



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-91-26

Druk nr 2738

Warszawa, 24 czerwca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Infrastruktury oraz Minister Spraw Zagranicznych.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 15 maja 2009 roku w Hongkongu została sporządzona Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, z uwzględnieniem deklaracji, zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 niniejszej Konwencji:

„Rzeczpospolita Polska deklaruje, zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 roku, że plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.”,

- Rzeczpospolita Polska przystępuje do niej,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Karol Nawrocki

PREZES RADY MINISTRÓW

Donald Tusk

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej umową

Przedmiotem wniosku jest ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r., zwanej dalej „Konwencją z Hongkongu”. Konwencja z Hongkongu ustanawia jednolite, międzynarodowe ramy prawne mające na celu zapewnienie wysokich standardów ochrony środowiska i zdrowia ludzi podczas recyklingu statków. Konwencja z Hongkongu obejmuje cały cykl życia statku – od jego projektowania, przez eksploatację, aż po fazę złomowania. Jej wdrożenie ma na celu ograniczenie negatywnych skutków środowiskowych i społecznych (np. wypadki w trakcie recyklingu w zakładach nieprzestrzegających zasad bezpieczeństwa pracy) wynikających z niekontrolowanego demontażu statków, szczególnie w krajach rozwijających się.

Głównym celem Konwencji z Hongkongu jest zobowiązanie państw-stron do pełnego wykonywania jej postanowień w celu zapobiegania, ograniczania, minimalizowania oraz, w miarę możliwości, eliminowania wypadków, obrażeń i innych negatywnych skutków dla zdrowia ludzi i środowiska związanych z recyklingiem statków. Konwencja z Hongkongu zmierza również do podnoszenia bezpieczeństwa statków, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony zdrowia człowieka i środowiska przez cały okres eksploatacji statków. Celem Konwencji z Hongkongu jest zapobieganie, redukcja oraz w miarę możliwości, eliminacja zdarzeń spowodowanych przez recykling statków, które mogą szkodliwie wpływać na zdrowie ludzkie i środowisko.

Konwencja z Hongkongu wprowadza regulacje dotyczące projektowania, budowy, eksploatacji i przygotowania statków do demontażu w taki sposób, aby ułatwić bezpieczny i ekologicznie racjonalny recykling bez szkody dla bezpieczeństwa i efektywności eksploatacyjnej statku. Dodatkowo Konwencja z Hongkongu reguluje bezpieczną i ekologicznie racjonalną działalność zakładów recyklingu statków. Ustanawia także odpowiedni mechanizm egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków.

Konwencja z Hongkongu została przyjęta w dniu 15 maja 2009 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zwanej dalej „IMO”. Jest aktem prawa międzynarodowego regulującym przyjazny dla środowiska recykling statków na poziomie globalnym. Przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej podpisali Akt Końcowy

Międzynarodowej Konferencji w sprawie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków, podczas której, uzgodniono tekst Konwencji z Hongkongu. Podpisanie aktu końcowego odbyło się w dniu 15 maja 2009 r.

Z dniem 26 czerwca 2023 r. zostały spełnione wszystkie warunki, o których mowa w artykule 17 Konwencji z Hongkongu, wymagane do uruchomienia 24-miesięcznego okresu poprzedzającego jej wejście w życie, tzn. podpisanie bez zastrzeżeń do ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie lub złożenie dokumentów ratyfikacyjnych do Sekretarza Generalnego IMO przez 15 państw, które reprezentują 40 % tonażu brutto światowej floty handlowej, oraz których łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w tych państwach w ciągu ostatnich 10 lat stanowiła nie mniej niż 3 % ich łącznego tonażu.

Mając na uwadze 2-letni okres od spełnienia wszystkich ww. warunków, Konwencja z Hongkongu weszła w życie z dniem 26 czerwca 2025 r. Konwencja z Hongkongu została dotychczas ratyfikowana przez 30 państw, kraje Unii Europejskiej, tj. Belgia, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy i Portugalia, oraz państwa spoza Unii Europejskiej, tj. Albania, Bangladesz, Barbados, Kongo, Ghana, Indie, Japonia, Liberia, Norwegia, Pakistan, Panama, Republika Korei, Serbia, Turcja, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, odpowiadające w sumie za około 60 % światowego tonażu. Rzeczpospolita Polska dotychczas nie ratyfikowała Konwencji z Hongkongu.

Czynnikiem wspierającym spełnienie warunków dla wejścia w życie Konwencji z Hongkongu jest decyzja Rady z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ratyfikowania przez państwa członkowskie, w interesie Unii Europejskiej, Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r. lub przystąpienia do niej (Dz. Urz. UE L 128 z 30.04.2014, str. 45). Zgodnie z ww. decyzją Polska jako członek Unii Europejskiej została upoważniona do ratyfikowania Konwencji z Hongkongu.

Wymagania Konwencji z Hongkongu zostały wdrożone do prawa Unii Europejskiej (UE) przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1; Dz. Urz. UE L 150 z 14.06.2018, str. 155 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1157 z 30.04.2024), zwanego dalej: „SRR”, które stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Implementując SRR, Rzeczpospolita Polska wprowadziła do prawa krajowego bardziej restrykcyjne wymogi aniżeli HKC.

2. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

I. Podstawowe różnice między SRR a Konwencją z Hongkongu

Wymogi określone w SRR wobec armatorów statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz wobec zakładów recyklingu statków są w dużej mierze zbliżone do postanowień Konwencji z Hongkongu, jednak nie są z nimi w pełni tożsame. Z tego względu zachodzi potrzeba odpowiedniego dostosowania przepisów krajowych, tak aby zapewnić ich spójność z oboma reżimami prawnymi. Po ratyfikacji Konwencji z Hongkongu w Rzeczypospolitej Polskiej będą bowiem obowiązywać równolegle dwa systemy regulacyjne, jeden wynikający z SRR oraz drugi wynikający z Konwencji z Hongkongu, które będą się wzajemnie uzupełniać, ale w niektórych obszarach mogą wymagać doprecyzowania wzajemnych relacji.

a) wykaz materiałów niebezpiecznych

Zgodnie z wymaganiami SRR, na pokładzie każdego nowego statku musi znajdować się wykaz materiałów niebezpiecznych, zwany dalej „IHM”, które znajdują się w konstrukcji statku lub jego wyposażeniu, np.: azbest, ołów lub rtęć. Wykorzystywanie określonych materiałów niebezpiecznych wymienionych w Załącznikach do SRR jest zabronione.

SRR obejmuje swoim zakresem dwie substancje niebezpieczne więcej (kwas perfluorooktano-sulfonowy, uniepalniacz bromowany) aniżeli Konwencja z Hongkongu, które muszą być ujęte w IHM. W praktyce oznacza to, że armatorzy statków pływających pod banderą państwa będącego zarówno stroną Konwencji z Hongkongu jak i członkiem Unii Europejskiej będą zobowiązani uzyskać 2 różne certyfikaty, potwierdzające spełnianie SRR i Konwencji z Hongkongu przy czym należy podkreślić, że Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych, zwane dalej „Świadectwem IHM” wydane przez administrację państwa bandery w celu potwierdzenia zgodności z wymaganiami SRR byłoby zasadniczo zgodne z Konwencją z Hongkongu, ale nie odwrotnie.

Mimo konieczności uzyskania przez armatorów świadectw przewidzianych w Konwencji z Hongkongu spełnienie wymagań niezbędnych do ich otrzymania będzie w praktyce automatyczne, ponieważ wymogi te pokrywają się z obowiązkami wynikającymi z SRR. Posiadanie świadectw zgodnych z HKC umożliwi armatorom prowadzenie działalności w

sposób zgodny z globalnymi standardami recyklingu statków, co będzie dla nich rozwiązaniem korzystnym i ułatwi funkcjonowanie w żegludze międzynarodowej. W styczniu 2026 r. Komisja Europejska opublikowała decyzje wykonawcze, które harmonizują format świadectw wymaganych SRR z formatem świadectw wymaganych HKC. Są to:

- decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2026/116 z dnia 19 stycznia 2026 r. zmieniająca decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2016/2321 w sprawie formatu świadectwa gotowości do recyklingu wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 2026/116 z 20.01.2026) oraz
- decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2026/121 z dnia 19 stycznia 2026 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/2325 w sprawie formatu świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 2026/121 z 20.01.2026).

Przyjęte przez Komisję Europejską ww. decyzje są istotne z punktu widzenia zminimalizowania obciążeń administracyjnych armatorów statków pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które w praktyce oznaczają uniknięcie duplikacji wymogów w zakresie konieczności uzyskania świadectw wymaganych w reżimie SRR i HKC.

Zgodność IHM z wymogami SRR jest sprawdzana podczas inspekcji przeprowadzanych przez dyrektorów urzędów morskich lub uznane organizacje (RO). Potwierdzeniem pozytywnego wyniku inspekcji jest Świadectwo IHM. W trakcie eksploatacji statku armatorzy zobowiązani są do uwzględniania wszelkich zmian konstrukcyjnych statku lub jego wyposażenia, a tym samym stałej aktualizacji IHM.

b) zakłady recyklingu statków

Zgodnie z SRR obowiązkiem armatorów statków pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest zełomowanie statku jednostki w zakładzie recyklingu statków znajdującym się na terenie Unii Europejskiej lub państwie trzecim wpisanym do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, sporządzanego i publikowanego przez Komisję Europejską. Zakłady recyklingu statków zlokalizowane w państwach trzecich podlegają szczegółowym inspekcjom przeprowadzanym przez Komisję Europejską lub w jej imieniu upoważnioną uznaną organizację (aktualnie jest to DNV).

W przypadku Konwencji z Hongkongu statki mogą być oddane do złomowania do zakładów recyklingu statków, które uzyskały autoryzację na złomowanie statków od właściwego organu państwa-strony Konwencji z Hongkongu.

II. Wymogi Konwencji z Hongkongu dla statków

- **IHM:** musi być przygotowany dla wszystkich statków o pojemności brutto (GT) 500 i więcej. Nowe statki będą zobowiązane do posiadania IHM od dnia wejścia w życie Konwencji z Hongkongu, natomiast istniejące statki będą go potrzebowały nie później niż pięć lat po wejściu Konwencji z Hongkongu w życie lub przed skierowaniem do recyklingu. W przypadku istniejących (tzn. już eksploatowanych, a nie nowo budowanych) statków przygotowuje się plan opisujący inspekcję wizualną i pobieranie próbek do opracowania IHM, biorąc pod uwagę wytyczne przygotowane przez IMO. Kwestia uwzględniania odpowiednich wytycznych IMO znalazła odzwierciedlenie również w art. 5 ust. 3 lit. c SRR.
- **Inspekcje i certyfikacja:** statki będą musiały raz na pięć lat przeprowadzać przegląd IHM, którego prowadzenie jest wymagane przez Konwencję z Hongkongu, celem uzyskania Świadectwem IHM. W przypadku zmiany, wymiany lub znaczącej naprawy konstrukcji statku, wyposażenia, systemów, osprzętu, urządzeń i materiałów musi być przeprowadzony przegląd dodatkowy. Dodatkowo statek przeznaczony do recyklingu, przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac recyklingowych, musi posiadać Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu – zobowiązanie to funkcjonuje również na gruncie SRR.
- **Przegląd końcowy:** zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji, przed rozpoczęciem recyklingu jest konieczny przegląd końcowy. Ma on na celu weryfikację IHM. Przegląd służy również sprawdzeniu, czy plan recyklingu statku właściwie odzwierciedla informacje znajdujące się w IHM, czy zawiera informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących oraz czy zakład recyklingu statków posiada ważną autoryzację.

III. Wymogi Konwencji z Hongkongu dla zakładów recyklingu statków

- **Kontrola:** instrumenty kontrolne w zakresie przestrzegania postanowień Konwencji z Hongkongu w zakładach recyklingu statków nie zostały w samej Konwencji określone w szczegółowy sposób, a ich opracowanie pozostaje w kompetencji

właściwego organu państwa, w którym dany zakład się znajduje. W odniesieniu do Rzeczypospolitej Polskiej, ratyfikacja Konwencji z Hongkongu nie będzie implikowała zatem potrzeby wprowadzania zmian regulacji obowiązujących w tym zakresie. Przepisy funkcjonujące w polskim porządku prawnym bazują na podstawie SRR, które są tożsame w tym zakresie z Konwencją z Hongkongu.

- **Autoryzacja:** zgodnie z Konwencją z Hongkongu zakłady recyklingu statków będą musiały być autoryzowane przez właściwy organ. Autoryzacja będzie poświadczana przy pomocy certyfikatu pn. „Dokument autoryzacji zakładów recyklingu statków”. W celu pozytywnej autoryzacji zakłady recyklingu statków będą musiały spełnić określone standardy zarządzania. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o odpadach”, zostały uregulowane kwestie dotyczące prowadzenia działalności związanej z recyklingiem statków. Prowadzący zakład recyklingu statków musi posiadać zezwolenie na przetwarzanie odpadów. Zakres informacji, które powinny być dołączane do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków określa art. 102a ust. 1 ww. ustawy. Zgodnie z art. 168 ustawy o odpadach ww. zezwolenie jest wydawane przez marszałka województwa. Analogiczne rozwiązanie przewidziano w odniesieniu do wymogów Konwencji z Hongkongu.
- **Plan recyklingu statku:** dla każdego statku poddawanemu recyklingowi, zakład recyklingu statków jest obowiązany przygotowywać „plan recyklingu statku”, tj. dokument, który będzie zawierać szczegóły dotyczące sposobu demontażu danego statku w danym zakładzie. Plan recyklingu statków jest także weryfikowany podczas przeglądu końcowego. Sprawdza się wówczas, czy są w nim zawarte informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących. Kwestie związane z zatwierdzeniem Planu recyklingu statku, który przewidziane jest również w SRR, uregulowano w art. 102b ustawy o odpadach. Plan recyklingu statku przygotowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków, w którym dokonany zostanie recykling konkretnego statku, zatwierdzany jest przez właściwy organ (którym zgodnie z art. 168 ww. ustawy jest marszałek województwa) w trybie decyzji administracyjnej w terminie 60 dni od dnia przekazania organowi planu. Ponadto wprowadzono obowiązek uzyskania przez ww. organ opinii dyrektora urzędu

morskiego właściwego dla miejsca przetwarzania odpadów w przypadku statków, nad którymi dyrektor urzędu morskiego sprawował nadzór w okresie ich eksploatacji przed skierowaniem do recyklingu.

- **Ramy prawne:** istotnym wymogiem dotyczącym zakładów recyklingu statków jest правило 15 ustęp 1 Załącznika do Konwencji z Hongkongu, na podstawie którego należy ustanowić akty prawne, przepisy i normy potrzebne do zapewnienia, aby zakłady recyklingu statków były projektowane, budowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i ekologicznie racjonalny, zgodnie z wymogami Konwencji z Hongkongu. Na gruncie prawa krajowego, w ustawie o odpadach wprowadzono rozwiązania (rozdział 8) dotyczące działalności zakładów recyklingu statków w ramach implementacji postanowień SRR przez Rzeczpospolitą Polską. W przypadku Konwencji z Hongkongu zostaną utrzymane istniejące rozwiązania.

IV. Aspekt recyklingu statków w pozostałych instrumentach prawnych

Od dnia 1 lipca 2025 r. Konwencja z Hongkongu jest instrumentem Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu (Paris MoU) oraz jest uwzględniona w znowelizowanej dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (dyrektywy PSC), co w praktyce skutkuje konsekwencjami dla armatorów statków pływających pod banderą państwa niebędącego stroną Konwencji z Hongkongu m.in. w zakresie bardziej szczegółowych inspekcji (np. w zakresie posiadania aktualnego IHM).

Kwestie związane z bezpieczeństwem pracy zawarte są przede wszystkim w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277, z późn. zm.). W tym akcie ustanowiono m.in. obowiązek zawiadomienia przez pracodawcę właściwego okręgowego inspektora pracy i prokuratora o śmiertelnym, ciężkim lub zbiorowym wypadku przy pracy oraz o każdym innym wypadku, który wywołał wymienione skutki, mającym związek z pracą, jeżeli może być uznany za wypadek przy pracy, a także obowiązek zgłoszenia właściwemu organowi Państwowej Inspekcji Sanitarnej i właściwemu okręgowemu inspektorowi pracy każdy przypadek rozpoznanej choroby zawodowej albo podejrzenia o taką chorobę (prawidło 23 Załącznika do Konwencji z Hongkongu). W Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje również rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm.),

w którym określone zostały zasady bezpieczeństwa i szkolenia pracowników (co stanowi realizację prawidła 22 Załącznika do Konwencji z Hongkongu).

