



**HỘI NGHỊ QUỐC TẾ VỀ TÁI CHẾ TÀU BIỂN AN
TOÀN VÀ THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG**
Mục 8 của chương trình họp

SR/CONF/45
Ngày 19 tháng 5 năm 2009
Bản gốc: TIẾNG ANH

**THÔNG QUA VĂN KIỆN CUỐI CÙNG VÀ MỌI VĂN KIỆN, KHUYẾN NGHỊ VÀ
NGHỊ QUYẾT PHÁT SINH TỪ HOẠT ĐỘNG CỦA HỘI NGHỊ**

**CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ HỒNG KÔNG VỀ TÁI CHẾ TÀU BIỂN AN TOÀN VÀ
THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG, 2009**

Văn bản được Hội nghị thông qua

- 1 Theo kết quả của quá trình cân nhắc, như được ghi trong Biên bản về các Quyết định của Phiên họp toàn thể (SR/CONF/RD/2) và Văn kiện cuối cùng của Hội nghị (SR/CONF/46), Hội nghị đã thông qua Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009.
- 2 Công ước nêu trên, do Hội nghị thông qua, được đính kèm theo đây.

PHỤ LỤC**CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ HỒNG KÔNG VỀ TÁI CHẾ TÀU BIỂN AN TOÀN VÀ THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG, 2009****CÁC BÊN THAM GIA CÔNG ƯỚC NÀY,**

GHI NHẬN những mối quan tâm ngày càng tăng về vấn đề an toàn, sức khỏe, môi trường và phúc lợi trong ngành tái chế tàu biển,

NHẬN THỨC rằng việc tái chế tàu biển góp phần vào sự phát triển bền vững và do đó, là lựa chọn tốt nhất cho những con tàu đã hết tuổi thọ hoạt động,

NHẮC LẠI nghị quyết A.962 (23), được Hội đồng của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (Hướng dẫn về Tái chế Tàu biển) thông qua; các sửa đổi đối với Hướng dẫn được thông qua theo nghị quyết A.980 (24); Quyết định VI/24 của Cuộc họp lần thứ 6 của Hội nghị các Bên tham gia Công ước Basel về kiểm soát vận chuyển xuyên biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu huỷ chúng, thông qua Hướng dẫn Kỹ thuật về Quản lý Thân thiện với Môi trường đối với việc Tháo dỡ Toàn bộ và Một phần Tàu biển; và Hướng dẫn đã được phê duyệt trong phiên họp thứ 289 của Cơ quan chủ quản Văn phòng Lao động Quốc tế (An toàn và Sức khỏe khi Tháo dỡ tàu cũ: Hướng dẫn cho các nước Châu Á và Thổ Nhĩ Kỳ),

CŨNG NHẮC LẠI nghị quyết A.981 (24), theo đó Hội đồng của Tổ chức Hàng hải Quốc tế yêu cầu Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức xây dựng một văn kiện ràng buộc pháp lý về hoạt động tái chế tàu biển,

CŨNG GHI NHẬN vai trò của Tổ chức Lao động Quốc tế trong việc bảo vệ an toàn vệ sinh lao động của những người lao động tham gia vào quá trình tái chế tàu biển,

GHI NHẬN THÊM vai trò của Công ước Basel về kiểm soát vận chuyển xuyên biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu huỷ chúng trong việc bảo vệ sức khỏe con người và môi trường trước những tác động tiêu cực có thể gây ra từ những chất thải đó,

LƯU Ý đến cách tiếp cận phòng ngừa được nêu trong Nguyên tắc 15 của Tuyên bố Rio về Môi trường và Phát triển và được đề cập đến trong nghị quyết MEPC.67(37), được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua vào ngày 15 tháng 9 năm 1995,

CŨNG LƯU Ý đến nhu cầu thúc đẩy việc thay thế các vật liệu nguy hại trong việc đóng và bảo dưỡng tàu bằng các vật liệu ít nguy hại hơn, hoặc tốt hơn là không nguy hại, mà không ảnh hưởng đến sự an toàn của tàu, sự an toàn và sức khỏe của thuyền viên và hiệu quả hoạt động của tàu,

QUYẾT TÂM giải quyết một cách hiệu quả, trong một văn kiện ràng buộc pháp lý, các rủi ro về môi trường, an toàn vệ sinh lao động liên quan đến việc tái chế tàu biển, có tính đến các đặc điểm cụ thể của ngành vận tải biển và nhu cầu đảm bảo việc thu hồi sẽ những con tàu đã hết tuổi thọ hoạt động,

XEM XÉT rằng có thể đạt được tốt nhất các mục tiêu này khi ký kết Công ước Quốc tế về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường,

ĐÃ THỐNG NHẤT như sau:

ĐIỀU 1 **Nghĩa vụ chung**

1 Mỗi Bên tham gia Công ước này cam kết thực hiện đầy đủ và hoàn chỉnh các điều khoản của Công ước để ngăn ngừa, giảm bớt, giảm thiểu và ở mức độ có thể, loại bỏ các tai nạn, thương tích và các ảnh hưởng xấu khác đến sức khỏe con người và môi trường do hoạt động tái chế tàu biển, và tăng cường sự an toàn của tàu, bảo vệ sức khỏe con người và môi trường trong suốt tuổi thọ hoạt động của tàu.

2 Không có điều khoản nào của Công ước này được hiểu là ngăn cản một Bên thực hiện, dù riêng lẻ hoặc phối hợp, các biện pháp nghiêm ngặt hơn phù hợp với luật pháp quốc tế, liên quan đến việc tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường, nhằm ngăn ngừa, giảm bớt hoặc giảm thiểu mọi tác động xấu đến sức khỏe con người và môi trường.

3 Các Bên sẽ nỗ lực hợp tác nhằm mục đích thực hiện hiệu quả, tuân thủ và thực thi Công ước này.

4 Các Bên cam kết khuyến khích tiếp tục phát triển các công nghệ và thực hành góp phần vào việc tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường.

5 Phụ lục của Công ước này là một phần không thể tách rời. Trừ khi có quy định rõ ràng khác, việc dẫn chiếu đến Công ước này đồng thời là dẫn chiếu đến Phụ lục của Công ước.

ĐIỀU 2 **Định nghĩa**

Theo mục đích của Công ước này, trừ khi có quy định rõ ràng khác:

1 “Công ước” nghĩa là Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009.

2 “Chính quyền” có nghĩa là Chính phủ của Quốc gia mà tàu được quyền treo cờ hoặc đang hoạt động dưới quyền của Chính phủ này.

3 “Cơ quan có thẩm quyền” có nghĩa là cơ quan chính phủ hoặc các cơ quan chức năng được một Bên chỉ định chịu trách nhiệm, trong (các) khu vực địa lý cụ thể hoặc (các) lĩnh vực chuyên môn, đối với các nhiệm vụ liên quan đến Cơ sở Tái chế Tàu biển hoạt động trong phạm vi quyền hạn của Bên đó theo quy định trong Công ước này.

- 4 “Tổ chức” có nghĩa là Tổ chức Hàng hải Quốc tế.
- 5 "Tổng thư ký" có nghĩa là Tổng thư ký của Tổ chức.
- 6 “Ủy ban” có nghĩa là Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức.
- 7 “Tàu” có nghĩa là tàu thuộc bất kỳ loại nào đang hoạt động hoặc đã hoạt động trong môi trường biển và bao gồm tàu lặn, tàu nổi, giàn nổi, giàn tự nâng, Kho chứa nổi (FSU) và Khosản xuất, lưu trữ và xếp dỡ nổi (FPSO), kể cả tàu bị tước thiết bị hoặc bị kéo.
- 8 “Tổng dung tích” có nghĩa là tổng dung tích (GT) được tính toán theo các quy định về đo lường dung tích có trong Phụ lục I của Công ước Quốc tế về Đo lường Dung tích của Tàu biển, 1969, hoặc bất kỳ công ước kế thừa nào.
- 9 “Vật liệu nguy hại” có nghĩa là bất kỳ vật liệu hoặc chất nào có thể tạo ra các mối nguy đối với sức khỏe con người và/hoặc môi trường.
- 10 “Tái chế tàu biển” nghĩa là hoạt động tháo dỡ hoàn toàn hoặc một phần tàu biển tại Cơ sở tái chế tàu biển nhằm thu hồi các bộ phận và vật liệu để tái chế và tái sử dụng, đồng thời xử lý các vật liệu nguy hại và các vật liệu khác, và bao gồm các hoạt động liên quan như lưu trữ và xử lý các bộ phận và vật liệu tại chỗ, nhưng không phải xử lý thêm hoặc tiêu huỷ chúng trong các cơ sở riêng biệt.
- 11 “Cơ sở Tái chế Tàu biển” có nghĩa là một khu vực xác định là một địa điểm, sân bãi hoặc cơ sở được sử dụng để tái chế tàu biển.
- 12 “Công ty tái chế” có nghĩa là chủ sở hữu của Cơ sở tái chế tàu biển hoặc bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào khác đã đảm nhận trách nhiệm điều hành hoạt động tái chế tàu biển từ chủ sở hữu của Cơ sở tái chế tàu biển và người đảm nhận trách nhiệm đó đã đồng ý tiếp quản tất cả các nhiệm vụ và trách nhiệm do Công ước này áp đặt.

ĐIỀU 3

Áp dụng

- 1 Trừ khi có quy định rõ ràng khác trong Công ước này, Công ước này sẽ áp dụng đối với:
- .1 các tàu được quyền treo cờ của một Bên hoặc hoạt động dưới quyền của Bên đó;
 - .2 các Cơ sở Tái chế Tàu biển hoạt động dưới quyền của một Bên.
- 2 Công ước này sẽ không áp dụng đối với mọi tàu chiến, tàu phụ trợ hải quân hoặc các tàu khác do một Bên sở hữu hoặc khai thác và hiện tại chỉ được sử dụng cho mục đích phi thương mại của chính phủ. Tuy nhiên, mỗi Bên phải đảm bảo, bằng việc áp dụng các biện pháp thích hợp không làm suy giảm hoạt động hoặc khả năng hoạt động của các tàu do

mình sở hữu hoặc khai thác, rằng các tàu đó sẽ hoạt động theo cách thức phù hợp với Công ước này, trong chừng mực hợp lý và khả thi.

3 Công ước này sẽ không áp dụng đối với các tàu nhỏ hơn 500 GT hoặc đối với các tàu chỉ hoạt động trong các vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của Quốc gia mà tàu được quyền treo cờ trong suốt tuổi thọ của chúng. Tuy nhiên, mỗi Bên phải đảm bảo, bằng việc thông qua các biện pháp thích hợp, rằng các tàu đó sẽ hoạt động theo cách thức phù hợp với Công ước này, trong chừng mực hợp lý và khả thi.

4 Đối với các tàu có quyền treo cờ của các nước không phải là thành viên của Công ước này, các Bên sẽ áp dụng các yêu cầu của Công ước này khi cần thiết để đảm bảo rằng các tàu đó không được đối xử ưu đãi hơn.

ĐIỀU 4

Các biện pháp kiểm soát liên quan đến tái chế tàu biển

1 Mỗi Bên phải yêu cầu các tàu được quyền treo cờ của mình hoặc hoạt động dưới quyền của mình phải tuân thủ các yêu cầu quy định trong Công ước này và phải thực hiện các biện pháp hữu hiệu để đảm bảo sự tuân thủ đó.

2 Mỗi Bên sẽ yêu cầu các Cơ sở Tái chế Tàu biển thuộc quyền tài phán của mình phải tuân thủ các yêu cầu quy định trong Công ước này và phải thực hiện các biện pháp hữu hiệu để đảm bảo sự tuân thủ đó.

ĐIỀU 5

Kiểm tra và chứng nhận tàu

Mỗi Bên phải đảm bảo rằng các tàu treo cờ của mình hoặc hoạt động dưới quyền của mình và thuộc đối tượng kiểm tra và chứng nhận sẽ được kiểm tra và chứng nhận phù hợp với các quy định trong Phụ lục.

ĐIỀU 6

Ủy quyền các cơ sở tái chế tàu biển

Mỗi Bên phải đảm bảo rằng các Cơ sở tái chế tàu biển hoạt động dưới quyền tài phán của mình và các tàu tái chế mà Công ước này áp dụng hoặc các tàu được xử lý tương tự theo Điều 3.4 của Công ước này, được ủy quyền theo các quy định trong Phụ lục.

ĐIỀU 7

Trao đổi thông tin

Đối với các Cơ sở tái chế tàu biển được một Bên ủy quyền, Bên đó sẽ cung cấp cho Tổ chức, nếu được yêu cầu và cho các Bên yêu cầu, thông tin liên quan về Công ước này, là căn cứ cho quyết định ủy quyền của mình. Thông tin phải được trao đổi một cách nhanh chóng và kịp thời.

ĐIỀU 8

Giám định tàu

1. Tàu mà Công ước này áp dụng, tại bất kỳ cảng nào hoặc bến ngoài khơi nào của một Bên khác, phải được giám định bởi các sĩ quan được Bên đó ủy quyền hợp pháp nhằm mục đích xác định xem con tàu đó có tuân thủ Công ước này hay không. Trừ khi được quy định trong đoạn 2, bất kỳ cuộc giám định nào như vậy sẽ chỉ giới hạn trong việc xác minh rằng trên tàu có Giấy chứng nhận Quốc tế về Kiểm kê Vật liệu Nguy hại hoặc Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế sẽ được chấp nhận nếu hợp lệ.

