



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7854

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

Date de dépôt : 02-07-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-12-2021

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
25-10-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
02-07-2021	Déposé	7854/00	<u>5</u>
02-09-2021	Avis de la Chambre de Commerce (11.8.2021)	7854/01	<u>48</u>
07-12-2021	Avis du Conseil d'État (7.12.2021)	7854/02	<u>51</u>
11-03-2022	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Rapporteur(s) : Madame Lydia Mutsch	7854/03	<u>54</u>
30-03-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°45 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7854	<u>59</u>
30-03-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°45 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7854	<u>61</u>
01-04-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (01-04-2022) Evacué par dispense du second vote (01-04-2022)	7854/04	<u>63</u>
10-03-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (12) de la reunion du 10 mars 2022	12	<u>66</u>
03-03-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (11) de la reunion du 3 mars 2022	11	<u>70</u>
02-06-2022	Publié au Mémorial A n°257 en page 1	7854	<u>79</u>

Résumé

7854 Résumé

Ce projet de loi a pour objet de ratifier la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite le 15 mai 2009 à Hong Kong.

Cette Convention vise à apporter des solutions spécifiques au secteur maritime pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité, de santé et d'environnement liées au démantèlement des navires.

Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques. Ces activités, tant en ce qui concerne les méthodes de démantèlement, que les composants du navire et l'absence d'équipements de protection sur les chantiers ont des impacts négatifs sur l'environnement et la santé des travailleurs.

Les textes en vigueur sont apparus comme étant trop généraux et donc pas adaptés à l'activité de démantèlement des navires. C'est ainsi que la Convention de Hong Kong prévoit des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires.

L'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong est conditionnée à sa ratification par quinze Etats représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits Etats.

Dans l'attente de cette entrée en vigueur, l'Union européenne a déjà adopté un règlement (n° 1257/2013) qui met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen, mais aussi pour les navires battant pavillon d'un pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un Etat membre.

*

7854/00

N° 7854

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale pour
le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires,
faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

* * *

*(Dépôt: le 2.7.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (30.6.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des article.....	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	4
6) Fiche financière	6
7) Texte de la convention	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Article unique. Notre ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Palais de Luxembourg, le 30 juin 2021

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. La Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

La question du démantèlement des navires fait apparaître des préoccupations en matière de sécurité, de santé et d'environnement. Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques (Inde, Bangladesh, Pakistan) où la main d'œuvre est moins chère, les espaces disponibles dans des chantiers (parfois de simples plages aménagées) plus vastes et les droits du travail et de l'environnement moins exigeants. Les méthodes de démantèlement des navires (échouement sur plage), les composants du navire (amiante, peintures toxiques, etc.), l'absence d'équipements de protection sur les chantiers ont des impacts négatifs non seulement sur l'environnement (infiltration des sols, pollution maritime, etc.) mais encore sur la santé des travailleurs. Ainsi, en 2015, 78% du tonnage des navires démantelés étaient recyclés après échouement sur une plage. 93% des navires européens sont démantelés dans des chantiers situés dans des États tiers.

Traditionnellement, un navire en fin de vie est traité comme un déchet auquel la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et le règlement (CE) 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant le transfert de déchets s'appliquent. Cette convention interdisant l'exportation des déchets dangereux des pays membres de l'OCDE en direction des non-OCDE, le transfert des navires en fin de vie vers des pays non membres de l'OCDE est pour le moment prohibé.

Pendant, il est apparu que ces textes généraux n'étaient pas adaptés à l'activité de démantèlement des navires. En effet, leurs règles sont facilement contournées par le biais d'un dépavillonnement du navire, quelques temps avant la date prévue pour le démantèlement.

La convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009 (ci-après la « convention de Hong Kong ») vise à apporter des solutions spécifiques au secteur maritime. Elle a été élaborée avec le concours des États membres de l'OMI et d'organisations non gouvernementales, et en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail et les Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

La convention de Hong Kong comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires.

Les règles de cette convention portent sur :

- la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de façon à promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle ;
- l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle;
- la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires, qui prévoit des prescriptions en matière de délivrance de certificats.

A ce jour, la convention de Hong Kong a été ratifiée par seize pays dont huit États membres de l'Union européenne. Ces États représentent 29,58% de la flotte mondiale mais la capacité de recyclage reste insuffisante malgré l'adhésion récente de l'Inde. L'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong est conditionnée par la ratification par quinze États représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au

cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États. Ce dernier critère implique qu'il faudra au moins encore qu'un État à forte capacité de recyclage ratifie la convention de Hong Kong pour que celle-ci entre en vigueur.

2. Le règlement (UE) n°1257/2013 et la décision du Conseil du 14 avril 2014

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Ce règlement européen met en œuvre la convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen mais aussi pour les navires battant pavillon d'un pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre.

Les différences entre le règlement (UE) n°1257/2013 et la convention de Hong Kong résident dans des mesures plus rigoureuses adoptées par le règlement européen. Le règlement (UE) n°1257/2013 a notamment ajouté un produit interdit à sa liste de matières dangereuses.

L'objectif du règlement (UE) n°1257/2013 est de faciliter la ratification de la convention de Hong Kong par les États membres. Cet objectif a été renforcé par la décision 2014/241/UE du Conseil du 14 avril 2014 concernant la ratification, par les États membres, de la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ou leur adhésion à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union européenne. Cette décision autorise les États membres à ratifier ou à adhérer à la convention de Hong Kong.

3. Le projet de loi

Le projet de loi a pour objet d'approuver la convention de Hong Kong. Si cette approbation ne permettra pas l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong, elle sera toutefois un acte fort témoignant de la volonté du Luxembourg de prendre ses responsabilités afin de contribuer à la mise en place d'un système ayant vocation à permettre une diminution de la pollution maritime et à contribuer à une amélioration des conditions de travail des employés des chantiers de démantèlement.

Parallèlement au dépôt de l'instrument d'adhésion, une déclaration a été faite en application de l'article 16, paragraphe 6, de la convention de Hong Kong à l'occasion de laquelle il a été précisé que les dispositions de ladite convention concernant les installations de recyclage ne sont pas applicables à un État enclavé.

Texte de la déclaration :

« Le Grand-Duché de Luxembourg étant un État enclavé, il ne peut développer d'activités de recyclage de navires. Les dispositions de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009 relatives aux installations de recyclage implantées dans un État partie ne pouvant être appliquée au Grand-Duché de Luxembourg, la déclaration requise à l'article 16, paragraphe 6 de ladite convention n'a pas lieu d'être. »

Le projet de loi sera complété par un deuxième projet dont les dispositions moderniseront la mise en œuvre actuelle.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE

Ad article unique.

Cet article porte approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009, ci-après « convention de Hong Kong, 2009 ». Le texte de la convention de Hong Kong sera annexé à la loi.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009
Ministère initiateur :	Ministère de l'Économie / Commissariat aux Affaires maritimes
Auteur :	Elisabeth Relave-Svendsen / Annabel Rossi
Tél. :	247-84457
Courriel :	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, Ministère des Affaires étrangères et européennes
Date :	4 juin 2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non ¹
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.²
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

*

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,
la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le présent projet de loi devrait avoir un impact neutre, étant donné qu'il ne prévoit pas de mesures à charge du budget de l'État.

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE DE LA CONVENTION

CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

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

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

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

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

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

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

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

Ayant aussi à l'esprit la nécessité de promouvoir le remplacement des matières potentiellement dangereuses utilisées dans la construction et l'entretien des navires par des matières moins potentiellement dangereuses ou, de préférence, des matières qui ne sont pas potentiellement dangereuses, sans compromettre la sécurité des navires, la sécurité et la santé des gens de mer et l'efficacité de l'exploitation des navires,

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

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

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Obligations générales

1 Chaque Partie à la présente Convention s'engage à donner plein et entier effet à ses dispositions afin de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, d'éliminer les accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables du recyclage des

navires sur la santé de l'homme et sur l'environnement et de renforcer la sécurité des navires, la protection de la santé de l'homme et de l'environnement pendant toute la vie opérationnelle d'un navire.

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

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

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

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

Article 2

Définitions

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

- 1 „Convention“ désigne la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009.
- 2 „Administration“ désigne le Gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon ou sous l'autorité duquel il est exploité.
- 3 „Autorité ou Autorités compétentes“ désigne l'autorité ou les autorités gouvernementales désignées par une Partie pour s'acquitter, dans une zone ou des zones géographiques ou un ou des domaines de compétence spécifiques, de fonctions liées aux installations de recyclage des navires dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie, telles que spécifiées dans la présente Convention.
- 4 „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
- 5 „Secrétaire général“ désigne le Secrétaire général de l'Organisation.
- 6 „Comité“ désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
- 7 „Navire“ désigne un bâtiment, de quelque type que ce soit, exploité ou ayant été exploité en milieu marin et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les plates-formes auto-élevatrices, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), y compris un navire qui a été désarmé ou est remorqué.
- 8 „Jauge brute“ désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 9 „Matière potentiellement dangereuse“ désigne toute matière ou substance susceptible de mettre en danger la santé de l'homme et/ou l'environnement.
- 10 „Recyclage de navires“ désigne l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie un navire dans une installation de recyclage afin d'en récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de toute autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes.
- 11 „Installation de recyclage des navires“ désigne une zone définie qui est un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires.

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

Article 3

Champ d’application

- 1 Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s’applique :
 - .1 aux navires autorisés à battre le pavillon d’une Partie ou exploités sous son autorité;
 - .2 aux installations de recyclage des navires dont l’exploitation relève de la juridiction d’une Partie.
- 2 La présente Convention ne s’applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et exclusivement utilisés, à l’époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie doit s’assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d’une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
- 3 La présente Convention ne s’applique pas aux navires d’une jauge brute inférieure à 500 ni aux navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l’État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie doit s’assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires agissent d’une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
- 4 Dans le cas des navires autorisés à battre le pavillon d’États non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d’un traitement plus favorable.

Article 4

Mesures de contrôle relatives au recyclage des navires

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

Article 5

Visites et délivrance des certificats

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

Article 6

Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

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

*Article 7****Echange d'informations***

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

*Article 8****Inspection des navires***

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

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

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

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

*Article 9****Recherche des infractions***

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

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

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

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

*Article 10****Infractions***

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

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

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

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

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

*Article 11****Retard ou retenue indus de navires***

1 Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention.

