

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

31 JANVIER 2013

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

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	11
Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires .	12
Avant-projet de loi	24
Avis du Conseil d'État	25

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

31 JANUARI 2013

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

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	11
Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen	12
Voorontwerp van wet	24
Advies van de Raad van State	25

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Les objectifs du projet

Le projet vise l'assentiment des Chambres fédérales à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en abrégé la Convention sur le recyclage des navires, qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (« OMI ») le 15 mai 2009.

Le présent projet vise également l'assentiment des Chambres aux amendements qui seraient apportés à l'annexe de la Convention sur le recyclage des navires. Il évite ainsi la nécessité d'une loi d'assentiment particulière pour chaque amendement à l'annexe.

Le Conseil d'État a donné son avis (52.219/4) le 7 novembre 2012.

Dans son avis, le Conseil d'État observe que pour permettre au Parlement de faire savoir qu'il ne donne pas son assentiment à un amendement donné, il conviendrait d'ajouter au projet une disposition prévoyant l'obligation de transmettre dans un délai utile au Parlement tout projet d'amendement à la Convention sur le recyclage des navires, ce qui permettra d'une part au Parlement de prendre attitude à ce sujet et, d'autre part, au gouvernement de déposer dans le délai de dix mois prévu à l'article 18, paragraphe 2, 5.2, de la Convention sur le recyclage des navires une déclaration de refus d'acceptation de l'amendement adopté par le Comité.

Il faut d'abord préciser que le présent projet, même sans une telle adaptation, ne porte pas atteinte aux prérogatives des Chambres législatives en matière d'assentiment aux conventions et à leurs modifications. Au contraire, le présent projet part du principe que l'assentiment explicite des Chambres législatives est une condition par rapport à toutes les modifications aux conventions, même celles qui sont adoptées sur la base d'une procédure de modification simplifiée. Il est vrai que l'assentiment à de telles modifications à l'Annexe de la Convention sur le recyclage des navires, prévu par le présent projet, a un caractère anticipatif et que les Chambres législatives ne connaissent pas le contenu exact de ces futures modifications, mais en contrepartie cet assentiment est donné seulement dans des limites bien déterminées, connues des Chambres législatives, et il ne concerne que des modifications non essentielles.

Les procédures de modification simplifiées de la Convention sur le recyclage des navires prévoient effectivement la possibilité pour un État d'exprimer

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Het doel van het ontwerp

Het ontwerp beoogt de instemming van de Federale Kamers met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, afgekort het Scheepsrecyclingverdrag, dat door de Internationale Maritieme Organisatie (« IMO ») werd aangenomen op 15 mei 2009.

Het voorliggende ontwerp strekt ook tot de instemming van de Kamers met de wijzigingen die aangebracht zouden worden in de bijlage bij het Scheepsrecyclingverdrag. Aldus wordt vermeden dat voor elke wijziging van de bijlage een aparte instemmingwet nodig is.

De Raad van State heeft zijn advies (52.219/4) gegeven op 7 november 2012.

In zijn advies merkt de Raad van State op dat om het parlement in staat te stellen te laten weten dat het niet instemt met een bepaald amendement, het ontwerp aangevuld zou moeten worden met een bepaling die voorziet in de verplichting om te bekwamer tijd aan het parlement ieder ontwerp van amendement op het verdrag mede te delen, zodat enerzijds het parlement dienaangaande een standpunt kan innemen, en anderzijds de regering binnen de termijn van tien maanden gesteld in artikel 18, lid 2, 5.2, van het Scheepsrecyclingverdrag een verklaring kan afleggen van weigering van de aanvaarding van het door het Comité aangenomen amendement.

Het dient vooreerst te worden gepreciseerd dat ook zonder dergelijke aanvulling het voorliggende ontwerp geen afbreuk doet aan de prerogatieven van de Wetgevende Kamers inzake de instemming met de verdragen en hun wijzigingen. Integendeel, het voorliggende ontwerp gaat ervan uit dat de uitdrukkelijke instemming van de Wetgevende Kamers is vereist met betrekking tot alle verdragswijzigingen, zelfs diegene die tot stand komen op basis van een vereenvoudigde wijzigingsprocedure. Weliswaar heeft die instemming met dergelijke wijzigingen van de Bijlage van het Scheepsrecyclageverdrag in het voorliggende ontwerp een voorafgaand karakter zonder dat de Wetgevende Kamers op de hoogte zijn van de juiste inhoud van die toekomstige wijzigingen maar daartegenover staat dat de voorafgaande instemming slechts geldt binnen welbepaalde grenzen die gekend zijn door de Wetgevende Kamers en dat zij uitsluitend niet essentiële wijzigingen betreft.