2 Trường hợp tàu không mang theo giấy chứng nhận hợp lệ hoặc có căn cứ rõ ràng để cho rằng:

- .1 tình trạng của con tàu hoặc thiết bị của tàuphần lớn không tương ứng với các chi tiết của giấy chứng nhận và/hoặc Phần I của BảngKiểm kê Vật liệu Nguy hại; hoặc
- .2 Không có quy trình nào được thực hiện trên tàu để duy trì Phần I của BảngKiểm kê Vật liệu Nguy hại;

có thểthực hiện một cuộc giám định chi tiết có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

ĐIỀU 9

Phát hiện vi phạm

1 Các Bên phải hợp tác trong việc phát hiện các vi phạm và thực thi các quy định của Công ước này.

2 Khi có đủ bằng chứng cho thấy một con tàu đang hoạt động, đã hoạt động hoặc sắp hoạt động vi phạm bất kỳ điều khoản nào trong Công ước này, một Bên nắm giữ bằng chứng có thể yêu cầu điều tra con tàu này khi nó đi vào các cảng hoặc bến ngoài khơi dưới quyền của Bên khác. Báo cáo của cuộc điều tra này sẽ được gửi cho Bên yêu cầu điều tra, cho Chính quyền của con tàu liên quan và cho Tổ chức, để có thểthực hiện hành động khi thích hợp.

3 Nếu tàu bị phát hiện vi phạm Công ước này, thì Bên thực hiện việc điều tra có thể thực hiện các biện pháp cảnh cáo, giam giữ, đuổi đi hoặc tống xuất tàu khỏi các cảng của

mình. Một Bên thực hiện hành động như vậy phải thông báo ngay cho Chính quyền của tàu liên quan và Tổ chức.

4 Nếu nhận được yêu cầu điều tra từ bất kỳ Bên nào, cùng với đủ bằng chứng cho thấy Cơ sở tái chế tàu biển đang hoạt động, đã hoạt động hoặc sắp hoạt động vi phạm bất kỳ điều khoản nào của Công ước này, thì một Bên phải điều tra Cơ sở tái chế tàu biển đang hoạt động dưới quyền của mình và lập báo cáo. Báo cáo về bất kỳ cuộc điều tra nào như vậy sẽ được gửi cho Bên yêu cầu điều tra, bao gồm thông tin về hành động đã thực hiện hoặc sẽ được thực hiện, nếu có, và gửi cho Tổ chức để có hành động thích hợp.

ĐIỀU 10

Vi phạm

1 Mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước này sẽ bị luật pháp quốc gia nghiêm cấm và:

- .1 đối với tàu, các biện pháp trừng phạt sẽ được thiết lập theo luật của Chính quyền, bất cứ nơi nào hành vi vi phạm xảy ra. Nếu Chính quyền được một Bên thông báo về hành vi vi phạm như vậy, thì Chính quyền sẽ điều tra vấn đề và có thể yêu cầu Bên báo cáo cung cấp thêm bằng chứng về hành vi vi phạm bị cáo buộc. Nếu Chính quyền hài lòng rằng có đủ bằng chứng để có thể tiến hành các thủ tục tố tụng đối với hành vi vi phạm bị cáo buộc, thì Chính quyền sẽ cho người thực hiện các thủ tục tố tụng đó càng sớm càng tốt, theo luật pháp của Chính quyền này. Chính quyền sẽ nhanh chóng thông báo cho Bên đã báo cáo hành vi vi phạm bị cáo buộc, cũng như Tổ chức, về bất kỳ hành động nào được thực hiện. Nếu Chính quyền không thực hiện bất kỳ hành động nào trong vòng một năm sau khi nhận được thông tin, thì phải thông báo cho Bên đã báo cáo hành vi vi phạm bị cáo buộc và Tổ chức, về lý do tại sao không có hành động nào được thực hiện;
- .2 đối với Cơ sở tái chế tàu biển, các biện pháp trừng phạt sẽ được thiết lập theo luật của Bên có thẩm quyền đối với Cơ sở tái chế tàu biển. Nếu Bên đó được một Bên khác thông báo về hành vi vi phạm như vậy, thì Bên đó sẽ điều tra vấn đề và có thể yêu cầu Bên báo cáo cung cấp thêm bằng chứng về hành vi vi phạm bị cáo buộc. Nếu Bên đó hài lòng rằng có đủ bằng chứng để có thể tiến hành các thủ tục tố tụng đối với hành vi vi phạm bị cáo buộc, thì Bên đó phải cho người tiến hành các thủ tục tố tụng đó càng sớm càng tốt, theo luật của Bên đó. Bên đó phải thông báo ngay cho Bên đã báo cáo hành vi vi phạm bị cáo buộc, cũng như Tổ chức, về bất kỳ hành động nào được thực hiện. Nếu Bên đó không thực hiện bất kỳ hành động nào trong vòng một năm sau khi nhận được thông tin, thì phải thông báo cho Bên đã báo cáo hành vi vi phạm

bị cáo buộc và Tổ chức, về lý do tại sao không có hành động nào được thực hiện.

2 Nghiêm cấm mọi hành vi phạm các yêu cầu của Công ước này trong phạm vi quyền hạn của bất kỳ Bên nào và các biện pháp trừng phạt sẽ được thiết lập theo luật của Bên đó. Bất cứ khi nào hành vi vi phạm như vậy xảy ra, thì Bên đó phải:

- .1 cho người tiến hành các thủ tục tố tụng theo luật của Bên đó; hoặc
- .2 cung cấp cho Chính quyền tàu thông tin và bằng chứng có thể thuộc quyền sở hữu của mình về hành vi vi phạm đã xảy ra.

3 Các biện pháp trừng phạt được quy định theo luật pháp của một Bên theo Điều này phải có mức độ nghiêm khắc thích hợp để ngăn chặn các hành vi vi phạm Công ước này ở bất cứ nơi nào.

ĐIỀU 11

Trì hoãn hoặc tạm giữ tàu quá mức

1 Phải thực hiện mọi nỗ lực có thể để tránh việc một con tàu bị giam giữ hoặc trì hoãn quá mức theo Điều 8, 9 hoặc 10 của Công ước này.

2 Khi một con tàu bị giam giữ hoặc trì hoãn quá mức theo Điều 8, 9 hoặc 10 của Công ước này, thì sẽ được bồi thường đối với bất kỳ tổn thất hoặc thiệt hại nào phải chịu.

ĐIỀU 12

Truyền thông tin

Mỗi Bên phải báo cáo với Tổ chức và Tổ chức sẽ phổ biến, nếu thích hợp, các thông tin sau:

- .1 danh sách các Cơ sở Tái chế Tàu biển được ủy quyền theo Công ước này và hoạt động dưới quyền của Bên đó;
- .2 chi tiết liên hệ cho các Cơ quan có thẩm quyền, bao gồm một đầu mối liên hệ duy nhất, cho Bên đó;
- .3 danh sách các tổ chức được công nhận và các cán bộ kiểm tra được chỉ định được ủy quyền thay mặt Bên đó quản lý các vấn đề liên quan đến kiểm soát Tái chế Tàu biển theo quy định của Công ước này, và các trách nhiệm và điều kiện cụ thể của thẩm quyền được giao các tổ chức được công nhận hoặc các cán bộ kiểm tra được chỉ định;
- .4 danh sách hàng năm về các tàu treo cờ của Bên đó đã được cấp Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế, bao gồm tên của Công ty tái chế và vị trí của Cơ sở tái chế tàu biển như được thể hiện trên giấy chứng nhận;

- .5 danh sách hàng năm về các tàu được tái chế trong phạm vi quyền hạn của Bên đó;
- .6 thông tin liên quan đến hành vi phạm Công ước này; và
- .7 các hành động được thực hiện đối với tàu và Cơ sở tái chế tàu biển thuộc thẩm quyền của Bên đó.

ĐIỀU 13

Hỗ trợ kỹ thuật và hợp tác

1 Các Bên cam kết, trực tiếp hoặc thông qua Tổ chức và các tổ chức quốc tế khác, nếu thích hợp, liên quan đến việc tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường, cung cấp hỗ trợ cho các Bên yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật:

- .1 để đào tạo nhân sự;
- .2 để đảm bảo tình trạng sẵn có công nghệ, thiết bị và phương tiện liên quan;
- .3 để bắt đầu các chương trình nghiên cứu và phát triển chung; và
- .4 để thực hiện các hành động khác nhằm thực hiện hiệu quả Công ước này và các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng liên quan đến Công ước.

2 Các Bên cam kết hợp tác tích cực, tuân theo luật pháp, quy định và chính sách quốc gia của họ, trong việc chuyển giao hệ thống quản lý và công nghệ liên quan đến việc tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường.

ĐIỀU 14

Giải quyết tranh chấp

Các bên sẽ giải quyết bất kỳ tranh chấp nào giữa họ liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Công ước này bằng cách thương lượng hoặc bất kỳ biện pháp hòa bình nào khác do họ thống nhất, có thể bao gồm điều tra, dàn xếp, hòa giải, phân xử trọng tài, giải quyết bằng tư pháp hoặc nhờ đến các cơ quan hoặc thỏa thuận trong khu vực.

ĐIỀU 15

Quan hệ với luật pháp quốc tế và các hiệp định quốc tế khác

1 Không có quy định nào trong Công ước này làm phương hại đến các quyền và nghĩa vụ của bất kỳ Quốc gia nào theo Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982, và theo luật biển quốc tế thông thường.

2 Không có quy định nào trong Công ước này làm phương hại đến quyền và nghĩa vụ của các Bên theo các hiệp định quốc tế hiện hành và có liên quan khác.

ĐIỀU 16

Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập

1 Công ước này sẽ được đề nghị để bất kỳ Quốc gia nào ký tại Trụ sở của Tổ chức từ ngày 1 tháng 9 năm 2009 đến ngày 31 tháng 8 năm 2010 và sau đó sẽ vẫn đề nghị để bất kỳ Quốc gia nào gia nhập.

2 Các Quốc gia có thể trở thành Thành viên của Công ước này:

- .1 bằng chữ ký không được phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc
- .2 bằng chữ ký được phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt, sau đó là bằng cách phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc
- .3 bằng cách gia nhập.

3 Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng việc gửi một văn kiện có hiệu lực cho Tổng Thư ký.

4 Nếu một Quốc gia bao gồm hai hoặc nhiều đơn vị lãnh thổ, trong đó các hệ thống luật khác nhau được áp dụng liên quan đến các vấn đề được xử lý trong Công ước này, thì tại thời điểm ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập, có thể tuyên bố rằng Công ước này sẽ mở rộng cho tất cả các đơn vị lãnh thổ của mình hoặc chỉ cho một hoặc nhiều đơn vị trong số này và có thể sửa đổi tuyên bố này bằng cách nộp một tuyên bố khác bất kỳ lúc nào.

5 Tuyên bố theo đoạn 4 phải được thông báo bằng văn bản cho Tổng Thư ký và phải nêu rõ đơn vị hoặc các đơn vị lãnh thổ mà Công ước này áp dụng.

6 Một quốc gia tại thời điểm thể hiện sự đồng ý bị ràng buộc theo Công ước này phải tuyên bố liệu quốc gia đó có yêu cầu phê duyệt rõ ràng hoặc ngầm định đối với Kế hoạch tái chế tàu biển trước khi tàu có thể được tái chế tại (các) Cơ sở tái chế tàu biển được ủy quyền của mình hay không. Tuyên bố này có thể được sửa đổi sau đó bằng cách thông báo cho Tổng Thư ký. Việc sửa đổi này phải chỉ rõ ngày có hiệu lực sửa đổi.

ĐIỀU 17

Có hiệu lực

1 Công ước này sẽ có hiệu lực sau 24 tháng kể từ ngày đáp ứng các điều kiện sau:

- .1 không dưới 15 Quốc gia đã ký Công ước này mà không hạn chế về việc phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt, hoặc đã nộp văn kiện cần thiết để phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập theo Điều 16;
 - .2 đội tàu buôn kết hợp của các Quốc gia được đề cập trong đoạn 1.1 chiếm không dưới 40% tổng dung tích của tàu buôn trên thế giới; và
 - .3 tổng khối lượng tái chế tàu biển tối đa hàng năm của các Quốc gia được đề cập trong đoạn 1.1 trong 10 năm trước đó chiếm không dưới 3% tổng dung tích tàu buôn kết hợp của cùng một Quốc gia.
- 2 Đối với các Quốc gia đã nộp văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này sau khi các yêu cầu về hiệu lực của Công ước đã được đáp ứng, nhưng trước ngày có hiệu lực, thì việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ có hiệu lực vào ngày Công ước này có hiệu lực, hoặc ba tháng sau ngày nộp lưu văn kiện, tùy vào ngày nào muộn hơn.
- 3 Bất kỳ văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập nào được nộp sau ngày Công ước này có hiệu lực đều sẽ có hiệu lực sau ba tháng kể từ ngày nộp.
- 4 Sau ngày mà một sửa đổi đối với Công ước này được coi là đã được chấp nhận theo Điều 18, mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp sẽ được áp dụng cho Công ước này, như đã được sửa đổi.