Prowadzenie działalności związanej z recyklingiem statków podlega pod przepisy ochrony środowiska. Przede wszystkim przedsięwzięcia wymagające uzyskania decyzji środowiskowej zostały wskazane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839, z późn. zm.). Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 43 ww. rozporządzenia miejsca przetwarzania statków wycofanych z eksploatacji zostały zaliczone jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z czym wymagana jest decyzja środowiskowa poprzedzona procedurą oceny dla zakładu recyklingu statków. Procedura uzyskiwania decyzji środowiskowej została określona w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670). Organem właściwym dla wydania decyzji środowiskowej, w zależności od lokalizacji zakładu recyklingu statków, będzie właściwy wójt, burmistrz lub prezydent miasta, bądź w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na obszarze morskim, organem właściwym będzie regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Funkcjonowanie zakładów recyklingu statków wiąże się również z kontrolami prowadzonymi przez Inspekcję Ochrony Środowiska, której zadania zostały określone przede wszystkim w ustawie z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425, z późn. zm.).

V. Analiza porównawcza wymogów na gruncie SRR i Konwencji z Hongkongu:

- W odniesieniu do statków:**

Wymóg	SRR	Konwencja z Hongkongu
IHM	Każdy nowy statek ma na pokładzie IHM, w którym określa się co najmniej materiał niebezpieczny, o którym mowa w załączniku II, i wchodzące w skład konstrukcji lub	Każdy nowy statek posiada IHM. Istniejące statki w wykonalnym zakresie zastosują się do ww. przepisów, nie później niż pięć lat po wejściu w życie niniejszej

	<p>wyposażenia statku, ich umiejscowienie oraz przybliżoną ilość. Istniejące statki muszą spełniać w praktycznie wykonalnym zakresie ww. przepisy.</p> <p>SRR obejmuje swoim zakresem dwie substancje niebezpieczne więcej (kwas perfluorooktano-sulfonowy, uniepalniacz bromowany) aniżeli Konwencja z Hongkongu, które muszą być ujęte w IHM.</p>	<p>konwencji, lub wcześniej, jeżeli zostaną skierowane do recyklingu.</p>
Świadectwo IHM	<p>Po pomyślnym zakończeniu przeglądu zasadniczego lub przeglądu odnowieniowego organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje świadectwo IHM.</p> <p>Brak regulacji dotyczących ważności Świadectwa.</p>	<p>Świadectwo IHM jest wydawane przez organ administracji lub upoważnioną przez niego osobę albo organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego.</p> <p>Ważność Świadectwa IHM traci ważność po przeniesieniu statku pod banderę innego państwa.</p>
Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu	<p>Po pomyślnym zakończeniu przeglądu końcowego, zgodnie z art. 8 ust. 7 SRR, organ administracji lub upoważniona</p>	<p>Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu jest wydawane przez organ administracji lub upoważnioną</p>

	<p>przez niego uznana organizacja wydaje międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu.</p> <p>Do tego świadectwa dołącza się IHM oraz plan recyklingu statku.</p>	<p>przez nią osobę lub organizację statkom, po pozytywnym zakończeniu przeglądu końcowego.</p>
Egzekucja	<p>Wzmocniona przez PSC (inspekcja państwa portu).</p> <p>Obowiązek raportowania do KE.</p>	<p>Oparta na FSC (inspekcja państwa bandery)</p> <p>Brak obowiązku raportowania państwa-strony do IMO.</p>
Recykling statków	<p>Możliwość złomowania statków pływających pod banderą unijną tylko i wyłącznie w zakładzie recyklingu statków figurującym w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków, które są inspekcjonowane przez KE.</p>	<p>Statki mogą być oddane do złomowania do zakładów recyklingu statków (niepodlegających inspekcji IMO), które mają jedynie autoryzację właściwego organu państwa-strony.</p>

- W odniesieniu do zakładów recyklingu statku:

Wymóg	SRR	Konwencja z Hongkongu
Zezwolenie na przeprowadzenie recyklingu statków	<p>Aby znaleźć się w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków zakład recyklingu statków musi otrzymać zezwolenie od właściwych organów na prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków.</p> <p>Zakłady podlegają zewnętrznym inspekcjom ze strony KE.</p>	<p>Każda strona zapewnia, aby zakłady recyklingu statków, jakie funkcjonują w granicach jej jurysdykcji i które poddają recyklingowi statki, do których niniejsza konwencja ma zastosowanie, lub statki traktowane podobnie zgodnie z artykułem 33.4 konwencji, były autoryzowane zgodnie z przepisami zawartymi w załączniku.</p> <p>Brak zewnętrznych inspekcji ze strony IMO.</p>
Plan recyklingu statku	<p>Plan recyklingu statku jest zatwierdzony – wyraźnie lub w sposób dorozumiany – przez właściwy organ zgodnie z wymogami państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków.</p> <p>Czas trwania przeglądu uzależniony od przepisów krajowych.</p>	<p>Plan recyklingu statku jest wyraźnie lub w sposób dorozumiany zatwierdzony przez właściwy organ autoryzujący zakład recyklingu statków.</p> <p>14-dniowy okres przeglądu w przypadku dorozumianego zatwierdzenia Planu.</p>

Armatorzy statków podnoszących polską banderę spełniają wymogi SRR, które są bardziej restrykcyjne aniżeli postanowienia HKC. Jednak do czasu ratyfikacji Konwencji z Hongkongu przez RP armatorzy nie mają możliwości uzyskania świadectw wydawanych na jej podstawie, a tym samym nie spełniają jej wymogów formalnych — mimo że w praktyce realizują wszystkie wymogi wynikające z HKC.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne, związane z wejściem w życie umowy międzynarodowej, źródła finansowania

Konwencja z Hongkongu weszła w życie z dniem 26 czerwca 2025 r. Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską nie wywoła istotnych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych politycznych i prawnych z uwagi na zbliżony reżim prawny zarówno Konwencji z Hongkongu, jak i obowiązujących wymogów SRR. W międzynarodowym wymiarze politycznym i prawnym przyczyni się do szerszego wdrażania wymogów Konwencji z Hongkongu i do realizacji celu SRR.

– Skutki społeczne

Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu nie będzie mieć na poziomie krajowym zauważalnych skutków społecznych. W wymiarze międzynarodowym przyczyni się natomiast do promocji jej postanowień, w tym poprawy warunków pracy i środowiska naturalnego w wielu miejscach recyklingu statków na świecie. To wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz polepszy warunki ochrony środowiska przede wszystkim w państwach Azji Południowej.

– Skutki gospodarcze

Projektowane regulacje będą wywierały pozytywny wpływ na konkurencyjność krajowej gospodarki oraz na rozwój przedsiębiorczości, w szczególności w odniesieniu do armatorów prowadzących działalność żeglugową statkami podnoszącymi polską banderę. Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności polskiej bandery na rynku międzynarodowym, co stanowi istotny element procesu jej odbudowy i wzmacniania pozycji polskiej żeglugi.

Ratyfikacja HKC będzie mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność polskiej bandery, wzmacniając jej wiarygodność w relacjach z administracjami innych państw oraz armatorami. Posiadanie świadectw zgodnych z HKC zminimalizuje ryzyko dodatkowych kontroli, co może

przełożyć się na niższe koszty operacyjne i większą atrakcyjność polskiej bandery w międzynarodowej żegludze handlowej.

Potencjalnym skutkiem wejścia w życie Konwencji z Hongkongu i wdrożenia globalnych wymogów dla zakładów recyklingu statków, może być zwiększenie wolumenu statków (głównie stanowiących europejską flotę, podlegających postanowieniom SRR) skierowanych do recyklingu w polskich stoczniach, które uzyskają stosowne autoryzacje (zgodnie z Konwencją z Hongkongu) lub będą figurowały w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków. Będzie to jednak uwarunkowane przede wszystkim względami ekonomicznymi, ceną złomu, kosztami pracy oraz odpowiednią dostępnością zakładów recyklingu statków i ich przepustowością. Będzie to czynnik sprzyjający poprawie pozycji konkurencyjnej zakładów recyklingu statków, w których recykling wymaga zachowania odpowiednich standardów bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska. Przewiduje się, że wejście w życie Konwencji z Hongkongu będzie zwiększać światowe zapotrzebowanie na recykling statków w autoryzowanych zakładach recyklingu statków, które spełniają określone wymagania zarówno w zakresie BHP, jak i norm środowiska.

– **Skutki finansowe**

Skutki finansowe dla budżetu państwa wynikające z wejścia w życie umowy międzynarodowej będą pokryte w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych. Nie będzie to powodować dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa. W zakresie gospodarki morskiej jest to część 21 – gospodarka morska, w zakresie właściwości ministra właściwego do spraw klimatu jest to część 51 – klimat. Koszty związane z inspekcjonowaniem statków celem wydawania certyfikatów będą pokryte w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych w części 21 – gospodarka morska. Wejście w życie umowy międzynarodowej nie wywoła skutków finansowych dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

Ewentualne przychody do budżetu państwa wynikać mogą w przyszłości z nakładania kar za nieprzestrzeganie wymagań Konwencji z Hongkongu. Sankcje dotyczące recyklingu statków w oparciu o SRR zostały już uregulowane w prawodawstwie krajowym na poziomie ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”. Analogiczne sankcje będą obowiązywać od czasu ratyfikacji Konwencji z

Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską. Natomiast w ustawie o odpadach recykling statków uwzględniono w ramach zezwolenia na przetwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydawanego w trybie decyzji administracyjnej. Po ratyfikacji Konwencji z Hongkongu ww. zezwolenie będzie mogło być wydawane również zgodnie ze wzorem określonym w Uzupełnieniu 5 Konwencji z Hongkongu.

Ewentualny wzrost popytu na demontaż statków pływających pod banderą państw-stron Konwencji z Hongkongu może stanowić szansę dla zakładów recyklingowych znajdujących się również na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W takim przypadku rentowne będzie inwestowanie i rozwijanie zakładów zajmujących się demontażem statków, a tym samym powinno oczekiwać się ewentualnych przychodów dla Skarbu Państwa z tytułu podatków od wynagrodzeń czy podatku VAT, oszacowanie czego obecnie jest jednak niemożliwe.

– Skutki polityczne

Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską nie będzie implikować skutków na płaszczyźnie politycznej w kraju. Jednocześnie ratyfikacja będzie mieć bardzo pozytywny wpływ na wizerunek Rzeczypospolitej Polskiej na arenie międzynarodowej jako państwa, które ratyfikując Konwencję z Hongkongu aktywnie wspiera wdrażanie globalnych regulacji na rzecz bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska w sektorze recyklingu statków.

– Skutki prawne

W wymiarze prawnym wymagania Konwencji z Hongkongu przeniesione zostały na grunt prawa Unii Europejskiej i dodatkowo wzmocnione w 2013 r., gdy przyjęto SRR. Stosowaniu SRR w Rzeczypospolitej Polskiej służyły zmiany w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz w ustawie o odpadach, w których określono m.in. właściwe organy odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań wynikających z SRR, sankcje za nieprzestrzeganie przepisów w zakresie recyklingu statków oraz wdrożono odpowiednie instrumenty prawne regulujące działalność zakładów recyklingu statków.

Zważywszy na to, że SRR jest instrumentem bardziej restrykcyjnym aniżeli Konwencja z Hongkongu, co sprawia, że wymogi merytoryczne konwencji są już w polskim prawie obecne, a dostosowanie potrzebne jest jedynie w pewnych aspektach formalnych, rekomendowane rozwiązania ograniczają się jedynie do nieznaczących zmian w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz w ustawie o odpadach, które dopełnią

owych wymogów formalnych. Dotyczą one przede wszystkim wprowadzenia do ww. ustaw stosownych odniesień do wymogów Konwencji z Hongkongu.

4. Wyjaśnienie wyboru trybu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 127) związanie Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotową umową międzynarodową nastąpi w drodze ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ponieważ umowa ta spełnia przesłanki określone w art. 89 ust. 1. pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. poz. 483, z późn. zm.).

a) podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (w zakresie statków), we współpracy z ministrem właściwym do spraw klimatu (w zakresie zakładów recyklingu statków), podobnie jak przy realizowaniu zadań wynikających z SRR, będą sprawować nadzór nad wykonywaniem postanowień Konwencji z Hongkongu na poziomie krajowym. W wyniku ratyfikacji Konwencji z Hongkongu w Rzeczypospolitej Polskiej obowiązywać będą dwa reżimy, tj. SRR i Konwencji z Hongkongu. W tym kontekście należy wskazać na wydane przez Komisję Europejską decyzje wykonawcze nr 2026/116 oraz 2026/121, które w praktyce oznaczają dla armatorów uniknięcie duplikacji wymogów w zakresie konieczności uzyskania świadectw wymaganych w reżimie SRR i HKC, które będą wydawane przez uznane organizacje upoważnione przez polską administrację morską.

Dyrektorzy urzędów morskich w ramach realizowanych inspekcji będą weryfikować posiadanie przez statek świadectw wydanych za zgodność z SRR i Konwencją z Hongkongu. Urzędy marszałkowskie w województwach z dostępem do wód morskich, w ramach wykonywanych zadań z zakresu administracji rządowej związanych z zakładami recyklingu statków w procesie wydawania stosownych zezwoleń i pozwoleń na prowadzenie recyklingu statków, będą uwzględniać spełnianie równoległe z SRR także wymagań Konwencji z Hongkongu.

Z formalnego punktu widzenia armatorzy spełniają już wymogi SRR bardziej restrykcyjne aniżeli Konwencji z Hongkongu. W praktyce oznacza to, że do czasu ratyfikacji Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską, która umożliwi uzyskiwanie świadectw IHM oraz

gotowości do recyklingu zgodnie z Konwencją, Rzeczpospolita Polska formalnie nie spełnia wymogów Konwencji z Hongkongu, natomiast z uwagi na charakter i specyfikę SRR są one *de facto* realizowane.

b) sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Konwencja z Hongkongu dotyczy spraw regulowanych ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawą o odpadach.

c) środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej

Na potrzeby ratyfikacji Konwencji z Hongkongu konieczne będą zmiany ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (w zakresie uwzględnienia postanowień konwencji jako obowiązujących w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej) oraz ustawy o odpadach (w zakresie przepisów dotyczących zakładów recyklingu statków). W ustawie o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki uwzględnienie Konwencji z Hongkongu nastąpi w art. 1, art. 5, art. 6, art. 8 (Międzynarodowe świadectwa), art. 36aa (wprowadzenie sankcji za naruszenia Konwencji z Hongkongu) oraz Załączniku 1 – Opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw. W ustawie o odpadach przewiduje się wprowadzenie modyfikacji przez wskazanie stosownych odniesień do regulacji zawartych w Konwencji z Hongkongu, analogicznie jak zostało to ujęte w kontekście SRR.

Wykaz państw – stron

Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w dniu 15 maja 2009 r. w Hongkongu

(stan na dzień 28 kwietnia 2026 r.)

- 1) Albania;
- 2) Bangladesz;
- 3) Barbados;
- 4) Belgia;
- 5) Chorwacja;
- 6) Cypr;
- 7) Dania;
- 8) Estonia;
- 9) Finlandia;
- 10) Francja;
- 11) Ghana;
- 12) Hiszpania;
- 13) Indie;
- 14) Japonia;
- 15) Kongo;
- 16) Liberia;
- 17) Luksemburg;
- 18) Malta;
- 19) Niderlandy;
- 20) Niemcy;
- 21) Norwegia;
- 22) Pakistan;
- 23) Panama;
- 24) Portugalia;
- 25) Republika Korei;
- 26) Serbia;
- 27) Turcja;
- 28) Wyspy Marshalla;
- 29) Wyspy Salomona;
- 30) Wyspy Świętego Tomasza i Książęce.

Wykaz sygnatariuszy

**Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym
recyklingu statków, sporządzonej w dniu 15 maja 2009 r. w Hongkongu**

(stan na dzień 28 kwietnia 2026 r.)