Verder is het inderdaad zo dat de vereenvoudigde wijzigingsprocedures van het Scheepsrecyclingverdrag voorzien in de mogelijkheid voor een Staat om

son opposition à une certaine modification afin que celle-ci n'entre pas en vigueur vis-à-vis de cet État. Sur ce point il convient pourtant de préciser que cette possibilité d'opposition à une modification sert surtout à empêcher qu'une modification adoptée entre en vigueur vis-à-vis de n'importe quel État, dans les cas où l'application de la prescription modifiée entraînerait des difficultés pratiques insurmontables. Dans ces cas, un nombre prédéfini et substantiel d'États doivent s'opposer à la modification. Dans de telles situations, le Roi peut faire le nécessaire pour exprimer l'opposition à la modification. Un tel acte est compris dans la compétence réservée par la Constitution au Roi de conclure les traités fédéraux, et le refus d'assentiment des Chambres législatives n'est pas nécessaire à cette fin. En dehors de cela, l'opposition par un État isolé a seulement un caractère théorique. Vu le contexte international du transport maritime, il n'est pas souhaitable, sans motifs impérieux, de porter préjudice à l'uniformité juridique et technique internationale, offerte par la Convention sur le recyclage des navires. En outre, les navires battant le pavillon d'un État qui n'approuve pas certaines modifications devront malgré tout se conformer, en pratique, à cette prescription modifiée étant donné qu'ils font des voyages internationaux et qu'ils font relâche dans des ports d'autres États qui ont accepté cette modification. Avec cette précision, il paraît excessif de communiquer à l'avenir toutes les modifications aux Chambres législatives. En cas de doute sérieux, le gouvernement peut toujours communiquer une modification déterminée aux Chambres législatives si cela s'avère nécessaire.

De plus, la jurisprudence du Conseil d'État ne requiert pas que toutes les futures modifications soient communiquées aux Chambres législatives pour assurer la conformité de l'assentiment anticipatif avec l'article 167 de la Constitution tant qu'il est satisfait à deux autres conditions, en l'occurrence que les Chambres législatives connaissent les limites des futurs amendements et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements. Sur ces deux points le Conseil d'État n'a pas formulé d'objection dans son avis.

De plus, la procédure proposée avec le présent projet s'allie mieux avec l'exercice par le Roi de sa compétence réservée par la Constitution de conclure les traités fédéraux, y compris l'acceptation ou le refus explicite ou tacite de modifications en application d'une procédure de modification simplifiée.

Il faut également maintenir une certaine uniformité part rapport à d'autres lois portant assentiment aux traités dans lesquels se posaient des problèmes semblables et dans lesquels aucune disposition complémentaire n'a été ajoutée en matière de communica-

verzet aan te tekenen tegen een bepaalde wijziging zodat deze niet voor die Staat in werking treedt. Op dit punt dient het echter gepreciseerd te worden dat dergelijke mogelijkheid van verzet tegen een wijziging eerder de bedoeling heeft om in gevallen waar het blijkt dat de toepassing van een gewijzigde regel onoverkomelijke praktische problemen met zich mee zou brengen, alsnog te beletten dat de aangenomen wijziging in werking zou treden voor om het even welke Staat. In zulke gevallen moet een vooraf bepaald substantieel aantal Staten zich verzetten tegen de wijziging. In zulke gevallen kan de Koning het nodige doen om een verzet uit te drukken. Een dergelijke handeling is immers inbegrepen in de grondwettelijk voorbehouden bevoegdheid van de Koning om de federale verdragen te sluiten en een eventuele weigering van de instemming door de Wetgevende Kamers is daarvoor niet vereist. Daarbuiten heeft het verzet door een afzonderlijke Staat enkel een theoretisch karakter. Gezien het internationale karakter van het maritiem vervoer is het niet wenselijk om zonder zeer gegronde redenen afbreuk te doen aan de internationale juridische en technische uniformiteit die door het Scheepsrecyclingverdrag wordt geboden. Bovendien zouden in de praktijk de schepen die de vlag voeren van een Staat die bepaalde wijzigingen niet aanvaardt toch dat gewijzigde voorschrift moeten naleven omdat ze internationale reizen maken en havens aandoen van andere Staten die de betrokken wijziging wel hebben aanvaard. Met die verduidelijking schijnt het overdreven om voor de toekomst alle wijzigingen aan de Wetgevende Kamers mee te delen. In geval van ernstige twijfel kan de regering overigens indien nodig alsnog een bepaalde wijziging aan de Wetgevende Kamers voorleggen.

Daarnaast vereist de rechtspraak van de Raad van State niet dat alle toekomstige wijzigingen aan de Wetgevende Kamers worden meegedeeld, om de conformiteit van de voorafgaande instemming met artikel 167 van de Grondwet te verzekeren, zolang maar voldaan is aan twee andere voorwaarden, namelijk dat de Wetgevende Kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen. Op die twee punten formuleerde de Raad van State in zijn advies geen bezwaren.

De met het ontwerp voorgestelde werkwijze sluit tevens ook beter aan bij de uitoefening door de Koning van zijn grondwettelijk voorbehouden bevoegdheid om de federale verdragen te sluiten, met inbegrip van het uitdrukkelijk of stilzwijgend aanvaarden of weigeren van wijzigingen onder de vereenvoudigde wijzigingsprocedures.