2 Un navire qui a été indûment retenu ou retardé par suite de l'application de l'article 8, 9 ou 10 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

*Article 12****Communication de renseignements***

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

- .1 la liste des installations de recyclage des navires qui sont autorisées conformément à la présente Convention et dont l'exploitation relève de la juridiction de cette Partie;

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

Article 13

Assistance et coopération techniques

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

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

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

Article 14

Règlement des différends

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

Article 15

Rapport avec le droit international et d'autres accords internationaux

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

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

*Article 16****Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion***

- 1 La présente Convention est ouverte à la signature de tout État au Siège de l'Organisation du 1er septembre 2009 au 31 août 2010 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
- 2 Les États peuvent devenir Parties à la présente Convention par :
 - .1 signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - .2 signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - .3 adhésion.
- 3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 4 Si un État comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions traitées dans la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
- 5 Une déclaration faite en vertu du paragraphe 4 est notifiée par écrit au Secrétaire général et mentionne expressément l'unité ou les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.
- 6 Au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention, un État déclare s'il exige ou non que le plan de recyclage d'un navire soit expressément ou tacitement approuvé pour que ce navire puisse être recyclé dans sa ou ses installations de recyclage des navires. Cette déclaration peut, moyennant notification au Secrétaire général, être modifiée ultérieurement. Cette modification doit être accompagnée de la date à laquelle elle prend effet.

*Article 17****Entrée en vigueur***

- 1 La présente Convention entre en vigueur 24 mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :
 - .1 au moins 15 États soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16;
 - .2 les flottes marchandes des États mentionnés au paragraphe 1.1 représentent au total au moins 40 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; et
 - .3 le volume annuel maximal de recyclage de navires des États mentionnés au paragraphe 1.1 au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 pour cent du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.
- 2 Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention, ou d'adhésion à celle-ci, après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.
- 3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

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

Article 18

Amendements

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

2 Amendements après examen au sein de l'Organisation :

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

3 Amendement par une conférence :

- .1 À la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.

- .2 Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
 - .3 À moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures décrites aux paragraphes 2.5 et 2.6 respectivement.
- 4 Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à l'Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.
 - 5 Toute notification en vertu du présent article doit être adressée par écrit au Secrétaire général.
 - 6 Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation de:
 - .1 tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie; et
 - .2 toute notification faite en vertu du présent article.

Article 19

Dénonciation

- 1 La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
- 2 La dénonciation s'effectue par notification écrite au Secrétaire général et prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu la notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans cette notification.

Article 20

Dépositaire

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

Article 21

Langues

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

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

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

*

ANNEXE

Règles relatives au recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

Chapitre 1 – Dispositions générales

Règle 1 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

- 1 „Personne compétente“ désigne une personne dotée de qualifications appropriées, d’une formation et de connaissances, d’une expérience et d’aptitudes suffisantes pour accomplir les tâches spécifiques. Plus précisément, une personne compétente peut être un travailleur qualifié ou un préposé aux fonctions de gestion qui est à même de reconnaître et d’évaluer les risques d’accident du travail, les dangers et l’exposition des employés à des matières potentiellement dangereuses ou des conditions peu sûres dans une installation de recyclage de navires et qui est capable d’indiquer les mesures de protection et les précautions nécessaires à prendre pour éliminer ou réduire ces risques, dangers ou situations. L’Autorité compétente peut définir des critères appropriés permettant de désigner ces personnes et peut déterminer les tâches à leur confier.
- 2 „Employeur“ désigne une personne physique ou morale qui emploie un ou plusieurs travailleurs participant à des activités de recyclage des navires.
- 3 „Navire existant“ désigne un navire qui n’est pas un navire neuf.
- 4 „Navire neuf“ désigne un navire :
 - .1 dont le contrat de construction est passé à la date d’entrée en vigueur de la Convention ou après cette date; ou
 - .2 en l’absence d’un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date d’entrée en vigueur de la présente Convention ou six mois après cette date; ou
 - .3 dont la livraison s’effectue à la date d’entrée en vigueur de la présente Convention ou 30 mois après cette date.
- 5 „Installation nouvelle“ désigne l’installation de systèmes, d’équipement, d’isolant ou autre matière ou matériau à bord d’un navire après la date à laquelle la Convention entre en vigueur.
- 6 „Conditions de sécurité en vue de l’entrée dans un espace“ désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :
 - .1 la teneur en oxygène de l’atmosphère et la concentration des vapeurs inflammables restent dans les limites de sécurité;
 - .2 la concentration de matières toxiques dans l’atmosphère ne dépasse pas les limites admissibles; et
 - .3 les résidus ou matières associés au travail autorisé par la personne compétente n’entraînent pas de dégagement incontrôlé de matières toxiques ni une concentration dangereuse de vapeurs inflammables dans l’atmosphère existante, dont la condition est maintenue conformément aux instructions.
- 7 „Conditions de sécurité en vue du travail à chaud“ désignent les conditions que remplit un espace qui satisfait aux critères ci-après :
 - .1 il y existe des conditions sûres, qui ne présentent pas de risque d’explosion, y compris des conditions exemptes de gaz, pour l’utilisation d’une soudeuse à l’arc électrique ou au gaz, d’un outil de découpage ou d’un brûleur au chalumeau ou d’autres formes de flamme nue, de même que pour les opérations de chauffe, de meulage ou génératrices d’étincelles;

- .2 les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace énoncées à la règle 1.6 sont réunies;
 - .3 l'atmosphère existante ne changera pas par suite du travail à chaud; et
 - .4 tous les espaces adjacents ont été nettoyés ou rendus inertes ou suffisamment traités pour éviter qu'un incendie ne se déclare ou ne se propage.
- 8 „Propriétaire du navire“ désigne la personne ou les personnes ou la compagnie au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes ou la compagnie dont le navire est la propriété ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme „propriétaire“ désigne cette compagnie. Cette expression comprend également les acheteurs qui sont propriétaires du navire pour une période de temps limitée en attendant sa vente ou sa remise à une installation de recyclage de navires.
- 9 „Inspection sur place“ désigne l'inspection de l'installation de recyclage des navires visant à confirmer l'état décrit par la documentation vérifiée.
- 10 „Avis d'achèvement“ désigne une déclaration délivrée par l'installation de recyclage des navires pour confirmer que le recyclage du navire a été achevé conformément à la présente Convention.
- 11 „Navire-citerne“ désigne un pétrolier tel que défini dans l'Annexe I de MARPOL ou un navire-citerne NLS tel que défini dans l'Annexe II de MARPOL.
- 12 „Travailleur“ désigne toute personne qui s'acquitte de tâches, sur une base régulière ou temporaire, dans le cadre de relations de travail, y compris les sous-traitants.

Règle 2 – Applicabilité générale

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

Règle 3 – Rapport avec d'autres normes, recommandations et orientations

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

Chapitre 2 – Prescriptions applicables aux navires

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

Règle 4 – Réglementation des matières potentiellement dangereuses à bord des navires

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

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

Règle 5 – Inventaire des matières potentiellement dangereuses

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

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

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

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

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

Règle 6 – Procédure à suivre pour proposer des amendements aux appendices 1 et 2

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

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

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

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

- .1 l’examen effectué par le groupe technique doit comprendre :
 - .1.1 l’évaluation de la corrélation entre la matière potentiellement dangereuse en question et la probabilité, dans le contexte de la présente Convention, qu’elle ait des effets dommageables

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

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

Règle 7 – Groupes techniques

1 Le Comité, en application de la règle 6, peut constituer un ou plusieurs groupes techniques selon que de besoin. Le groupe technique est composé de représentants des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'Organisation des Nations Unies et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation, qui devraient de préférence

inclure des représentants d'établissements et de laboratoires ayant des connaissances spécialisées dans le devenir de l'environnement et les effets des substances, les effets toxicologiques, la biologie marine, la santé de l'homme, l'analyse économique, la gestion des risques, la construction des navires, le transport maritime international, la santé et la sécurité au travail ou d'autres domaines de compétence nécessaires pour passer objectivement en revue les mérites techniques d'une proposition.

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

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

Partie B – Préparatifs en vue du recyclage des navires

Règle 8 – Prescriptions générales

Les navires destinés au recyclage :

- .1 ne sont recyclés que dans des installations de recyclage des navires qui sont :
 - .1 autorisées conformément à la présente Convention; et
 - .2 pleinement autorisées à procéder à tout le recyclage dont le plan de recyclage du navire précise qu'il sera effectué par l'installation ou les installations de recyclage des navires identifiées;
- .2 effectuent des opérations pendant la période précédant leur arrivée dans l'installation de recyclage des navires en vue de réduire au minimum la quantité de résidus de cargaison, de résidus de fuel-oil et de déchets restant à bord;
- .3 s'ils sont des navires-citernes, arrivent à l'installation de recyclage des navires avec des citernes à cargaison et une ou plusieurs chambres des pompes dont l'état permet la délivrance d'un certificat attestant que les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace ou du travail à chaud ou des deux sont remplies, conformément à la législation, à la réglementation et aux politiques nationales de la Partie sous la juridiction de laquelle l'installation de recyclage des navires est exploitée;
- .4 fournissent à l'installation de recyclage des navires tous les renseignements disponibles à leur sujet aux fins de l'établissement du plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9;
- .5 établissent l'Inventaire prescrit par la règle 5; et
- .6 sont certifiés être prêts pour le recyclage par l'Administration ou l'organisme reconnu par elle, avant que ne soit entreprise la moindre opération de recyclage.