- 1) Grecja;
- 2) Włochy;
- 3) Szwecja;
- 4) Saint Kitts i Nevis.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA Z HONGKONGU O BEZPIECZNYM I EKOLOGICZNIE RACJONALNYM RECYKLINGU STATKÓW Z 2009 ROKU

STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

MAJĄC NA UWADZE wzrastającą troskę o bezpieczeństwo, zdrowie ludzkie, środowisko i sprawy socjalne w sektorze recyklingu statków,

UZNAJĄC, że recykling statków przyczynia się do zrównoważonego rozwoju, w związku z czym, stanowi najlepszą alternatywę dla statków, które osiągnęły koniec okresu użytkowania,

PRZYWOŁUJĄC Rezolucję A.962(23), przyjętą przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Wytyczne dla recyklingu statków); poprawki do wytycznych przyjętych Rezolucją A.980(24); Decyzję VI/24. VI. Zgromadzenia Konferencji Stron Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, która przyjęła techniczne wytyczne w sprawie ekologicznego gospodarowania całkowitym i częściowym demontażem statków; oraz wytyczne zatwierdzone na 289. sesji Zarządu Międzynarodowego Biura Pracy (Bezpieczeństwo i zdrowie w podczas złomowania statku: wytyczne dla państw azjatyckich oraz Turcji),

PRZYWOŁUJĄC TAKŻE Rezolucję A.981(24), w której Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej wezwało Komitet Ochrony Środowiska Morskiego do opracowania prawnie wiążącego instrumentu dotyczącego recyklingu statków,

MAJĄC NA UWADZE TAKŻE rolę Międzynarodowej Organizacji Pracy w ochronie bezpieczeństwa pracy i zdrowia pracowników zatrudnionych przy recyklingu statków,

MAJĄC PONADTO NA UWADZE znaczenie Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych dla ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska przed negatywnymi skutkami, jakie mogą powodować takie odpady,

UWZGLĘDNIAJĄC zapobiegawcze podejście przedstawione w zasadzie 15 Deklaracji z Rio w sprawie środowiska i rozwoju, do której odwołuje się Rezolucja MEPC.67(37), przyjęta przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego w dniu 15 września 1995 roku,

UWZGLĘDNIAJĄC TAKŻE potrzebę wspierania zastępowania materiałów niebezpiecznych w budowie i eksploatacji statków mniej niebezpiecznymi, a najlepiej materiałami niestanowiącymi zagrożenia, bez obniżenia poziomu bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy oraz efektywności eksploatacyjnej statków,

POSTANOWIŁY uwzględnić w prawnie wiążącym dokumencie zagrożenia środowiskowe, bezpieczeństwa i higieny pracy związane z recyklingiem statków, biorąc pod uwagę szczególne właściwości

transportu morskiego oraz potrzebę zapewnienia bezproblemowego wycofania statków, których żywotność eksploatacyjna dobiegła końca,

UWAŻAJĄC, że powyższe cele mogą być najlepiej osiągnięte poprzez zawarcie Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków,

UZGODNIŁY, co następuje:

ARTYKUŁ 1

Zobowiązania ogólne

1. Każda Strona niniejszej Konwencji jest zobowiązana do nadania jej postanowieniom całkowitej i kompletnej skuteczności w celu zapobiegania, ograniczania, minimalizowania, oraz w wykonalnym zakresie eliminowania wypadków, urazów i innych niepożądanych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, powodowanych przez recykling statków, oraz podnoszenia bezpieczeństwa statków, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, przez cały czas ich eksploatacji.
2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie będzie interpretowane w sposób uniemożliwiający Stronie pojedynczego lub wspólnego podejmowania bardziej rygorystycznych środków zgodnych z prawem międzynarodowym, w odniesieniu do bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków, w celu zapobiegania, ograniczania lub minimalizowania niepożądanych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska.
3. Strony będą dążyć do współpracy w celu skutecznego wdrożenia, dostosowania i egzekwowania wymogów niniejszej Konwencji.
4. Strony są zobowiązane do zachęcania do dalszego rozwijania technologii i praktyk, które przyczyniają się do bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków.
5. Załącznik do niniejszej Konwencji stanowi jej integralną część. O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, odniesienie do Konwencji stanowi jednocześnie odniesienie do jej Załącznika.

ARTYKUŁ 2

Definicje

W rozumieniu niniejszej Konwencji, o ile nie postanowiono inaczej:

1. „Konwencja” oznacza Międzynarodową konwencję z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków z 2009 roku.
2. „Organ Administracji” oznacza rząd państwa, pod którego banderą statek ma prawo pływać, albo działającego pod nadzorem tego państwa.
3. „Właściwy(e) organ(y)” oznacza(ją) organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone przez Stronę jako odpowiedzialne w określonym obszarze (obszarach) geograficznym (geograficznych) albo w obszarze (obszarach) wiedzy specjalistycznej, za obowiązki związane z zakładami recyklingu statków, działającymi pod nadzorem Strony, jak określa to niniejsza Konwencja.
4. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
5. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

6. „Komitet” oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji.
7. „Statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim, i obejmuje statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU) oraz pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO), włączając statki pozbawione wyposażenia lub holowane.
8. „Pojemność brutto” oznacza pojemność brutto (GT) obliczoną zgodnie z regułami pomiaru pojemności zawartymi w Załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku lub jakiegokolwiek zastępującej ją w przyszłości konwencji.
9. „Materiał niebezpieczny” oznacza wszelkie materiały lub substancje, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska.
10. „Recykling statków” oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statku przeprowadzoną w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów do ponownego przetworzenia i użycia, oraz jednoczesnego dbania o niebezpieczne i inne materiały, oraz obejmującą powiązane działania, takie jak magazynowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, nie uwzględniając jednak dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania przeprowadzonego w innych zakładach.
11. „Zakład recyklingu statków” oznacza określony obszar będący terenem, stoczną lub zakładem używanym do recyklingu statków.
12. „Przedsiębiorstwo recyklingu” oznacza właściciela zakładu recyklingu statków lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, która przyjęła odpowiedzialność za prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków od właściciela zakładu recyklingu statków oraz która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i wszelką odpowiedzialność, jakie nakłada niniejsza Konwencja.

ARTYKUŁ 3

Zastosowanie

1. O ile postanowienia niniejszej Konwencji wyraźnie nie przewidują inaczej, ma ona zastosowanie do:
 - 1) statków uprawnionych do podnoszenia bandery Strony lub eksploatowanych pod jej zarządem;
 - 2) zakładów recyklingu statków działających w granicach jurysdykcji Strony.
2. Konwencji niniejszej nie stosuje się do jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej lub innych statków stanowiących własność Strony lub przez nią eksploatowanych i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Jednakże, każda Strona zapewni, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających na eksploatację lub zdolności eksploatacyjne takich statków będących jej własnością lub przez nią eksploatowanych, aby operowały w sposób zgodny z niniejszą Konwencją w uzasadnionym i wykonalnym zakresie.
3. Konwencja niniejsza nie ma zastosowania do statków o pojemności brutto mniejszej niż 500 (GT) lub do statków działających w całym okresie ich użytkowania jedynie na wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji Strony, którego banderę statek jest uprawniony do podnoszenia. Jednakże, każda ze Stron zapewni, poprzez przyjęcie odpowiednich środków, aby takie statki były eksploatowane zgodnie z niniejszą Konwencją w uzasadnionym i wykonalnym zakresie.

4. W odniesieniu do statków uprawnionych do podnoszenia bandery państw niebędących Stronami niniejszej Konwencji, Strony będą stosować wymogi przewidziane w niniejszej Konwencji w konieczny zakresie, aby zapewnić, iż takie statki nie będą traktowane w sposób bardziej korzystny.

ARTYKUŁ 4

Kontrole dotyczące recyklingu statków

1. Strona będzie wymagać, aby statki uprawnione do podnoszenia jej bandery lub działające pod nadzorem jej organu eksploatowane z jej upoważnienia stosowały wymagania niniejszej Konwencji i podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia jej stosowania.

2. Każda Strona będzie wymagać, aby zakłady recyklingu statków w granicach jej jurysdykcji postępowyły zgodnie z wymaganiami niniejszej Konwencji i podejmowały skuteczne środki w celu zapewnienia jej stosowania.

ARTYKUŁ 5

Przeglądy i certyfikacja statków

Każda Strona zapewnia, aby statki podnoszące jej banderę lub działające pod nadzorem jej organu i podlegające przeglądom i certyfikacji były poddawane przeglądom i otrzymywały świadectwa zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku.

ARTYKUŁ 6

Autoryzacja zakładów recyklingu statków

Każda Strona zapewnia, aby zakłady recyklingu statków, jakie funkcjonują w granicach jej jurysdykcji i które poddają recyklingowi statki, do których niniejsza Konwencja ma zastosowanie, lub statki traktowane podobnie zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 niniejszej Konwencji, były autoryzowane zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku.

ARTYKUŁ 7

Wymiana informacji

Odnośnie zakładów recyklingu statków autoryzowanych przez Stronę, Strona ta przekaze Organizacji, na jej wniosek oraz wniosek Stron, jeżeli taki złoży, odpowiednie informacje związane z niniejszą Konwencją, stanowiące podstawę, na której ta Strona podjęła decyzję o przyznaniu autoryzacji. Takie informacje są przekazane szybko, bez zbędnej zwłoki.

ARTYKUŁ 8

Inspekcja statków

1. Statek, do którego niniejsza Konwencja ma zastosowanie, może w dowolnym porcie lub terminalu przybrzeżnym innej Strony zostać poddany inspekcji przeprowadzonej przez urzędników odpowiednio upoważnionych przez tę Stronę, w celu stwierdzenia, czy spełnia wymagania niniejszej Konwencji. Taka inspekcja, z wyjątkiem postanowienia zawartego w ustępie 2, ogranicza się do sprawdzenia czy statek posiada Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych lub Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, które, jeśli jest ważne, będzie akceptowane.
2. W przypadku, gdy statek nie posiada ważnego świadectwa lub gdy istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że:

- 1) stan statku lub jego wyposażenie znacząco nie odpowiada danym na świadectwie i/lub Części I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych lub
- 2) nie wdrożono na statku procedury w celu wypełniania Części I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych,

może zostać przeprowadzona szczegółowa inspekcja, uwzględniająca wytyczne opracowane przez Organizację.

ARTYKUŁ 9

Wykrywanie naruszeń

1. Strony będą współpracować w celu wykrywania naruszeń i egzekwowania postanowień niniejszej Konwencji.
2. Jeśli istnieją dostateczne dowody, iż statek jest, był lub ma być eksploatowany z naruszeniem jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Konwencji, Strona będąca w posiadaniu takich dowodów może zażądać przeprowadzenia dochodzenia na tym statku, kiedy wejdzie on do portu lub terminalu przybrzeżnego w granicach jurysdykcji innej Strony. Raport z takiego dochodzenia wysyła się do Strony żądającej dochodzenia, do organu Administracji danego statku oraz do Organizacji, aby można było podjąć odpowiednie działania.
3. Jeśli zostanie stwierdzone naruszenie niniejszej Konwencji przez statek, Strona przeprowadzająca inspekcję może podjąć kroki, aby taki statek ostrzec, zatrzymać, wydalić lub wykluczyć ze swoich portów. Strona podejmująca takie działania bezzwłocznie powiadamia Organ Administracji danego statku i Organizację.
4. Jeśli którakolwiek ze Stron wystąpi z wnioskiem o przeprowadzenie dochodzenia wraz z dostatecznymi dowodami, że zakład recyklingu statków jest, był lub będzie eksploatowany, naruszając jakiegokolwiek postanowienie niniejszej Konwencji, Strona przeprowadzi dochodzenie w tym zakładzie recyklingu statków, działającym w granicach swojej jurysdykcji i sporządzi raport. Raport z dochodzenia, zawierający informacje o podjętych lub planowanych działaniach, o ile występują, przesyła się Stronie żądającej dochodzenia oraz do Organizacji w celu podjęcia właściwych działań.

ARTYKUŁ 10

Naruszenia

1. Jakiegokolwiek naruszenie wymagań niniejszej Konwencji jest zabronione przez prawo krajowe, a:
 - 1) w przypadku statku, sankcje zostaną określone zgodnie z prawem Organu Administracji, bez względu na miejsce naruszenia. Jeśli Organ Administracji zostanie poinformowany przez Stronę o takim naruszeniu, przeprowadza dochodzenie w sprawie i może zażądać od Strony zgłaszającej dostarczenia dodatkowych dowodów rzekomego naruszenia. Jeśli Organ Administracji będzie przekonany, że dostępne są wystarczające dowody umożliwiające wszczęcie postępowania w związku z rzekomym naruszeniem, jest zobowiązany możliwie najszybciej wszcząć postępowanie, zgodnie ze swoim prawem. Organ Administracji niezwłocznie informuje zarówno Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie, jak i Organizację, o podjętych działaniach. Jeśli Organ Administracji nie podejmie żadnego działania w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, jest zobowiązany poinformować Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie oraz Organizację o powodach, dla których nie podjęto żadnego działania;
 - 2) w przypadku zakładu recyklingu statków, sankcje zostaną określone zgodnie z prawem Strony sprawującej jurysdykcję nad tym zakładem. Jeśli Strona zostanie poinformowana przez inną

Stronę o takim naruszeniu, przeprowadzi dochodzenie w tej sprawie i może zażądać od Strony zgłaszającej dostarczenia dodatkowych dowodów rzekomego naruszenia. Jeśli Strona będzie przekonana, że dostępne są wystarczające dowody umożliwiające wszczęcie postępowania w związku z rzekomym naruszeniem, jest zobowiązana możliwie najszybciej wszcząć postępowanie, zgodnie ze swoim prawem. Strona niezwłocznie informuje zarówno Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie, jak i Organizację o podjętych działaniach. Jeśli Strona nie podejmie żadnego działania w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, jest zobowiązana poinformować Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie oraz Organizację o powodach, dla których nie podjęto żadnego działania.

2. Jakikolwiek naruszenie wymagań niniejszej Konwencji w granicach jurysdykcji Strony będzie zabronione, a sankcje zostaną ustanowione zgodnie z prawem tej Strony. Gdy takie naruszenie wystąpi, Strona:

- 1) będzie zobowiązana spowodować wszczęcie postępowania zgodnie ze swoim prawem lub
- 2) dostarczy organowi Administracji statku posiadane informacje i dowody na to, iż naruszenie miało miejsce.

3. Sankcje przewidziane prawem Strony, zgodnie z niniejszym artykułem, będą odpowiednio surowe, aby zniechęcać do naruszeń niniejszej Konwencji bez względu na miejsce naruszenia.

ARTYKUŁ 11

Nieuzasadnione opóźnianie lub zatrzymywanie statków

1 W celu uniknięcia nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy artykułów 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji zostaną podjęte wszelkie możliwe starania.

2 W przypadku nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy artykułów 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji, przysługuje mu prawo do odszkodowania z tytułu poniesionej straty lub szkody.

ARTYKUŁ 12

Przekazywanie informacji

Każda Strona przekaże Organizacji, a Organizacja, w stosownych przypadkach, upowszechni następujące informacje:

- 1) listę zakładów recyklingu statków autoryzowanych zgodnie z niniejszą Konwencją i działających w granicach jurysdykcji tej Strony;
- 2) dane kontaktowe właściwych organów, w tym pojedynczy punkt kontaktowy dla tej Strony;
- 3) listę uznanych organizacji i mianowanych inspektorów upoważnionych do działania w imieniu tej Strony w administrowaniu sprawami związanymi z kontrolą recyklingu statków zgodnie z niniejszą Konwencją, a także szczegółowe obowiązki i warunki upoważnienia udzielonego uznanym organizacjom lub mianowanym inspektorom;
- 4) roczny wykaz statków podnoszących banderę tej Strony, którym wydano Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, zawierające nazwę przedsiębiorstwa recyklingu i lokalizację zakładu recyklingu statków, jakie podane są na świadectwie;
- 5) roczny wykaz statków poddanych recyklingowi w ramach jurysdykcji tej Strony;

- 6) informacje dotyczące naruszeń niniejszej Konwencji; oraz
- 7) działania podjęte wobec statków i zakładów recyklingu statków podlegających jurysdykcji Strony.

ARTYKUŁ 13

Pomoc techniczna i współpraca

1. Strony są zobowiązane, bezpośrednio lub za pośrednictwem Organizacji oraz, w stosownych przypadkach, innych instytucji międzynarodowych, do udzielania wsparcia w zakresie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków tym Stronom, które poproszą o pomoc techniczną dotyczącą:
 - 1) szkolenia personelu;
 - 2) zapewnienia dostępu do odpowiedniej technologii, wyposażenia i zakładów;
 - 3) inicjowania wspólnych programów badawczo-rozwojowych; oraz
 - 4) podejmowania innych działań mających na celu skuteczne wdrażanie postanowień niniejszej Konwencji i związanych z nią wytycznych opracowanych przez Organizację.
2. Strony są zobowiązane aktywnie współpracować, w ramach swojego prawa krajowego, przepisów i polityki, w dziedzinie transferu systemów zarządzania i technologii dotyczących bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków.