Er dient tevens een zekere uniformiteit bewaard te blijven ten aanzien van andere wetten houdende instemming met verdragen waarbij zich gelijkaardige problemen stelden en waarbij er geen bijkomende bepaling in de wet werd opgenomen met betrekking

tion aux Chambres législatives des modifications apportées aux conventions et bénéficiant de la procédure d'assentiment anticipé dans un délai déterminé, afin de permettre auxdites Chambres de notifier en temps utile au gouvernement qu'elles n'approuvent pas une modification. Le Conseil d'État n'avait d'ailleurs pas de remarques à formuler concernant certains de ces projets de loi (voir avis n° 37.834/3 concernant un avant-projet de loi portant assentiment au Protocole à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, et aux Annexes, faits à Aarhus le 24 juin 1998; avis n° 38.031/3 concernant un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, et aux annexes A, B, C, D, E et F, faites à Stockholm le 22 mai 2001; avis n° 45.583/4 sur un avant-projet de loi portant assentiment au Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996).

Pour tous les motifs expliqués ci-dessus et vu la méthode de travail pour l'adoption des modifications à l'OMI et le caractère technique des matières auxquelles les modifications se rapportent, il a été jugé préférable de ne pas adapter le présent projet à l'observation du Conseil d'État.

Deuxièmement, le Conseil d'État observe que l'assentiment anticipé à des amendements à l'annexe de la Convention sur le recyclage des navires, adoptés sur la base de son article 18, qui résulterait de la loi envisagée, n'emporte pas dérogation à l'obligation, qui résulte de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, de publier au *Moniteur belge* ces modifications pour qu'elles produisent leurs effets en droit interne.

En réponse à cette observation, l'administration a communiqué qu'elle était bien consciente de l'obligation à laquelle se réfère le Conseil d'État dans son observation.

2. La Convention sur le recyclage des navires

A. Note préalable

Le recyclage des navires contribue au développement durable et, en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle. Il existe cependant des préoccupations croissantes à l'égard des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de bien-être dans l'industrie du

tot de mededeling aan de Wetgevende Kamers van de verdragswijzigingen die genieten van de voorafgaandelijk instemming binnen een bepaalde termijn zodat zij aan de regering te bekwaam tijd kenbaar zouden kunnen maken dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeuren. Met betrekking tot sommige van die wetsontwerpen had de Raad Van State overigens geen opmerkingen te formuleren (*cf.* advies nr. 37.834/3 betreffende een voorontwerp van wet houdende instemming met het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake zware metalen, en met de Bijlagen, gedaan te Aarhus op 24 juni 1998; advies nr. 38.031/3 betreffende een voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen, en met de bijlagen A, B, C, D, E en F, gedaan te Stockholm op 22 mei 2001; advies nr. 45.583/4 betreffende een voorontwerp van wet houdend instemming met het Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 2 mei 1996).

Om al de bovenvermelde redenen en gezien de werkwijze voor de aanneming van de wijzigingen in de IMO en het technisch karakter van de materie waarop de wijzigingen betrekking hebben, werd ervoor gekozen om het voorliggende ontwerp niet aan de opmerking van de Raad van State aan te passen.

Ten tweede merkt de Raad van State op dat de voorafgaande instemming met amendementen op de bijlage van het Scheepsrecyclageverdrag die zijn aangenomen op basis van artikel 18 ervan, die zou voortvloeien uit de voorgenomen wet, geen afwijking inhoudt van de verplichting die volgt uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het intern recht gevolg kunnen hebben.

De administratie heeft in antwoord op die opmerking meegedeeld dat zij zich terdege bewust is van de verplichting waarnaar de Raad van State verwijst in zijn opmerking.

2. Het Scheepsrecyclingverdrag

A. Voorafgaande uiteenzetting

Scheepsrecycling draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en is de beste oplossing voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Er is echter een groeiende bezorgdheid ten opzichte van de veiligheids-, gezondheids-, milieu- en welzijnskwesaties in de sector

recyclage des navires. Le retrait rapide des pétroliers à simple coque et la crise économique actuelle permettront toutefois au secteur du recyclage des navires de connaître une forte croissance pendant les années à venir, ce qui créera sans doute aussi un besoin croissant de mesures appropriées.

À l'échelle mondiale, plus de 80 % des grands navires arrivés en fin de vie depuis 2004 ont été démantelés en Inde, au Bangladesh et au Pakistan. Ces pays recourent à la méthode dite de l'échouage (*beaching*), c'est-à-dire que les navires sont amenés au sec sur des plages de sable, souvent par leur propre force motrice, où ils sont démolis sans engins de levage et sans autre forme de confinement que la coque du navire concerné. D'autre pays, comme la Chine, la Turquie et plusieurs États membres de l'Union européenne (UE), disposant de cales sèches, quais et rampes de lancement destinés au démantèlement ne représentent qu'une petite partie du marché. Les conditions qui existent dans les installations de recyclage de navires en Inde, au Bangladesh et au Pakistan laissent le plus souvent à désirer. L'environnement, la santé publique et la santé des travailleurs concernés, ainsi que leur sécurité n'y sont presque jamais pris en compte. En Asie du Sud, les opérateurs emploient de nombreux travailleurs non qualifiés pour des salaires dérisoires. Dans cette région, les entreprises de recyclage ne consacrent que de faibles montants aux investissements dans des infrastructures et engins permanents. Parmi les trois pays précités, seule l'Inde a mis en place, au cours des deux ou trois dernières années, certaines infrastructures centrales destinées à la gestion des déchets dangereux, à la formation des travailleurs et aux soins de santé.