ĐIỀU 18 **Sửa đổi**

- 1 Công ước này có thể được sửa đổi bằng một trong các quy trình quy định trong các đoạn sau.
- 2 Sửa đổi sau khi được xem xét trong Tổ chức:
 - .1 Bất kỳ Bên nào cũng có thể đề xuất sửa đổi Công ước này. Sửa đổi đề xuất sẽ được đệ trình lên Tổng Thư ký, người sau đó sẽ chuyển nó cho các Bên và Thành viên của Tổ chức ít nhất sáu tháng trước khi xem xét.
 - .2 Sửa đổi được đề xuất và chuyển như trên sẽ được chuyển đến Ủy ban để xem xét. Các bên, dù là Thành viên của Tổ chức hay không, sẽ có quyền tham gia vào quá trình xem xét và thông qua sửa đổi này của Ủy ban.
 - .3 Các sửa đổi sẽ được thông qua bởi đa số 2/3 số Bên có mặt và biểu quyết trong Ủy ban, với điều kiện phải có ít nhất 1/3 số Bên có mặt tại thời điểm biểu quyết.

- .4 Các sửa đổi được thông qua theo điểm 3 sẽ được Tổng thư ký thông báo cho các Bên để chấp nhận.
- .5 Một sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp nhận trong các trường hợp sau:
 - .5.1 Sửa đổi đối với một điều của Công ước này sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày mà 2/3 số Bên đã thông báo cho Tổng Thư ký về việc họ chấp nhận nó.
 - .5.2 Sửa đổi đối với Phụ lục sẽ được coi là đã được chấp nhận vào cuối khoảng thời gian được Ủy ban xác định tại thời điểm thông qua, khoảng thời gian này sẽ không dưới mười tháng kể từ ngày thông qua. Tuy nhiên, nếu đến ngày đó, hơn 1/3 số Bên thông báo cho Tổng thư ký rằng họ phản đối sửa đổi này, thì sửa đổi này sẽ được coi là chưa được chấp nhận.
- .6 Sửa đổi sẽ có hiệu lực trong các điều kiện sau:
 - .6.1 Sửa đổi đối với một điều của Công ước này sẽ có hiệu lực, đối với những Bên đã tuyên bố rằng họ đã chấp nhận nó, sáu tháng sau ngày mà sửa đổi này được coi là đã được chấp nhận theo điểm .5.1.
 - .6.2 Sửa đổi đối với Phụ lục sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên sau sáu tháng kể từ ngày mà sửa đổi này được coi là đã được chấp nhận, ngoại trừ bất kỳ Bên nào đã:
 - .6.2.1 đã thông báo ý kiến phản đối của mình đối với sửa đổi này theo điểm .5.2 và chưa rút lại ý kiến phản đối đó; hoặc
 - .6.2.2 đã thông báo cho Tổng Thư ký, trước khi sửa đổi đó có hiệu lực, rằng sửa đổi sẽ chỉ có hiệu lực sau khi có thông báo tiếp theo về việc chấp nhận của họ.
 - .6.3 Một Bên đã thông báo ý kiến phản đối theo điểm .6.2.1 sau đó có thể thông báo cho Tổng Thư ký rằng họ chấp nhận sửa đổi. Sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với Bên đó sau sáu tháng kể từ ngày có thông báo chấp nhận của Bên đó hoặc ngày sửa đổi có hiệu lực, tùy theo ngày nào muộn hơn.
 - .6.4 Nếu một Bên đã đưa ra thông báo được đề cập trong điểm .6.2.2 thông báo cho Tổng Thư ký về việc họ chấp nhận sửa đổi, thì sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với Bên đó sáu tháng sau ngày có thông báo về việc chấp nhận hoặc ngày sửa đổi có hiệu lực, tùy theo ngày nào muộn hơn.

3 Sửa đổi theo Hội nghị:

- .1 Theo yêu cầu của một Bên được ít nhất một phần ba số Bên đồng tình, Tổ chức sẽ triệu tập Hội nghị các Bên để xem xét các sửa đổi đối với Công ước này.
 - .2 Sửa đổi được Hội nghị như vậy thông qua theo đa số 2/3 số Bên có mặt và biểu quyết sẽ được Tổng Thư ký thông báo cho tất cả các Bên để chấp nhận.
 - .3 Trừ khi Hội nghị quyết định khác, sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp nhận và sẽ có hiệu lực theo các quy trình được quy định trong đoạn 2.5 và 2.6.
- 4 Bất kỳ Bên nào đã từ chối chấp nhận sửa đổi đối với Phụ lục sẽ được coi là một Bên không tham gia chỉ với mục đích áp dụng sửa đổi đó.
- 5 Mọi thông báo theo Điều này sẽ được gửi bằng văn bản cho Tổng Thư ký.
- 6 Tổng Thư ký sẽ thông báo cho các Bên và Thành viên của Tổ chức về:
- .1 bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực và ngày có hiệu lực nói chung và đối với mỗi Bên; và
 - .2 bất kỳ thông báo nào được thực hiện theo Điều này.

ĐIỀU 19

Bãi bỏ

- 1 Công ước này có thể bị bất kỳ Bên nào bãi bỏ bất kỳ lúc nào sau khi hết thời hạn hai năm kể từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với Bên đó.
- 2 Việc bãi bỏ sẽ được thực hiện bằng cách gửi văn bản thông báo cho Tổng thư ký, có hiệu lực sau một năm kể từ khi nhận được hoặc khoảng thời gian lâu hơn có thể được nêu trong thông báo đó.

ĐIỀU 20

Người nhận lưu chiếu

- 1 Công ước này sẽ được nộp lưu chiếu cho Tổng thư ký, người sẽ chuyển các bản sao có chứng thực của Công ước này đến tất cả các Quốc gia đã ký kết Công ước này hoặc gia nhập Công ước này.
- 2 Ngoài các chức năng được quy định ở những nơi khác trong Công ước này, Tổng thư ký có trách nhiệm:
 - .1 thông báo cho tất cả các Quốc gia đã ký Công ước này hoặc gia nhập Công ước về:

- .1.1 mỗi đợt ký mới hoặc nộp lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập, cùng với ngày tháng;
 - .1.2 ngày Công ước này có hiệu lực;
 - .1.3 việc nộp lưu chiểu bất kỳ văn kiện bãi bỏ nào từ Công ước này, cùng với ngày nhận được và ngày có hiệu lực bãi bỏ; và
 - .1.4 các tuyên bố và thông báo khác nhận được theo Công ước này; và
- .2 ngay sau khi Công ước này có hiệu lực, chuyển văn bản của Công ước tới Ban Thư ký Liên hợp quốc, để đăng ký và công bố theo Điều 102 của Hiến chương Liên hợp quốc.

ĐIỀU 21

Ngôn ngữ

Công ước này được lập thành một bản gốc duy nhất bằng tiếng Ả Rập, tiếng Trung, tiếng Anh, tiếng Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi văn bản đều có giá trị như nhau.

THỰC HIỆN TẠI HỒNG KÔNG, TRUNG QUỐC, ngày 15 tháng 5 năm 2009.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ tương ứng của họ ủy quyền hợp pháp cho mục đích đó, đã ký Công ước này.

PHỤ LỤC

QUY ĐỊNH VỀ TÁI CHẾ TÀU BIỂN AN TOÀN VÀ THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG

CHƯƠNG 1 - QUY ĐỊNH CHUNG

Quy định 1 - Định nghĩa

Theo mục đích của Phụ lục này:

1 “Người có thẩm quyền” có nghĩa là người có trình độ chuyên môn phù hợp, được đào tạo và có đủ kiến thức, kinh nghiệm và kỹ năng để thực hiện công việc cụ thể. Cụ thể, Người có thẩm quyền có thể là một người lao động được đào tạo hoặc một nhân viên quản lý có khả năng nhận biết và đánh giá các nguy cơ, rủi ro nghề nghiệp và rủi ro nhân viên tiếp xúc với các Vật liệu nguy hại tiềm ẩn hoặc các điều kiện không an toàn trong Cơ sở tái chế tàu biển và có khả năng chỉ định biện pháp bảo vệ cần thiết và các biện pháp phòng ngừa cần thực hiện để loại bỏ hoặc giảm thiểu các nguy cơ hoặc rủi ro đó. Cơ quan có thẩm quyền có thể xác định các tiêu chí thích hợp để chỉ định những người này và có thể xác định các nhiệm vụ được giao cho họ.

2 “Chủ sử dụng lao động” có nghĩa là một thể nhân hoặc pháp nhân sử dụng một hoặc nhiều người lao động tham gia vào việc Tái chế Tàu biển.

3 “Tàu hiện có” có nghĩa là tàu không phải là tàu mới.

4 “Tàu mới” có nghĩa là con tàu:

- .1 mà hợp đồng đóng tàu được lập vào thời điểm hoặc sau khi Công ước này có hiệu lực; hoặc
- .2 có sông tàu được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào thời điểm hoặc sau sáu tháng kể từ khi Công ước này có hiệu lực, trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu; hoặc
- .3 việc giao tàu diễn ra vào thời điểm hoặc sau 30 tháng kể từ khi Công ước này có hiệu lực.

5 “Máy móc thiết bị mới” có nghĩa là máy móc thiết bị của các hệ thống, thiết bị, vật liệu cách nhiệt hoặc vật liệu khác trên tàu sau ngày Công ước này có hiệu lực.

6 “An toàn để vào” có nghĩa là một không gian đáp ứng các tiêu chí sau:

- .1 hàm lượng oxy trong khí quyển và nồng độ hơi dễ cháy nằm trong giới hạn an toàn;

- .2 bất kỳ vật liệu độc hại nào trong khí quyển đều nằm trong nồng độ cho phép; và
- .3 bất kỳ dư lượng hoặc vật liệu nào liên quan đến công việc được Người có thẩm quyền cho phép sẽ không tạo ra sự cố xả thải không kiểm soát các vật liệu độc hại hoặc nồng độ hơi dễ cháy không an toàn trong điều kiện khí quyển hiện có mặc dù được duy trì theo chỉ dẫn.

7 “An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn” có nghĩa là không gian đáp ứng các tiêu chí sau:

- .1 có điều kiện an toàn, không cháy nổ, bao gồm cả tình trạng không có khí, để sử dụng thiết bị hàn khí hoặc hồ quang điện, thiết bị cắt hoặc đốt hoặc các dạng ngọn lửa trần khác, cũng như các hoạt động đốt nóng, mài hoặc tạo tia lửa;
- .2 đáp ứng các yêu cầu về nơian toàn để vào của quy định 1.6;
- .3 các điều kiện khí quyển hiện có sẽ không thay đổi do công tác hàn, đốt; và
- .4 tất cả các không gian lân cận đã được làm sạch, hoặc làm trơ, hoặc xử lý đủ để ngăn chặn sự bắt đầu hoặc lan rộng đám cháy.

8 “Chủ tàu” có nghĩa là người hoặc những người hoặc công ty đã đăng ký là chủ sở hữu của con tàu hoặc, trong trường hợp không đăng ký, người hoặc những người hoặc công ty sở hữu con tàu hoặc bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào khác như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, đã đảm nhận trách nhiệm khai thác tàu từ chủ tàu. Tuy nhiên, trong trường hợp con tàu thuộc sở hữu của một Quốc gia và được khai thác bởi một công ty mà tại Quốc gia đó đăng ký là nhà khai thác tàu, thì “chủ sở hữu” có nghĩa là công ty đó. Thuật ngữ này cũng bao gồm những người có quyền sở hữu con tàu trong một khoảng thời gian giới hạn trong khi chờ bán hoặc bàn giao cho Cơ sở tái chế tàu biển.

9 “Giám định tại hiện trường” có nghĩa là giám định Cơ sở Tái chế Tàu biển để xác nhận tình trạng được mô tả trong tài liệu đã xác minh.

10 “Tuyên bố Hoàn thành” có nghĩa là một tuyên bố xác nhận do Cơ sở Tái chế Tàu biển đưa ra xác nhận rằng hoạt động Tái chế Tàu biển đã được hoàn thành theo quy định của Công ước này.

11 “Tàu chở dầu” có nghĩa là tàu chở dầu được định nghĩa trong MARPOL Phụ lục I hoặc tàu chở dầu NLS như được định nghĩa trong MARPOL Phụ lục II.

12 “Người lao động” có nghĩa là bất kỳ người nào thực hiện công việc thường xuyên hoặc tạm thời trong bối cảnh mối quan hệ lao động bao gồm cả nhân viên của nhà thầu.

Quy định 2 - Khả năng áp dụng chung

Trừ khi có quy định rõ ràng khác, việc thiết kế, thi công, kiểm tra, chứng nhận, vận hành và tái chế tàu biển sẽ được tiến hành theo các quy định của Phụ lục này.

Quy định 3 - Mối quan hệ với các tiêu chuẩn, khuyến nghị và hướng dẫn khác

Các bên phải thực hiện các biện pháp để thực hiện các yêu cầu của các quy định trong Phụ lục này, có tính đến các tiêu chuẩn, khuyến nghị và hướng dẫn có liên quan và có thể áp dụng được do Tổ chức Lao động Quốc tế xây dựng và các tiêu chuẩn, khuyến nghị và hướng dẫn kỹ thuật có liên quan và có thể áp dụng được xây dựng theo Công ước Basel về kiểm soát vận chuyển xuyên biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng.