ARTYKUŁ 14

Rozstrzyganie sporów

Strony będą rozstrzygać wszelkie spory między nimi dotyczące interpretacji lub zastosowania niniejszej Konwencji w drodze negocjacji lub innymi wspólnie uzgodnionymi środkami pokojowymi, które mogą obejmować dochodzenie, mediację, postępowanie pojednawcze, arbitraż, postępowanie sądowe lub odwołanie się do regionalnych agencji albo porozumień.

ARTYKUŁ 15

Związek z prawem międzynarodowym i innymi umowami międzynarodowymi

1. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków jakiegokolwiek państwa zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku oraz ze zwyczajowym międzynarodowym prawem morza.
2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków Stron wynikających z innych istotnych i mających zastosowanie umów międzynarodowych.

ARTYKUŁ 16

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisu dla państw w siedzibie Organizacji od dnia 1 września 2009 roku do dnia 31 sierpnia 2010 roku i pozostanie otwarta do przystąpienia dla wszystkich państw.

2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej Konwencji poprzez:
- 1) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; lub
 - 2) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
 - 3) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.
4. Jeśli państwo składa się z dwóch lub więcej jednostek terytorialnych, w których w odniesieniu do spraw związanych z niniejszą Konwencją, mają zastosowane różne systemy prawne, państwo to może w momencie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożyć oświadczenie, iż niniejsza Konwencja będzie obowiązywać we wszystkich jednostkach terytorialnych wchodzących w skład tego państwa lub wyłącznie w jednej lub kilku z nich oraz może także zmienić to oświadczenie w dowolnym czasie przez złożenie kolejnego oświadczenia.
5. Powiadomienie o oświadczeniu, o którym mowa w ustępie 4, określające szczegółowo jednostkę lub jednostki terytorialne, w których niniejsza Konwencja będzie obowiązywać, powinno być przekazane Sekretarzowi Generalnemu na piśmie.
6. Państwo wyrażające zgodę na to, aby niniejsza Konwencja była dla niego wiążąca, jednocześnie oświadczy, czy wymaga wyraźnego lub w sposób dorozumiany zatwierdzenia Planu recyklingu statku, zanim ten będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym przez nie zakładzie lub zakładach recyklingu statków. Takie oświadczenie można później zmienić poprzez powiadomienie Sekretarza Generalnego. W zmienionym oświadczeniu określa się dzień, od którego zmiany wchodzi w życie.

ARTYKUŁ 17

Wejście w życie

1. Konwencja niniejsza wejdzie w życie 24 miesiące od dnia, w którym zostaną spełnione następujące warunki:
- 1) nie mniej niż 15 państw podpisze ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, lub złoży wymagany dokument ratyfikacyjny, dokument przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, zgodnie z artykułem 16;
 - 2) floty handlowe państw, o których mowa w ustępie 1.1, będą stanowić łącznie co najmniej 40 procent pojemności brutto światowej floty handlowej; oraz
 - 3) łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w państwach, o których mowa w ustępie 1.1 w ciągu poprzednich 10 lat będzie stanowić nie mniej niż 3 procent pojemności brutto łącznej floty handlowej państw.
2. W stosunku do państw, które złożyły dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji po dniu, w którym zostały spełnione warunki do jej wejścia w życie, lecz przed datą wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabierze mocy w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub trzy miesiące od dnia złożenia dokumentu, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji, stanie się skuteczny po upływie trzech miesięcy od dnia jego złożenia.

4. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji, złożony po dacie wejścia w życie poprawki do niej, zgodnie artykułem 18, będzie odnosić się do niniejszej Konwencji wraz z tą poprawką.

ARTYKUŁ 18

Poprawki

1. Konwencja niniejsza może być zmieniona za pomocą jednej z procedur określonych w poniższych ustępach.
2. Poprawki rozpatrywane w ramach Organizacji:
 - 1) Każda Strona może zgłosić poprawkę do niniejszej Konwencji. Każda zaproponowana poprawka zostanie złożona Sekretarzowi Generalnemu, który roześle ją wszystkim Stronom i członkom Organizacji, co najmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.
 - 2) Poprawka zaproponowana i rozesłana w sposób określony powyżej zostanie przekazana Komitetowi w celu jej rozpatrzenia. Strony, niezależnie od tego, czy są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach Komitetu dotyczących rozpatrzenia i uchwalenia poprawki.
 - 3) Poprawki będą uchwalane większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu w Komitecie, pod warunkiem, że w czasie głosowania obecna będzie co najmniej jedna trzecia Stron.
 - 4) Poprawki uchwalone zgodnie z punktem 3 będą podane do wiadomości Stron przez Sekretarza Generalnego, w celu ich przyjęcia.
 - 5) Poprawkę uważa się za przyjętą w następujących warunkach:
 - 5.1) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji będzie uznawana za przyjętą w dniu, w którym dwie trzecie Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o podjęciu przez nie decyzji o jej przyjęciu.
 - 5.2) Poprawka do Załącznika będzie uważana za przyjętą po upływie okresu, jaki wyznaczy Komitet w czasie jej uchwalenia, nie krótszego niż dziesięć miesięcy od dnia jej uchwalenia. Jednakże, jeżeli w przewidzianym powyżej okresie więcej niż jedna trzecia Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego, że zgłasza sprzeciw do poprawki, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą.
 - 6) Poprawka wejdzie w życie na następujących warunkach:
 - 6.1) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji wejdzie w życie wobec Stron, które zadeklarowały jej przyjęcie, po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia zgodnie z podpunktem 5.1.
 - 6.2) Poprawka do Załącznika wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Stron po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia, za wyłączeniem Stron, które:

- 6.2.1) zgłosiły swój sprzeciw do poprawki zgodnie z podpunktem 5.2 i nie wycofały tego sprzeciwu; lub
 - 6.2.2) powiadomiły Sekretarza Generalnego przed dniem wejścia w życie poprawki, że poprawka wejdzie dla nich jedynie po późniejszym powiadomieniu o jej przyjęciu.
 - 6.3) Strona, która zgłosiła sprzeciw zgodnie z podpunktem 6.2.1, może w terminie późniejszym powiadomić Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki. W takim wypadku poprawka wejdzie w życie dla tej Strony po upływie sześciu miesięcy (od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
 - 6.4) Jeśli Strona, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w podpunkcie 6.2.2, zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki, poprawka ta wejdzie w życie w stosunku do tej Strony po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki, lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
3. Poprawka rozpatrywana przez Konferencję:
 - 1) Na wniosek Strony uzgodniony przez co najmniej jedną trzecią Stron, Organizacja zwoła Konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszej Konwencji.
 - 2) Poprawka uchwalona na Konferencji większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu jej przyjęcia.
 - 3) Będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z procedurą opisaną odpowiednio w podpunktach 2.5 i 2.6, o ile Konferencja nie postanowi inaczej
4. Każda Strona, która odmówiła przyjęcia poprawki do Załącznika będzie traktowana tak, jakby nie była jej Stroną, jedynie w zakresie stosowania tej poprawki.
5. Każde oświadczenie składane zgodnie z niniejszym artykułem będzie złożone Sekretarzowi Generalnemu na piśmie.
6. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Strony i wszystkich członków Organizacji o:
 1. wszelkich poprawkach, które wejdą w życie wraz z datą wejścia w życie każdej poprawki, powszechnie, jak i każdą Stronę indywidualnie oraz
 2. każdym oświadczeniu złożonym zgodnie z niniejszym artykułem.

ARTYKUŁ 19

Wypowiedzenie

1. Konwencja niniejsza może zostać wypowiedziana przez każdą ze Stron w dowolnym czasie, po upływie dwóch lat od dnia, w którym niniejsza Konwencja weszła w życie w stosunku do tej Strony.

2. Wypowiedzenie następuje w drodze pisemnej notyfikacji Sekretarzowi Generalnemu i stanie się skuteczne po upływie jednego roku od daty otrzymania lub po upływie dłuższego okresu wskazanego w tej notyfikacji.

ARTYKUŁ 20

Depozytariusz

1. Depozytariuszem niniejszej Konwencji będzie Sekretarz Generalny, który przesyła uwierzytelnione kopie niniejszej Konwencji wszystkim państwom, które niniejszą Konwencję podpisały lub do niej przystąpiły.
2. Oprócz funkcji określonych w odrębnych przepisach niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny:
 - 1) informuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły, o:
 - 1.1) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o dniu ich złożenia;
 - 1.2) dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji;
 - 1.3) złożeniu jakiegokolwiek notyfikacji o wypowiedzeniu niniejszej Konwencji, dacie jej otrzymania, a także dacie w którym wypowiedzenie stanie się skuteczne; oraz
 - 1.4) innych oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz
 - 2) z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji, przekaże jej tekst Sekretariatowi Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 21

Języki

Konwencja niniejsza została sporządzona w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach: arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednakowo autentyczny.

Sporządzono w Hongkongu, Chiny, w dniu piętnastego maja, dwa tysiące dziewiątego roku.

Na dowód powyższego, niżej podpisani, odpowiednio do tego celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

ZAŁĄCZNIK

PRZEPISY DOTYCZĄCE BEZPIECZNEGO I EKOLOGICZNIE RACJONALNEGO RECYKLINGU STATKÓW

ROZDZIAŁ 1 – POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1 – Definicje

Do celów niniejszego Załącznika:

1. „Właściwa osoba” oznacza osobę z odpowiednimi kwalifikacjami, przeszkoleniem i dostateczną wiedzą, doświadczeniem i umiejętnościami do wykonywania danego rodzaju prac. W szczególności, właściwą osobą może być przeszkolony pracownik lub osoba zatrudniona na stanowisku kierowniczym, potrafiący rozpoznać i ocenić występujące w pracy ryzyko i zagrożenia dla pracownika związane z oddziaływaniem potencjalnie niebezpiecznych materiałów lub szkodliwych dla zdrowia warunków w zakładzie recyklingu statków oraz taki pracownik, który potrafi określić konieczne zabezpieczenia i środki ostrożności, jakie należy podjąć w celu wyeliminowania lub zmniejszenia takiego ryzyka czy zagrożeń. Właściwy organ może zdefiniować odpowiednie kryteria wyznaczania takich osób i określić wyznaczone im obowiązki.
2. „Pracodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która zatrudnia jednego lub więcej pracowników do recyklingu statków.
3. „Statek istniejący” oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.
4. „Statek nowy” oznacza statek:
 - 1) dla którego umowa o budowę została zawarta w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub po tej dacie; albo
 - 2) w przypadku braku umowy o budowę, statek, którego stępka została położona lub który znajduje się na podobnym etapie budowy w dniu do sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszej Konwencji albo po tej dacie; albo
 - 3) którego dostawa ma miejsce w dniu do trzydziestu miesięcy od wejścia w życie niniejszej Konwencji lub po tej dacie.
5. „Nowa instalacja” oznacza instalację systemów, wyposażenia, materiałów izolacyjnych lub innych materiałów na statku po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji.
6. „Strefa wolna od zagrożeń” oznacza przestrzeń, która spełnia następujące kryteria:
 - 1) zawartość tlenu w powietrzu i stężenie oparów łatwopalnych mieszczą się w bezpiecznych limitach;
 - 2) wszelkie substancje toksyczne w atmosferze mieszczą się w limitach dopuszczalnych stężeń; oraz
 - 3) wszelkie pozostałości lub materiały związane z pracami, na które właściwa osoba wydała zezwolenie, nie będą powodować niekontrolowanego uwolnienia toksycznych substancji lub niebezpiecznego stężenia łatwopalnych oparów w ramach panujących na miejscu warunków atmosferycznych, jeśli przestrzegane będą stosowne wskazówki.

7. „Strefa bezpieczna dla prowadzenia tzw. prac gorących” oznacza przestrzeń, która spełnia następujące kryteria:

- 1) panują tam bezpieczne warunki, w których nie ma zagrożenia wybuchem ani nie występuje gaz, co pozwala na wykorzystywanie sprzętu do spawania łukiem elektrycznym lub spawania gazowego, urządzeń do cięcia lub palenia i innych wykorzystujących otwarty płomień, a także na podejmowanie czynności w zakresie ogrzewania, szlifowania, lub czynności powodujących iskrzenie;
- 2) spełnione są kryteria „strefy wolnej od zagrożeń” określone w prawie 1 ustęp. 6;
- 3) istniejące warunki atmosferyczne nie zmieniają się w wyniku prac gorących; oraz
- 4) wszystkie przyległe pomieszczenia zostały oczyszczone, użyto w nich gazu obojętnego lub przygotowano w takim stopniu, aby zapobiec powstaniu lub rozprzestrzenieniu się pożaru.

8. „Armator” oznacza osobę lub osoby lub przedsiębiorstwo zarejestrowane jako właściciel statku, albo, w przypadku braku rejestracji, osobę lub osoby lub przedsiębiorstwo będące właścicielem statku lub inną organizację czy osobę, taką jak zarządzający, lub czarterujący statek bez załogi, który przejął odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku. Jednakże, w przypadku statku stanowiącego własność państwa i eksploatowanego przez przedsiębiorstwo, które w tym państwie jest zarejestrowane jako operator statku, „właściciel” oznacza takie przedsiębiorstwo. Określenie to obejmuje również te podmioty, które posiadają prawo własności statku na czas ograniczony, przed jego sprzedażą lub przekazaniem do zakładu recyklingu statku.

9. „Inspekcja na miejscu” oznacza inspekcję w zakładzie recyklingu statków w celu potwierdzenia stanu opisanego w zweryfikowanej dokumentacji.

10. „Oświadczenie o zakończeniu recyklingu” oznacza oświadczenie wydane przez zakład recyklingu statków potwierdzające, że recykling statku przeprowadzono zgodnie z niniejszą Konwencją.

11. „Zbiornikowiec” oznacza zbiornikowiec do przewozu ropy zgodnie z definicją podaną w Załączniku I do Konwencji MARPOL lub zbiornikowiec przewożący szkodliwe substancje ciekłe zgodnie z definicją podaną w Załączniku II do Konwencji MARPOL.

12. „Pracownik” oznacza każdą osobę, która wykonuje pracę regularnie lub tymczasowo, w ramach stosunku pracy, w tym personel pracujący dla wykonawców.

Prawidło 2 – Zastosowanie ogólne

O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, projektowanie, budowa, przegląd, certyfikacja, eksploatacja i recykling statków podlegają postanowieniom niniejszego Załącznika.

Prawidło 3 – Powiązania z innymi normami, zaleceniami i wytycznymi

Strony podejmują środki w celu wdrożenia wymagań zawartych w przepisach niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę stosowne normy, zalecenia i wytyczne opracowane przez Międzynarodową Organizację Pracy oraz odpowiednie normy techniczne, zalecenia i wytyczne opracowane na mocy Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ 2 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW

Część A – Projektowanie, budowanie, eksploatacja i utrzymanie stanu technicznego statków

Prawidło 4 – Kontrole materiałów niebezpiecznych na statku

Zgodnie z wymaganiami wyszczególnionymi w Uzupełnieniu 1 do niniejszej Konwencji, każda ze Stron:

- 1) zakazuje i/lub ogranicza instalowanie lub używanie materiałów niebezpiecznych wykazanych w Uzupełnieniu 1 na statkach uprawnionych do podnoszenia jej bandery lub eksploatowanych z jej upoważnienia; oraz
- 2) zakazuje i/lub ogranicza instalowanie lub używanie takich materiałów na statkach podczas ich pobytu w portach, stoczniach, stoczniach remontowych lub terminalach przybrzeżnych,

i podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia, aby takie statki stosowały się do tych wymagań.