Pour cette raison, l'Assemblée de l'OMI invitait le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à élaborer un instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires.

Le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs est d'adopter une convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. L'Organisation internationale du travail (OIT) y a joué un rôle aussi en protégeant la sécurité et la santé au travail des travailleurs participant au recyclage des navires.

La Conférence internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires s'est tenue à Hong Kong et, le 15 mai 2009, la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée par l'OMI.

La Convention sur le recyclage des navires a comme objectif de remédier 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

van scheepsrecycling. Door het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers en de huidige economische crisis zal de scheepsrecyclingsector de komende jaren een sterke groei kennen waardoor de behoefte aan passende maatregelen in de toekomst waarschijnlijk zal toenemen.

Van alle grote afgedankte schepen die sinds 2004 op wereldschaal werden gesloopt, is meer dan 80 % gesloopt in India, Bangladesh en Pakistan. In die landen wordt de strandingsmethode (*beaching*) gebruikt: de schepen worden — meestal op eigen kracht — tot op de zandstranden gevaren en daarna gesloopt zonder zware machines, met de romp van het schip als enige bescherming. Landen zoals China, Turkije en een aantal EU-lidstaten, waar schepen worden ontmanteld in droogdokken, aan een pier of een scheepshelling, bezitten slechts een klein marktaandeel. De omstandigheden op installaties waar er aan scheepsrecycling wordt gedaan in India, Bangladesh en Pakistan laten meestal te wensen over. Er wordt bijna geen rekening gehouden met het milieu, de volksgezondheid en de gezondheid en de veiligheid van de betrokken werknemers. Bij de exploitanten in Zuid-Azië werken talrijke ongeschoolde arbeiders, die er een uiterst laag loon verdienen. De recyclingbedrijven investeren er nauwelijks in permanente infrastructuur of machines. Van de drie genoemde landen heeft alleen India de jongste twee à drie jaar geïnvesteerd in centrale infrastructuur voor afvalverwerking, in de opleiding van werknemers en in gezondheidszorg.

Om deze redenen heeft de algemene Vergadering van de IMO het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO verzocht een instrument uit te werken dat inzake scheepsrecycling bindende kracht heeft.

Het beste middel om deze doelstelling te bereiken bestaat erin om een internationaal verdrag goed te keuren voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen. De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) heeft hierbij ook een rol gespeeld als beschermer van de veiligheid en de gezondheid op het werk van de werknemers in de scheepsrecyclingsector.

De Internationale Conferentie voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen werd in 2009 in Hongkong gehouden en op 15 mei 2009 werd het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen aangenomen door de IMO.

Het Scheepsrecyclingverdrag heeft tot doel om de risico's voor het milieu en de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling te verhelpen, steeds rekening hou-

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.

La Convention sur le recyclage des navires est une avancée majeure pour la communauté internationale et établit un système de contrôle et d'exécution couvrant tout le cycle de vie d'un navire, de la conception au recyclage, en passant par la construction et l'exploitation.

En ratifiant la Convention sur le recyclage des navires, la Belgique se place, au niveau mondial, dans le groupe de pays qui prônent une politique active en matière de protection du milieu marin et de limitation des risques en matière de sécurité et de santé au travail dans le secteur du recyclage des navires. Il s'agit d'une étape importante vers l'élimination de méthodes de travail dangereuses et nocives pour l'environnement.

B. Le contenu de la Convention

La Convention sur le recyclage des navires est constituée d'un texte de base reprenant les articles généraux et d'une Annexe contenant des règles détaillées et sept appendices.

La Convention sur le recyclage des navires comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires. Afin d'améliorer les normes habituelles relatives au recyclage des navires, la Convention sur le recyclage des navires prévoit des visites et la délivrance de certificats, ainsi que des autorisations pour les installations de recyclage des navires. Des exigences spécifiques sont imposées: les armateurs doivent dresser l'inventaire des matières dangereuses se trouvant à bord du navire, les installations de recyclage des navires doivent élaborer un plan de recyclage du navire et les États de pavillon doivent effectuer une visite finale avant de délivrer un certificat international «prêt pour le recyclage». La limitation de l'utilisation de matières dangereuses lors de la construction du navire constitue un élément important.

L'article 3 définit le champ d'application de la Convention sur le recyclage des navires. La Convention sur le recyclage des navires s'applique à la plupart des navires particuliers et commerciaux, mais il existe des exceptions. La Convention sur le recyclage des navires ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500, ni aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires exclusivement exploités à des fins non commerciales ou pour le transport intérieur. Dans la Convention sur le recyclage des navires, il est également stipulé que ces navires doivent agir, pour autant que cela soit raisonnable et possible, dans l'esprit de la Convention sur le recyclage des navires.

dend met de bijzondere kenmerken van het zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

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

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

B. De inhoud van het Scheepsrecyclingverdrag

Het Scheepsrecyclingverdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een Bijlage met gedetailleerde regels en zeven aanhangsels.