CHƯƠNG 2 - YÊU CẦU ĐỐI VỚI TÀU BIỂN

Phần A - Thiết kế, thi công, vận hành và bảo dưỡng tàu biển

Quy định 4 - Kiểm soát Vật liệu Nguy hại trên tàu

Theo các yêu cầu quy định tại Phụ lục 1 của Công ước này, mỗi Bên:

- .1 phải cấm và/hoặc hạn chế việc lắp đặt hoặc sử dụng các Vật liệu Nguy hại được liệt kê trong Phụ lục 1 trên các tàu được quyền treo cờ hoặc hoạt động dưới quyền của mình; và
- .2 phải cấm và/hoặc hạn chế việc lắp đặt hoặc sử dụng các vật liệu đó trên tàu, trong khi ở các cảng, xưởng đóng tàu, bãi sửa chữa tàu hoặc các bến ngoài khơi,

và phải thực hiện các biện pháp hữu hiệu để đảm bảo các tàu đó tuân thủ yêu cầu.

Quy định 5 - Kiểm kê Vật liệu Nguy hại

1 Mỗi con tàu mới phải có một Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại trên tàu. Bảng kiểm kê sẽ được xác minh bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền có tính đến các hướng dẫn, bao gồm mọi giá trị ngưỡng và trường hợp miễn trừ có trong các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng. Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại phải cụ thể cho từng tàu và ít nhất phải:

- .1 xác định trong Phần I, các Vật liệu Nguy hại được liệt kê trong Phụ lục 1 và 2 của Công ước này và có trong cấu trúc hoặc thiết bị của tàu, vị trí và số lượng gần đúng của chúng; và
- .2 làm rõ rằng tàu tuân thủ quy định 4.

2 Các tàu hiện có phải tuân thủ càng nhiều càng tốt với khoản 1 không muộn hơn 5 năm sau khi Công ước này có hiệu lực, hoặc trước khi được tái chế nếu quá trình này sớm hơn, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng và Hệ thống Hải hòa Kiểm tra và Cấp giấy Chứng nhận của Tổ chức. Tối thiểu, Các Vật liệu Nguy hại được liệt kê trong Phụ lục 1 phải được xác định khi lập Bảng kiểm kê. Đối với các tàu hiện có, phải chuẩn bị kế hoạch để mô tả quá trình kiểm tra trực quan/lấy mẫu mà Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại được lập theo đó, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

3 Phần I của Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại phải được duy trì và cập nhật thích hợp trong suốt tuổi thọ hoạt động của tàu, phản ánh các máy móc thiết bị mới có chứa Vật liệu Nguy hại được liệt kê trong Phụ lục 2 và những thay đổi liên quan về cấu trúc và thiết bị của tàu, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

4 Trước khi tái chế, ngoài Phần I được duy trì và cập nhật thích hợp, Bảng kiểm kê phải kết hợp Phần II đối với các chất thải được tạo ra trong quá trình vận hành và Phần III

đối với các kho lưu trữ, và được xác nhận bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

Quy định 6 – Quy trình đề xuất sửa đổi Phụ lục 1 và 2

1 Bất kỳ Bên nào cũng có thể đề xuất sửa đổi Phụ lục 1 và/hoặc Phụ lục 2 phù hợp với quy định này. Sửa đổi đề xuất sẽ được xem xét trong Tổ chức theo Điều 18 khoản 2 và quy định này.

2 Khi Tổ chức nhận được đề xuất, Tổ chức cũng sẽ thông báo đề xuất này cho Liên hợp quốc và các Cơ quan chuyên môn, các tổ chức liên chính phủ có thỏa thuận với Tổ chức và các tổ chức phi chính phủ có tư cách tham vấn với Tổ chức và sẽ gửi đề xuất cho họ.

3 Ủy ban sẽ thành lập một nhóm kỹ thuật theo quy định 7 để xem xét các đề xuất được đệ trình theo đoạn 1 của quy định này.

4 Nhóm kỹ thuật sẽ xem xét đề xuất cùng với mọi dữ liệu bổ sung, bao gồm các quyết định đã được các cơ quan quốc tế khác thông qua về danh sách vật liệu hoặc chất nguy hại, do bất kỳ tổ chức quan tâm nào đệ trình, và sẽ đánh giá và báo cáo cho Ủy ban xem liệu Vật liệu Nguy hại được đề cập có khả năng dẫn đến các tác động có hại đáng kể đến sức khỏe con người hoặc môi trường hay không, qua đó tiến hành sửa đổi Phụ lục 1 hoặc Phụ lục 2. Về vấn đề này:

- .1 Đánh giá của nhóm kỹ thuật sẽ bao gồm:
 - .1.1 đánh giá về mối liên quan giữa Vật liệu Nguy hại được đề cập và khả năng, trong bối cảnh của Công ước này, nó sẽ dẫn đến những tác động có hại đáng kể đến sức khỏe con người hoặc môi trường dựa trên dữ liệu đã nộp hoặc dữ liệu liên quan khác được thông báo cho nhóm;
 - .1.2 đánh giá về việc giảm thiểu rủi ro tiềm ẩn do các biện pháp kiểm soát được đề xuất và bất kỳ biện pháp kiểm soát nào khác có thể được nhóm kỹ thuật xem xét;
 - .1.3 xem xét thông tin sẵn có về tính khả thi kỹ thuật của các biện pháp kiểm soát;
 - .1.4 xem xét thông tin sẵn có về các ảnh hưởng khác phát sinh từ việc áp dụng các biện pháp kiểm soát liên quan đến:
 - môi trường;
 - sức khỏe và sự an toàn của con người bao gồm cả sức khỏe của thuyền viên và người lao động; và
 - chi phí cho ngành vận tải biển quốc tế và các lĩnh vực liên quan khác.

- .1.5 xem xét tình trạng sẵn có các lựa chọn thay thế phù hợp cho Vật liệu Nguy hại cần được kiểm soát, bao gồm cả việc xem xét rủi ro tiềm ẩn của các lựa chọn thay thế;
 - .1.6 xem xét các rủi ro do Vật liệu Nguy hại gây ra trong quá trình tái chế; và
 - .1.7 xem xét các giá trị ngưỡng phù hợp và mọi trường hợp miễn trừ hữu ích hoặc cần thiết.
- .2 Trong bối cảnh của Công ước này, nếu nhóm kỹ thuật nhận thấy rằng Vật liệu Nguy hại được đề cập có khả năng dẫn đến những tác động bất lợi đáng kể đến sức khỏe con người hoặc môi trường, thì việc thiếu sự chắc chắn đầy đủ về mặt khoa học sẽ không được sử dụng làm lý do để ngăn chặn nhóm tiến hành đánh giá đề xuất.
 - .3 Báo cáo của nhóm kỹ thuật phải bằng văn bản và phải tính đến từng đánh giá và cân nhắc được đề cập trong điểm .1, ngoại trừ việc nhóm kỹ thuật có thể quyết định không tiếp tục các đánh giá và cân nhắc được mô tả trong điểm .1.2 tới .1.7 nếu sau khi đánh giá trong điểm .1.1 nhóm kỹ thuật xác định rằng đề xuất đó không cần được xem xét thêm.
 - .4 *Trong số những thứ khác*, báo cáo của nhóm kỹ thuật phải bao gồm khuyến nghị về việc liệu các biện pháp kiểm soát quốc tế theo Công ước này có được đảm bảo đối với Vật liệu Nguy hại được đề cập hay không, về tính phù hợp của các biện pháp kiểm soát cụ thể được gợi ý trong đề xuất toàn diện hoặc về các biện pháp kiểm soát khác mà nhóm kỹ thuật tin là phù hợp hơn.

5 Ủy ban sẽ quyết định có phê duyệt bất kỳ đề xuất nào để sửa đổi Phụ lục 1 hoặc Phụ lục 2 hay không, và bất kỳ sửa đổi nào trong đó, nếu thích hợp, có tính đến báo cáo của nhóm kỹ thuật. Mọi sửa đổi được đề xuất phải chỉ rõ việc áp dụng sửa đổi đối với các tàu được chứng nhận phù hợp với Công ước này trước khi sửa đổi có hiệu lực. Trong bối cảnh của Công ước này, nếu báo cáo phát hiện ra rằng Vật liệu Nguy hại được đề cập có khả năng dẫn đến các tác động có hại đáng kể đến sức khỏe con người hoặc môi trường, thì việc thiếu sự chắc chắn đầy đủ về mặt khoa học sẽ không được sử dụng làm lý do để ngăn cản việc đưa ra quyết định liệt kê Vật liệu Nguy hại trong Phụ lục 1 hoặc Phụ lục 2. Quyết định không phê duyệt đề xuất sẽ không loại trừ việc đệ trình một đề xuất mới trong tương lai đối với một Vật liệu Nguy hại cụ thể nếu thông tin mới được đưa ra.

Quy định 7 - Nhóm kỹ thuật

1 Ủy ban có thể thành lập một hoặc nhiều nhóm kỹ thuật theo quy định 6 khi cần thiết. Nhóm kỹ thuật có thể bao gồm đại diện của các Bên, Thành viên của Tổ chức, Liên hợp quốc và các Cơ quan chuyên môn của LHQ, các tổ chức liên chính phủ có thỏa thuận với Tổ

chức và các tổ chức phi chính phủ có tư cách tham vấn với Tổ chức, tốt nhất nên bao gồm đại diện của các tổ chức và các phòng thí nghiệm có chuyên môn về số phận của chất gây ô nhiễm hoá học hay sinh học sau khi thải vào môi trường và ảnh hưởng của các chất, tác động độc hại, sinh vật biển, sức khỏe con người, phân tích kinh tế, quản lý rủi ro, đóng tàu, vận tải biển quốc tế, an toàn vệ sinh lao động hoặc các lĩnh vực chuyên môn khác cần thiết để đánh giá một cách khách quan các giá trị kỹ thuật của đề xuất.

2 Ủy ban sẽ quyết định các điều khoản tham chiếu, tổ chức, tham gia và hoạt động của các nhóm kỹ thuật. Các điều khoản này sẽ bảo vệ mọi thông tin bí mật có thể được gửi. Các nhóm kỹ thuật có thể tổ chức các cuộc họp nếu được yêu cầu, nhưng phải cố gắng tiến hành công việc của họ thông qua thư từ bằng văn bản hoặc điện tử hoặc các phương tiện khác nếu thích hợp.

3 Chỉ đại diện của các Bên mới có thể tham gia xây dựng bất kỳ khuyến nghị nào cho Ủy ban theo quy định 6. Nhóm kỹ thuật phải cố gắng đạt được sự nhất trí giữa các đại diện của các Bên. Nếu không thể nhất trí, thì nhóm kỹ thuật phải truyền đạt bất kỳ quan điểm thiếu số nào của các đại diện đó.

Phần B - Chuẩn bị tái chế tàu biển

Quy định 8 - Yêu cầu chung

Các tàu được tái chế sẽ:

- .1 chỉ được tái chế tại các Cơ sở Tái chế Tàu biển:
 - .1 được ủy quyền theo Công ước này; và
 - .2 được ủy quyền đầy đủ để thực hiện mọi hoạt động tái chế tàu biển mà Kế hoạch Tái chế Tàu biển chỉ định sẽ được tiến hành bởi (các) Cơ sở Tái chế Tàu biển đã được xác định;
- .2 tiến hành các hoạt động trong khoảng thời gian trước khi vào Cơ sở Tái chế Tàu biển để giảm thiểu lượng cặn hàng hóa, dầu nhiên liệu còn lại và chất thải còn lại trên tàu;
- .3 đối với tàu chở dầu, sẽ đến Cơ sở Tái chế Tàu biển với các két hàng và (các) khoang bơm trong tình trạng sẵn sàng để được chứng nhận là An toàn để vào hoặc An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn hoặc cả hai, theo luật pháp quốc gia, các quy định và chính sách của Bên mà Cơ sở Tái chế Tàu biển hoạt động dưới quyền;
- .4 cung cấp cho Cơ sở Tái chế Tàu biển tất cả thông tin sẵn có liên quan đến tàu để xây dựng Kế hoạch Tái chế Tàu biển theo yêu cầu của quy định 9;

- .5 hoàn thành Kiểm kê theo yêu cầu của quy định 5; và
- .6 được Chính quyền hoặc tổ chức được Chính quyền công nhận chứng nhận là đã sẵn sàng để tái chế, trước khi diễn ra bất kỳ hoạt động tái chế nào.

Quy định 9 - Kế hoạch tái chế tàu biển

Kế hoạch tái chế tàu biển cụ thể theo từng tàu sẽ được (các) Cơ sở Tái chế Tàu biển xây dựng trước khi tái chế tàu, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng. Kế hoạch Tái chế Tàu biển sẽ:

- .1 được xây dựng có tính đến thông tin do chủ tàu cung cấp;
- .2 được xây dựng bằng ngôn ngữ được Bên ủy quyền cho Cơ sở Tái chế Tàu biển chấp nhận, và nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, thì Kế hoạch tái chế tàu biển sẽ được dịch sang một trong các ngôn ngữ này, trừ khi Chính quyền được thuyết phục rằng điều này là không cần thiết;
- .3 *trong số những thứ khác*, bao gồm thông tin liên quan đến việc thiết lập, duy trì và giám sát các điều kiện An toàn để vào và An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn cũng như cách thức quản lý loại và số lượng vật liệu bao gồm cả những vật liệu được xác định trong Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại;
- .4 phù hợp với tuyên bố được nộp theo Điều 16.6, được Cơ quan có thẩm quyền ủy quyền cho Cơ sở Tái chế Tàu biển phê duyệt một cách rõ ràng hoặc ngầm định. Cơ quan có thẩm quyền sẽ gửi văn bản xác nhận đã nhận được Kế hoạch tái chế tàu biển cho Cơ sở Tái chế Tàu biển, Chủ tàu và Chính quyền trong vòng ba (3) ngày làm việc kể từ ngày nhận được theo quy định 24. Sau đó:
 - .1 khi một Bên yêu cầu phê duyệt rõ ràng Kế hoạch tái chế tàu biển, Cơ quan có thẩm quyền sẽ gửi văn bản thông báo về quyết định phê duyệt hoặc từ chối Kế hoạch tái chế tàu biển cho Cơ sở Tái chế Tàu biển, Chủ tàu và Chính quyền; và
 - .2 khi một Bên yêu cầu phê duyệt ngầm định Kế hoạch tái chế tàu biển, thì văn bản xác nhận đã nhận phải nêu rõ ngày kết thúc khoảng thời gian xem xét 14 ngày. Cơ quan có thẩm quyền sẽ thông báo văn bản phản đối Kế hoạch tái chế tàu biển cho Cơ sở Tái chế Tàu biển, Chủ tàu và Chính quyền trong khoảng thời gian xem xét 14 ngày này. Nếu không có văn bản phản đối nào như vậy được thông báo, thì Kế hoạch Tái chế Tàu biển sẽ được coi là đã được phê duyệt.