Règle 9 – Plan de recyclage du navire

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

- .1 est élaboré compte tenu des renseignements fournis par le propriétaire du navire;
- .2 est rédigé dans la langue acceptée par la Partie octroyant l'autorisation à l'installation de recyclage des navires et, si cette langue n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le plan de recyclage du navire est traduit dans l'une de ces langues, sauf si l'Administration juge que cela n'est pas nécessaire;
- .3 inclut des renseignements au sujet notamment de la mise en place, du maintien et de la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud et sur la façon dont le type et la quantité de matières, y compris celles qui sont énumérées dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, seront gérés;

- .4 conformément à la déclaration faite en vertu de l'article 16.6, est approuvé soit expressément soit tacitement par l'Autorité compétente qui accorde l'autorisation à l'installation de recyclage des navires. L'Autorité compétente adresse par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration un accusé de réception du plan de recyclage du navire dans les trois (3) jours ouvrables qui suivent sa réception conformément à la règle 24. Par la suite :
- .1 si une Partie exige l'approbation expresse du plan de recyclage du navire, l'Autorité compétente doit adresser par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration notification de sa décision d'approuver ou de refuser le plan de recyclage du navire; et
 - .2 si une Partie exige l'approbation tacite du plan de recyclage du navire, l'accusé de réception doit préciser la date à laquelle une période d'examen de 14 jours prend fin. L'Autorité compétente doit notifier par écrit à l'installation de recyclage des navires, au propriétaire du navire et à l'Administration, avant l'expiration de cette période de 14 jours, toute objection éventuelle à l'encontre du plan de recyclage du navire. Si aucune objection n'a été notifiée par écrit, le plan de recyclage du navire est réputé avoir été approuvé.
- .5 une fois approuvé conformément au paragraphe .4, doit pouvoir être inspecté par l'Administration ou par tout inspecteur désigné ou organisme reconnu par elle; et
- .6 lorsque plusieurs installations de recyclage de navires sont utilisées, doit préciser les installations de recyclage des navires devant être utilisées et déterminer les activités de recyclage et l'ordre dans lequel celles-ci doivent être exécutées dans chaque installation de recyclage des navires autorisée.

Partie C – Visites et délivrance des certificats

Règle 10 – Visites

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

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

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

- .1 exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente Convention; et
- .2 effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités appropriées d'un État du port qui est Partie.

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

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

Règle 11 – Délivrance des certificats et apposition d'un visa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 12 – Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

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

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

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

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

Règle 13 – Modèle des certificats

Les certificats doivent être établis dans une langue officielle de la Partie qui les délivre, selon les modèles qui figurent aux appendices 3 et 4. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le

français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues. L'Administration peut toutefois établir le certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses uniquement dans une langue officielle de la Partie qui délivre le certificat, dans le cas des navires qui n'effectuent pas de voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la présente Convention, et le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage uniquement dans une langue officielle de la Partie qui le délivre, dans le cas des navires recyclés dans des installations relevant de la juridiction de ladite Partie.

Règle 14 – Durée et validité des certificats

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

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

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

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

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

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

Chapitre 3 – Prescriptions applicables aux installations de recyclage des navires

Règle 15 – Réglementation relative aux installations de recyclage des navires

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

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

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

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

Règle 16 – Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

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

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

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

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

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

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

Règle 17 – Prescriptions générales

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

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

- .1 n'acceptent que les navires qui :
 - .1 respectent la présente Convention; ou
 - .2 satisfont aux prescriptions de la Convention;

- .2 n'acceptent que les navires qu'elles sont autorisées à recycler; et
- .3 tiennent à disposition les documents qui fondent leur autorisation, s'ils sont demandés par un propriétaire de navire qui envisage d'y recycler un navire.

Règle 18 – Plan relatif à l'installation de recyclage des navires

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

- .1 une politique garantissant la sécurité des travailleurs et la protection de la santé et de l'environnement, y compris l'établissement d'objectifs visant à réduire au minimum et à éliminer dans la mesure où cela est possible dans la pratique les effets dommageables du recyclage des navires sur la santé de l'homme et l'environnement;
 - .2 un système permettant d'assurer l'application des prescriptions énoncées dans la présente Convention, la réalisation des objectifs prévus dans la politique de la compagnie de recyclage et l'amélioration continue des procédures et des normes utilisées dans les opérations de recyclage des navires;
 - .3 la définition des rôles et des responsabilités des employeurs et des travailleurs lors de l'exécution des opérations de recyclage des navires;
 - .4 un programme d'information et de formation approprié pour les travailleurs, afin de garantir l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle de l'installation de recyclage des navires;
 - .5 un plan de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence;
 - .6 un système de surveillance de l'exécution du recyclage des navires;
 - .7 un système de tenue de registres montrant comment le recyclage des navires est exécuté;
 - .8 un système permettant de signaler les rejets, les émissions, les événements et les accidents portant atteinte, ou pouvant potentiellement porter atteinte, à la sécurité des travailleurs, à la santé de l'homme et à l'environnement; et
 - .9 un système permettant de signaler les maladies professionnelles, accidents, lésions corporelles et autres effets dommageables pour la sécurité des travailleurs et la santé de l'homme,
- compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 19 – Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement

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

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

Règle 20 – Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

- 1 Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie doivent assurer, en toute sécurité et d'une manière écologiquement rationnelle, l'enlèvement de toutes les matières potentiellement dan-

gereuses d'un navire qui possède les certificats ou visas prévus par la règle 11 ou 12. La ou les personnes responsables des opérations de recyclage et les travailleurs doivent avoir une bonne connaissance des prescriptions de la présente Convention qui se rapportent à leurs tâches et, en particulier, utiliser activement, avant et pendant l'enlèvement des matières potentiellement dangereuses, l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et le plan de recyclage du navire.

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

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

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

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

Règle 21 – Préparation et intervention en cas de situation d'urgence

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

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

- .5 assurer la communication de renseignements pertinents à tous les travailleurs de l'installation de recyclage des navires, à tous les niveaux et selon leurs compétences, et assurer leur formation, y compris des exercices réguliers sur les procédures de prévention, de préparation et d'intervention en cas de situation d'urgence.

Règle 22 – Sécurité et formation des travailleurs

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

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

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

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

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

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

Règle 23 – Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques

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

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

Chapitre 4 – Prescriptions en matière de notification

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

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

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

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

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

Règle 25 – Notification de l'achèvement du recyclage

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

*

APPENDICE 1

Réglementation des matières potentiellement dangereuses

<i>Matière potentiellement dangereuse</i>	<i>Définitions</i>	<i>Mesures de contrôle</i>
Amiante	Matériaux contenant de l'amiante	Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante.
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone	<p>„Substance qui appauvrit la couche d'ozone“ désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure sur la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.</p> <p>Les „substances qui appauvrissent la couche d'ozone“ que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane Halon 1301 Bromotrifluorométhane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2) CFC-11 Trichlorofluorométhane CFC-12 Dichlorodifluorométhane CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane CFC-115 Chloropentafluoroéthane</p>	Les installations nouvelles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les installations nouvelles contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.
Polychlorobiphényles (PCB)	„Polychlorobiphényles“ s'entend des composés aromatiques dont la structure est telle que les atomes d'hydrogène de la molécule de biphényle (deux cycles benzéniques reliés par une seule liaison carbone-carbone) peuvent être remplacés par un nombre d'atomes de chlore allant jusqu'à dix.	Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent des polychlorobiphényles.
Composés et systèmes antialissure	Composés et systèmes antialissure réglementés par l'Annexe I de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antialissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.	<p>1. Aucun navire ne doit appliquer des systèmes antialissure contenant des composés organostanniques en tant que biocide ni aucun autre système antialissure dont l'application ou l'utilisation est interdite par la Convention AFS.</p> <p>2. Aucun navire neuf ni aucune installation nouvelle à bord de navires ne doit appliquer ou utiliser de composés ou systèmes antialissure d'une manière qui ne soit pas conforme à la Convention AFS.</p>

*

APPENDICE 2

**Liste des éléments devant au moins figurer dans
l'inventaire des matières potentiellement dangereuses**

Toutes matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1
Cadmium et composés du cadmium
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent
Plomb et composés du plomb
Mercurure et composés du mercure
Biphényles polybromés (PBB)
Éthers diphényles polybromés (PBDE)
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)
Matières radioactives
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C10-C13)

*

APPENDICE 3

**Modèle de certificat international attestant que le navire possède
un inventaire des matières potentiellement dangereuses**

CERTIFICAT INTERNATIONAL
ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSEDE UN INVENTAIRE
DES MATIERES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de la Partie I
de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses).

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée „la Convention“) au nom du Gouvernement :

.....

(Nom de l'État)

par

*(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme
autorisé en vertu des dispositions de la Convention)*

Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	

Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

***Caractéristiques de la Partie I de l'Inventaire
des matières potentiellement dangereuses***

Numéro d'identification/de vérification de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :

Note : La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, telle que prescrite par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses et doit toujours accompagner ce certificat. La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établie conformément au modèle type figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

IL EST CERTIFIÉ :

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré :
(jj/mm/aaaa)

Le présent certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa)

(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle 11.6*

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.6 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa apposé après achèvement de la visite de renouvellement, en cas d'application de la règle 11.7*

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.7 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du certificat jusqu'à l'arrivée au port de visite ou pour une période de grâce, en cas d'application de la règle 11.8 ou 11.9**

Le présent certificat, conformément à la règle 11.8 ou 11.9*** de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

** Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

*** Biffer la mention inutile.

Attestation de visite supplémentaire*

Lors d'une visite supplémentaire effectuée conformément à la règle 10 de l'Annexe à la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé :

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

*

APPENDICE 4

Modèle de certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage**CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE EST PRET POUR LE RECYCLAGE**

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et du plan de recyclage du navire).

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée „la Convention“) au nom du Gouvernement :

.....

(Nom de l'État)

par

(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	

* Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

Caractéristiques de l'installation ou des installations de recyclage des navires

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage*	
Adresse complète	
Date d'expiration de l'autorisation	

* Ce numéro se trouve dans l'autorisation de procéder au recyclage des navires.

Caractéristiques de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses

Numéro d'identification/de vérification de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :

.....

Note : L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, tel que prescrit par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat. L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établi conformément au modèle figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

Caractéristiques du plan de recyclage du navire

Numéro d'identification/de vérification du plan de recyclage du navire :

Note : Le plan de recyclage du navire, tel que prescrit par la règle 9 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat.

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention;
- 2 que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses en cours de validité conforme aux dispositions de la règle 5 de l'Annexe à la Convention;
- 3 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud; et
- 4 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le présent navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa)

(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**Visa de prorogation de la validité du certificat jusqu'à l'arrivée
au port de l'installation de recyclage des navires ou pour une
période de grâce, en cas d'application de la règle 14.5***

Le présent certificat, conformément à la règle 14.5 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable pour un voyage unique direct

du port de :

au port de :

Signé :

(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

*

APPENDICE 5

**Modèle d'autorisation donnée aux installations
de recyclage des navires**

Autorisation de procéder au recyclage de navires conformément aux
prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour
le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009

Délivrée en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée „la Convention“) au nom du Gouvernement :

.....