In het Scheepsrecyclingverdrag zijn algemene bindende eisen vastgesteld om te waarborgen dat schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden gerecycled en dat dit ook efficiënt gebeurt. Om de gangbare normen in de scheepsrecycling te verbeteren voorziet het Scheepsrecyclingverdrag in de schouwing en certificering van schepen, in machtigingen voor scheepsrecyclinginstallaties en worden er specifieke eisen gesteld: rederijen dienen een inventaris op te stellen van de gevaarlijke stoffen die zich in het schip bevinden, scheepsrecyclinginstallaties moeten een scheeps-recyclingplan opstellen en vlaggenstaten moeten voor de afgifte van een internationaal «geschikt voor recycling»-certificaat een eindschouwing uitvoeren. Een belangrijk element is de beperking op het gebruik van gevaarlijke stoffen bij de bouw van schepen.

Artikel 3 bepaalt het toepassingsgebied van het Scheepsrecyclingverdrag. Het Scheepsrecyclingverdrag is van toepassing op de meeste particuliere en commerciële schepen, maar er zijn uitzonderingen. Kleine schepen, met een brutotonnenmaat van minder dan 500, oorlogsschepen, hulpoorlogsschepen of andere overheidsvaartuigen die alleen worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden of alleen voor binnenlands vervoer, vallen niet onder het Scheepsrecyclingverdrag. In het Scheepsrecyclingverdrag is evenwel bepaald dat deze schepen zich voor zover redelijkerwijs haalbaar naar de geest van het Scheepsrecyclingverdrag dienen te gedragen.

La Convention sur le recyclage des navires s'applique également aux installations de recyclage des navires, en l'occurrence des « zones définies qui sont un site, un chantier ou une installation utilisé pour le recyclage de navires ».

L'article 2, alinéa 10, de la Convention sur le recyclage des navires définit le « recyclage des navires » comme étant l'activité qui consiste à démonter 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.

Chaque Partie à la Convention sur le recyclage des navires doit veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon ou qui sont exploités sous son administration soient certifiés conformément à la Convention sur le recyclage des navires (article 5 de la Convention sur le recyclage des navires). Un armateur ayant l'intention de recycler un navire doit en informer l'administration de son État de pavillon en temps voulu, par écrit, afin qu'elle puisse faire les préparatifs nécessaires pour les visites et la délivrance des certificats (règle 24 de l'Annexe à la Convention sur le recyclage des navires).

Les navires neufs doivent avoir à bord un inventaire des matières potentiellement dangereuses. Les navires existants doivent satisfaire à cette disposition 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. Pour dresser cet inventaire des matières potentiellement dangereuses, tous les navires auxquels s'applique la Convention sur le recyclage des navires doivent être soumis à une visite initiale, ainsi qu'à un certain nombre de visites de renouvellement et, le cas échéant, à un certain nombre de visites supplémentaires pendant toute la vie opérationnelle des navires. Une visite finale doit avoir lieu avant le recyclage du navire. Après l'accomplissement de la visite finale, un certificat international est délivré et atteste que le navire est prêt pour le recyclage (chapitre 2, partie C, de l'Annexe de la Convention sur le recyclage des navires).

Les installations de recyclage des navires relevant de la juridiction d'une Partie doivent respecter les obligations de la Convention sur le recyclage des navires et disposer d'une autorisation conformément à la Convention sur le recyclage des navires. Elles doivent en outre élaborer un plan de recyclage du navire.

Lors de la gestion des installations de recyclage des navires, la prévention des effets dommageables pour la santé et l'environnement, la gestion sûre et écologique-

Het Scheepsrecyclingverdrag is eveneens van toepassing op scheepsrecyclinginstallaties, namelijk « bepaalde zones die als terrein, werf of installatie worden gebruikt voor het recyclen van schepen ».

Artikel 2, tiende lid, van het Scheepsrecyclingverdrag definieert « scheepsrecycling » als de activiteit die erin bestaat een schip geheel of gedeeltelijk te ontmantelen in een scheepsrecyclinginstallatie om er de bestanddelen en stoffen uit te recupereren die opnieuw kunnen worden verwerkt of gebruikt, waarbij men oog heeft voor de potentieel gevaarlijke stoffen en elke andere stof, en alle verrichtingen omvat die met deze activiteit verband houden, zoals de opslag en de behandeling ter plaatse van de bestanddelen en stoffen, maar niet de latere behandeling of de verwijdering ervan in afzonderlijke installaties.

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

Nieuwe schepen moeten aan boord een Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen hebben. Bestaande schepen moeten uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van het Scheepsrecyclingverdrag of alvorens te worden gerecycled indien deze datum eerder komt aan deze bepaling beantwoorden. Om deze Inventaris van potentieel gevaarlijke stoffen op te stellen zullen alle schepen die onder Scheepsrecyclingverdrag vallen een aanvangsschouwing moeten ondergaan evenals een aantal hernieuwingsschouwingen en in voorkomend geval een aantal bijkomende schouwingen gedurende de levensloop van de schepen. Een eindschouwing moet plaatsvinden voor het recyclen van het schip. Na voltooiing van de eindschouwing wordt er een internationaal certificaat afgegeven waaruit blijkt dat het schip klaar is om te worden gerecycled (hoofdstuk 2, deel C, van de Bijlage van het Scheepsrecyclingverdrag).