- .5 sau khi được phê duyệt theo điểm .4, được cung cấp để Chính quyền hoặc cá nhân bộ kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được Chính quyền công nhận giám định; và
- .6 khi có nhiều hơn một Cơ sở Tái chế Tàu biển được sử dụng, sẽ xác định các Cơ sở Tái chế Tàu biển sẽ được sử dụng và chỉ rõ các hoạt động tái chế và trình tự thực hiện chúng tại mỗi Cơ sở Tái chế Tàu biển được ủy quyền.

Phần C – Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận

Quy định 10 – Kiểm tra

1 Các tàu áp dụng Công ước này phải được kiểm tra theo quy định dưới đây:

- .1 kiểm tra lần đầu trước khi tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận Quốc tế về Kiểm kê Vật liệu Nguy hại. Cuộc kiểm tra này sẽ xác minh rằng Phần I của Bảng Kiểm kê theo yêu cầu của quy định 5 là phù hợp với các yêu cầu của Công ước này;
- .2 kiểm tra cấp giấy mới theo khoảng thời gian do Chính quyền quy định, nhưng không quá 5 năm. Cuộc kiểm tra này sẽ xác minh rằng Phần I của Bảng kiểm kê các vật liệu nguy hại theo yêu cầu của quy định 5 tuân thủ các yêu cầu của Công ước này;
- .3 kiểm tra bổ sung, tổng thể hoặc một phần, tùy theo tình hình, có thể được thực hiện theo yêu cầu của chủ tàu sau khi thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa đáng kể kết cấu, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố cục và vật liệu. Cuộc kiểm tra phải nhằm đảm bảo rằng mọi sự thay đổi, thay thế hoặc sửa chữa đáng kể này đã được thực hiện theo cách mà con tàu tiếp tục tuân thủ các yêu cầu của Công ước này và Phần I của Bảng kiểm kê được sửa đổi khi cần thiết; và
- .4 kiểm tra lần cuối trước khi con tàu được chấm dứt hoạt động và trước khi bắt đầu quá trình tái chế con tàu. Cuộc kiểm tra này sẽ xác minh rằng:
 - .1 Bảng kiểm kê vật liệu nguy hại theo yêu cầu của quy định 5.4 là phù hợp với các yêu cầu của Công ước này có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;
 - .2 Kế hoạch tái chế tàu biển, theo yêu cầu của quy định 9, phản ánh đúng thông tin có trong Bảng kiểm kê vật liệu nguy hại theo yêu cầu của quy định 5.4 và chứa thông tin liên quan đến việc thiết lập, duy trì và giám sát các điều kiện An toàn để vào và An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn; và

.3 (các) Cơ sở Tái chế Tàu biển nơi con tàu sẽ được tái chế có giấy phép hợp lệ phù hợp với Công ước này.

2 Việc kiểm tra các tàu nhằm mục đích thực thi các quy định của Công ước này sẽ do các sĩ quan của Chính quyền thực hiện, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng. Tuy nhiên, Chính quyền có thể ủy thác các cuộc kiểm tra cho những cán bộ kiểm tra được chỉ định cho mục đích này hoặc cho các tổ chức được Chính quyền công nhận.

3 Chính quyền cử cán bộ kiểm tra hoặc công nhận tổ chức tiến hành kiểm tra, như được mô tả trong đoạn 2, tối thiểu phải trao quyền cho những cán bộ kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đó để:

- .1 yêu cầu tàu mà họ kiểm tra tuân thủ các quy định của Công ước này; và
- .2 thực hiện các cuộc kiểm tra và giám định nếu được các cơ quan chức năng thích hợp của Chính quyền cảng là Thành viên yêu cầu.

4 Trong mọi trường hợp, Chính quyền liên quan phải chịu trách nhiệm đảm bảo tính đầy đủ và hiệu quả của cuộc kiểm tra và phải đảm bảo thực hiện các sắp xếp cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ này.

5 Các cuộc kiểm tra lần đầu và kiểm tra cấp giấy mới phải được hài hòa với các cuộc kiểm tra theo yêu cầu của các văn kiện quy định hiện hành khác của Tổ chức.

Quy định 11 - Cấp và phê duyệt giấy chứng nhận

1 Giấy chứng nhận quốc tế về kiểm kê vật liệu nguy hại sẽ được cấp bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền sau khi hoàn thành thành công cuộc kiểm tra lần đầu hoặc cấp giấy mới được thực hiện theo quy định 10, cho bất kỳ tàu nào áp dụng quy định 10, ngoại trừ các tàu hiện có thực hiện đồng thời cả cuộc kiểm tra lần đầu và cuộc kiểm tra lần cuối, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Giấy chứng nhận quốc tế về kiểm kê vật liệu nguy hại được cấp theo đoạn 1, theo yêu cầu của chủ tàu, sẽ được Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền phê duyệt sau khi hoàn thành thành công cuộc kiểm tra bổ sung được thực hiện theo quy định 10.

3 Bất kể quy định 14.2 và các yêu cầu của quy định 10.1.2, khi cuộc kiểm tra cấp giấy mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp giấy mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

4 Khi cuộc kiểm tra cấp giấy mới hoàn thành sau ngày giấy chứng nhận hiện có hết hạn, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp giấy mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

5 Khi cuộc kiểm tra cấp giấy mới được hoàn thành hơn ba tháng trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp giấy mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp giấy mới.

6 Nếu giấy chứng nhận được cấp trong thời hạn dưới 5 năm, thì Chính quyền có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sau ngày hết hạn đến khoảng thời gian tối đa được quy định trong quy định 10.1.2.

7 Nếu cuộc kiểm tra cấp giấy mới đã được hoàn thành và giấy chứng nhận mới không thể được cấp hoặc đưa lên tàu trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì cá nhân hoặc tổ chức được Chính quyền ủy quyền có thể phê duyệt giấy chứng nhận hiện có và giấy chứng nhận đó sẽ được chấp nhận là có hiệu lực trong khoảng thời gian tiếp theo không quá năm tháng kể từ ngày hết hạn.

8 Nếu tàu tại thời điểm giấy chứng nhận hết hạn không ở trong cảng mà tàu sẽ được kiểm tra, thì Chính quyền có thể gia hạn thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn này chỉ được cấp với mục đích cho phép tàu hoàn thành chuyến đi đến cảng mà tàu sẽ được kiểm tra và sau đó chỉ trong những trường hợp mà Chính quyền thấy thích hợp và hợp lý để thực hiện. Không có giấy chứng nhận nào sẽ được gia hạn trong thời hạn dài hơn ba tháng, và tàu được gia hạn khi đến cảng mà tàu sẽ được kiểm tra, sẽ không có quyền rời khỏi cảng đó mà không có giấy chứng nhận mới. Khi cuộc kiểm tra cấp giấy mới hoàn thành,

thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có trước khi được gia hạn.

9 Giấy chứng nhận cấp cho một con tàu thực hiện các chuyến đi ngắn ngày chưa được gia hạn theo các quy định trên đây của quy định này có thể được Chính quyền gia hạn trong khoảng thời gian gia hạn tối đa một tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên đó. Khi cuộc kiểm tra cấp giấy mới hoàn thành, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có trước khi được gia hạn.

10 Trong những trường hợp đặc biệt, theo quyết định của Chính quyền, giấy chứng nhận mới không cần ghi ngày kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có theo yêu cầu của đoạn 4, 8 hoặc 9 của quy định này. Trong những trường hợp đặc biệt này, giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp giấy mới.

11 Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế sẽ được cấp bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền, sau khi hoàn thành thành công cuộc kiểm tra lần cuối theo các quy định của quy định 10, cho bất kỳ tàu nào áp dụng quy định 10, có tính đến sự ủy quyền Cơ sở tái chế tàu biển và các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

12 Giấy chứng nhận được cấp theo thẩm quyền của một Bên phải được các Bên khác chấp nhận và theo tất cả các mục đích được quy định trong Công ước này được xem là có hiệu lực tương tự như giấy chứng nhận do họ cấp. Giấy chứng nhận phải được cấp hoặc phê duyệt bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền ủy quyền hợp pháp. Trong mọi trường hợp, Chính quyền sẽ hoàn toàn chịu trách nhiệm về giấy chứng nhận này.

Quy định 12 - Cấp hoặc phê duyệt giấy chứng nhận của một Bên khác

1 Theo yêu cầu của Chính quyền, một Bên khác có thể yêu cầu một con tàu được kiểm tra và, nếu được thuyết phục rằng các quy định của Công ước này được tuân thủ, sẽ cấp hoặc cho phép cấp giấy chứng nhận cho con tàu, và khi thích hợp, sẽ phê duyệt hoặc cho phép phê duyệt giấy chứng nhận đó trên tàu, phù hợp với Phụ lục này.

2 Bản sao của giấy chứng nhận và bản sao của báo cáo kiểm tra phải được chuyển đến Chính quyền yêu cầu càng sớm càng tốt.

3 Giấy chứng nhận được cấp phải gồm có tuyên bố về việc giấy này đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền và sẽ có hiệu lực tương tự và nhận được sự công nhận giống như giấy chứng nhận do Chính quyền cấp.

4 Không có giấy chứng nhận nào sẽ được cấp cho tàu được quyền treo cờ của Quốc gia không phải là một Bên tham gia.

Quy định 13 - Mẫu giấy chứng nhận

Các giấy chứng nhận sẽ được lập bằng ngôn ngữ chính thức của Bên cấp, theo mẫu quy định trong Phụ lục 3 và 4. Nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, thì văn bản phải bao gồm bản dịch sang một trong các ngôn ngữ này. Tuy nhiên, Chính quyền có thể cấp Giấy chứng nhận quốc tế về kiểm kê vật liệu nguy hại chỉ được lập bằng ngôn ngữ chính thức của Bên cấp cho các tàu không thực hiện các chuyến đi đến các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước này và Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế chỉ được lập bằng ngôn ngữ chính thức của Bên cấp cho các tàu được tái chế trong Cơ sở Tái chế Tàu biển thuộc thẩm quyền của Bên cấp.

Quy định 14 - Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận

1 Giấy chứng nhận quốc tế về kiểm kê vật liệu nguy hại được cấp theo quy định 11 hoặc 12 sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

- .1 nếu tình trạng của tàu phần lớn không tương ứng với các chi tiết của giấy chứng nhận, bao gồm cả trường hợp Phần I của Bảng kiểm kê vật liệu nguy hại không được duy trì và cập nhật đúng cách, phản ánh những thay đổi về cấu trúc và thiết bị của tàu, theo các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;
- .2 khi chuyển tàu sang treo cờ của Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Bên cấp giấy chứng nhận mới hoàn toàn được thuyết phục rằng tàu phù hợp với các yêu cầu của quy định 10. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi việc chuyển giao diễn ra, Bên có cờ mà tàu được treo trước đây, càng sớm càng tốt, phải chuyển cho Chính quyền bản sao của các giấy chứng nhận do tàu mang theo trước khi chuyển giao và bản sao của các báo cáo kiểm tra liên quan nếu có;
- .3 nếu cuộc kiểm tra cấp giấy mới không được hoàn thành trong khoảng thời gian quy định theo quy định 10.1 và 11; hoặc
- .4 nếu giấy chứng nhận không được phê duyệt theo quy định 11 hoặc 12.

2 Giấy chứng nhận quốc tế về kiểm kê vật liệu nguy hại sẽ được cấp trong khoảng thời gian do Chính quyền quy định, khoảng thời gian này không quá 5 năm.

3 Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế sẽ được cấp trong khoảng thời gian do Chính quyền quy định không quá ba tháng.

4 Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế được cấp theo quy định 11 hoặc 12 sẽ hết hiệu lực nếu tình trạng của tàu phần lớn không tương ứng với các chi tiết của giấy chứng nhận.

5 Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế có thể được gia hạn bởi Chính quyền hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền cấp phép cho hành trình có một điểm đến duy nhất tới Cơ sở Tái chế Tàu biển.

CHƯƠNG 3 - YÊU CẦU ĐỐI VỚI CƠ SỞ TÁI CHẾ TÀU BIỂN

Quy định 15 – Biện pháp kiểm soát các cơ sở tái chế tàu biển

1 Mỗi Bên phải thiết lập luật pháp, quy định và tiêu chuẩn cần thiết để đảm bảo các Cơ sở Tái chế Tàu biển được thiết kế, thi công và vận hành một cách an toàn và thân thiện với môi trường phù hợp với các quy định của Công ước này.