(Nom de l'État)

par

*(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme
autorisé en vertu des dispositions de la Convention)*

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage	
Adresse complète de l'installation de recyclage des navires	
Principal point de contact	
Numéro de téléphone	

* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

Courriel	
Nom, adresse et coordonnées de la société mère	
Langue(s) de travail	

Il est vérifié que l'installation de recyclage des navires a mis en place des systèmes, procédures et techniques de gestion conformes aux chapitres 3 et 4 de l'Annexe à la Convention.

La présente autorisation est valable jusqu'au et est soumise aux restrictions énoncées dans le supplément joint.

La présente autorisation est susceptible d'être modifiée, suspendue, retirée ou renouvelée périodiquement conformément à la règle 16 de l'Annexe à la Convention.

Délivrée à
(Lieu de délivrance de l'autorisation)

Le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

.....
(Nom et fonction, en caractères d'imprimerie, de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

SUPPLÉMENT À :

l'autorisation de procéder au recyclage de navires conformément à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009

Notes :

- 1 La présente fiche doit être jointe en permanence à l'autorisation de procéder au recyclage des navires. L'autorisation doit pouvoir être consultée à tout moment à l'installation de recyclage des navires.
- 2 Les procédures, plans et autres documents fournis par l'installation de recyclage des navires et prescrits aux termes des conditions dans lesquelles l'autorisation a été délivrée doivent tous être disponibles dans la langue de travail de l'installation de recyclage des navires, ainsi qu'en anglais, en espagnol ou en français.
- 3 L'autorisation est soumise aux restrictions énoncées dans le présent supplément.

1 Conditions générales

1.1 Prescriptions de la Convention

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux prescriptions de la Convention et satisfait aux prescriptions pertinentes ci-après :

Règle 16 – Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

Règle 17 – Prescriptions générales

Règle 18 – Plan relatif à l'installation de recyclage des navires

Règle 19 – Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement

Règle 20 – Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

Règle 21 – Préparation et intervention en cas de situation d'urgence

Règle 22 – Sécurité et formation des travailleurs

Règle 23 – Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques

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

Règle 25 – Notification de l'achèvement du recyclage

Ces prescriptions sont imposées à l'installation de recyclage des navires au moyen de

.....
(Indiquer le permis, la licence, l'autorisation, les normes juridiques ou autre mécanisme qui est applicable)

Numéro d'identification/de vérification du plan relatif à l'installation de recyclage des navires

.....

1.2 Acceptation des navires

En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique et les navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la Convention, l'installation de recyclage des navires ne peut accepter un navire en vue de le recycler que conformément à la règle 17 de l'Annexe à la Convention.

1.3 Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud

L'installation de recyclage des navires est capable de mettre en place, maintenir et surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud tout au long du processus de recyclage des navires.

1.4 Gestion des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée et tenue de procéder à la gestion de toutes les matières potentiellement dangereuses d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément à la Convention et à toutes les règles/prescriptions locales ou nationales pertinentes.

1.5 Carte et lieu des opérations de recyclage des navires

Une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage des navires et le lieu des opérations de recyclage des navires effectuées dans son enceinte est jointe.

2 Capacité de l'installation de recyclage des navires

2.1 Dimensions des navires

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire dont les dimensions ne dépassent pas les limites suivantes :

Dimensions maximales		Autres restrictions
Longueur		
Largeur		
Poids lège		

2.2 Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire qui contient les matières potentiellement dangereuses mentionnées dans le tableau suivant sous réserve des conditions indiquées ci-après :

Matière potentiellement dangereuse (*4)	Gestion des matières potentiellement dangereuses			Autorisation/ Restrictions
	Élimination O/N (*2)	Stockage O/N	Traitement (*1) O/N (*3)	
Amiante				
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone				
Polychlorobiphényles (PCB)				
Composés et systèmes antisalissure				
Cadmium et composés du cadmium				
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent				
Plomb et composés du plomb				
Mercurure et composés du mercure				
Biphényles polybromés (PBB)				
Éthers diphényles polybromés (PBDE)				
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)				
Matières radioactives				
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C ₁₀ -C ₁₃)				
Liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux				
Peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques				
Autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire (préciser)				

Notes :

- *1 Par traitement, il faut entendre le traitement des matières potentiellement dangereuses dans l'installation de recyclage des navires, tel que :
 - a. l'incinération des matières potentiellement dangereuses;
 - b. la récupération des matières potentiellement dangereuses; et
 - c. le traitement des résidus d'hydrocarbures.
- *2 Si oui (O), indiquer, dans le plan relatif à l'installation de recyclage des navires, le personnel responsable qui est autorisé à procéder à l'enlèvement, en précisant le numéro du certificat ou tout autre renseignement pertinent.
- *3 Si non (N), indiquer, dans le plan de recyclage du navire, le lieu où les matières potentiellement dangereuses vont être traitées/éliminées.
- *4 Ces matières potentiellement dangereuses sont mentionnées dans les appendices 1 et 2 et dans la règle 20 de la Convention.

*

APPENDICE 6

Modèle de notification du début escompté du recyclage du navire

Le (La)

(Nom de l'installation de recyclage des navires)

situé(e) à

(Adresse complète de l'installation de recyclage des navires)

qui est autorisé(e), conformément aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée „la Convention“), à procéder au recyclage de navires au nom du Gouvernement :

.....

(Nom de l'État)

ainsi qu'il est indiqué dans l'autorisation de procéder au recyclage de navires

délivrée à

(Lieu de l'autorisation)

par

(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

le (jj/mm/aaaa)

(Date de délivrance)

Notifie par la présente que l'installation de recyclage des navires est prête à tous égards à entreprendre le recyclage du navire

(Numéro IMO)

Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage, qui a été délivré conformément aux dispositions de la Convention au nom du Gouvernement

.....

(Nom de l'État)

par

(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

le (jj/mm/aaaa)

(Date de délivrance)

est joint.

Signé

*

APPENDICE 7

Modèle d'avis d'achèvement du recyclage du navire

AVIS D'ACHEVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le présent document est un avis d'achèvement du recyclage du navire

.....
*(Nom du navire à son arrivée en vue d'être recyclé/
 au moment de la radiation de l'immatriculation)*

Caractéristiques du navire à son arrivée en vue d'être recyclé

Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

IL EST CONFIRMÉ :

que le navire a été recyclé conformément au plan de recyclage du navire dans le cadre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée „la Convention“) à

.....
(Nom et emplacement de l'installation de recyclage des navires autorisée)

et que le recyclage du navire, tel que prescrit par la Convention, a été achevé le

..... (jj/mm/aaaa)
(Date d'achèvement)

Délivré à
(Lieu de délivrance de l'avis d'achèvement)

Le (jj/mm/aaaa)
*(Date de délivrance) (Signature du propriétaire de l'installation de recyclage des navires
 ou d'un représentant agissant en son nom)*

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7854/01

N° 7854¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale pour
le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires,
faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(11.8.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de ratifier la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009 (ci-après, la « Convention de Hong-Kong »).

La Convention de Hong Kong vise à garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires en termes de (i) conception, construction, exploitation et préparation des navires, (ii) exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle et (iii) mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires.

Jusqu'à présent et tant que la Convention de Hong-Kong n'est pas applicable aux navires luxembourgeois, dans la mesure où un navire en fin de vie est traité comme un déchet dangereux, c'est la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination qu'il faut suivre. Cette convention interdit l'exportation des déchets dangereux des pays membres de l'OCDE en direction des pays non-OCDE. Or, l'immense majorité des épaves étant jusqu'alors traitées en Asie, dans des conditions environnementales et sociales le cas échéant non-conformes¹, un règlement européen² a été adopté dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong pour permettre le recyclage sûr des navires, évitant ainsi des manœuvres de contournement des règles par un dépavillonnement des navires en fin de vie. Ce règlement européen est corroboré par une décision d'exécution³ à laquelle est annexée une liste des installations de démantèlement conformes. Selon la liste actuelle publiée le 23 juillet 2021, 44 installations de recyclage sont agréées, dont 34 dans des Etats membres, notamment aux Pays-Bas, en Norvège, en Lituanie et en Espagne.

La Chambre de Commerce salue le Projet même si :

- d'une part, aux termes de l'exposé des motifs, « *[il] ne permettra pas l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong. [Il] sera toutefois un acte fort témoignant de la volonté du Luxembourg de prendre ses responsabilités afin de contribuer à la mise en place d'un système ayant vocation à permettre une diminution de la pollution maritime et à contribuer à une amélioration des conditions de travail des employés des chantiers de démantèlement* » ;
- d'autre part, les dispositions de ladite convention concernant les installations de recyclage ne sont pas applicables à un État enclavé tel que le Luxembourg.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

¹ Lien vers Organisation Internationale du Travail

² Règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

³ Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7854/02

N° 7854²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention internationale pour
le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires,
faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(7.12.2021)

Par dépêche du 7 juillet 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, à la demande du ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009, à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 31 août 2021.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009, ci-après la « convention », couvre la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires en vue d'en faciliter le recyclage sûr et écologiquement rationnel, sans pour autant compromettre leur sécurité et leur efficacité opérationnelle. Elle couvre également l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage de navires ainsi que la mise en place d'un mécanisme d'application approprié pour le recyclage des navires.

Les conditions relatives à l'entrée en vigueur de la convention, telles que prévues à son article 17 ne se trouvant pas remplies, celle-ci n'est toujours pas entrée en vigueur, plus de douze ans après son adoption. Comme l'expliquent les auteurs à l'exposé des motifs « il faudra au moins encore qu'un État à forte capacité de recyclage ratifie la convention de Hong Kong pour que celle-ci entre en vigueur ».

Les États membres de l'Union européenne sont autorisés à ratifier la convention par la décision 2014/241/UE du Conseil du 14 avril 2014 concernant la ratification, par les États membres, de la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ou leur adhésion à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union européenne. Afin d'anticiper l'application de certaines mesures de la convention, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE, tel que modifié. Le règlement (UE) n° 1257/2013 produit l'intégralité de ses effets à compter du 31 décembre 2020.

Les auteurs expliquent à l'exposé des motifs que la loi en projet « a pour objet d'approuver la convention de Hong Kong. Si cette approbation ne permettra pas l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong, elle sera toutefois un acte fort témoignant de la volonté du Luxembourg de prendre ses responsabilités afin de contribuer à la mise en place d'un système ayant vocation à permettre une

diminution de la pollution maritime et à contribuer à une amélioration des conditions de travail des employés des chantiers de démantèlement. »

Les auteurs indiquent que « [p]arallèlement au dépôt de l'instrument d'adhésion, une déclaration a été faite en application de l'article 16, paragraphe 6, de la convention de Hong Kong à l'occasion de laquelle il a été précisé que les dispositions de ladite convention concernant les installations de recyclage ne sont pas applicables à un État enclavé ».