Scheepsrecyclinginstallaties die onder de jurisdictie van een partij vallen, moeten de verplichtingen van het Scheepsrecyclingverdrag naleven en overeenkomstig het Scheepsrecyclingverdrag over een machtiging beschikken. Zij dienen tevens een scheepsrecyclingplan op te stellen.

Bij het beheer van recyclinginstallaties moeten het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu, een veilig en milieu-

ment rationnelle des déchets dangereux, la préparation et intervention en cas de situation d'urgence et la sécurité et formation des travailleurs doivent occuper une place centrale. Conformément à des lignes directrices spécifiques de l'OMI, les entreprises doivent fixer et appliquer certaines procédures (article 6 de la Convention sur le recyclage des navires et chapitre 3 de l'Annexe à la Convention sur le recyclage des navires).

Les Parties interdisent sur leur territoire national toute infraction aux prescriptions de la Convention sur le recyclage des navires et prévoient des sanctions proportionnelles afin de décourager d'éventuelles infractions à la Convention sur le recyclage des navires. Elles coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en application de la Convention sur le recyclage des navires.

Un navire peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté aux fins de déterminer s'il satisfait à la Convention sur le recyclage des navires. De telles inspections se limitent toutefois à vérifier si les certificats nécessaires se trouvent à bord du navire. Si ces certificats sont valables, ils doivent être acceptés. Les inspections ne peuvent être poussées plus avant que si la Partie a suffisamment de raisons pour soupçonner le navire (article 8 de la Convention sur le recyclage des navires). Tout doit être mis en œuvre pour qu'un navire ne soit pas indûment retenu ou retardé. Si tel devait être le cas, le navire a droit à des réparations pour les pertes ou dommages subis (article 11 de la Convention sur le recyclage des navires).

S'il est constaté, lors de l'inspection, que le navire enfreint la Convention sur le recyclage des navires, la Partie qui procède à l'inspection peut mettre en garde le navire, le retenir, ordonner son départ ou l'exclure de ses ports. Dans ce cas, la Partie informe immédiatement l'administration de l'État de pavillon du navire en cause et l'OMI de la sanction qui a été prise (article 9 de la Convention sur le recyclage des navires).

Chaque partie met en place un mécanisme qui permet de veiller à ce que les installations de recyclage respectent la Convention sur le recyclage des navires (article 1^{er} de la Convention sur le recyclage des navires). Ceci inclut l'organisation et l'exécution d'inspections, les dispositions de monitoring et mise en application ainsi que le droit d'entrer dans les navires et d'y prélever des échantillons. Une Partie doit inspecter un navire ou une installation de recyclage et établir un rapport dès lors qu'une autre Partie a introduit une demande d'inspection dûment motivée. Ce rapport est adressé à la Partie qui a demandé l'enquête, accompagné de renseignements sur les éventuelles mesures qui ont été prises ou qui pourraient être prises, et à l'OMI pour qu'elle prenne les mesures appropriées (article 9 de la Convention sur le recyclage des navires).

hygiënisch verantwoord beheer van gevaarlijke afvalstoffen, paraatheid en reactievermogen bij noodsituaties en de opleiding en veiligheid van de werknemers, centraal staan. Overeenkomstig specifieke richtsnoeren van de IMO moeten bedrijven bepaalde procedures vaststellen en toepassen (artikel 6 Scheeps-recyclingverdrag en hoofdstuk 3 van de Bijlage bij het Scheepsrecyclingverdrag).

De Partijen verbieden alle inbreuken op de bepalingen van het Scheepsrecyclingverdrag op hun grondgebied en voorzien in evenredige sancties om eventuele inbreuken op het Scheeps-recyclingverdrag te ontmoedigen. Zij werken samen bij het opsporen van inbreuken en voor de handhaving van het Scheeps-recyclingverdrag.

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

Indien bij de inspectie van het schip een inbreuk op het Scheepsrecyclingverdrag wordt vastgesteld, kan de partij die de inspectie uitvoert een waarschuwing geven of het schip aanhouden of wegsturen of het de toegang ontzeggen tot haar havens. In dat geval brengt die Partij de overheid van de vlaggenstaat van het betrokken schip en de IMO onmiddellijk op de hoogte van de sanctie (artikel 9 van het Scheepsrecyclingverdrag).

Elke Partij voorziet in een mechanisme om ervoor te zorgen dat recyclingbedrijven het Scheepsrecyclingverdrag naleven (artikel 1 van het Scheepsrecyclingverdrag). Dit behelst de organisatie en uitvoering van inspecties, monitoring en handavingsbepalingen en de bevoegdheid om schepen te betreden en steekproeven uit te voeren. Wanneer een andere Partij bij het Scheepsrecyclingverdrag een gemotiveerde vraag om een onderzoek formuleert, stelt een Partij een onderzoek naar een schip of een recyclingbedrijf in en stelt zij daarvan een verslag op. Dat verslag wordt, met vermelding van eventuele genomen of te ondernemen maatregelen, voor passend gevolg bezorgd aan de IMO en aan de Partij die om het onderzoek heeft gevraagd (artikel 9 van het Scheepsrecyclingverdrag).