2 Mỗi Bên phải thiết lập một cơ chế uỷ quyền cho các Cơ sở Tái chế Tàu biển các điều kiện thích hợp để đảm bảo các Cơ sở Tái chế Tàu biển này đáp ứng các yêu cầu của Công ước này.

3 Mỗi Bên phải thiết lập một cơ chế đảm bảo các Cơ sở Tái chế Tàu biển tuân thủ các yêu cầu của chương này, bao gồm việc thiết lập và sử dụng hiệu quả các điều khoản về giám định, giám sát và thực thi, bao gồm quyền ra vào và lấy mẫu. Cơ chế này có thể bao gồm một kế hoạch đánh giá do (các) Cơ quan có thẩm quyền hoặc một tổ chức được Bên tham gia công nhận thực hiện, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng và kết quả của các cuộc đánh giá này phải được thông báo cho Tổ chức.

4 Mỗi Bên phải chỉ định một hoặc nhiều Cơ quan có thẩm quyền và đầu mối liên lạc duy nhất được Tổ chức, các Bên tham gia Công ước này và các tổ chức quan tâm khác sử dụng cho các vấn đề liên quan đến Cơ sở Tái chế Tàu biển hoạt động trong phạm vi quyền hạn của Bên đó.

Quy định 16 - Cấp phép các Cơ sở Tái chế Tàu biển

1 Cơ sở Tái chế Tàu biển tái chế các tàu áp dụng Công ước này hoặc các tàu được xử lý tương tự theo Điều 3.4 phải được một Bên tham gia cấp phép có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Việc cấp phép sẽ do (các) Cơ quan có thẩm quyền thực hiện và sẽ bao gồm việc xác minh các tài liệu theo yêu cầu của Công ước này và giám định tại hiện trường. Tuy nhiên (các) Cơ quan có thẩm quyền có thể ủy thác việc cấp phép các Cơ sở Tái chế Tàu biển cho các tổ chức được Cơ quan đó công nhận.

3 Bên tham gia phải thông báo cho Tổ chức về các trách nhiệm và điều kiện cụ thể của quyền hạn được giao cho các tổ chức được công nhận, để thông báo cho các Bên. Trong mọi trường hợp, (các) Cơ quan có thẩm quyền chịu hoàn toàn trách nhiệm về quyền hạn đã được cấp.

4 Quá trình cấp phép phải được lập theo mẫu quy định trong Phụ lục 5. Nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, thì văn bản phải bao gồm bản dịch sang một trong các ngôn ngữ này.

5 Quá trình cấp phép sẽ có hiệu lực trong khoảng thời gian do Bên đó quy định nhưng không quá 5 năm. Bên đó phải xác định các điều khoản mà giấy phép sẽ được cấp, thu hồi, tạm ngưng, sửa đổi và gia hạn, đồng thời thông báo các điều khoản này cho Cơ sở Tái chế Tàu biển. Nếu Cơ sở Tái chế Tàu biển từ chối việc giám định của (các) Cơ quan có thẩm quyền hoặc tổ chức được công nhận hoạt động trên danh nghĩa của họ, thì giấy phép sẽ bị tạm ngưng hoặc thu hồi.

6 Nếu các sự cố hoặc hành động được thực hiện tại Cơ sở Tái chế Tàu biển khiến các điều kiện cấp phép không còn được đáp ứng, thì Cơ sở Tái chế Tàu biển phải thông báo cho (các) Cơ quan có thẩm quyền. (Các) Cơ quan có thẩm quyền theo đó có thể quyết định tạm ngưng hoặc rút lại giấy phép, hoặc yêu cầu Cơ sở Tái chế Tàu biển thực hiện các hành động khắc phục.

Quy định 17 - Yêu cầu chung

1 Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải thiết lập các hệ thống, quy trình và kỹ thuật quản lý không gây rủi ro về sức khỏe cho người lao động có liên quan hoặc cho người dân ở khu vực lân cận Cơ sở Tái chế Tàu biển và sẽ ngăn ngừa, giảm bớt, giảm thiểu và trong phạm vi khả thi, loại bỏ các tác động có hại đến môi trường do hoạt động tái chế tàu biển gây ra, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

2 Đối với các tàu áp dụng Công ước này hoặc các tàu được xử lý tương tự theo Điều 3.4, Cơ sở Tái chế Tàu biển do một Bên tham gia cấp phép sẽ:

- .1 chỉ chấp nhận các tàu:
 - .1 tuân thủ Công ước này; hoặc
 - .2 đáp ứng các yêu cầu của Công ước này;
- .2 chỉ chấp nhận các tàu mà họ được cho phép tái chế; và
- .3 có sẵn tài liệu về việc cấp phép của mình nếu chủ tàu đang xem xét tái chế tàu tại Cơ sở Tái chế Tàu biển đó yêu cầu tài liệu này.

Quy định 18 - Kế hoạch của Cơ sở Tái chế Tàu biển

Các Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải lập Kế hoạch của Cơ sở Tái chế Tàu biển. Kế hoạch này phải được hội đồng quản trị hoặc cơ quan quản lý thích hợp của Công ty Tái chế thông qua và phải bao gồm:

- .1 chính sách đảm bảo an toàn cho người lao động và bảo vệ sức khỏe con người và môi trường, bao gồm việc thiết lập các mục tiêu dẫn đến giảm thiểu và loại bỏ trong phạm vi khả thi các tác động xấu đến sức khỏe con người và môi trường do hoạt động tái chế tàu biển gây ra;
- .2 hệ thống đảm bảo thực hiện các yêu cầu đặt ra trong Công ước này, việc đạt được các mục tiêu được đề ra trong chính sách của Công ty Tái chế, và cải tiến liên tục các quy trình và tiêu chuẩn được sử dụng trong các hoạt động tái chế tàu biển;
- .3 xác định các vai trò và trách nhiệm đối với chủ sử dụng lao động và người lao động khi tiến hành các hoạt động tái chế tàu biển;
- .4 chương trình cung cấp thông tin thích hợp và đào tạo người lao động để vận hành an toàn và thân thiện với môi trường đối với Cơ sở Tái chế Tàu biển;
- .5 kế hoạch ứng phó và chuẩn bị cho tình huống khẩn cấp;
- .6 hệ thống giám sát việc thực hiện hoạt động tái chế tàu biển;
- .7 hệ thống lưu trữ hồ sơ cho thấy cách thực hiện hoạt động tái chế tàu biển;
- .8 hệ thống báo cáo xả thải, khí thải, sự cố và tai nạn gây thiệt hại hoặc có khả năng gây thiệt hại đến an toàn của người lao động, sức khỏe con người và môi trường; và
- .9 hệ thống báo cáo bệnh nghề nghiệp, tai nạn, thương tích và các ảnh hưởng xấu khác đến an toàn của người lao động và sức khỏe con người,

có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

Quy định 19 - Phòng ngừa các tác động xấu đến sức khỏe con người và môi trường

Các Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải thiết lập và sử dụng các quy trình để:

- .1 ngăn ngừa sự cố cháy nổ và các điều kiện không an toàn khác bằng cách đảm bảo các quy trình và điều kiện An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn được thiết lập, duy trì và giám sát trong suốt quá trình tái chế tàu biển;
- .2 ngăn ngừa tác hại từ bầu khí quyển nguy hiểm và các điều kiện không an toàn khác bằng cách đảm bảo các điều kiện và quy trình An toàn để vào được thiết lập, duy trì và giám sát trong các khoang tàu, bao gồm cả không gian hạn chế và không gian kín trong suốt quá trình tái chế tàu biển;

- .3 phòng ngừa các tai nạn, bệnh nghề nghiệp và thương tích khác hoặc các ảnh hưởng xấu khác đến sức khỏe con người và môi trường; và
- .4 ngăn ngừa sự cố tràn hoặc khí thải trong suốt quá trình tái chế tàu biển có thể gây hại cho sức khỏe con người và/hoặc môi trường,

có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

Quy định 20 - Quản lý vật liệu nguy hại một cách an toàn và thân thiện với môi trường

1 Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải đảm bảo loại bỏ an toàn và thân thiện với môi trường bất kỳ Vật liệu Nguy hại nào có trên tàu được chứng nhận theo quy định 11 hoặc 12. Người phụ trách các hoạt động tái chế và người lao động phải quen thuộc với các yêu cầu của Công ước này liên quan đến nhiệm vụ của họ và đặc biệt, sử dụng tích cực Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại và Kế hoạch Tái chế Tàu biển, trước và trong quá trình loại bỏ Vật liệu Nguy hại.

2 Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải đảm bảo tất cả các Vật liệu Nguy hại nêu chi tiết trong Bảng kiểm kê sẽ được xác định, dán nhãn, đóng gói và loại bỏ ở mức tối đa có thể trước khi được loại bỏ bởi những người lao động được đào tạo và trang bị phù hợp, có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng, đặc biệt là:

- .1 chất lỏng nguy hại, cặn và trầm tích;
- .2 các chất hoặc vật có chứa kim loại nặng như chì, thủy ngân, cadimi và crom hóa trị sáu;
- .3 sơn và lớp phủ rất dễ cháy và/hoặc dẫn đến giải phóng chất độc hại;
- .4 amiăng và các vật liệu có chứa amiăng;
- .5 PCB và các vật liệu có chứa PCB, đảm bảo tránh sử dụng thiết bị cảm ứng nhiệt trong quá trình hoạt động như vậy;
- .6 CFC và halon; và
- .7 các Vật liệu Nguy hại khác không được liệt kê ở trên và không phải là một phần của kết cấu tàu.

3 Các Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải thực hiện và đảm bảo việc quản lý an toàn và thân thiện với môi trường tất cả các Vật liệu Nguy hại và chất thải được loại bỏ khỏi tàu được tái chế tại Cơ sở Tái chế Tàu biển đó. Các địa điểm quản lý và tiêu hủy chất thải phải được xác định để thực hiện việc quản lý vật liệu an toàn và thân thiện với môi trường.

4 Mọi loại chất thải phát sinh từ hoạt động tái chế phải được giữ riêng biệt với các vật liệu và thiết bị có thể tái chế, được dán nhãn, lưu trữ trong điều kiện thích hợp không gây nguy hiểm cho người lao động, sức khỏe con người hoặc môi trường và chỉ được chuyển

giao cho cơ sở quản lý chất thải được cấp phép xử lý và tiêu huỷ chất thải một cách an toàn và thân thiện với môi trường.

Quy định 21 - Chuẩn bị và ứng phó khẩn cấp

Các Cơ sở Tái chế Tàu được một Bên tham gia cấp phép phải thiết lập và duy trì kế hoạch ứng phó và chuẩn bị cho trường hợp khẩn cấp. Kế hoạch phải được lập có xem xét đến vị trí và môi trường của Cơ sở Tái chế Tàu biển, và phải tính đến quy mô và tính chất của các hoạt động liên quan đến từng hoạt động tái chế tàu biển. Hơn nữa, kế hoạch này phải:

- .1. đảm bảo các thiết bị và quy trình cần thiết phải tuân theo trong trường hợp khẩn cấp đã có sẵn và các cuộc diễn tập được tiến hành thường xuyên;
- .2. đảm bảo các thông tin cần thiết, thông tin liên lạc nội bộ và biện pháp phối hợp được cung cấp để bảo vệ tất cả mọi người và môi trường trong trường hợp khẩn cấp tại Cơ sở Tái chế Tàu biển;
- .3. cung cấp dịch vụ liên lạc và thông tin cho (các) Cơ quan có thẩm quyền liên quan, khu vực lân cận và các dịch vụ ứng phó khẩn cấp;
- .4. cung cấp hỗ trợ sơ cứu và y tế, chữa cháy và sơ tán mọi người tại Cơ sở Tái chế Tàu biển, ngăn ngừa ô nhiễm; và
- .5. cung cấp thông tin liên quan và dịch vụ đào tạo cho tất cả người lao động của Cơ sở tái chế tàu biển, ở mọi cấp độ và theo thẩm quyền của họ, bao gồm các cuộc diễn tập thường xuyên về quy trình phòng ngừa, chuẩn bị và ứng phó trường hợp khẩn cấp.

Quy định 22 - An toàn và đào tạo cho người lao động

1 Cơ sở tái chế tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải đảm bảo an toàn cho người lao động bằng các biện pháp bao gồm:

- .1. đảm bảo tình trạng sẵn có, duy trì và sử dụng các thiết bị bảo hộ cá nhân và quần áo cần thiết cho tất cả các hoạt động tái chế tàu biển;
- .2. đảm bảo các chương trình đào tạo được cung cấp để cho phép người lao động thực hiện một cách an toàn tất cả các hoạt động tái chế tàu biển mà họ được giao nhiệm vụ thực hiện; và
- .3. đảm bảo tất cả người lao động tại Cơ sở Tái chế Tàu biển đã được đào tạo và làm quen thích hợp trước khi thực hiện bất kỳ hoạt động tái chế tàu biển nào.

2 Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải cung cấp và đảm bảo việc sử dụng các thiết bị bảo hộ cá nhân cho các hoạt động cần sử dụng, bao gồm:

- .1. thiết bị bảo vệ đầu;

- .2 thiết bị bảo vệ mặt và mắt;
- .3 thiết bị bảo vệ tay và chân;
- .4 thiết bị bảo vệ đường hô hấp;
- .5 thiết bị bảo vệ thính giác;
- .6 thiết bị bảo vệ chống ô nhiễm phóng xạ;
- .7 thiết bị bảo vệ chống rơi ngã; và
- .8 quần áo thích hợp.

3 Cơ sở Tái chế Tàu biển được một Bên tham gia cấp phép có thể hợp tác cung cấp dịch vụ đào tạo cho người lao động. Có tính đến các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng, các chương trình đào tạo được nêu trong đoạn 1.2 của quy định này phải:

- .1 bao gồm tất cả người lao động bao gồm nhân viên của nhà thầu và nhân viên trong Cơ sở Tái chế Tàu biển;
- .2 được Người có thẩm quyền tiến hành;
- .3 quy định về dịch vụ đào tạo ban đầu và bồi dưỡng trong các khoảng thời gian thích hợp;
- .4 bao gồm đánh giá của người tham gia về khả năng hiểu biết và duy trì khóa đào tạo của họ;
- .5 được xem xét định kỳ và sửa đổi khi cần thiết; và
- .6 được ghi chép.

Quy định 23 - Báo cáo sự cố, tai nạn, bệnh nghề nghiệp và các ảnh hưởng lâu dài

1 Cơ sở tái chế tàu biển được một Bên tham gia cấp phép phải báo cáo (các) Cơ quan có thẩm quyền về mọi sự cố, tai nạn, bệnh nghề nghiệp hoặc các ảnh hưởng lâu dài gây ra hoặc có khả năng gây ra rủi ro đối với an toàn của người lao động, sức khỏe con người và môi trường.

2 Báo cáo phải có mô tả về sự cố, tai nạn, bệnh nghề nghiệp hoặc ảnh hưởng lâu dài, nguyên nhân của nó, hành động ứng phó đã thực hiện và hậu quả và các hành động khắc phục sẽ được thực hiện.

CHƯƠNG 4 - YÊU CẦU VỀ BÁO CÁO

Quy định 24 - Các yêu cầu về thông báo và báo cáo ban đầu

1 Chủ tàu phải thông báo cho Chính quyền đúng thời hạn và bằng văn bản về ý định tái chế một con tàu để giúp Chính quyền chuẩn bị cho cuộc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo yêu cầu của Công ước này.

2 Cơ sở tái chế tàu biển khi chuẩn bị nhận tàu để tái chế phải thông báo kịp thời và bằng văn bản cho (các) Cơ quan có thẩm quyền về ý định đó. Thông báo phải bao gồm ít nhất các thông tin chi tiết về tàu như sau:

- .1 tên của Quốc gia mà tàu được treo cờ;
- .2 ngày mà tàu được đăng ký với Quốc gia đó;
- .3 số nhận dạng của tàu (số IMO);
- .4 số thân tàu khi giao tàu đóng mới;
- .5 tên và loại tàu;
- .6 cảng mà tàu được đăng ký;
- .7 tên và địa chỉ của Chủ tàu cũng như số nhận dạng chủ sở hữu đã đăng ký với IMO;
- .8 tên và địa chỉ của công ty cũng như số nhận dạng công ty IMO;
- .9 tên của tất cả các hiệp hội phân loại mà tàu được phân loại;
- .10 thông tin chi tiết chính của con tàu (Chiều dài toàn bộ (LOA), Chiều rộng (Định hình), Chiều sâu (Định hình), Trọng lượng tàu không, Tổng dung tích và Dung tích có ích, và loại động cơ và định mức);
- .11 Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại; và
- .12 dự thảo kế hoạch tái chế tàu biển để phê duyệt theo quy định 9.

3 Khi con tàu dự định được tái chế đã có được Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế, thì Cơ sở Tái chế Tàu biển phải báo cáo (các) Cơ quan có thẩm quyền về kế hoạch bắt đầu Tái chế Tàu biển. Báo cáo phải phù hợp với định dạng báo cáo trong Phụ lục 6 và ít nhất phải bao gồm bản sao của Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế. Hoạt động tái chế tàu biển sẽ không bắt đầu trước khi nộp báo cáo.

Quy định 25 - Báo cáo khi hoàn thành

Khi việc tái chế một phần hoặc toàn bộ con tàu được hoàn thành theo các yêu cầu của Công ước này, thì Cơ sở tái chế tàu biển phải ban hành Tuyên bố Hoàn thành và báo cáo cho (các) Cơ quan có thẩm quyền của mình. Tuyên bố này phải được biên soạn như trong phụ lục

7.(Các) Cơ quan có thẩm quyền sẽ gửi bản sao của Tuyên bố này cho Chính quyền đã cấp Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế cho tàu. Tuyên bố này phải được ban hành trong vòng 14 ngày kể từ ngày tái chế một phần hoặc toàn bộ tàu theo Kế hoạch Tái chế Tàu biển và phải bao gồm một báo cáo về các sự cố và tai nạn gây tổn hại đến sức khỏe con người và/hoặc môi trường, nếu có.

PHỤ LỤC 1
BIỆN PHÁP KIỂM SOÁT VẬT LIỆU NGUY HẠI

Vật liệu nguy hại	Định nghĩa	Biện pháp kiểm soát
Amiăng	Vật liệu có chứa amiăng	Đối với tất cả các tàu, nghiêm cấm việc lắp đặt mới các vật liệu có chứa amiăng.
Các chất làm suy giảm tầng ô-zôn	<p>Các chất làm suy giảm tầng ô-zôn có nghĩa là các chất được kiểm soát được định nghĩa trong đoạn 4, điều 1 của Nghị định thư Montreal về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn, năm 1987, được liệt kê trong Phụ lục A, B, C hoặc E của Nghị định thư nói trên có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này.</p> <p>Các chất làm suy giảm tầng ô-zôn có thể được tìm thấy trên tàu bao gồm, nhưng không giới hạn ở:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane Halon 1301 Bromotrifluoromethane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (còn được gọi là 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>	Nghiêm cấm các máy móc thiết bị mới có chứa các chất làm suy giảm tầng ô-zôn trên tất cả các tàu, ngoại trừ các máy móc thiết bị mới có chứa hydrochlorofluorocarbon (HCFC) sẽ được phép cho đến ngày 1 tháng 1 năm 2020.
Polychlorinated biphenyl (PCB)	"Polychlorinated biphenyl" có nghĩa là các hợp chất thơm được hình thành theo cách mà các nguyên tử hydro trên phân tử biphenyl (hai vòng benzen liên kết với nhau bằng một liên kết carbon-carbon duy nhất) có thể được thay thế bằng tối đa mười nguyên tử clo	Đối với tất cả các tàu, nghiêm cấm việc lắp đặt mới các vật liệu có chứa Polychlorinated biphenyl.
Các hợp chất và	Các hợp chất và hệ thống chống hà	1. Không tàu nào được áp dụng hệ

<p>hệ thống chống hà bám</p>	<p>bám được quy định trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà bám có hại trên tàu biển, 2001 (Công ước AFS) có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này.</p>	<p>thống chống hà bám có chứa hợp chất organotin làm chất diệt khuẩn hoặc bất kỳ hệ thống chống hà bám nào khác mà Công ước AFS nghiêm cấm áp dụng hoặc sử dụng.</p> <p>2. Các tàu mới hoặc máy móc thiết bị mới trên tàu không được áp dụng hoặc sử dụng các hợp chất hoặc hệ thống chống hà bám theo cách thức không phù hợp với Công ước AFS.</p>
------------------------------	---	--

PHỤ LỤC 2

DANH SÁCH CÁC HẠNG MỤC KIỂM KÊ VẬT LIỆU NGUY HẠI TỐI THIỂU

Bất kỳ Vật liệu Nguy hại nào được liệt kê trong Phụ lục 1
Cadmium và hợp chất cadmium
Crom hóa trị sáu và Hợp chất Crom hóa trị sáu
Chì và Hợp chất Chì
Thủy ngân và hợp chất của Thủy ngân
Polybromated Biphenyl (PBB)
Polybromated Diphenyl Ether (PBDE)
Polychlorinated Naphthalene (hơn 3 nguyên tử clo)
Chất phóng xạ
Một số Paraffin Clo Hóa Chuỗi Ngắn (Ankan, C10-C13, chloro)

PHỤ LỤC 3

MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ KIỂM KÊ VẬT LIỆU NGUY HẠI

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ KIỂM KÊ VẬT LIỆU NGUY HẠI

(Lưu ý: Giấy chứng nhận này sẽ được bổ sung bằng Phần I của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại)

(Con dấu chính thức)

(Quốc gia)

Cấp theo quy định của Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009 (sau đây gọi là “Công ước”) dưới thẩm quyền của Chính phủ

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

bởi.....

*(Tên đầy đủ của cá nhân hoặc tổ chức được
ủy quyền theo quy định của Công ước)*

Đặc điểm của tàu

Tên tàu	
Số đăng ký hoặc hô hiệu	
Cảng đăng ký	
Tổng dung tích	
Số IMO	
Tên và địa chỉ chủ tàu	
Số nhận dạng chủ sở hữu đã đăng ký với IMO	
Số nhận dạng công ty IMO	
Ngày đóng tàu	

Thông tin chi tiết Phần I của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại

Số xác minh/nhận dạng Phần I của Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại:

Lưu ý: Phần I của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại, theo yêu cầu của quy định 5 của Phụ lục Công ước, là một phần thiết yếu của Giấy chứng nhận Quốc tế về Kiểm kê Vật liệu Nguy hại và phải luôn đi kèm với Giấy chứng nhận Quốc tế về Kiểm kê Vật liệu Nguy hại. Phần I của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại cần được biên soạn trên cơ sở định dạng tiêu chuẩn được trình bày trong hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

CHỨNG NHẬN RẰNG:

1. con tàu đã được kiểm tra theo quy định 10 của Phụ lục Công ước; và
2. cuộc kiểm tra cho thấy Phần I của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại hoàn toàn tuân thủ các yêu cầu áp dụng của Công ước.

Ngày hoàn thành kiểm tra làm căn cứ cấp giấy chứng nhận này:..... (ngày/tháng/năm)

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm)

Cấp tại.....

(Nơi cấp giấy chứng nhận)

(ngày/tháng/năm).....

(Ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ cấp giấy chứng nhận được uỷ quyền hợp lệ)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN
NẾU CÓ HIỆU LỰC DƯỚI 5 NĂM NẾU ÁP DỤNG QUY ĐỊNH 11.6***

Con tàu tuân thủ các quy định liên quan của Công ước, và theo quy định 11.6 của Phụ lục Công ước, giấy chứng nhận này được chấp nhận là có hiệu lực cho đến (ngày/tháng/năm):.....

Chữ ký:

(Chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ)

Địa điểm:

Ngày: (ngày/tháng/năm).....

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

**XÁC NHẬN KHI CUỘC KIỂM TRA CẤP GIẤY MỚI ĐÃ ĐƯỢC HOÀN THÀNH
VÀ ÁP DỤNG QUY ĐỊNH 11.7***

Con tàu tuân thủ các quy định liên quan của Công ước, và theo quy định 11.7 của Phụ lục Công ước, giấy chứng nhận này được chấp nhận là có hiệu lực cho đến (ngày/tháng/năm):
.....

Chữ ký:

(Chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ)

Địa điểm:

Ngày: (ngày/tháng/năm)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

* Trang xác nhận khi kiểm tra này phải được sao chép và bổ sung vào giấy chứng nhận khi được Chính quyền cho là cần thiết.

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI
CẬP CẢNG KIỂM TRA HOẶC TRONG KHOẢNG THỜI GIAN GIA HẠN NẾU ÁP
DỤNG QUY ĐỊNH 11.8 HOẶC 11.9***

Theo quy định 11.8 hoặc 11.9[†] của Phụ lục Công ước, giấy chứng nhận này được chấp nhận là có hiệu lực cho đến (ngày/tháng/năm):

Chữ ký:

(Chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ)

Địa điểm:

Ngày: (ngày/tháng/năm)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

XÁC NHẬN KIỂM TRA BỔ SUNG*

Tại cuộc kiểm tra bổ sung theo quy định 10 của Phụ lục Công ước, con tàu đã được kết luận là tuân thủ các quy định liên quan của Công ước.

Chữ ký:

(Chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ)

Địa điểm:

Ngày: (ngày/tháng/năm)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

* Trang xác nhận khi kiểm tra này phải được sao chép và bổ sung vào giấy chứng nhận khi được Chính quyền cho là cần thiết.

[†] Xóa khi thích hợp.

PHỤ LỤC 4

MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN SẴN SÀNG TÁI CHẾ QUỐC TẾ

GIẤY CHỨNG NHẬN SẴN SÀNG TÁI CHẾ QUỐC TẾ

(Lưu ý: Giấy chứng nhận này sẽ được bổ sung bằng Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại và Kế hoạch Tái chế Tàu biển)

(Con dấu chính thức)

(Quốc gia)

Cấp theo quy định của Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009 (sau đây gọi là “Công ước”) dưới thẩm quyền của Chính phủ

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

bởi.....

(Tên đầy đủ của cá nhân hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)

Đặc điểm của tàu

Tên tàu	
Số đăng ký hoặc hô hiệu	
Cảng đăng ký	
Tổng dung tích	
Số IMO	
Tên và địa chỉ chủ tàu	
Số nhận dạng chủ sở hữu đã đăng ký với IMO	
Số nhận dạng công ty IMO	
Ngày đóng tàu	

Đặc điểm của Cơ sở Tái chế Tàu biển

Tên Cơ sở Tái chế Tàu biển	
Số nhận dạng công ty tái chế*	
Địa chỉ đầy đủ	
Ngày hết hạn DASR	

* Số này dựa trên Văn bản Cấp phép tiến hành tái chế tàu biển (DASR).