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique du dispositif de la loi en projet ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

*

EXAMEN DU TEXTE A APPROUVER

Le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que l'article 18 de la convention revêt le caractère d'une clause d'approbation anticipée. Ce genre d'approbation anticipée est conforme à l'article 37 de la Constitution, à condition que la portée de l'assentiment préalable soit tracée avec une précision suffisante. Si la clause d'approbation anticipée relative aux amendements futurs à apporter à l'annexe de la convention est tracée de façon suffisamment précise pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution, tel n'est pas le cas pour les amendements au texte même de la convention. Ces amendements devront dès lors être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Le Conseil d'État se doit de signaler qu'il y a lieu de s'en tenir en principe à l'intitulé de la convention telle qu'annexée au dossier lui soumis pour avis. La loi en projet sous avis se lira dès lors comme suit :

*

« PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 7 décembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

7854/03

N° 7854³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale de
Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel
des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE LA
PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET DE L'ESPACE**

(10.3.2022)

La commission se compose de : Mme Francine CLOSENER, Président ; Mme Lydia MUTSCH, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Guy ARENDT, M. André BAULER, Mme Simone BEISSEL, M. Sven CLEMENT, M. Léon GLODEN, M. Charles MARGUE, M. Laurent MOSAR, M. Roy REDING, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le 2 juillet 2021, le projet de loi n° 7854 a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères et européennes.

L'article unique du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article, des fiches financière et d'évaluation d'impact ainsi que du texte à approuver – la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

La Chambre de Commerce a publié son avis le 11 août 2021.

Le 7 décembre 2021, le Conseil d'Etat a rendu son avis.

Le 3 mars 2022, le projet de loi a été présenté à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après « la commission », qui a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur. Lors de cette même réunion, la commission a également examiné l'avis du Conseil d'Etat et a décidé de procéder à la rédaction d'un projet de rapport.

Le 10 mars 2022, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet de ratifier la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite le 15 mai 2009 à Hong Kong.

La question du démantèlement des navires fait apparaître des préoccupations en matière de sécurité, de santé et d'environnement. Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques (Inde, Bangladesh, Pakistan) où la main d'œuvre est moins chère, les espaces disponibles dans des chantiers (parfois de simples plages aménagées) plus vastes et les droits du travail et de l'environnement

moins exigeants. Les méthodes de démantèlement des navires (échouement sur plage), les composants du navire (amiante, peintures toxiques, etc.), l'absence d'équipements de protection sur les chantiers ont des impacts négatifs non seulement sur l'environnement (infiltration des sols, pollution maritime, etc.), mais encore sur la santé des travailleurs. Ainsi, en 2015, 78% du tonnage des navires démantelés étaient recyclés après échouement sur une plage. 93% des navires européens étaient démantelés dans des chantiers situés dans des Etats tiers.

Les textes en vigueur sont apparus étant trop généraux et donc pas adaptés à l'activité de démantèlement des navires. En effet, leurs règles sont facilement contournées par le biais d'un dépavillonnement du navire, quelques temps avant la date prévue pour le démantèlement.

La Convention

La Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, vise à apporter des solutions spécifiques au secteur maritime. Elle a été élaborée avec le concours des Etats membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'organisations non gouvernementales, et en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail et les Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

La convention de Hong Kong comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires. Les règles de cette convention portent sur :

- la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de façon à promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle ;
- l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle ;
- la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires, qui prévoit des prescriptions en matière de délivrance de certificats.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong – elle est conditionnée par la ratification de quinze Etats représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits Etats – l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Ce règlement européen met en œuvre la convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen, mais aussi pour les navires battant pavillon d'un pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un Etat membre.

Le projet de loi

L'approbation de la Convention de Hong Kong par ce projet de loi ne permet pas l'entrée en vigueur de cette Convention, elle sera toutefois un acte fort témoignant de la volonté du Luxembourg de prendre ses responsabilités afin de contribuer à la mise en place d'un système ayant vocation à permettre une diminution de la pollution maritime et à contribuer à une amélioration des conditions de travail des employés des chantiers de démantèlement.

Parallèlement au dépôt de l'instrument d'adhésion, une déclaration a été faite en application de l'article 16, paragraphe 6, de la Convention de Hong Kong à l'occasion de laquelle il a été précisé que les dispositions de ladite Convention concernant les installations de recyclage ne sont pas applicables à un Etat enclavé.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce marque son accord avec le projet de loi, même si les dispositions de ladite Convention concernant les installations de recyclage ne sont pas applicables à un Etat enclavé tel que le Luxembourg.

3.2) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, le Conseil d'Etat n'exprime pas d'observation quant au fond de l'article unique du projet de loi.

En ce qui concerne le texte à approuver, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait que l'article 18 de la Convention revêt le caractère d'une clause d'approbation anticipée. Ce genre d'approbation anticipée est conforme à l'article 37 de la Constitution, à condition que la portée de l'assentiment préalable soit tracée avec une précision suffisante. Il note que tel est le cas pour les amendements futurs à apporter à l'annexe de la Convention, mais pas pour les amendements au texte même de la Convention. Ces amendements devront dès lors être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des députés.

*

4) COMMENTAIRES

Intitulé

Tel que proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations d'ordre légistique, la commission a inséré les termes « de Hong Kong » entre les termes « Convention internationale » et « pour le recyclage ».

Article unique

Cet article porte approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la commission recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7854 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI
portant approbation de la Convention internationale de
Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel
des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Luxembourg, le 10 mars 2022

Le Rapporteur,
Lydia MUTSCH

Le Président,
Francine CLOSENER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7854

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/03/2022 19:05:50	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 4	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7854 Convention Hong Kong	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7854	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nank	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Gloden Léon	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)	M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	(M. Hengel Max)
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Mischo Georges)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui	(Mme Lorsché Josée)	M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui	(M. Graas Gusty)	M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui	(Mme Hemmen Cécile)	M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	(M. Di Bartolomeo Mars)
Mme Mutsch Lydia	Oui	(M. Cruchten Yves)	M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

7854



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7854

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

*

Article unique. Est approuvée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 30 mars 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7854/04

N° 7854⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale de
Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel
des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(1.4.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 30 mars 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale de
Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel
des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 mars 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 7 décembre 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 15 votants, le 1^{er} avril 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

12



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers (impact des sanctions contre la Russie)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, Mme Viviane Reding remplaçant M. Serge Wilmes, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Présidente de la Commission

*

1. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Président invite Madame le Rapporteur à présenter son projet de rapport, transmis au préalable aux membres de la commission.

Madame le Rapporteur explique qu'elle a fait droit, tel que décidé lors de la précédente réunion, à la proposition d'ordre légistique formulée par le Conseil d'Etat. L'oratrice poursuit en résumant l'objet de la convention internationale que le présent projet de loi vise à ratifier. Elle clôt son exposé en suggérant un temps de parole en séance publique suivant le modèle de base.

Madame le Président s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations supplémentaires qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, elle décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

La commission marque également son accord au temps de parole suggéré par Madame le Rapporteur.

2. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Rapporteur remarque qu'également ce projet de loi a fait l'objet d'une légère correction d'ordre légistique et résume l'objet de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves que le présent projet de loi vise à ratifier. Egalement pour ce rapport, l'oratrice suggère un temps de parole en séance publique suivant le modèle de base. Elle ajoute qu'une présentation en affilée de ses deux rapports serait sans doute utile pour l'organisation du débat public.

Madame le Président s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations supplémentaires qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, elle décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

Madame le Président note que la commission marque non seulement son accord pour un temps de parole suivant le modèle de base, mais également pour une présentation en affilée par Madame le Rapporteur de ses deux rapports, de sorte à pouvoir débattre conjointement ces deux projets de loi.

Monsieur Charles Margue signale qu'il entend intervenir lors du débat public.

3. Divers (impact des sanctions contre la Russie)

Monsieur Laurent Mosar rappelle que son groupe politique a exprimé le souhait que Monsieur le Ministre de l'Economie informe la commission sur l'impact des sanctions décidées par l'Union européenne à l'encontre de la Fédération de Russie, voire de la guerre en Ukraine, sur l'économie nationale. Il serait utile de prévoir ce point lors de la prochaine réunion. Madame le Président se dit disposée à porter ce point à l'ordre du jour de la prochaine commission. Elle se concertera à ce sujet avec Monsieur le Ministre.

Luxembourg, le 14 mars 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 3 mars 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7846 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/789 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des règles sur l'exercice du droit d'auteur et des droits voisins applicables à certaines transmissions en ligne d'organismes de radiodiffusion et retransmissions de programmes de télévision et de radio, et modifiant la directive 93/83/CEE du Conseil, et modifiant la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données
 - Rapporteur : Madame Francine Closener
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7847 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/790 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur le droit d'auteur et les droits voisins dans le marché unique numérique et modifiant les directives 96/9/CE et 2001/29/CE, et modifiant :
 - 1° la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données ;
 - 2° la loi du 3 décembre 2015 relative à certaines utilisations autorisées des œuvres orphelines ;
 - 3° la loi du 25 avril 2018 relative à la gestion collective des droits d'auteur et des droits voisins et l'octroi de licences multiterritoriales de droits sur des œuvres musicales en vue de leur utilisation en ligne dans le marché intérieur
 - Rapporteur : Madame Francine Closener
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Investissements publics dans le secteur de l'espace
 - Réponses par Monsieur le Ministre de l'Economie aux questions du groupe politique CSV qui n'ont pas pu être traitées lors de la séance publique du 16 novembre 2021
4. 7854 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

5. 7855 Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers (*EISC workshop / Liberty Steel*)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Simone Beissel, Mme Francine Closener, Mme Stéphanie Empain remplaçant Mme Semiray Ahmedova, M. Léon Gloden, M. Gusty Graas remplaçant M. Guy Arendt, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Marc Spautz

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

Mme Iris Depoulain ; M. Robert Biber, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes, du Ministère de l'Economie

M. Ben Streff, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Sven Clement, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Président de la Commission

*

1. 7846 **Projet de loi portant transposition de la directive 2019/789 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des règles sur l'exercice du droit d'auteur et des droits voisins applicables à certaines transmissions en ligne d'organismes de radiodiffusion et retransmissions de programmes de télévision et de radio, et modifiant la directive 93/83/CEE du Conseil, et modifiant la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données**

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Président-Rapporteur rappelle que son projet de rapport a été transmis au préalable aux membres de la commission et en résumé l'objet avant de s'enquérir sur d'éventuelles questions ou observations qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, Madame le Président-Rapporteur décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés de la commission.