La Convention sur le recyclage des navires est complétée de différentes lignes directrices qui doivent garantir une interprétation et une application uniforme des dispositions pertinentes de la Convention sur le recyclage des navires. Le Comité de la protection du milieu marin, lors de sa 59^e session en date du 17 juillet 2009, a adopté une première ligne directrice pour l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses et a souligné le besoin urgent de d'élaborer des lignes directrices complémentaires, dans le cadre de l'OMI, afin d'arriver à une application efficace et uniforme de la Convention sur le recyclage des navires au niveau mondial.

Cinq lignes directrices non obligatoires ont été élaborées au sein de la Convention sur le recyclage des navires qui donnent des explications, fournissent une interprétation et fixent des procédures uniformes relatives aux aspects techniques qui découlent de la Convention sur le recyclage des navires. Il s'agit des lignes directrices suivantes :

- lignes directrices pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires;
- lignes directrices pour l'établissement du plan de recyclage du navire;
- lignes directrices en vue de déléguer le pouvoir de délivrer une autorisation aux installations de recyclage des navires;
- lignes directrices pour les visites et la délivrance de certificats;
- lignes directrices pour l'inspection des navires.

3. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par la Convention sur le recyclage des navires

Les matières réglées par la Convention sur le recyclage des navires relèvent en partie de la compétence fédérale et en partie de la compétence régionale. Le 29 octobre 2009, le groupe de travail Traités mixtes a constaté le caractère mixte de la Convention sur le recyclage des navires. Lors de sa réunion du 1^{er} mars 2010, la Conférence interministérielle « Politique étrangère » a approuvé la décision du groupe de travail traités mixtes.

Parmi les dispositions de la Convention sur le recyclage des navires qui relèvent de la compétence fédérale, l'on trouve les dispositions en matière de visites et de certification des navires autorisés à battre le pavillon belge, ainsi que l'inspection des navires battant un pavillon étranger qui se trouvent dans un port belge ou un terminal au large de la Belgique. L'octroi de l'autorisation aux installations de recyclage des navires relève par contre de la compétence régionale.

Het Scheepsrecyclingverdrag wordt aangevuld door verschillende richtsnoeren die moeten verzekeren dat relevante bepalingen in het Scheepsrecyclingverdrag op een uniforme manier worden geïnterpreteerd en uitgevoerd. Het Comité voor de bescherming van het mariene milieu heeft tijdens zijn 59e zitting op 17 juli 2009 een eerste richtsnoer inzake de inventaris van gevaarlijke stoffen aangenomen en heeft onderstreept dat het dringend nodig is in IMO-verband aanvullende richtsnoeren op te stellen voor de wereldwijde, uniforme en effectieve uitvoering van het Scheepsrecyclingverdrag.

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

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

3. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het Scheepsrecyclingverdrag

De aangelegenheden die worden geregeld door het Scheepsrecyclingverdrag behoren deels tot de bevoegdheid van de federale overheid en deels tot de bevoegdheid van de gewesten. De werkgroep Gemengde Verdragen heeft in haar vergadering van 29 oktober 2009 het gemengde karakter van het Scheepsrecyclingverdrag vastgesteld. De Interministeriële Conferentie « Buitenlands Beleid » heeft in haar vergadering van 1 maart 2010 de beslissing van de werkgroep gemengde verdragen goedgekeurd.

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

4. L'entrée en vigueur de la Convention sur le recyclage des navires

La Convention sur le recyclage des navires entre en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :

1. au moins quinze 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;

2. les flottes marchandes des États mentionnés au paragraphe 1^{er} représentent au total au moins 40 % 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^{er} au cours des dix dernières années représente au total au moins 3 % du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

5. Examen article par article

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

L'article 2 a pour but de donner effet à la Convention sur le recyclage des navires.

Article 3

L'article 3 vise à donner effet d'une façon explicite aux modifications à l'Annexe de la Convention sur le recyclage des navires, adoptées par la procédure d'amendement simplifiée, fixée à l'article 18 de la Convention sur le recyclage des navires. Il s'agit d'une procédure d'amendement avec assentiment tacite.

*Le vice-premier ministre et
ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNERS.

*Le vice-premier ministre et
ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

4. De inwerkingtreding van het Scheepsrecyclingverdrag

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

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

2. de koopvaardijvloot van de Staten vermeld in punt 1 vertegenwoordigen in totaal ten minste 40 % van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot; en

3. het maximale jaarlijkse scheepsrecycling-volume van de Staten vermeld in punt 1 vertegenwoordigen in de loop van de jongste tien jaar in totaal ten minste 3 % van de brutotonnenmaat van alle koopvaardijvlooten van de genoemde Staten.

5. Artikelswijze bespreking

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 heeft tot doel om gevolg te verlenen aan het Scheepsrecyclingverdrag.

Artikel 3

Artikel 3 heeft tot doel om op expliciete wijze gevolg te verlenen aan de wijzingen van de Bijlage van het Scheepsrecyclingverdrag die aangenomen worden door middel van de vereenvoudigde amenderingprocedure vastgesteld in artikel 18 van het Scheepsrecyclingverdrag. Het gaat om een wijzigingsprocedure met stilzwijgende instemming.