Prawidło 5 – Wykaz materiałów niebezpiecznych

1. Każdy statek nowy posiada Wykaz materiałów niebezpiecznych. Wykaz jest weryfikowany przez Organ Administracji lub przez osobę lub organizację przez niego upoważnioną, biorąc pod uwagę wytyczne, w tym wartości progowe i zwolnienia zawarte w wytycznych opracowanych przez Organizację. Wykaz materiałów niebezpiecznych jest specyficzny dla każdego statku, a jego treść co najmniej:
 - 1) określa w Części I materiały niebezpieczne wymienione w Uzupełnieniach 1 i 2 do niniejszej Konwencji znajdujące się w konstrukcji lub wyposażeniu statku, ich rozmieszczenie i przybliżone ilości; oraz
 - 2) zawiera stwierdzenie, że statek spełnia wymogi prawidła 4.
2. Statki istniejące w wykonalnym zakresie zastosują się do przepisów zawartych w ustępie 1, nie później niż pięć lat po wejściu w życie niniejszej Konwencji, lub wcześniej, jeśli zostaną skierowane do recyklingu, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację oraz Zharmonizowany system przeglądów i certyfikacji Organizacji. W trakcie opracowywania Wykazu określa się przynajmniej materiały niebezpieczne wyszczególnione w Uzupełnieniu 1. W przypadku statków istniejących, przygotowuje się plan opisujący inspekcję wizualną / z pobraniem próbek do opracowania Wykazu materiałów niebezpiecznych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.
3. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest właściwie prowadzona i aktualizowana przez cały okres użytkowania statku, uzupełniana o informacje o nowych instalacjach zawierających materiały niebezpieczne wymienione w Uzupełnieniu 2 i o istotnych zmianach w konstrukcji statku i jego wyposażeniu, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.
4. Przed recyklingiem, Wykaz zawiera, oprócz właściwie prowadzonej i aktualizowanej Części I, Część II obejmującą odpady eksploatacyjne oraz Część III obejmującą zapasy, jest weryfikowany przez Organ Administracji albo osobę czy organizację przez niego upoważnioną, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Prawidło 6 – Procedura wnoszenia poprawek do Uzupełnień 1 i 2

1. Każda Strona może zaproponować poprawkę do Uzupełnienia 1 i/lub 2, zgodnie z niniejszym prawidłem. Proponowana poprawka jest rozpatrywana w ramach Organizacji zgodnie z artykułem 18 ustęp 2 oraz niniejszym prawidłem.

2. Po otrzymaniu propozycji poprawki, Organizacja przedkłada poprawkę do rozpatrzenia przez Narody Zjednoczone i jej wyspecjalizowane agencje, organizacje międzyrządowe z którymi Organizacja ma podpisane porozumienia i organizacje pozarządowe o statusie konsultacyjnym w Organizacji, przekazując im treść poprawki.

3. Komitet ustanawia grupę techniczną, zgodnie z prawidłem 7, w celu przeglądu propozycji poprawek przedłożonych zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła.

4. Grupa techniczna przegląda propozycję wraz z dodatkowymi informacjami, obejmującymi decyzje przyjęte przez inne organy międzynarodowe, dotyczące ich wykazów materiałów lub substancji niebezpiecznych, przedłożonych przez zainteresowaną jednostkę, następnie dokonuje oceny i informuje Komitet, czy istnieje możliwość, aby dany materiał niebezpieczny, w kontekście niniejszej Konwencji, wywierał tak istotny i niepożądany wpływ na zdrowie ludzkie lub środowisko, że poprawka do Uzupełnienia 1 lub 2 jest uzasadniona. W związku z tym:

1) przegląd dokonywany przez grupę techniczną obejmuje:

1.1) ocenę związku między rozpatrywanym materiałem niebezpiecznym a prawdopodobieństwem, w kontekście niniejszej Konwencji, że materiał ten doprowadzi do istotnego, negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, dokonaną na podstawie przedłożonych danych lub innych istotnych danych, na które zwrócono uwagę grupy;

1.2) cenę potencjalnego zmniejszenia zagrożenia, przypisywanego proponowanym środkom kontroli i wszelkim innym środkom kontroli, jakie grupa techniczna może wziąć pod uwagę;

1.3) rozważenie dostępnych informacji na temat możliwości technicznych proponowanych środków kontroli;

1.4) rozważenie dostępnych informacji na temat innych skutków wynikających z wprowadzenia takich środków kontroli związanych ze:

- środowiskiem;
- zdrowiem ludzkim i bezpieczeństwem marynarzy i pracowników; oraz
- kosztami ponoszonymi przez żeglugę międzynarodową i związanych z nią sektorów;

1.5) rozważenie dostępności odpowiednich materiałów alternatywnych dla materiału niebezpiecznego, jaki ma podlegać kontroli, w tym rozważenie potencjalnych zagrożeń jakie stwarzają materiały alternatywne;

1.6) rozważenie zagrożeń stwarzanych przez materiał niebezpieczny w procesie recyklingu; oraz

1.7) rozważenie właściwych wartości progowych oraz celowych lub koniecznych zwolnień.

2) Jeśli grupa techniczna stwierdzi, że brany pod uwagę materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, prowadzić do istotnego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, brak całkowitej pewności naukowej nie będzie powodem powstrzymującym grupę od dokonania oceny propozycji poprawki.

3) Sprawozdanie grupy technicznej sporządza się na piśmie i uwzględnia wszystkie oceny i rozważania wymienione w ustępie 1, z wyjątkiem sytuacji, gdy grupa techniczna może

zaprzestać dalszej oceny i rozważań wymienionych w ustępach 1.2 do 1.7, jeśli uzna po ocenie, o której mowa w ustępie 1.1, że propozycja poprawki nie uzasadnia dalszych rozważań.

- 4) Sprawozdanie grupy technicznej obejmuje, między innymi zalecenie informujące czy międzynarodowe środki kontroli zgodnie z niniejszą Konwencją są uzasadnione w stosunku do ocenianego materiału niebezpiecznego, czy konkretne środki kontroli proponowane w kompleksowej propozycji poprawki są właściwe lub proponujące inne środki kontrolne, które grupa uważa za właściwsze.

5. Komitet decyduje, czy zatwierdzić propozycję poprawki do Uzupełnienia 1 lub 2 oraz jakiegokolwiek ich zmiany, biorąc pod uwagę sprawozdanie grupy technicznej. Każda wnoszona poprawka określa jej zastosowanie do statków posiadających świadectwa zgodnie z niniejszą Konwencją przed wejściem tej poprawki w życie. Jeśli sprawozdanie stwierdza, że dany materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, prowadzić do istotnego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, brak całkowitej pewności naukowej nie będzie powodem zaniechania decyzji o umieszczeniu materiału niebezpiecznego na liście Uzupełnienia 1 lub Uzupełnienia 2. Decyzja o niezatwierdzeniu propozycji poprawki nie wyklucza przedłożenia w przyszłości nowej poprawki odnośnie danego materiału niebezpiecznego, jeśli pojawią się w związku z nim nowe informacje.

Prawidło 7 – Grupy techniczne

1. Komitet może ustanowić, zależnie od potrzeb, jedną lub więcej grup technicznych zgodnie z prawidłem 6. W skład grupy technicznej mogą wchodzić przedstawiciele Stron, członków Organizacji, Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanych agencji, organizacji międzyrządowych, z którymi Organizacja ma podpisane porozumienia, organizacji pozarządowych o statusie konsultacyjnym w Organizacji, wśród których preferowana jest obecność przedstawicieli instytucji i laboratoriów posiadających specjalistyczną wiedzę na temat przemian i skutków działania substancji chemicznych w środowisku, skutków toksykologicznych, biologii morza, zdrowia ludzkiego, analizy ekonomicznej, zarządzania ryzykiem, budownictwa okrętowego, żeglugi międzynarodowej, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz znajomość innych dziedzin specjalistycznej wiedzy potrzebnych do obiektywnej oceny wartości technicznych propozycji poprawki.
2. Komitet decyduje o kompetencjach, organizacji, udziale i działaniu grup technicznych. Takie kompetencje zapewniają ochronę przekazu poufnych informacji. Grupy techniczne mogą spotykać się zależnie od potrzeb, ale dokładają wszelkich starań, aby wykonywać swoją pracę poprzez wymianę na piśmie lub drogą elektroniczną, lub zależnie od przypadku, innymi środkami.
3. Tylko przedstawiciele Stron mogą brać udział w formułowaniu zalecenia dla Komitetu, zgodnie z prawidłem 6. Grupa techniczna stara się osiągnąć jednogłośnie wśród przedstawicieli Stron. Jeśli jednogłośnie nie można osiągnąć, grupa techniczna informuje o opiniach przedstawicieli stanowiących mniejszość.

Część B – Przygotowanie statku do recyklingu

Prawidło 8 – Wymagania ogólne

Statek przeznaczony do recyklingu:

- 1) zostaje poddany recyklingowi wyłącznie w zakładach recyklingu statków, które posiadają:
 - 1) autoryzację zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz

- 2) pełną autoryzację do przeprowadzenia całego procesu recyklingu statków, który jest wskazany w Planie recyklingu statku przez zidentyfikowany(e) zakład(y) recyklingu statków;
- 2) prowadzi działania w okresie poprzedzającym wprowadzenie go do zakładu recyklingu statków w celu zminimalizowania na statku ilości pozostałości ładunkowych, resztek paliwa i odpadów;
- 3) w przypadku zbiornikowca, przybywa on do zakładu recyklingu statków mając zbiorniki ładunkowe i przepompownię(e) przygotowaną(e) do uzyskania poświadczenia, że stanowią strefę wolną od zagrożeń bądź strefę bezpieczną dla prowadzenia tzw. prac gorących, lub oba te wymagania są spełnione, zgodnie z krajowym prawodawstwem, przepisami i polityką Strony, pod której jurysdykcją działa zakład recyklingu statków;
- 4) dostarcza zakładowi recyklingu statków wszystkie dostępne, dotyczące go informacje w celu opracowania Planu recyklingu statku wymaganego prawidłem 9;
- 5) uzupełnia Wykaz wymagany prawidłem 5; oraz
- 6) posiada świadectwo gotowości do recyklingu, wydane przez Organ Administracji lub uznaną przez niego organizację, przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac recyklingowych.

Prawidło 9 – Plan recyklingu statku

Zakład recyklingu statków opracowuje właściwy dla danego statku Plan recyklingu statku przed przystąpieniem do recyklingu statku, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację. Plan recyklingu statku:

- 1) opracowuje się z uwzględnieniem informacji dostarczonych przez armatora;
- 2) przygotowuje się w języku akceptowanym przez Stronę udzielającą autoryzacji zakładowi recyklingu statków, a jeśli językiem używanym nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, Plan recyklingu statku tłumaczy się na jeden z tych języków, z wyjątkiem sytuacji, gdy Organ Administracji uzna, iż nie jest to konieczne;
- 3) zawiera informacje dotyczące, między innymi określenia, utrzymywania i monitorowania warunków pracy w strefie wolnej od zagrożeń i strefie bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących, a także w jaki sposób materiały różnego typu i o różnej ilości, łącznie z materiałami wyszczególnionymi w Wykazie materiałów niebezpiecznych, zostaną zagospodarowane;
- 4) zgodnie z oświadczeniem złożonym w myśl artykułu 16 ustęp 6, jest wyraźnie lub w sposób dorozumiany zatwierdzony przez właściwy organ autoryzujący zakład recyklingu statków. Właściwy organ wysyła pisemne potwierdzenie odbioru Planu recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, armatora i organu Administracji w ciągu trzech dni roboczych od odbioru, zgodnie z prawidłem 24. Następnie:
 - 1) jeśli Strona wymaga wyraźnego zatwierdzenia Planu recyklingu statku, właściwy organ wysyła pisemne powiadomienie o swojej decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej Plan recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, armatora i organu Administracji; oraz
 - 2) jeśli Strona wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany Planu recyklingu statku, potwierdzenie odbioru określa końcową datę 14-dniowego okresu przeglądu. Właściwy organ powiadamia o wszelkich pisemnych zastrzeżeniach do Planu zakład

recyklingu statków, armatora i organ Administracji w ciągu 14 dni okresu przeglądu. Jeśli żadne pisemne zastrzeżenia nie zostaną przekazane, Plan recyklingu statku uznaje się za zatwierdzony.

- 5) po zatwierdzeniu zgodnie z ustępem 4, udostępnia się do inspekcji przeprowadzonej przez Organ Administracji albo mianowanych inspektorów lub organizację uznaną przez organ Administracji; oraz
- 6) gdy więcej niż jeden zakład recyklingu statków jest wykorzystywany, wskazuje zakłady recyklingu statków, które mają być wykorzystane i wyszczególnia prace recyklingowe oraz kolejność, w jakiej są wykonywane w każdym autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.

Część C – Przeglądy i certyfikacja

Prawidło 10 – Przeglądy

1. Statki, do których niniejsza Konwencja ma zastosowanie, poddaje się niżej wymienionym przeglądom:
 - 1) przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem Międzynarodowego Świadcstwa Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych. Przegląd ten weryfikuje, czy Część I Wykazu wymagana prawidłem 5, jest zgodna z wymaganiami niniejszej Konwencji;
 - 2) przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez organ Administracji, jednak nie dłuższych niż pięć lat. Przegląd ten weryfikuje, czy Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych wymagana prawidłem 5, spełnia wymagania niniejszej Konwencji;
 - 3) przeglądowi dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, zależnie od okoliczności, który może być przeprowadzony na żądanie armatora po zmianach, wymianie lub znaczącej naprawie konstrukcji statku, wyposażenia, systemów, urządzeń, układów i materiałów. Przegląd przeprowadza się tak, aby zagwarantować, iż wszelkie zmiany, wymiany czy znaczące naprawy zostały wykonane w ten sposób, że statek nadal spełnia wymagania niniejszej Konwencji, oraz iż Część I Wykazu została odpowiednio zmieniona; oraz
 - 4) przeglądowi końcowemu, przed wycofaniem statku z eksploatacji i przed rozpoczęciem recyklingu statku. Przegląd końcowy weryfikuje, czy:
 - 1) Wykaz materiałów niebezpiecznych wymagany prawidłem 5 ustęp 4, jest zgodny z wymaganiami niniejszej Konwencji, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację;
 - 2) Plan recyklingu statku wymagany prawidłem 9, odpowiednio odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych wymaganym prawidłem 5 ustęp 4, a także czy zawiera informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących;
 - 3) zakład(y) recyklingu statków, w których statek ma być poddany recyklingowi, posiada(ją) ważną autoryzację zgodną z niniejszą Konwencją.
2. Przeglądy statków w celu egzekwowania postanowień niniejszej Konwencji przeprowadzają przedstawiciele organu Administracji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

Organ Administracji może jednak powierzyć przeglądy mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom.

3. Organ Administracji mianujący inspektorów lub uznane organizacje do przeprowadzania przeglądów, jak opisano w ustępie 2, upoważnia mianowanych inspektorów lub uznane organizacje przynajmniej w takim zakresie, aby dać im możliwość:

- 1) żądania od statku, na którym przeprowadzają przegląd, aby stosował się do postanowień niniejszej Konwencji; oraz
- 2) przeprowadzenia przeglądów i inspekcji na żądanie odpowiednich organów państwa portu, które jest Stroną niniejszej Konwencji.

4. W każdym przypadku, Organ Administracji odpowiada za zapewnienie, by przegląd był kompletny i sprawnie wykonany oraz zobowiązuje się zapewnić konieczne środki w celu wywiązania się z tego obowiązku.

5. Przeglądy wstępne i odnowieniowe powinny być zharmonizowane z przeglądami wymaganymi na mocy innych obowiązujących instrumentów prawnych Organizacji.

Prawidło 11 – Wydawanie i potwierdzanie świadectw

1. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych jest wydawane przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę albo organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego, przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10, statkom, do których ma zastosowanie prawidło 10, z wyjątkiem statków istniejących, dla których przegląd wstępny i końcowy przeprowadza się jednocześnie, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

2. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydane na podstawie ustępu 1, na żądanie armatora, jest potwierdzane przez Organ Administracji albo upoważnioną przez niego osobę lub organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu dodatkowego przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10.

3. Z zastrzeżeniem prawidła 14 ustęp 2 i wymagań prawidła 10 ustęp 1 pkt 2, w przypadku, gdy przegląd odnowieniowy zostanie zakończony w ciągu trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat, liczony od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

4. Jeśli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat, liczony od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

5. Jeśli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od dnia zakończenia przeglądu odnowieniowego do dnia końżącego okres nie dłuższy niż pięć lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

6. Jeśli świadectwo zostanie wydane na okres krótszy niż pięć lat, Organ Administracji może przedłużyć ważność świadectwa o maksymalny okres określony w prawidłe 10 ustęp 1 pkt 2.

7. Jeśli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, to upoważniona przez Organ

Administracji osoba lub organizacja może potwierdzić ważność istniejącego świadectwa i takie świadectwo jest uznawane jako ważne przez dalszy okres, nie dłuższy niż pięć miesięcy od daty upływu ważności.

8. Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność świadectwa statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, Organ Administracji może przedłużyć okres ważności świadectwa, lecz ten okres przedłuża się tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, i to tylko w przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadnego świadectwa nie przedłuża się na okres dłuższy niż trzy miesiące, a statek, któremu przyznano takie przedłużenie po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie ma prawa na mocy tego przedłużenia wyjść z tego portu bez otrzymania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo jest ważne do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

9. Ważność świadectwa dla statku odbywającego krótkie podróże, nieprzedłużona na podstawie powyższych przepisów niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Organ Administracji na okres zwłoki do jednego miesiąca od daty upływu ważności podanej na świadectwie. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo jest ważne do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

10. W szczególnych okolicznościach, określonych przez organ Administracji, data rozpoczęcia ważności nowego świadectwa nie musi pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 4, 8 czy 9 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach, nowe świadectwo jest ważne do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

11. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu jest wydawane przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę lub organizację statkom, po pozytywnym zakończeniu przeglądu końcowego, przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10, do których ma zastosowanie prawidło 10, biorąc pod uwagę autoryzację zakładu recyklingu statków i wytyczne opracowane przez Organizację.

12. Świadectwo wydane z upoważnienia Strony jest akceptowane przez pozostałe Strony i uznawane do celów określonych w niniejszej Konwencji jako równoważne ze świadectwami przez nie wydanymi. Świadectwa wydaje lub potwierdza Organ Administracji lub upoważniona przez niego osoba lub organizacja. W każdym przypadku Organ Administracji przejmuje pełną odpowiedzialność za świadectwo.

Prawidło 12 – Wydawanie lub potwierdzanie świadectwa przez inną Stronę

1. Na wniosek organu Administracji, inna Strona może spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeśli uzna, że postanowienia niniejszej Konwencji są spełnione, wydaje świadectwo lub upoważnia do jego wydania, a w stosownych przypadkach, potwierdza lub upoważnia do potwierdzenia ważności świadectwa na statku, zgodnie z niniejszym Załącznikiem.
2. Kopię świadectwa i kopię raportu z przeglądu przesyła się jak najszybciej jak to możliwe do organu Administracji wnioskującej o przegląd.
3. Wydane w ten sposób świadectwo zawiera stwierdzenie, z którego wynika, że zostało wydane na wniosek organu Administracji, obowiązuje i jest tak samo uznawane jak świadectwo wydane przez organ Administracji.
4. Nie wydaje się świadectwa statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery państwa niebędącego Stroną niniejszej Konwencji.

Prawidło 13 – Forma świadectw

Świadectwa sporządza się w języku urzędowym Strony wydającej, w formie przedstawionej w Uzupełnieniach 3 i 4. Jeśli użytym językiem nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawiera tłumaczenie na jeden z tych języków. Organ Administracji może jednak wydać Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych, sporządzone tylko w języku urzędowym Strony wydającej, statkom nieodbywającym podróży do portów lub terminali przybrzeżnych będących pod jurysdykcją innych Stron niniejszej Konwencji, natomiast Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu może być sporządzone tylko w języku urzędowym Strony wydającej je statkom poddanym recyklingowi w zakładach recyklingu statków będących pod jurysdykcją Strony wydającej.

Prawidło 14 – Okres ważności świadectw

1. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydane na mocy prawidła 11 lub 12 traci ważność w następujących przypadkach:
 - 1) jeśli stan statku znacząco nie odpowiada danym na świadectwie, między innymi, gdy Część I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych nie jest właściwie wypełniana i aktualizowana, tak by odzwierciedlać zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku, zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację;
 - 2) po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe świadectwo wydaje się wyłącznie wtedy, gdy Strona je wydająca jest w pełni przekonana, że statek spełnia wymagania prawidła 10. Gdy przejście statku następuje między Stronami, na wniosek złożony w ciągu trzech miesięcy od zmiany bandery, Strona której banderę statek poprzednio podnosił, niezwłocznie przekazuje organowi Administracji kopie świadectw jakie statek posiadał przed zmianą bandery oraz kopie odpowiednich raportów, jeśli są dostępne;
 - 3) jeśli przegląd odnowieniowy nie zostanie zakończony w terminach określonych prawidłami 10 ustęp 1 i 11; albo
 - 4) jeśli świadectwo nie zostanie potwierdzone zgodnie z prawidłami 11 lub 12.
2. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydaje się na okres ważności określony przez organ Administracji, nie dłuższy niż pięć lat.
3. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu wydaje się na okres ważności określony przez organ Administracji, nie dłuższy niż trzy miesiące.
4. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu wydane na mocy prawidła 11 lub 12 traci ważność, jeśli stan statku znacząco nie odpowiada danym na świadectwie.
5. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu może zostać przedłużone przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę lub organizację na pojedynczą podróż do zakładu recyklingu statków.

ROZDZIAŁ 3 – WYMAGANIA DLA ZAKŁADÓW RECYKLINGU STATKÓW

Prawidło 15 – Kontrole zakładów recyklingu statków

1. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić akty prawne, przepisy i normy potrzebne do zapewnienia, aby zakłady recyklingu statków były zaprojektowane, zbudowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i ekologicznie racjonalny, zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji.
2. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić mechanizm autoryzowania zakładów recyklingu statków, zawierający odpowiednie warunki, w celu zapewnienia, by takie zakłady recyklingu statków spełniały wymagania niniejszej Konwencji.
3. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić mechanizm zapewniający spełnianie przez zakład recyklingu statków wymagań określonych w niniejszym rozdziale, w tym ustanowienie i skuteczne korzystanie z przepisów dotyczących inspekcji, monitorowania i egzekwowania, w tym uprawnień do wejścia na statek i pobierania próbek. Taki mechanizm może obejmować system audytów przeprowadzanych przez właściwy organ lub organy, albo organizację uznaną przez Stronę, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację, zaś wyniki audytów powinny być przekazywane Organizacji.
4. Każda ze Stron wyznacza jeden lub więcej właściwych organów oraz pojedynczy punkt kontaktowy, z którymi będzie się mogła kontaktować Organizacja, Strony niniejszej Konwencji oraz inne zainteresowane podmioty, w sprawach związanych z zakładami recyklingu statków działającymi w granicach jurysdykcji tej Strony.

Prawidło 16 – Autoryzacja zakładów recyklingu statków

1. Zakłady recyklingu statków prowadzące recykling statków, do których ma zastosowanie niniejsza Konwencja, lub statków traktowanych na podobnych zasadach zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 otrzymują autoryzację od Strony, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.
2. Autoryzacja jest udzielana przez właściwy(e) organ(y) i obejmuje weryfikację dokumentów wymaganych niniejszą Konwencją oraz inspekcję zakładu. Właściwy(e) organ(y) mogą jednak powierzyć autoryzację zakładów recyklingu statków uznanym przez siebie organizacjom.
3. Strona powiadamia Organizację o szczególnych obowiązkach i warunkach upoważnienia udzielonego uznanym organizacjom, do wiadomości Stron. W każdym przypadku, właściwy organ lub organy pozostają w pełni odpowiedzialne za udzieloną autoryzację.
4. Autoryzację sporządza się w formie podanej w Uzupełnieniu 5. Jeśli użytym w niej językiem nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, tekst autoryzacji obejmuje tłumaczenie na jeden z tych języków.
5. Autoryzacja jest ważna przez okres określony przez Stronę, nie dłuższy niż pięć lat. Strona definiuje warunki, na których autoryzacja będzie udzielona, wycofana, zawieszona, zmieniona lub odnowiona, oraz przekazuje te warunki zakładom recyklingu statków. Jeśli zakład recyklingu statków nie zgodzi się na inspekcję właściwego(y) organu(ów) albo uznanej organizacji działającej w jego czy ich imieniu, autoryzacja ulega zawieszeniu lub wycofaniu.
6. Jeśli zdarzenia lub działania podjęte w zakładzie recyklingu statków skutkują tym, że warunki autoryzacji nie są dalej spełniane, zakład recyklingu statków informuje o tym właściwy(e) organ(y). Właściwy(e) organ(y) mogą, zależnie od przypadku, zdecydować o zawieszeniu lub wycofaniu autoryzacji, albo zażądać działań naprawczych od zakładu recyklingu statków.

Prawidło 17 – Wymagania ogólne

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę przygotowują systemy zarządzania, procedury i metody, które nie stanowią zagrożenia dla pracowników lub ludności w pobliżu zakładu recyklingu statków, jak również zapobiegają, ograniczają, minimalizują i w wykonalnym zakresie eliminują niepożądane oddziaływanie na środowisko spowodowane recyklingiem statków, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.
2. W odniesieniu do statków, do których stosuje się niniejszą Konwencję, lub statków traktowanych na podobnych zasadach zgodnie z artykułem 3 ustęp 4, zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę:
 - 1) przyjmują wyłącznie statki, które:
 - 1) stosują się do niniejszej Konwencji; lub
 - 2) spełniają wymagania niniejszej Konwencji;
 - 2) przyjmują wyłącznie statki, których recykling mieści się w zakresie autoryzacji; oraz
 - 3) posiadają dokumenty autoryzacyjne, które mogą udostępnić na żądanie armatora, który rozważa oddanie statku do recyklingu w tym zakładzie.

Prawidło 18 – Plan zakładu recyklingu statków

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę przygotowują Plan zakładu recyklingu statków. Taki Plan jest przyjmowany przez zarząd lub właściwy organ zarządzający przedsiębiorstwem recyklingu i obejmuje:

- 1) politykę zapewniającą bezpieczeństwo pracowników oraz ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska, w tym wyznaczenie celów prowadzących w wykonalnym zakresie do minimalizacji i eliminacji negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko, wynikającego z recyklingu statków;
- 2) system zapewniający spełnienie wymagań niniejszej Konwencji, osiągnięcie celów określonych w polityce przedsiębiorstwa recyklingu oraz ciągłe doskonalenie procedur i norm stosowanych w pracy przedsiębiorstwa recyklingu;
- 3) ustalenie roli i zakresu obowiązków pracodawców i pracowników podczas prowadzenia prac recyklingu statku;
- 4) program odpowiedniego informowania i szkolenia pracowników w celu zapewnienia bezpiecznej i ekologicznie racjonalnej eksploatacji zakładu recyklingu statków;
- 5) plan gotowości i reagowania w nagłych przypadkach;
- 6) system monitorujący wyniki recyklingu statków;
- 7) system ewidencjonowania pokazujący sposób przeprowadzania recyklingu statków;
- 8) system zgłaszania zrzutów, emisji gazów, zdarzeń i wypadków zagrażających lub mogących zagrazić bezpieczeństwu pracowników, zdrowiu ludzkiemu i środowisku; oraz

- 9) system zgłaszania chorób zawodowych, wypadków, obrażeń i innych niepożądanych skutków dla bezpieczeństwa pracowników i zdrowia ludzkiego,

uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.

Prawidło 19 – Zapobieganie negatywnemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę ustalają i stosują procedury mające na celu:

- 1) zapobieganie wybuchom, pożarom i innym szkodliwym dla zdrowia warunkom poprzez zapewnienie, utrzymanie i monitorowanie bezpiecznych warunków i procedur stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących przez cały okres recyklingu statku;
- 2) zapobieganie szkodom spowodowanym niebezpiecznymi warunkami i innym szkodliwym dla zdrowia warunkom przez zapewnienie, że będą ustanowione, utrzymywane i monitorowane warunki i procedury zapewniające strefy wolne od zagrożeń w pomieszczeniach statku, w tym w przestrzeniach ograniczonych i zamkniętych przez cały okres recyklingu;
- 3) zapobieganie innym wypadkom, chorobom zawodowym, obrażeniom i innym niepożądanym skutkom dla zdrowia ludzkiego i środowiska; oraz
- 4) zapobieganie przez cały okres recyklingu statku rozlewom czy emisji gazów, które mogą zaszkodzić zdrowiu ludzkiemu i/lub środowisku,

uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.

Prawidło 20 – Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają bezpieczne i ekologicznie racjonalne usuwanie każdego materiału niebezpiecznego znajdującego się na statku, wykazane na świadectwie zgodnie z prawidłem 11 lub 12. Osoba lub osoby odpowiedzialne za prace recyklingowe oraz pracownicy są zaznajomieni z wymaganiami niniejszej Konwencji odpowiednio do swoich zadań i korzystają, w szczególności, z Wykazu materiałów niebezpiecznych i Planu recyklingu statku, przed i podczas usuwania materiałów niebezpiecznych.

2. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają, aby wszystkie materiały niebezpieczne wyszczególnione w Wykazie były w możliwie jak największym zakresie zidentyfikowane, oznakowane, zapakowane i usunięte przed cięciem, przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych pracowników, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację, a w szczególności:

- 1) niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady;
- 2) substancje lub przedmioty zawierające metale ciężkie, takie jak ołów, rtęć, kadm i chrom sześciowartościowy;
- 3) farby i powłoki wysoce łatwopalne i/lub uwalniające substancje trujące;
- 4) azbest i materiały zawierające azbest;
- 5) polichlorowane bifenyle (PCB) i materiały zawierające PCB, zapewniając, by podczas takich prac nie były stosowane urządzenia wytwarzające wysoką temperaturę;
- 6) chlorofluorowęglowodory (CFC) i halony; oraz

- 7) inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej i niebędące częścią konstrukcji statku.

3. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę, organizują i zapewniają bezpieczne i ekologicznie racjonalne zagospodarowanie wszystkich materiałów niebezpiecznych i odpadów usuwanych ze statku poddawanego recyklingowi w zakładzie recyklingu statków. Gospodarka odpadami i miejsca ich wywozu są określone, co zapewni dalsze bezpieczne i ekologicznie racjonalne zagospodarowanie materiałów.

4. Wszystkie odpady powstałe w wyniku recyklingu przechowywane są oddzielnie od materiałów i urządzeń nadających się do przetworzenia, oznakowane, składowane w odpowiednich warunkach, które nie stanowią zagrożenia dla pracowników, zdrowia ludzkiego lub środowiska, następnie przewożone są wyłącznie do zakładu utylizacji odpadów posiadającego autoryzację do ich przetwarzania i unieszkodliwiania bezpiecznymi i ekologicznie racjonalnymi metodami.

Prawidło 21 – Gotowość i reagowanie w nagłych przypadkach

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę opracowują i utrzymują plan gotowości i reagowania w nagłych przypadkach. Plan sporządza się z uwzględnieniem lokalizacji oraz otoczenia zakładu recyklingu statków, biorąc też pod uwagę zakres i charakter prac związanych z recyklingiem. Ponadto plan:

- 1) zapewnia dostępność potrzebnego sprzętu i procedur, jakie należy zastosować w przypadku zagrożenia, oraz przewiduje regularne przeprowadzanie ćwiczeń;
- 2) zapewnia przekaz potrzebnych informacji, komunikację wewnętrzną i koordynację działań w celu ochrony wszystkich ludzi i środowiska, w przypadku zagrożenia w zakładzie recyklingu statków;
- 3) przewiduje informowanie i komunikację z właściwymi organami, ludźmi znajdującymi się w najbliższym otoczeniu i służbami ratunkowymi;
- 4) przewiduje udzielanie pierwszej pomocy i pomoc medyczną, zwalczanie pożaru i ewakuację wszystkich ludzi w zakładzie recyklingu statków, zapobieganie zanieczyszczeniu; oraz
- 5) przewiduje informowanie i szkolenia wszystkich pracowników zakładu recyklingu statków, na wszystkich szczeblach i odpowiednio do ich kompetencji, w tym regularne ćwiczenia, dotyczące zapobiegania zagrożeniom, oraz procedur gotowości i reagowania w nagłych przypadkach.

Prawidło 22 – Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają bezpieczeństwo swoich pracowników metodami, które obejmują:
 - 1) zapewnienie dostępności, utrzymywania i używania środków ochrony indywidualnej i odzieży, potrzebnych do wszystkich prac recyklingowych;
 - 2) zapewnienie programów szkoleniowych w celu przygotowania pracowników do bezpiecznego wykonywania wszystkich prac recyklingowych, jakie zostaną im przydzielone; oraz
 - 3) zapewnienie, aby wszyscy pracownicy w zakładzie recyklingu statków zostali odpowiednio przeszkoleni i zaznajomieni przed wykonywaniem każdego rodzaju prac recyklingowych.

2. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają osobiste wyposażenie ochronne i dbają, aby było używane podczas prac wymagających użycia takiego sprzętu, który obejmuje:

- 1) ochronę głowy;
- 2) ochronę twarzy i oczu;
- 3) ochronę rąk i nóg;
- 4) ochronny aparat oddechowy;
- 5) ochronę słuchu;
- 6) ochronę przed skażeniem radioaktywnym;
- 7) zabezpieczenie przed upadkiem; oraz
- 8) odpowiednią odzież.

3. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę mogą współpracować w prowadzeniu szkoleń dla pracowników. Uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację, programy szkolenia wymienione w ustępie 1 pkt 2 niniejszego prawidła:

- 1) obejmują wszystkich pracowników, łącznie z personelem podwykonawców i pracownikami zakładu recyklingu statków;
- 2) są prowadzone przez właściwe osoby;
- 3) przewidują szkolenie początkowe i utrwalające w odpowiednich odstępach czasu;
- 4) obejmują ocenę uczestników, tj. zrozumienia i zapamiętania treści szkolenia;
- 5) podlegają okresowym przeglądom i w razie potrzeby są modyfikowane; oraz
- 6) są udokumentowane.

Prawidło 23 – Raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych i schorzeniach przewlekłych

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę składają właściwym organom raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych czy schorzeniach przewlekłych powodujących lub mogących spowodować zagrożenia dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i środowiska.

2. Raporty zawierają opis zdarzenia, wypadku, choroby zawodowej lub schorzeń przewlekłych, ich przyczyny, podjęte działania, następstwa i działania naprawcze, jakie należy podjąć.

ROZDZIAŁ 4 – WYMAGANIA SKŁADANIA RAPORTÓW

Prawidło 24 – Wymagania wstępnego powiadomienia i składania raportów

1. Armator powiadamia Organ Administracji w odpowiednim czasie na piśmie o zamiarze oddania statku do recyklingu, aby umożliwić przygotowanie przeglądu i świadectwa wymaganych niniejszą Konwencją.

2. Zakład recyklingu statków, przygotowując się do przyjęcia statku, w odpowiednim czasie powiadamia na piśmie właściwe organy o takim zamiarze. Powiadomienie zawiera przynajmniej poniższe dane statku:

- 1) nazwę państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić;
- 2) datę rejestracji statku w tym państwie;
- 3) numer identyfikacyjny statku (numer IMO);
- 4) numer kadłuba nowo wybudowanego statku;
- 5) nazwę i rodzaj statku;
- 6) port macierzysty;
- 7) nazwę i adres armatora oraz jego numer identyfikacyjny IMO;
- 8) nazwę i adres przedsiębiorstwa oraz jego numer identyfikacyjny IMO;
- 9) nazwy wszystkich towarzystw klasyfikacyjnych przeprowadzających na statku przeglądy;
- 10) główne parametry statku (całkowita długość, szerokość (konstrukcyjna), wysokość (konstrukcyjna), masa statku pustego, pojemność brutto i netto, typ silnika głównego i jego parametry);
- 11) Wykaz materiałów niebezpiecznych; oraz
- 12) projekt Planu recyklingu statku do zatwierdzenia, zgodnie z prawidłem 9.

3. Kiedy statek przeznaczony do recyklingu uzyska Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, zakład recyklingu statków zgłasza właściwym organom termin planowanego rozpoczęcia recyklingu. Zgłoszenie ma formę podaną w Uzupełnieniu 6 i zawiera co najmniej jedną kopię Międzynarodowego Świadectwa Gotowości Statku do Recyklingu. Nie rozpoczyna się recyklingu statku przed przekazaniem zgłoszenia.

Prawidło 25 – Raport o zakończeniu

Po zakończeniu częściowego lub całkowitego recyklingu statku, zgodnego z wymaganiami niniejszej Konwencji, zakład recyklingu statków wydaje oświadczenie o zakończeniu i składa raport właściwym organom. Raport musi składać się z części jak podano w Uzupełnieniu 7. Właściwe organy wysyłają kopie oświadczenia organowi Administracji, który wydał statkowi Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu. Oświadczenie wydaje się w ciągu 14 dni od daty zakończenia częściowego lub całkowitego recyklingu, wykonanego zgodnie z Planem recyklingu statku i obejmuje raport o zdarzeniach i wypadkach powodujących szkody dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska, jeśli takie miały miejsce.

UZUPEŁNIENIE 1

ŚRODKI KONTROLI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach obowiązuje zakaz montowania materiałów zawierających azbest.
Substancje zubożające warstwę ozonową	<p>Substancje zubożające warstwę ozonową oznaczają substancje kontrolowane, wyszczególnione w artykule 1 ustęp 4 Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową z 1987 roku wykazane w Załącznikach A, B, C lub E do powyższego Protokołu, jakie obowiązywały w czasie zastosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.</p> <p>Substancje zubożające warstwę ozonową, jakie mogą znajdować się na statku obejmują, lecz nie ograniczają się do następujących:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorometan Halon 1301 Bromotrifluorometan Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany również jako Halon 114B2) CFC-11 Trichlorofluorometan CFC-12 Dichlorodifluorometan CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroetan CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan CFC-115 Chloropentafluoroetan</p>	<p>Nowe instalacje zawierające substancje zubożające warstwę ozonową są zakazane na wszystkich statkach, z wyjątkiem nowych instalacji zawierających wodorochlorofluorowęgle (HCFCs), które są dozwolone do 1 stycznia 2020 roku.</p>
Polichlorowane bifenyle (PCB)	„Polichlorowane bifenyle” oznaczają związki aromatyczne wytwarzane w ten sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenylu (dwa pierścienie benzenowe połączone pojedynczym wiązaniem węgiel-węgiel) mogą być zastąpione nie więcej jak dziesięcioma atomami chloru	Na wszystkich statkach obowiązuje zakaz montowania materiałów zawierających polichlorowane bifenyle.
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe, regulowane na mocy Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 2001 r. (Konwencja AFS) obowiązującego w czasie zastosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Na żadnym statku nie można stosować systemów przeciwporostowych zawierających związki cynoorganiczne, takie jak biocydy lub jakiegokolwiek innego systemu przeciwporostowego, którego nakładanie czy inne użycie jest zakazane na mocy Konwencji AFS. 2. Na nowych statkach lub w nowych instalacjach na statkach nie stosuje się powłok i nie używa się w inny sposób związków lub systemów przeciwporostowych w sposób

		niezgodny z Konwencją AFS.
--	--	----------------------------

UZUPEŁNIENIE 2

MINIMALNA LISTA POZYCJI DO WYKAZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Wszystkie materiały niebezpieczne podane w Uzupełnieniu 1
Kadm i związki kadmu
Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego
Ołów i związki ołowiu
Rtęć i związki rtęci
Polibromowane bifenyle (PBBs)
Polibromowane etery difenyłowe (PBDEs)
Polichlorowane naftaleny (więcej niż trzy atomy chloru)
Substancje radioaktywne
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany, C10-C13)

UZUPEŁNIENIE 3

WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

(Uwaga: Niniejsze świadectwo wydaje się wraz z Częścią I Wykazu materiałów niebezpiecznych)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu

.....
(Nazwa państwa)

przez
(Pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku	
Sygnal wywoławczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Data budowy	

Szczegółowe dane dotyczące Części I Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Części I Wykazu materiałów niebezpiecznych:

Uwaga: Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych, wymaganego zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do niniejszej Konwencji, jest istotnym elementem Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych i zawsze musi być dołączona do tego świadectwa. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych powinna być sporządzona na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji;
2. przegląd wskazuje, iż Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest w pełni zgodna ze stosownymi wymaganiami Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, którego dotyczy niniejsze świadectwo:(dd/mm/rrrr)

Niniejsze świadectwo jest ważne do: (dd/mm/rrrr)

Wydano w

(Miejsce wydania świadectwa)

(dd/mm/rrrr)

(Data wydania)

(Podpis osoby upoważnionej)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE ŚWIADECTWO WAŻNE KRÓCEJ
NIŻ PIĘĆ LAT NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 6***

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, zatem niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 6 Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr)

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data: (dd/mm/rrrr)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

**POTWIERDZENIE W PRZYPADKACH ZAKOŃCZENIA PRZEGLĄDU ODNOWIENIOWEGO
NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 7†**

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, zatem niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 7 Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr):

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data: (dd/mm/rrrr)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA DO CZASU DOPŁYNIĘCIA
STATKU DO PORTU W CELU PRZEGLĄDU LUB O OKRES ZWŁOKI
NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 8 LUB 11 ustęp 9***

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 8 lub 11 ustęp 9** Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr)

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data: (dd/mm/rrrr)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

POTWIERDZENIE PO PRZEGLĄDZIE DODATKOWYM*

Dodatkowy przegląd, zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji, wykazał, że statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji.

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data: (dd/mm/rrrr).....

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

* Tę stronę potwierdzenia w trakcie przeglądu kopiuje się i załącza do świadectwa, jeśli Organ Administracji uzna to za konieczne.

** Niepotrzebne skreślić.

UZUPEŁNIENIE 4

WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU

(Uwaga: Do niniejszego świadectwa załącza się Wykaz materiałów niebezpiecznych i Plan recyklingu statku)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

wydane na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu

.....
(Pełna nazwa państwa)

przez

*(Pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy
postanowień Konwencji)*

Dane statku

Nazwa statku	
Sygnal wywoławczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Data budowy	

Dane zakładu recyklingu statków

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingu*	
Pełny adres	
Data upływu ważności DASR	

*Ten numer wynika z dokumentu autoryzacji recyklingu statków (DASR).

Informacje dotyczące Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Wykazu materiałów niebezpiecznych:

Uwaga: Wykaz materiałów niebezpiecznych, wymagany zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji, stanowi istotną część Międzynarodowego Świadcstwa Gotowości do Recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego świadctwa. Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być sporządzony na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

Informacje dotyczące Planu recyklingu statku

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Planu recyklingu statku:

Uwaga: Plan recyklingu statku, wymagany zgodnie z prawidłem 9 Załącznika do Konwencji, stanowi istotną część Międzynarodowego Świadcstwa Gotowości do Recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego świadctwa.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

- 1 statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji;
- 2 statek posiada ważny Wykaz materiałów niebezpiecznych, zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji;
- 3 Plan recyklingu statku, wymagany zgodnie z prawidłem 9, odpowiednio odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych, jak wymaga tego prawidło 5 ustęp 4 i zawiera informacje o określeniu, utrzymywaniu i monitorowaniu stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących; oraz
- 4 zakład(y) recyklingu statków, w którym(ch) statek ma być poddany recyklingowi, posiada ważną autoryzację, zgodnie z Konwencją.

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA DO CZASU DOPŁYNIĘCIA
STATKU DO PORTU ZAKŁADU RECYKLINGU STATKU O OKRES ZWŁOKI NA MOCY
PRAWIDŁA 14 ustęp 5***

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 14 ustęp 5 Załącznika do Konwencji, jest ważne na pojedynczą podróż z punktu do punktu

z portu:

do portu:

Podpis:

(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data: (dd/mm/rrrr)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

* Tę stronę potwierdzenia w trakcie przeglądu kopiuje się i załącza do świadectwa, jeśli Organ Administracji uzna to za konieczne.

UZUPEŁNIENIE 5

WZÓR AUTORYZACJI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

Dokument autoryzacji recyklingu statków (DASR) zgodny z wymaganiami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku

wydany na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu:

.....
(Pełna nazwa państwa)

przez
(Pełne określenie właściwego organu zgodnie z Konwencją)

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingu	
Pełny adres zakładu recyklingu statków	
Główna osoba kontaktowa	
Numer telefonu	
Adres e-mail	
Nazwa, adres, dane kontaktowe przedsiębiorstwa recyklingu	
Język lub języki robocze	

Niniejszym potwierdza się, że zakład recyklingu statków wdrożył systemy zarządzania, procedury i metody zgodnie z rozdziałami 3 i 4 Załącznika do Konwencji.

Niniejsza autoryzacja jest ważna do i podlega ograniczeniom określonym w załączonym dodatku.

Niniejsza autoryzacja podlega zmianie, zawieszeniu, wycofaniu lub okresowemu odnowieniu zgodnie z prawidem 16 Załącznika do Konwencji.

Wydana w
(Miejsce wydania autoryzacji)

(dd/mm/rrrr)
(Data wydania) (Podpis osoby upoważnionej)

.....
(Imię i nazwisko drukowanymi literami oraz tytuł osoby upoważnionej wydającej autoryzację)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

DODATEK DO:

Dokumentu autoryzacji recyklingu statków (DASR) zgodnie ze sporządzoną w Hongkongu Międzynarodową konwencją o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku

Uwagi:

- 1 Niniejszy zapis załącza się na stałe do DASR. Dokument ten jest zawsze dostępny w zakładzie recyklingu statków.
- 2 Wszystkie procedury, plany i inne dokumenty przygotowane przez zakład recyklingu statków i określone w warunkach, na jakich DASR został wydany, są dostępne w języku roboczym zakładu recyklingu statków oraz w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.
- 3 Autoryzacja podlega ograniczeniom określonym w niniejszym dodatku.

1 WARUNKI OGÓLNE

1.1 Wymagania Konwencji

Zakład recyklingu statków spełnia wymagania projektowe, budowlane i eksploatacyjne zapewniające jego bezpieczne i ekologicznie racjonalne działanie, zgodnie z Konwencją, co obejmuje odpowiednie wymagania zawarte w następujących prawidłach:

Prawidło 16 – Autoryzacja zakładów recyklingu statków

Prawidło 17 – Wymagania ogólne

Prawidło 18 – Plan zakładu recyklingu statków

Prawidło 19 – Zapobieganie negatywnemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko

Prawidło 20 – Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi

Prawidło 21 – Gotowość i reagowanie w nagłych przypadkach

Prawidło 22 – Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników

Prawidło 23 – Raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych i schorzeniach przewlekłych

Prawidło 24 – Wymagania wstępnego powiadomienia i składania raportów

Prawidło 25 – Raport o zakończeniu

Te wymagania wobec zakładu recyklingu statków nałożone są poprzez

.....
(Określić pozwolenie, licencję, autoryzację, normy prawne, lub inny stosowny mechanizm)

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Planu zakładu recyklingu statków:

1.2 Przyjmowanie statków

Statki, do których Konwencja ma zastosowanie i statki traktowane na podobnych zasadach, zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 Konwencji, zakład recyklingu statków przyjmuje statki do recyklingu wyłącznie zgodnie z prawidłem 17 Załącznika do Konwencji.

1.3 Warunki stref wolnych od zagrożeń oraz stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących

Zakład recyklingu statków jest w stanie zapewnić, utrzymać i monitorować warunki w strefie bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących oraz w strefie wolnej od zagrożeń przez cały proces recyklingu statku.

1.4 Gospodarka materiałami niebezpiecznymi

Zakład recyklingu statków jest zaprojektowany, zbudowany, eksploatowany i zobowiązany zapewnić bezpieczną i ekologicznie racjonalną gospodarkę wszystkimi materiałami niebezpiecznymi, zgodnie z Konwencją i wszystkimi odpowiednimi lokalnymi lub krajowymi przepisami/wymaganiami.

1.5 Mapa i lokalizacja prac recyklingu statku

Załączona jest mapa z granicami zakładu recyklingu statków i lokalizacja miejsc różnych prac recyklingowych w granicach zakładu recyklingu statków.

2 MOŻLIWOŚCI TECHNICZNE ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

2.1 Wielkość statków

Zakład recyklingu statków jest autoryzowany do przyjęcia statku podlegającego następującym ograniczeniom wielkości:

Wielkość maksymalna		Inne ograniczenia
Długość		
Szerokość		
Masa pustego statku		

2.2 Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi

Zakład recyklingu statków jest autoryzowany do przyjęcia statku do recyklingu, na którym znajdują się materiały niebezpieczne określone w podanej tabeli, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej:

Materiał niebezpieczny (*4)	Zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych			Autoryzacja/ Ograniczenia
	Usuwanie T/N (*2)	Składowanie T/N	Przetwarzanie (*1) T/N (*3)	
Azbest				
Substancje zubożające warstwę ozonową				
Polichlorowane bifenyly (PCB)				
Związki i systemy przeciwporostowe				
Kadm i związki kadmu				
Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego				
Ołów i związki ołowiu				
Rtęć i związki rtęci				
Polibromowane bifenyly (PBBs)				
Polibromowane etery difenyly (PBDEs)				
Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)				
Substancje radioaktywne				
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany, C10-C13)				
Niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady				
Farby i powłoki bardzo łatwopalne i/lub uwalniające związki toksyczne				
Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej, niebędące częścią konstrukcji statku (wyszczególnić)				

- Uwagi: *1 Przetwarzanie oznacza przetwarzanie materiałów niebezpiecznych w zakładzie recyklingu statków, takie jak:
- a. spalanie materiałów niebezpiecznych;
 - b. odzyskiwanie materiałów niebezpiecznych; oraz
 - c. przetwarzanie pozostałości olejowych.
- *2 Jeśli tak (T), wskazać w Planie zakładu recyklingu statków odpowiedzialne osoby upoważnione do usuwania, wraz z numerem świadectwa i inne istotne informacje.
- *3 Jeśli nie (N), wskazać w Planie recyklingu statku, gdzie materiały niebezpieczne mają być przetworzone/usunięte.
- *4 Te materiały niebezpieczne są wyszczególnione w Uzupełnieniach 1 i 2 oraz w prawie 20 Konwencji.