Chi tiết của Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại

Số xác minh/nhận dạng Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại:

Lưu ý: Theo yêu cầu của quy định 5 của Phụ lục Công ước, Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại là một phần thiết yếu của Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế và phải luôn đi kèm với Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế. Bảng Kiểm kê Vật liệu Nguy hại cần được biên soạn trên cơ sở định dạng tiêu chuẩn được trình bày trong hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.

Chi tiết của Kế hoạch Tái chế Tàu biển

Số xác minh/nhận dạng Kế hoạch Tái chế Tàu biển:

Lưu ý: Theo yêu cầu của quy định 9 của Phụ lục Công ước, Kế hoạch Tái chế Tàu biển là một phần thiết yếu của Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế và phải luôn đi kèm với Giấy chứng nhận Sẵn sàng Tái chế Quốc tế.

CHỨNG NHẬN RẰNG:

- 1 con tàu đã được kiểm tra theo quy định 10 của Phụ lục Công ước;
- 2 con tàu có Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại hợp lệ theo quy định 5 của Phụ lục Công ước;
- 3 theo yêu cầu của quy định 9, Kế hoạch Tái chế Tàu biển phản ánh đúng thông tin có trong Bảng kiểm kê Vật liệu Nguy hại theo yêu cầu của quy định 5.4 và bao gồm thông tin liên quan đến việc thiết lập, duy trì và giám sát các điều kiện An toàn để vào và An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn; và
- 4 (các) Cơ sở Tái chế Tàu biển nơi con tàu này sẽ được tái chế có giấy phép hợp lệ phù hợp với Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến

(Ngày)

Cấp tại

(Nơi cấp giấy chứng nhận)

(ngày/tháng/năm)

(Ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ cấp giấy chứng nhận được uỷ quyền hợp lệ)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI
CẬP CẢNG CƠ SỞ TÁI CHẾ TÀU BIỂN TRONG KHOẢNG THỜI GIAN GIA
HẠN NẾU ÁP DỤNG QUY ĐỊNH 14.5***

Theo quy định 14.5 của Phụ lục Công ước, giấy chứng nhận này được chấp nhận là có hiệu lực trong hành trình có một điểm đến duy nhất

từ cảng:

đến cảng:.....

Chữ ký:

(Chữ ký của cán bộ được ủy quyền hợp lệ)

Địa điểm:

Ngày: (ngày/tháng/năm)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

* Trang xác nhận khi kiểm tra này phải được sao chép và bổ sung vào giấy chứng nhận khi được Chính quyền cho là cần thiết.

PHỤ LỤC 5

MẪU CẤP PHÉP CHO CÁC CƠ SỞ TÁI CHẾ TÀU BIỂN

Văn bản cấp phép tiến hành tái chế tàu biển (DASR) theo yêu cầu của Công ước Quốc tế Hồng Kông về tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường, 2009

Cấp theo quy định của Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009 (sau đây gọi là “Công ước”) dưới thẩm quyền của Chính phủ

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

bởi.....

(Tên đầy đủ của Cơ quan có thẩm quyền theo Công ước)

Tên cơ sở tái chế tàu biển	
Số nhận dạng công ty tái chế	
Địa chỉ đầy đủ của Cơ sở tái chế tàu biển	
Người liên hệ chính	
Số điện thoại	
Địa chỉ email	
Tên, địa chỉ và thông tin liên hệ của công ty sở hữu	
(Các) ngôn ngữ làm việc	

Xác minh rằng Cơ sở Tái chế Tàu biển đã triển khai các hệ thống, quy trình và kỹ thuật quản lý phù hợp với Chương 3 và 4 của Phụ lục Công ước.

Giấy phép này có hiệu lực đến và tùy thuộc vào các giới hạn được xác định trong phụ lục đính kèm.

Giấy phép này có thể được sửa đổi, tạm ngưng, thu hồi hoặc cấp mới định kỳ theo quy định 16 của Phụ lục Công ước.

Cấp tại.....

(Nơi cấp giấy phép)

(ngày/tháng/năm)

(Ngày cấp) (Chữ ký của cán bộ cấp giấy chứng nhận được ủy quyền hợp lệ)

.....
(Tên đánh máy và chức danh của cán bộ cấp phép được ủy quyền hợp lệ)

(Con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)

PHỤ LỤC:

Văn bản cấp phép tiến hành tái chế tàu biển (DASR) theo Công ước Quốc tế Hồng Kông về tái chế tàu biển an toàn và thân thiện với môi trường, 2009

Lưu ý:

- 1 Hồ sơ này phải luôn được đính kèm với DASR. DASR phải luôn có sẵn tại Cơ sở Tái chế Tàu biển.
- 2 Tất cả các quy trình, kế hoạch và các tài liệu khác do Cơ sở tái chế Tàu biển đưa ra và được yêu cầu theo các điều khoản mà DASR được cấp phải được cung cấp bằng ngôn ngữ làm việc của Cơ sở tái chế Tàu biển và bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha.
- 3 Giấy phép phải tuân theo những giới hạn được xác định theo phụ lục này.

1 ĐIỀU KHOẢN CHUNG

1.1 Yêu cầu của Công ước

Cơ sở tái chế tàu biển đáp ứng các yêu cầu về thiết kế, thi công và vận hành theo cách an toàn và thân thiện với môi trường theo Công ước, bao gồm đáp ứng các yêu cầu liên quan của:

Quy định 16 – Cấp phép cho các cơ sở tái chế tàu biển

Quy định 17 – Yêu cầu chung

Quy định 18 – Kế hoạch của Cơ sở Tái chế Tàu biển

Quy định 19 – Phòng ngừa các tác động có hại đến sức khỏe con người và môi trường

Quy định 20 – Quản lý vật liệu nguy hại an toàn và thân thiện với môi trường

Quy định 21 – Chuẩn bị và ứng phó khẩn cấp

Quy định 22 – An toàn và đào tạo cho người lao động

Quy định 23 – Báo cáo sự cố, tai nạn, bệnh nghề nghiệp và các ảnh hưởng lâu dài

Quy định 24 – Các yêu cầu về thông báo và báo cáo ban đầu

Quy định 25 – Báo cáo sau khi hoàn thành

Các yêu cầu này được áp dụng đối với Cơ sở Tái chế Tàu biển bằng hình thức

.....
(Xác định giấy phép, giấy chứng nhận, giấy ủy quyền, tiêu chuẩn pháp lý hoặc cơ chế khác được áp dụng)

Số nhận dạng/xác minh Kế hoạch của Cơ sở Tái chế Tàu biển:

1.2 Chấp nhận tàu

Đối với các tàu áp dụng Công ước và các tàu được xử lý tương tự theo Điều 3.4 của Công ước, Cơ sở tái chế tàu biển chỉ có thể chấp nhận tàu để tái chế theo quy định 17 của Phụ lục Công ước.

1.3 Điều kiện An toàn để vào và An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn

Cơ sở Tái chế Tàu biển có khả năng thiết lập, duy trì và giám sát các điều kiện An toàn để vào và An toàn để thực hiện công tác đốt, hàn trong suốt quá trình Tái chế Tàu biển.

1.4 Quản lý vật liệu nguy hại

Cơ sở Tái chế Tàu biển được thiết kế, thi công, vận hành và được yêu cầu phải đảm bảo việc quản lý tất cả các Vật liệu Nguy hại phải an toàn và thân thiện với môi trường tuân thủ Công ước và tất cả các quy định/yêu cầu liên quan của địa phương hoặc quốc gia.

1.5 Bản đồ và vị trí của các hoạt động tái chế tàu biển

Đính kèm bản đồ ranh giới của Cơ sở Tái chế Tàu biển và vị trí của các hoạt động tái chế tàu biển trong đó.

2 KHẢ NĂNG CỦA CƠ SỞ TÁI CHẾ TÀU BIỂN

2.1 Kích thước tàu

Cơ sở Tái chế Tàu biển được cấp phép chấp nhận tàu để tái chế tùy thuộc vào các giới hạn về kích thước như sau:

Kích thước tối đa		Các giới hạn khác
Chiều dài		
Chiều rộng		
Trọng lượng tàu không		

2.2 Quản lý vật liệu nguy hại an toàn và thân thiện với môi trường

Cơ sở Tái chế Tàu biển được cấp phép chấp nhận tàu để tái chế có chứa Vật liệu Nguy hại như quy định trong bảng sau với các điều kiện được lưu ý dưới đây:

Vật liệu Nguy hại (*4)	Quản lý Vật liệu Nguy hại			Cấp phép/Giới hạn
	Tiêu huỷ C/K (*2)	Lưu trữ C/K	Xử lý (*1) C/K (*3)	
Amiăng				
Các chất làm suy giảm tầng ô-zôn				
Polychlorinated biphenyl (PCB)				
Các hợp chất và hệ thống chống hà bám				
Cadmium và hợp chất cadmium				
Crom hóa trị sáu và hợp chất crom hóa trị sáu				
Chì và Hợp chất Chì				
Thủy ngân và hợp chất Thủy ngân				
Polybrominated Biphenyl (PBB)				
Polybrominated Diphenyl Ether (PBDE)				
Polychlorinated Naphthalene (hơn 3 nguyên tử clo)				
Chất phóng xạ				
Một số Paraffin Clo Hóa Chuỗi Ngắn (Ankan, C10-C13, chloro)				
Chất lỏng nguy hại, cặn và trầm tích				
Sơn và lớp phủ rất dễ cháy và/hoặc dẫn đến giải phóng chất độc hại				
Các vật liệu nguy hại khác không được liệt kê ở trên và không phải là một phần của cấu trúc tàu (nêu rõ)				

- Lưu ý:
- *1 Xử lý có nghĩa là xử lý các Vật liệu Nguy hại trong Cơ sở Tái chế Tàu biển, chẳng hạn như:
 - a. tiêu hủy các vật liệu nguy hại;
 - b. cải tạo các vật liệu nguy hại; và
 - c. xử lý cạn dầu.
 - *2 Nếu Có (C), thì trong Kế hoạch Cơ sở Tái chế Tàu hãy cho biết nhân viên chịu trách nhiệm được ủy quyền thực hiện việc tiêu hủy, cùng với số giấy chứng nhận hoặc thông tin liên quan khác.
 - *3 Nếu Không (K), thì trong Kế hoạch Tái chế Tàu hãy mô tả nơi các Vật liệu Nguy hại sẽ được xử lý/tiêu hủy.
 - *4 Các vật liệu nguy hại này được quy định trong Phụ lục 1 và 2 và quy định 20 của Công ước.

PHỤ LỤC 6
MẪU BÁO CÁO KẾ HOẠCH BẮT ĐẦU TÁI CHẾ TÀU BIỂN

.....
(Tên cơ sở tái chế tàu biển)

nằm tại

(Địa chỉ đầy đủ của Cơ sở Tái chế Tàu biển)

Được ủy quyền theo yêu cầu của Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009 (sau đây gọi là “Công ước”) để tiến hành Tái chế Tàu biển theo thẩm quyền của Chính phủ:

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

như đã nêu trong Văn bản cấp phép tiến hành tái chế tàu biển được cấp tại

.....
(Nơi cấp phép)

bởi.....

(Tên đầy đủ của Cơ quan có thẩm quyền theo Công ước)

vào (ngày/tháng/năm).....

(Ngày cấp)

Xin báo cáo rằng Cơ sở Tái chế Tàu biển đã sẵn sàng về mọi mặt để bắt đầu tái chế tàu
.....

(Số IMO)

Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế quốc tế được cấp theo quy định của Công ước thuộc thẩm quyền của Chính phủ

.....
(Tên đầy đủ của quốc gia)

bởi.....

(Tên đầy đủ của cá nhân hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)

vào (ngày/tháng/năm)

(Ngày cấp)

được đính kèm.

Chữ ký

PHỤ LỤC 7

MẪU TUYÊN BỐ HOÀN THÀNH TÁI CHẾ TÀU BIỂN

TUYÊN BỐ HOÀN THÀNH TÁI CHẾ TÀU BIỂN

Tài liệu này là bản tuyên bố về việc hoàn thành tái chế tàu biển cho

.....
(Tên của con tàu khi được tiếp nhận để tái chế/tại điểm hủy đăng ký)

Đặc điểm của tàu được tiếp nhận để tái chế

Số đăng ký hoặc hô hiệu	
Cảng đăng ký	
Tổng dung tích	
Số IMO	
Tên và địa chỉ chủ tàu	
Số nhận dạng chủ sở hữu đã đăng ký với IMO	
Số nhận dạng công ty IMO	
Ngày đóng tàu	

XÁC NHẬN RẰNG:

Con tàu đã được tái chế theo Kế hoạch Tái chế Tàu biển như một phần của Công ước Quốc tế Hồng Kông về Tái chế Tàu biển An toàn và Thân thiện với Môi trường, 2009 (sau đây gọi là “Công ước”) tại

.....
(Tên và địa điểm của Cơ sở tái chế tàu biển được cấp phép)

và việc tái chế tàu biển theo yêu cầu của Công ước đã được hoàn thành vào:

(ngày/tháng/năm)

(Ngày hoàn thành)

Cấp tại.....

(Nơi cấp Tuyên bố Hoàn thành)

(ngày/tháng/năm).....

(Ngày cấp) (Chữ ký của chủ cơ sở tái chế tàu biển hoặc người đại diện thay mặt chủ sở hữu)