La commission partage la suggestion de Madame le Président-Rapporteur de proposer un temps de parole en séance publique selon le modèle de base.

2. 7847 Projet de loi portant transposition de la directive 2019/790 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur le droit d'auteur et les droits voisins dans le marché unique numérique et modifiant les directives 96/9/CE et 2001/29/CE, et modifiant :

1° la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins, et les bases de données ;

2° la loi du 3 décembre 2015 relative à certaines utilisations autorisées des œuvres orphelines ;

3° la loi du 25 avril 2018 relative à la gestion collective des droits d'auteur et des droits voisins et l'octroi de licences multiterritoriales de droits sur des œuvres musicales en vue de leur utilisation en ligne dans le marché intérieur

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Rappelant qu'également ce projet de rapport a été transmis au préalable aux membres de la commission, Madame le Président-Rapporteur s'enquiert sur d'éventuelles questions ou observations qui s'imposeraient encore.

Tout en félicitant Madame le Président-Rapporteur de son « excellent rapport », Monsieur Laurent Mosar signale que son groupe politique peine à accepter la rédaction actuelle de l'article 12 du projet de loi, transposant l'article 17 de la directive et concernant les « upload filters ». L'orateur rappelle que son groupe aurait pu s'imaginer une transposition suivant le « modèle allemand ». ¹ C'est pour cette raison que les représentants de son groupe s'abstiendront lors du vote. Il souligne que cette abstention ne présage pas le comportement de vote définitif de son groupe en séance publique.

Prenant acte de la motivation de cette abstention, Madame le Président-Rapporteur fait procéder au vote.

Excepté les représentants du groupe politique CSV qui s'abstiennent, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des autres membres présents et représentés de la commission.

Egalement pour ce projet de rapport, Madame le Président-Rapporteur suggère un temps de parole en séance publique selon le modèle de base, suggestion qui rencontre l'accord de la commission.

¹ Voir procès-verbal de la réunion de la présente commission du 20 janvier 2022.

3. Investissements publics dans le secteur de l'espace

- Réponses par Monsieur le Ministre de l'Economie aux questions du groupe politique CSV qui n'ont pas pu être traitées lors de la séance publique du 16 novembre 2021

Madame le Président invite Monsieur Laurent Mosar à rappeler ces points qui n'ont pas pu être abordés lors de la séance publique du 16 novembre 2021. Celui-ci énumère une série de questions auxquelles Monsieur le Ministre de l'Economie répond ce qui suit :

- 1° aujourd'hui, le ministère compte au moins soixante-dix **entreprises actives dans le secteur de l'espace** au Luxembourg.² Toutes ces sociétés sont répertoriées dans une brochure éditée par la *Luxembourg Space Agency* (LSA)³ et distribuée, il y a quelque temps, dans la présente commission ;⁴
- 2° **l'emploi** dans ce secteur dépasse entretemps le millier de personnes. Le plus grand employeur reste la société SES ;
- 3° **recettes budgétaires** – il n'est pas évident de distiller des chiffres précis à ce sujet. Une étude est en cours de réalisation. En termes de PIB, l'importance du secteur spatial se situe entre 1,5 et 2% du produit intérieur brut. Actuellement, la LSA prépare la prochaine conférence des ministres de l'*European Space Agency* (ESA). Celle-ci aura lieu fin novembre de l'année en cours. C'est dans ce contexte que la stratégie nationale pour le secteur spatial sera mise à jour et un nouveau plan d'action sera élaboré. C'est en préparation que ladite étude sera réalisée en collaboration avec un consultant externe. Il s'agira d'analyser l'impact des investissements publics jusqu'à présent effectués pour le développement de ce secteur au Luxembourg. Lors de cette prochaine conférence ministérielle également, le budget de l'ESA et les contributions des Etats membres seront fixés ;
- 4° deux **memorandums of understanding** (MoU) ont effectivement été signés à Dubaï. Celui signé avec *Airbus* consacre la volonté de coopérer dans la recherche technologique. Il devrait se concrétiser par l'établissement d'une présence de *Airbus* à Belval au sein de l'*European Space Resources Innovation Centre* (ESRIC). L'autre MoU a été signé avec l'Agence spatiale italienne (ASI). Il a une teneur plus générale et retient l'intention de coopérer dans les différentes filières du secteur spatial. L'idée est de réaliser des projets conjointement. Ceci notamment dans le domaine de l'exploration des ressources spatiales ;
- 5° c'est par l'intermédiaire du *Luxembourg Future Fund* (LFF) que le Luxembourg vient d'investir dix millions d'euros dans la société **NorthStar Earth & Space**.⁵ Cet investissement vise également à ce

² Cette question a déjà été traitée par Monsieur le Ministre de l'Economie lors de la réunion 16 janvier 2020 (point 2° à l'ordre du jour). Pour davantage d'explications, il est donc renvoyé à ce procès-verbal.

³ Agence héritée du précédent Ministre de l'Economie, Monsieur Etienne Schneider, qui était à l'origine de l'initiative « *spaceresources.lu* ».

⁴ *Space Directory 2019*, 114 pp., distribuée aux membres de la commission le 25 juin 2019. Ceci, suite à la réunion du 20 juin 2019, dédiée exclusivement au secteur spatial. Entretemps, une nouvelle édition de ce répertoire a été publiée (*Space Directory 2021*). Ce répertoire actualisé peut également être consulté sur le site internet de l'agence spatiale luxembourgeoise (<https://space-agency.public.lu/en.html>).

⁵ L'orateur détaille également l'origine et l'objet social de cette entreprise.

que cette société établira une présence au Luxembourg sous forme d'un centre d'excellence dans la recherche appliquée en collaboration avec l'ESRIC. Le Fonds européen d'investissement (FEI) a également investi dans cette société. Le ministère continuera à scruter des opportunités d'investissement dans des entreprises spatiales innovantes. Pareils investissements sont un levier important pour diversifier et développer le secteur spatial au Luxembourg ;

- 6° le « **Space campus** » est un autre volet important de la stratégie de développement du secteur spatial. Cette zone sera développée à Belval. Avec l'ESRIC, l'embryon de ce campus existe déjà. Toute une série d'infrastructures seront construites qui permettront, par exemple, de tester de la technologie spatiale dans des conditions réelles ;
- 7° l'**incubateur pour des entreprises spatiales** ne sera pas réalisé sur le site dudit campus. Il sera cependant veillé à une bonne connexion entre ces deux zones. Egalement, la LSA trouvera son siège définitif dans cette dernière zone. Une série de démarches concernant le terrain identifié sont encore à réaliser avant que la planification puisse concrètement démarrer. L'objectif politique est de créer un « écosystème » qui soit le plus favorable que possible pour le développement d'initiatives entrepreneuriales dans le domaine spatial ;
- 8° les négociations visant la signature d'un **MoU avec la Russie** et plus précisément leur agence spatiale *Roscosmos* ont été suspendues. Ces négociations étaient déjà bien avancées. Actuellement, le Gouvernement n'envisage pas de poursuivre ces négociations, voire de signer cet MoU avec la Russie. Jusqu'à présent, aucune collaboration directe entre la LSA et *Roscosmos* n'existe. Cette dernière collabore toutefois, par l'intermédiaire de l'ESA, avec l'Europe occidentale. Il s'agit d'un des domaines dans lesquels le transfert de connaissances et de technologies mutuelles sera interrompu.

Débat :

- Monsieur Laurent Mosar s'interrogeant sur le sort des entreprises luxembourgeoises ayant des **relations commerciales avec la Fédération de Russie**, Monsieur le Ministre précise qu'une vingtaine d'entreprises luxembourgeoises exportent vers la Fédération de Russie, quatre entreprises luxembourgeoises se sont même établies en Russie. Les sanctions qui ont été et qui seront prises à l'encontre de la Russie auront évidemment un impact sur l'activité de ces entreprises. Toutes ces entreprises se retrouvent désormais dans une situation délicate et sont confrontées à des décisions à prendre quant à la poursuite ou non de leurs activités en Russie. Egalement une série d'entreprises russes sont actives au Luxembourg, beaucoup dans le secteur financier. Une analyse détaillée de l'état actuel de ces relations économiques est en cours au Ministère de l'Economie. Monsieur le Ministre suggère qu'il revienne en commission pour discuter de cette nouvelle problématique sur base de données plus précises ;
- Monsieur Laurent Mosar donne à considérer qu'au niveau microéconomique la situation concernant ces entreprises, entrepreneurs ou investisseurs russes se présente de manière bien plus nuancée. Certaines de ces personnes sont peu impliquées en Russie et n'ont pas de relations avec le régime au pouvoir au Kremlin ou critiquent même ouvertement le régime politique en place. Des ressortissants russes résident au Luxembourg et des emplois dépendent d'entreprises

ou d'investisseurs russes. L'intervenant met en garde devant le déclenchement d'une « chasse aux sorcières » et plaide pour une approche différenciée dans la mise en œuvre des sanctions contre la Russie. Il s'interroge sur la **façon de procéder envisagée** par le Gouvernement concernant ces intérêts russes au Luxembourg, mais également du sort des filiales d'entreprises luxembourgeoises dans la Fédération de Russie.

Monsieur le Ministre considère ces interrogations comme légitimes et renvoie à sa suggestion de consacrer une réunion spécifique à cette problématique de la mise en œuvre des sanctions. Son administration est en train de dresser un état précis des intérêts luxembourgeois en Russie. Le Gouvernement doit non seulement savoir avec précision qui ou quelle société russe ou à participation russe est à sanctionner, mais également quelles sociétés luxembourgeoises sont susceptibles de souffrir de rétorsions ou d'autres mesures politiques russes dans ce contexte. Les informations requises se trouvent, notamment, dans le Registre des bénéficiaires effectifs ou dans le Registre de commerce et des sociétés. Le « marqueur » pour l'application de ces sanctions est la proximité de personnes physiques ou juridiques avec le régime en place à Moscou. Le Luxembourg agira solidairement avec les autres membres de l'Union européenne. Une approche réfléchie et nuancée s'impose néanmoins. Il y a, en effet, lieu d'éviter de stigmatiser et de porter dommage à des personnes innocentes. L'orateur tient toutefois à souligner que les sanctions qui ont été et qui sont encore susceptible d'être décidées au niveau communautaire seront mises en œuvre intégralement et consciencieusement à tous les niveaux.

Monsieur Mosar ajoute que le sort d'investissements luxembourgeois en Ukraine se pose également et estime utile de dédier une réunion spécifique à cette problématique des sanctions et contre-sanctions, voire des effets directs de la guerre en Ukraine sur les intérêts économiques luxembourgeois.

Conclusion :

Rappelant que l'impact économique de la guerre en Ukraine et des sanctions contre la Fédération de Russie ne figure pas à l'ordre du jour de la présente réunion, Madame le Président clôt ce débat. L'oratrice donne à considérer que des sanctions supplémentaires seront sans doute décidées et se dit favorable à consacrer une des prochaines réunions de la commission à cette thématique. Cette réunion aura lieu dès que les données nécessaires à un échange de vues fructueux auront été réunies par le Ministère de l'Economie.

*

4. 7854 **Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009**

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre invite Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes à présenter le projet de loi. Cette présentation étant conforme à l'exposé des motifs du document déposé à la Chambre des Députés, il est renvoyé à celui-ci.

Débat :

- Répondant à Monsieur Charles Margue, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes rassure qu'**aucune pression** n'existe en ce qui concerne la transposition de ladite Convention internationale. Si on peut parler de pression, elle est plutôt de l'ordre réputationnel, en ce qu'un relevé public est tenu par l'Organisation maritime internationale qui indique quel Etat pavillon a ratifié quand telle ou telle convention. L'orateur rappelle que les conventions dont les projets de loi d'approbation figurent à l'ordre du jour de la présente réunion sont déjà respectées par les navires sous pavillon luxembourgeois. D'une part, parce que certaines des mesures de la Convention qu'il vient d'exposer ont déjà été transposées par un règlement de l'Union européenne (n° 1257/2013) d'application depuis le début de l'année et, d'autre part, parce qu'une série d'Etats ont déjà ratifié ces conventions, de sorte à obliger les propriétaires de navires immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg à s'y conformer. L'orateur renvoie à l'obligation de s'assurer prévue par la Convention internationale de Nairobi pour garantir, le cas échéant, l'enlèvement des épaves. Il précise que l'approbation par la Chambre des Députés de ces conventions internationales ne dépend pas de l'entrée en vigueur de la réforme du registre maritime (projet de loi n° 7329).

Madame Simone Beissel ajoute que, peu importe l'inexistence d'une urgence, elle est d'avis que ces deux conventions internationales pourront et devront être soumises au vote de la Chambre des Députés dans les meilleurs délais.

Madame le Rapporteur remarque qu'elle est disposée à présenter son projet de rapport dans une des prochaines réunions de la commission.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes remarque que l'avis du Conseil d'Etat est de nature à pouvoir procéder à la rédaction d'un projet de rapport. Les observations légistiques sont pertinentes.

En conclusion, Madame le Président note que la présentation et l'adoption d'un projet de rapport dans ce dossier seront portées à l'ordre du jour d'une des prochaines réunions de la commission.

5. 7855 **Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes présente le projet de loi. Ses explications étant conformes à l'exposé des motifs du document déposé à la Chambre des Députés, il est renvoyé à celui-ci.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes explique que l'avis du Conseil d'Etat est pertinent, ne contient pas d'observation visant le dispositif quant au fond et que les propositions légistiques peuvent être reprises.

Madame le Président signale qu'elle portera l'adoption du projet de rapport dans ce dossier à l'ordre du jour conjointement avec celui concernant le projet de loi n° 7854.

6. **Divers (EISC workshop / Liberty Steel)**

- Madame le Président informe les membres de la commission d'un « online workshop » organisé par l'*European Interparliamentary Space Conference (EISC)* et qui se déroulera le 17 mars 2022. Elle invite les intéressés à s'adresser au Secrétaire-administrateur.
- Monsieur Laurent Mosar rappelle qu'il a, en raison des négociations en cours, accepté le souhait du Gouvernement de tenir en suspens une question élargie⁶ concernant le dossier **Liberty Steel**. Il juge néanmoins utile que Monsieur le Ministre informe la commission de l'état d'avancement de ces négociations. Madame le Président signale que Monsieur le Ministre a dû quitter la réunion. Elle l'informerait de cette demande.

Luxembourg, le 24 mai 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact

⁶ Voir article 82 du Règlement de la Chambre des Députés. Ces questions, d'intérêt général, sont traitées en séance publique et adressées par écrit deux semaines en avance au Gouvernement.

7854



Loi du 23 mai 2022 portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 30 mars 2022 et celle du Conseil d'État du 1^{er} avril 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*
Jean Asselborn

Le Ministre de l'Économie,
Franz Fayot

Palais de Luxembourg, le 23 mai 2022.
Henri

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

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales

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

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

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

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

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

ARTICLE 2

Définitions

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

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

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

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

4 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3 **Champ d'application**

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

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

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

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

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

ARTICLE 4

Mesures de contrôle relatives au recyclage des navires

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

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

ARTICLE 5

Visites et délivrance des certificats

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

ARTICLE 6

Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

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

ARTICLE 7

Échange d'informations

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

ARTICLE 8

Inspection des navires

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

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

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

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

ARTICLE 9

Recherche des infractions

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

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

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

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

ARTICLE 10

Infractions

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

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

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

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

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

ARTICLE 11**Retard ou retenue indus de navires**

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

ARTICLE 12**Communication de renseignements**

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

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

ARTICLE 13**Assistance et coopération techniques**

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

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

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

ARTICLE 14**Règlement des différends**

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

ARTICLE 15**Rapport avec le droit international et d'autres accords internationaux**

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

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

ARTICLE 16**Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17 **Entrée en vigueur**

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

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

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

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

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

ARTICLE 18

Amendements

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

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

3 Amendement par une conférence :

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

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

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

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

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

ARTICLE 19 **Dénonciation**

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

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

ARTICLE 20

Dépositaire

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

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

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

ARTICLE 21

Langues

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

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

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

ANNEXE

**RÈGLES RELATIVES AU RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT
RATIONNEL DES NAVIRES****CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES****Règle 1 - Définitions**

Aux fins de la présente Annexe :

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

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

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

4 "Navire neuf" désigne un navire :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 2 - Applicabilité générale

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

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

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

CHAPITRE 2 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

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

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

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

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

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

Règle 5 - Inventaire des matières potentiellement dangereuses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 7 - Groupes techniques

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

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

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

Partie B – Préparatifs en vue du recyclage des navires

Règle 8 - Prescriptions générales

Les navires destinés au recyclage :

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

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

Règle 9 - Plan de recyclage du navire

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

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

Partie C – Visites et délivrance des certificats

Règle 10 - Visites

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 13 - Modèle des certificats

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

Règle 14 - Durée et validité des certificats

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 3 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX INSTALLATIONS DE RECYCLAGE DES NAVIRES

Règle 15 - Réglementation relative aux installations de recyclage des navires

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

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

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

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

Règle 16 - Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires

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

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

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

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

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

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

Règle 17 - Prescriptions générales

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

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

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

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

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

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

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

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

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

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

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

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 22 - Sécurité et formation des travailleurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 4 – PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

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

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

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

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

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

Règle 25 - Notification de l'achèvement du recyclage

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

APPENDICE 1

RÉGLEMENTATION DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

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

Matière potentiellement dangereuse	Définitions	Mesures de contrôle
Composés et systèmes antialissure	Composés et systèmes antialissure réglementés par l'Annexe I de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antialissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="970 405 1370 656">1. Aucun navire ne doit appliquer des systèmes antialissure contenant des composés organostanniques en tant que biocide ni aucun autre système antialissure dont l'application ou l'utilisation est interdite par la Convention AFS.<li data-bbox="970 689 1370 909">2. Aucun navire neuf ni aucune installation nouvelle à bord de navires ne doit appliquer ou utiliser de composés ou systèmes antialissure d'une manière qui ne soit pas conforme à la Convention AFS.

APPENDICE 2**LISTE DES ÉLÉMENTS DEVANT AU MOINS FIGURER DANS L'INVENTAIRE
DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

Toutes matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1
Cadmium et composés du cadmium
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent
Plomb et composés du plomb
Mercure et composés du mercure
Biphényles polybromés (PBB)
Éthers diphényles polybromés (PBDE)
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)
Matières radioactives
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C10-C13)

APPENDICE 3

**MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE
POSSÈDE UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

**CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE POSSÈDE UN
INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de la Partie I de l'Inventaire
des matières potentiellement dangereuses).

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") au nom du Gouvernement :

.....
(Nom de l'État)

par
*(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé
en vertu des dispositions de la Convention)*

Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

Caractéristiques de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses

Numéro d'identification/de vérification de la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :

Note : La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, telle que prescrite par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses et doit toujours accompagner ce certificat. La Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établie conformément au modèle type figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

IL EST CERTIFIÉ :

1. que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la Partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : (jj/mm/aaaa)

Le présent certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE
DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION
DE LA RÈGLE 11.6***

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.6 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA APPOSÉ APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VISITE DE RENOUVELLEMENT,
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.7***

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à la règle 11.7 de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE
AU PORT DE VISITE OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE,
EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 11.8 OU 11.9***

Le présent certificat, conformément à la règle 11.8 ou 11.9** de l'Annexe à la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) :

Signé :
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ATTESTATION DE VISITE SUPPLÉMENTAIRE*

Lors d'une visite supplémentaire effectuée conformément à la règle 10 de l'Annexe à la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention.

Signé :
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Lors de la visite, une copie du présent visa/de la présente attestation doit être faite et ajoutée au certificat si l'Administration le juge nécessaire.
** Biffer la mention inutile.

APPENDICE 4

**MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT
QUE LE NAVIRE EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE**

**CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QUE LE NAVIRE
EST PRÊT POUR LE RECYCLAGE**

(Note : Le présent certificat doit être accompagné de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et du plan de recyclage du navire).

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") au nom du Gouvernement :

.....
(Nom de l'État)

par
*(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme autorisé
en vertu des dispositions de la Convention)*

Caractéristiques du navire

Nom du navire	
Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

Caractéristiques de l'installation ou des installations de recyclage des navires

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage*	
Adresse complète	
Date d'expiration de l'autorisation	

* Ce numéro se trouve dans l'autorisation de procéder au recyclage des navires.