UZUPEŁNIENIE 6

WZÓR ZGŁOSZENIA PLANOWANEGO ROZPOCZĘCIA RECYKLINGU STATKU

.....
(Nazwa zakładu recyklingu statku)

zlokalizowany przy.....
(Pełny adres zakładu recyklingu statku)

autoryzowany zgodnie z wymaganiami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”), do przeprowadzania recyklingu statków z upoważnienia rządu:

.....
(Pełna nazwa państwa)

Jak wskazano w dokumencie autoryzacji recyklingu statków wydanym w

.....
(Miejsce autoryzacji)

przez

(Pełne określenie właściwego organu zgodnie z Konwencją)

dnia (dd/mm/rrrr)

(Data wydania)

Niniejszym zgłasza, że zakład recyklingu statków jest pod każdym względem gotowy do rozpoczęcia recyklingu statku

(Numer IMO)

Międzynarodowe Świadczenie Gotowości do Recyklingu wydane na mocy postanowień Konwencji, z upoważnienia rządu

.....
(Pełna nazwa państwa)

przez

(Pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

dnia (dd/mm/rrrr)

(Data wydania)

w załączeniu.

Podpis:

UZUPEŁNIENIE 7

WZÓR OŚWIADCZENIA O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

OŚWIADCZENIE O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

Niniejszy dokument stanowi oświadczenie o zakończeniu recyklingu statku

.....
(Nazwa statku jaką posiadał w chwili przyjęcia do recyklingu / w miejscu jego wyrejestrowania)

Szczegółowe dane statku przyjętego do recyklingu

Sygnal wywoławczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Data budowy	

NINIEJSZYM POTWIERDZA SIĘ, ŻE:

Statek poddano recyklingowi zgodnie z Planem recyklingu statku, zgodnie z postanowieniami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) w

.....
(Nazwa i lokalizacja autoryzowanego zakładu recyklingu statków)

Recykling statku przeprowadzony zgodnie z wymaganiami Konwencji zakończył się w dniu:

(dd/mm/rrrr)
(Data zakończenia)

Wydano w
(Miejsce wydania oświadczenia o zakończeniu)

(dd/mm/rrrr)
(Data wydania)

.....
(Podpis właściciela zakładu recyklingu statków lub
przedstawiciela działającego w jego imieniu)

اتفاقية هونغ كونغ الدولية لتفكيك السفن والتصرف بمكوناتها
بشكل آمن وسليم بيئياً لعام 2009

2009 年香港国际安全与无害环境拆船公约

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

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

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

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

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

.....
(Name of State)

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

Particulars of the Ship

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

Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials

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

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

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

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

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEY*

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

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

** Delete as appropriate.

APPENDIX 4

FORM OF THE INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

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

(Official seal)

(State)

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

.....
(Name of State)

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

Particulars of the Ship

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

Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)

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

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

Particulars of the Inventory of Hazardous Materials

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number:

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

Particulars of the Ship Recycling Plan

Ship Recycling Plan identification/verification number:

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

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

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

from the port of:

to the port of:

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

APPENDIX 5

FORM OF THE AUTHORIZATION OF SHIP RECYCLING FACILITIES

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

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

.....
(Name of State)

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

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:

.....
(Name of State)

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

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

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

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

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of
.....
(Name of State)

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

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

is enclosed.

Signed

APPENDIX 7

FORM OF THE STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

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

Particulars of the Ship as received for recycling

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

THIS CONFIRMS THAT:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

لندن،
London,
Londres,
Лондон,
Londres,

18th August, 2009.

TREŚĆ OŚWIADCZENIA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

zgodnie z artykułem 16 ustęp 6

Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 roku

Tekst oryginalny:

Rzeczpospolita Polska oświadcza, zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 roku, że plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.

Tłumaczenie na język angielski:

The Republic of Poland declares, in accordance with paragraph 6 of Article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that it will require an explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in an authorized Ship Recycling Facility.

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

**Podane niżej państwa-strony złożyły następujące oświadczenia lub zastrzeżenia
do Konwencji z Hongkongu:**

BANGLADESZ

Dokument przystąpienia Bangladeszu zawierał następujące oświadczenie:

„Bangladesz deklaruje, że plan recyklingu statku wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Bangladesh was accompanied by the following declarations:

“Bangladesh declares that it requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility/Facilities.”

BARBADOS

Dokument przystąpienia Barbados nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

BELGIA

Dokument przystąpienia Belgii zawierał następujące oświadczenie:

„Belgia deklaruje, że plan recyklingu statku musi zostać wyraźnie zatwierdzony, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w zakładach recyklingu statków.”

The instrument of accession by Belgium was accompanied by the following declarations:

"Belgium declares that the Recycling Plan of a ship must be explicitly approved before a ship may be recycled in its Ship Recycling Facilities."

CHORWACJA

Dokument przystąpienia Chorwacji zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Konwencji Republika Chorwacji deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Croatia was accompanied by the following declarations:

"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Convention, the Republic of Croatia declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

CYPR

Do dokumentu przystąpienia Cypru dołączono następujące oświadczenie:

„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków z 2009 r. Republika Cypryjska deklaruje, że wymaga wyraźnej zgody na plan recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w jej autoryzowanych zakładach recyklingu statków”.

The instrument of accession of Cyprus was accompanied by the following declaration:

"Pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Republic of Cyprus declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

DANIA

Dokument przystąpienia Danii zawierał następujące oświadczenie:

„Dania deklaruje, zgodnie z artykułem 16 ustęp 4 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r., że jej przystąpienie nie ma zastosowania do Wysp Owczych i Grenlandii aż do odwołania.”

„Dania deklaruje, oświadcza, że zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, plan recyklingu statków wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym duńskim zakładzie recyklingu statków.”

The instrument of accession by Denmark was accompanied by the following declaration:

"Denmark declares, in accordance with paragraph 4 of article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that its accession does not apply to the Faroe Islands and Greenland until further notice.

Denmark declares, in accordance with paragraph 6 of article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that it will require a tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in an authorized Danish Ship Recycling Facility."

ESTONIA

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Estonii zawierał następujące oświadczenie:

„Republika Estonii będzie wymagać zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany.”

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Estonia was accompanied by the following declaration:

“The Estonian Republic will apply the tacit approval of the Ship Recycling Plan”.

FINLANDIA

Dokument przystąpienia Finlandii nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

FRANCJA

Dokument ratyfikacji Francji zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, Francja wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi we francuskich zakładach recyklingu.”

„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 4 Konwencji, Francja deklaruje, że postanowienia Konwencji obowiązują we wszystkich jednostkach terytorialnych wchodzących w skład Republiki Francji.”

The instrument of ratification by France contained the following declarations:

“Under article 16.6 of the Convention, France requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in French recycling facilities.”

“Under article 16.4 of the Convention, France declares that the provisions of this Convention shall apply to the whole territory of the French Republic.”

GHANA

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Ghany zawierał następujące oświadczenie:

„... Republika Ghany deklaruje, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Republic of Ghana was accompanied by the following declaration:

"... the Republic of Ghana declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

HISZPANIA

Dokument przystąpienia Hiszpanii zawierał następujące oświadczenia:

„Królestwo Hiszpanii wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie lub zakładach zajmujących się recyklingiem statków, na podstawie artykułu 16 ustęp 6 Międzynarodowej Konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków.”

„W przypadku ratyfikacji niniejszej Konwencji przez Zjednoczone Królestwo i rozszerzenia jej na terytorium Gibraltaru, Hiszpania pragnie złożyć następujące oświadczenie:

- 1. Gibraltar jest terytorium niesamodzielnym, za którego stosunki zewnętrzne odpowiedzialna jest Wielka Brytania i które przechodzi proces dekolonizacji zgodnie z odpowiednimi decyzjami i rezolucjami Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych.*
- 2. Władze Gibraltaru mają charakter lokalny i wykonują wyłącznie uprawnienia wewnętrzne, które mają swoje pochodzenie i podstawę w podziale i przydziale uprawnień dokonanych przez Wielką Brytanię, zgodnie z postanowieniami jej ustawodawstwa krajowego, jako suwerennego państwa, od którego zależne jest terytorium niesamodzielne.*
- 3. W związku z tym wszelki udział władz Gibraltaru we wdrażaniu niniejszej Konwencji będzie rozumiany wyłącznie jako mieszczący się w ramach wewnętrznych uprawnień Gibraltaru i nie będzie uważany za powodujący jakąkolwiek zmianę w odniesieniu do postanowień dwóch poprzednich ustępów.*
- 4. Zastosowanie niniejszej Konwencji do Gibraltaru nie będzie rozumiane jako uznanie jakichkolwiek praw lub sytuacji odnoszących się do obszarów nieobjętych artykułem 10 Traktatu z Utrechtu z dnia 13 lipca 1713 roku pomiędzy Koronami Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.”*

The instrument of accession by Spain contained the following declarations:

"The Kingdom of Spain shall require the explicit approval of the ship recycling plan before a ship may be recycled in its authorized ship recycling facility or facilities, on the basis of article 16.6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships."

"In the event that this Convention is ratified by the United Kingdom and extended to the territory of Gibraltar, Spain wishes to make the following declaration:

- 1. Gibraltar is a Non-Self-Governing Territory for whose external relations the United Kingdom is responsible and which is undergoing a process of decolonization in accordance with the relevant decisions and resolutions of the United Nations General Assembly.*
- 2. The Gibraltar authorities are local in character and exercise exclusively internal powers that have their origin and basis in the distribution and allocation of powers made by the United Kingdom, in accordance with the provisions of its domestic legislation, as the sovereign State on which the Non-Self-Governing Territory depends.*
- 3. Accordingly, any participation by the Gibraltar authorities in the implementation of this Convention shall be understood to be solely within the framework of Gibraltar's internal powers and shall not be deemed to produce any change with respect to the provisions of the two preceding paragraphs.*
- 4. The application to Gibraltar of this Convention shall not be construed as recognizing any rights or situations relating to areas not covered by article 10 of the Treaty of Utrecht of 13 July 1713 between the Crowns of Spain and Great Britain."*

INDIE

Dokument przystąpienia Indii zawierał następujące oświadczenie:

„...Rząd Republiki Indii deklaruje, że Indie będą wymagać zatwierdzenia planu recyklingu statku w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by India contained the following declarations:

"... the Government of the Republic of India declares that India will require tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

JAPONIA

Dokument przystąpienia Japonii zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, Japonia wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Japan was accompanied by the following declaration:

"Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, Japan requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

KONGO

Sekretariat otrzymał od Republiki Kongo w dniu 24 czerwca 2015 r. następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Republiki Kongo wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The Secretariat received by the Republic of the Congo, on 24 June 2015, the following declaration:

"In accordance with article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Republic of the Congo requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

LIBERIA

Dokument przystąpienia Liberii zawierał następujące oświadczenie:

„Rząd Liberii deklaruje, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Liberia was accompanied by the following declaration:

"The Government of Liberia declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

LUKSEMBURG

Dokument przystąpienia Luksemburga nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

MALTA

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Malty zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, przyjętej w Hongkongu w dniu 15 maja 2009 r., Republika Malty deklaruje, że plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanych zakładach recyklingu statków.”

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Malta was accompanied by the following declaration:

"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, adopted in Hong Kong on the 15 May 2009, the Republic of Malta declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorised Ship Recycling Facilities".

NIDERLANDY

Dokument przystąpienia Niderlandów zawierał następujące oświadczenie:

„Królestwo Niderlandów, dla europejskiej części Niderlandów oraz karaibskiej części Niderlandów (włącznie z wyspami Bonaire, Sint Eustatius i Saba) deklaruje, że zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu, plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.”

The instrument of acceptance by Netherlands was accompanied by the following declaration:

"The Kingdom of the Netherlands, for the European part of the Netherlands and the Caribbean part of the Netherlands (the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba), declares in accordance with article 16, paragraph 6, of the Hong Kong International Convention, that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility."

NIEMCY

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Republiki Federalnej Niemiec zawierał następujące oświadczenie:

„Republika Federalna Niemiec deklaruje, że plany recyklingu statku podlegają wyraźnemu zatwierdzeniu we wszystkich jej krajach związkowych (Länder) przez właściwe władze danego kraju związkowego”.

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Federal Republic of Germany was accompanied by the following declaration:

"The Federal Republic of Germany declares that Ship Recycling Plans shall be explicitly approved in all of its federal states (Länder) by the Competent Authority of the respective Land."

NORWEGIA

Dokument przystąpienia Norwegii zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Królestwa Norwegii wymaga zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie (-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Norway contained the following declaration:

“In accordance with article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Kingdom of Norway requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies).”

PAKISTAN

Dokument przystąpienia Pakistanu zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie z artykułem 16 ust. 6 Konwencji, Islamska Republika Pakistanu deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie Planu Recyklingu Statków, aby statek mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanych/zatwierdzonych przez nią zakładach recyklingu statków”

The instrument of accession by Pakistan was accompanied by the following declaration:

"In accordance with article 16 paragraph 6 of the Convention, the Islamic Republic of Pakistan declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized/approved Ship Recycling Facilities."

PANAMA

Dokument przystąpienia Panamy zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Republiki Panamy deklaruje, że plan recyklingu statków wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Panama was accompanied by the following declaration:

"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Republic of Panama declares that it will require explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

PORTUGALIA

Dokument przystąpienia Portugalii zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji Republika Portugalska deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Portugal was accompanied by the following declaration:

"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Convention, the Portuguese Republic declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

REPUBLIKA KOREI

Do dokumentu przystąpienia Republiki Korei dołączono następujące oświadczenie:

„Zgodnie z art. 16.6 konwencji Republika Korei oświadcza, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku przed przystąpieniem do recyklingu statku w jej autoryzowanych zakładach recyklingu statków”.

The instrument of accession of the Republic of Korea was accompanied by the following declaration:

"Under Article 16.6 of the Convention, the Republic of Korea declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

SERBIA

Dokument przystąpienia Serbii zawierał następujące oświadczenie:

„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r. Republika Serbii deklaruje, że wymaga zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

The instrument of accession by Serbia was accompanied by the following declaration:

"Pursuant to article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Republic of Serbia declares that it requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

TURCJA

Dokument ratyfikacji Turcji zawierał następujące oświadczenie, a także zastrzeżenie:

„Republika Turcji deklaruje, że zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”

„Republika Turcji odcina się od odniesienia zawartego w artykule 15 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, w zakresie instrumentów międzynarodowych, których nie jest stroną, w tym Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, 1982. Przystąpienie Turcji do rzeczonyj Konwencji nie może być traktowane jako zmiana sytuacji prawnej Turcji w odniesieniu do przedmiotowych instrumentów.”

The instrument of ratification by Turkey was accompanied by the following declaration and reservation:

"The Republic of Turkey declares that pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."

"The Republic of Turkey dissociates itself from the references made in article 15 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, to the international instruments that it is not party to, including the United Nations Convention of the Law of the Sea, 1982. The signing of Turkey of the said Convention cannot be construed as a change in the legal position of Turkey with regard to the said instruments."

WYSPY MARSHALLA

Dokument przystąpienia Wysp Marshalla nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

WYSPY SALOMONA

Do dokumentu przystąpienia Wysp Salomona dołączono następujące oświadczenie:

„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków z 2009 r. Wyspy Salomona deklarują, że przed przystąpieniem do recyklingu statku w swoich autoryzowanych zakładach recyklingu statków wymagają wyraźnej zgody na plan recyklingu statku”.

The instrument of accession of Solomon Islands was accompanied by the following declaration:

"Pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, Solomon Islands declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facilities."

WYSPY ŚWIĘTEGO TOMASZA I KSIĄŻĘCA

Dokument przystąpienia Wysp Świętego Tomasza i Książęca nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.



Minister Spraw Zagranicznych

DPUE.950.101.2026/6

ASz

Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

Dot.: RM-0610-91-26 oraz RM-06111-112-26 z 12.06.2026 r.

Pani Joanna Knapińska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem wniosku o ratyfikację umowy międzynarodowej pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Umowa międzynarodowa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z up. Ignacy Niemczycki
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury