del Paese)

da
(Indicazione esatta della persona od organizzazione autorizzata in virtù delle prescrizioni della Convenzione)

il (gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio)

Firmato

APPENDICE 7**MODELLO DI DICHIARAZIONE DI COMPLETAMENTO DELLE ATTIVITA' DI RICICLAGGIO DELLA NAVE**

DICHIARAZIONE DI COMPLETAMENTO DELLE ATTIVITA' DI RICICLAGGIO DELLA NAVE

Il presente documento è una dichiarazione di completamento delle attività di Riciclaggio della Nave per

.....
(Nome della nave al momento della ricezione per il riciclaggio/al momento della cancellazione dai registri)

Dettagli della nave al momento della ricezione per il riciclaggio

Nominativo internazionale	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero identificativo IMO del proprietario registrato	
Numero identificativo IMO della società	
Data di costruzione	

SI CONFERMA CHE:

La nave è stata sottoposta a riciclaggio in conformità con il Piano di Riciclaggio della Nave come parte della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclaggio delle Navi Sicuro e Compatibile con l'Ambiente, 2009 (di seguito denominata "la Convenzione") presso

.....
(Nome ed ubicazione dell'Impianto autorizzato al Riciclaggio delle Navi)

e il riciclaggio della nave è stato completato come prescritto dalla Convenzione il:

(gg/mm/aaaa)
(Data di completamento)

Rilasciato a
(Luogo di rilascio della Dichiarazione di Completamento)

(gg/mm/aaaa)
(Data di rilascio) *(Firma del proprietario dell'Impianto destinato al Riciclaggio delle Navi o di un rappresentante facente funzione a nome del proprietario)*



18PDL0046580