Caractéristiques de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses

Numéro d'identification/de vérification de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses :

Note : L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, tel que prescrit par la règle 5 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat. L'Inventaire des matières potentiellement dangereuses devrait être établi conformément au modèle figurant dans les directives élaborées par l'Organisation.

Caractéristiques du plan de recyclage du navire

Numéro d'identification/de vérification du plan de recyclage du navire :

Note : Le plan de recyclage du navire, tel que prescrit par la règle 9 de l'Annexe à la Convention, est une composante essentielle du certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage et doit toujours accompagner ce certificat.

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 de l'Annexe à la Convention;
- 2 que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses en cours de validité conforme aux dispositions de la règle 5 de l'Annexe à la Convention;
- 3 que le plan de recyclage du navire prescrit par la règle 9 reprend bien les renseignements figurant dans l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la règle 5.4 et contient des renseignements sur la mise en place, le maintien et la surveillance des conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud; et
- 4 que l'installation ou les installations de recyclage des navires où le présent navire doit être recyclé possèdent une autorisation en cours de validité conforme à la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (jj/mm/aaaa)
(Date)

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance)
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À L'ARRIVÉE
AU PORT DE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE DES NAVIRES OU POUR UNE
PÉRIODE DE GRÂCE, EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE 14.5***

Le présent certificat, conformément à la règle 14.5 de l'Annexe à la Convention, est accepté
comme valable pour un voyage unique direct

du port de :

au port de :

Signé :
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu :

Date : (jj/mm/aaaa)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Lors de la visite, une copie du présent visa doit être faite et être ajoutée au certificat si l'Administration le juge
nécessaire.

APPENDICE 5

**MODÈLE D'AUTORISATION DONNÉE AUX INSTALLATIONS
DE RECYCLAGE DES NAVIRES**

**Autorisation de procéder au recyclage de navires conformément aux prescriptions
de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr
et écologiquement rationnel des navires, 2009**

Délivrée en vertu des dispositions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") au nom du Gouvernement :

.....
(Nom de l'État)

par
(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

Nom de l'installation de recyclage des navires	
Numéro d'identification distinctif de la compagnie de recyclage	
Adresse complète de l'installation de recyclage des navires	
Principal point de contact	
Numéro de téléphone	
Courriel	
Nom, adresse et coordonnées de la société mère	
Langue(s) de travail	

Il est vérifié que l'installation de recyclage des navires a mis en place des systèmes, procédures et techniques de gestion conformes aux chapitres 3 et 4 de l'Annexe à la Convention.

La présente autorisation est valable jusqu'au et est soumise aux restrictions énoncées dans le supplément joint.

La présente autorisation est susceptible d'être modifiée, suspendue, retirée ou renouvelée périodiquement conformément à la règle 16 de l'Annexe à la Convention.

Délivrée à
(Lieu de délivrance de l'autorisation)

Le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)

.....
(Nom et fonction, en caractères d'imprimerie, de l'agent dûment autorisé qui délivre l'autorisation)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

SUPPLÉMENT À :
**L'autorisation de procéder au recyclage de navires conformément à
la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr
et écologiquement rationnel des navires, 2009**

Notes :

- 1 La présente fiche doit être jointe en permanence à l'autorisation de procéder au recyclage des navires. L'autorisation doit pouvoir être consultée à tout moment à l'installation de recyclage des navires.
- 2 Les procédures, plans et autres documents fournis par l'installation de recyclage des navires et prescrits aux termes des conditions dans lesquelles l'autorisation a été délivrée doivent tous être disponibles dans la langue de travail de l'installation de recyclage des navires, ainsi qu'en anglais, en espagnol ou en français.
- 3 L'autorisation est soumise aux restrictions énoncées dans le présent supplément.

1 CONDITIONS GÉNÉRALES

1.1 Prescriptions de la Convention

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément aux prescriptions de la Convention et satisfait aux prescriptions pertinentes ci-après :

- Règle 16 – Autorisation donnée aux installations de recyclage des navires
- Règle 17 – Prescriptions générales
- Règle 18 – Plan relatif à l'installation de recyclage des navires
- Règle 19 – Prévention des effets nocifs pour la santé de l'homme et l'environnement
- Règle 20 – Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses
- Règle 21 – Préparation et intervention en cas de situation d'urgence
- Règle 22 – Sécurité et formation des travailleurs
- Règle 23 – Compte rendu des incidents, accidents, maladies professionnelles et effets chroniques
- Règle 24 – Prescriptions relatives à la notification initiale et à l'établissement du rapport
- Règle 25 – Notification de l'achèvement du recyclage

Ces prescriptions sont imposées à l'installation de recyclage des navires au moyen de
.....
(Indiquer le permis, la licence, l'autorisation, les normes juridiques ou autre mécanisme qui est applicable)

Numéro d'identification/de vérification du plan relatif à l'installation de recyclage des navires
.....

1.2 Acceptation des navires

En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique et les navires soumis au même traitement en vertu de l'article 3.4 de la Convention, l'installation de recyclage des navires ne peut accepter un navire en vue de le recycler que conformément à la règle 17 de l'Annexe à la Convention.

1.3 Conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud

L'installation de recyclage des navires est capable de mettre en place, maintenir et surveiller les conditions de sécurité en vue de l'entrée dans un espace et du travail à chaud tout au long du processus de recyclage des navires.

1.4 Gestion des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est conçue, construite et exploitée et tenue de procéder à la gestion de toutes les matières potentiellement dangereuses d'une manière sûre et écologiquement rationnelle conformément à la Convention et à toutes les règles/prescriptions locales ou nationales pertinentes.

1.5 Carte et lieu des opérations de recyclage des navires

Une carte indiquant les limites de l'installation de recyclage des navires et le lieu des opérations de recyclage des navires effectuées dans son enceinte est jointe.

2 CAPACITÉ DE L'INSTALLATION DE RECYCLAGE DES NAVIRES

2.1 Dimensions des navires

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire dont les dimensions ne dépassent pas les limites suivantes :

Dimensions maximales		Autres restrictions
Longueur		
Largeur		
Poids lège		

2.2 Gestion sûre et écologiquement rationnelle des matières potentiellement dangereuses

L'installation de recyclage des navires est autorisée à accepter de recycler un navire qui contient les matières potentiellement dangereuses mentionnées dans le tableau suivant sous réserve des conditions indiquées ci-après :

Matière potentiellement dangereuse (*4)	Gestion des matières potentiellement dangereuses			Autorisation/ Restrictions
	Élimination O/N (*2)	Stockage O/N	Traitement (*1) O/N (*3)	
Amiante				
Substances qui appauvrissent la couche d'ozone				
Polychlorobiphényles (PCB)				
Composés et systèmes antisalissure				
Cadmium et composés du cadmium				
Chrome hexavalent et composés de chrome hexavalent				
Plomb et composés du plomb				
Mercure et composés du mercure				
Biphényles polybromés (PBB)				
Éthers diphényles polybromés (PBDE)				
Naphtalènes polychlorés (plus de 3 atomes de chlore)				
Matières radioactives				
Certaines paraffines chlorées à chaîne courte (chloroalcanes C ₁₀ -C ₁₃)				
Liquides, résidus et sédiments potentiellement dangereux				
Peintures et revêtements qui sont hautement inflammables et/ou donnent lieu à des émanations toxiques				
Autres matières potentiellement dangereuses qui ne sont pas mentionnées ci-dessus et qui ne font pas partie de la structure du navire (préciser)				

- Notes : *1 Par traitement, il faut entendre le traitement des matières potentiellement dangereuses dans l'installation de recyclage des navires, tel que :
- a. l'incinération des matières potentiellement dangereuses;
 - b. la récupération des matières potentiellement dangereuses; et
 - c. le traitement des résidus d'hydrocarbures.
- *2 Si oui (O), indiquer, dans le plan relatif à l'installation de recyclage des navires, le personnel responsable qui est autorisé à procéder à l'enlèvement, en précisant le numéro du certificat ou tout autre renseignement pertinent.
- *3 Si non (N), indiquer, dans le plan de recyclage du navire, le lieu où les matières potentiellement dangereuses vont être traitées/éliminées.
- *4 Ces matières potentiellement dangereuses sont mentionnées dans les appendices 1 et 2 et dans la règle 20 de la Convention.

APPENDICE 6

MODÈLE DE NOTIFICATION DU DÉBUT ESCOMPTÉ
DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le (La)
(Nom de l'installation de recyclage des navires)

situé(e) à
(Adresse complète de l'installation de recyclage des navires)

qui est autorisé(e), conformément aux prescriptions de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention"), à procéder au recyclage de navires au nom du Gouvernement :

.....
(Nom de l'État)

ainsi qu'il est indiqué dans l'autorisation de procéder au recyclage de navires

délivrée à
(Lieu de l'autorisation)

par
(Titre officiel complet de l'Autorité compétente en vertu de la Convention)

le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance)

Notifie par la présente que l'installation de recyclage des navires est prête à tous égards à entreprendre le recyclage du navire
(Numéro IMO)

Le certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage, qui a été délivré conformément aux dispositions de la Convention au nom du Gouvernement

.....
(Nom de l'État)

par
(Titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance)

est joint.

Signé

APPENDICE 7

MODÈLE D'AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

AVIS D'ACHÈVEMENT DU RECYCLAGE DU NAVIRE

Le présent document est un avis d'achèvement du recyclage du navire

.....
*(Nom du navire à son arrivée en vue d'être recyclé/
 au moment de la radiation de l'immatriculation)*

Caractéristiques du navire à son arrivée en vue d'être recyclé

Numéro ou lettres distinctifs	
Port d'immatriculation	
Jauge brute	
Numéro OMI	
Nom et adresse du propriétaire du navire	
Numéro OMI d'identification du propriétaire inscrit	
Numéro OMI d'identification de la compagnie	
Date de construction	

IL EST CONFIRMÉ :

que le navire a été recyclé conformément au plan de recyclage du navire dans le cadre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") à

.....
(Nom et emplacement de l'installation de recyclage des navires autorisée)

et que le recyclage du navire, tel que prescrit par la Convention, a été achevé le

..... (jj/mm/aaaa)
(Date d'achèvement)

Délivré à
(Lieu de délivrance de l'avis d'achèvement)

Le (jj/mm/aaaa)
(Date de délivrance)

.....
(Signature du propriétaire de l'installation de recyclage des navires ou d'un représentant agissant en son nom)