*De vice-eersteminister en
minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNERS.

*De vice-eersteminister en
minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et de Notre vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et Notre vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe 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 sont adoptées en application de l'article 18 de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 janvier 2013.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre et
ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDEERS.

*Le vice-premier ministre et
ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en van Onze vice-eersteminister en minister van de Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Onze vice-eersteminister en minister van de Noordzee, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, die met toepassing van artikel 18 van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 28 januari 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eersteminister en
minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDEERS.

*De vice-eersteminister en
minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

CONVENTION INTERNATIONALE DE HONG KONG

pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

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 289^e 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,

(VERTALING)

INTERNATIONAAL VERDRAG VAN HONGKONG

voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen

DE PARTIJEN BIJ DIT VERDRAG,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN :

Artikel 1

Algemene verplichtingen

1. Elke Partij bij dit Verdrag verbindt zich ertoe de bepalingen ervan volledig ten uitvoer te leggen om de ongevallen, lichamelijke letsels en andere schadelijke gevolgen van scheepsrecycling voor de menselijke gezondheid en voor het milieu te voorkomen, te beperken, tot het minimum te verminderen en voor zover dat in de praktijk mogelijk is uit te schakelen en de veiligheid van de schepen, de bescherming van de menselijke gezondheid en van het milieu tijdens de hele levensduur van een schip te versterken.

2. Geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden geïnterpreteerd als zou zij een Partij beletten voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, individueel of gezamenlijk met andere Partijen, overeenkomstig het internationale recht strengere maatregelen te nemen om elk schadelijk gevolg voor de menselijke gezondheid en het milieu te voorkomen, te beperken of tot het minimum te verminderen.

3. De Partijen zullen zich inspannen om samen te werken teneinde de daadwerkelijke uitvoering, naleving en handhaving van dit Verdrag te garanderen.

4. De Partijen verplichten zich ertoe de voortzetting van de ontwikkeling van technieken en praktijken die bijdragen tot de veilige en milieuvriendelijke scheeps-recycling te bevorderen.

5. De Bijlage bij dit Verdrag maakt er integraal deel van uit. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, vormt een verwijzing naar dit Verdrag tevens een verwijzing naar de Bijlage.

Artikel 2

Definities

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

1. « Verdrag » het Internationale Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, 2009.

2. « Administratie » de regering van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren of onder wiens gezag het wordt geëxploiteerd.

3. « Bevoegde Autoriteit of Autoriteiten » de door een Partij aangewezen overheidsautoriteit of -autoriteiten die zich in een of meerdere geografische gebieden of een of meer specifieke bevoegdheids-domeinen kwijten van de functies die verbonden zijn aan de installaties voor scheepsrecycling, waarvan de exploitatie onder de jurisdictie van die Partij valt, zoals in dit Verdrag gespecificeerd.

4. « Organisatie » de Internationale Maritieme Organisatie.

5. « 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-élévatrices, 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.

5. « Secretaris-generaal » de secretaris-generaal van de Organisatie.

6. « Comité » het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de Organisatie.

7. « Schip » een vaartuig ongeacht van welk type, dat in het mariene milieu wordt of werd geëxploiteerd. Onder deze term zijn begrepen de onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen, drijvende platforms, hefplatformen, drijvende opslageenheden (FSU) en drijvende productie-, opslag- en loseenheden (FPSO), met inbegrip van een schip dat werd afgetuigd of wordt gesleept.

8. « Brutotonnenmaat » de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften betreffende de tonnenmaatmeting, vermeld in Bijlage I van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, of in een eventueel later verdrag.

9. « Potentieel gevaarlijke stof » elke stof of substantie die de menselijke gezondheid en/of het milieu in gevaar kan brengen.

10. « Scheepsrecycling » de activiteit die erin bestaat een schip geheel of gedeeltelijk te ontmantelen in een recyclinginstallatie om er de bestanddelen en stoffen uit te recupereren die opnieuw kunnen worden verwerkt of gebruikt, waarbij men oog heeft voor de potentieel gevaarlijke stoffen en elke andere stof, en alle verrichtingen omvat die met deze activiteit verband houden, zoals de opslag en de behandeling ter plaatse van de bestanddelen en stoffen, maar niet de latere behandeling of de verwijdering ervan in afzonderlijke installaties.

11. « Installatie voor scheepsrecycling » een bepaalde zone die als een terrein, een werf of een installatie voor scheepsrecycling wordt gebruikt.

12. « Recyclingbedrijf » de eigenaar van de installatie voor scheepsrecycling of elke andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar van de installatie de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de activiteit van scheepsrecycling heeft toevertrouwd en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen heeft aanvaard zich te kwijten van alle taken en verplichtingen die door dit Verdrag worden opgelegd.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Verdrag van toepassing op :

.1 schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren of die onder haar gezag worden geëxploiteerd;

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

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

3. 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.

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

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

Artikel 4

Controlemaatregelen betreffende scheepsrecycling

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

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

Artikel 5

Schouwingen en certificatie

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

Artikel 6

Machtiging verleend aan de installaties voor scheepsrecycling

Elke Partij ziet erop toe dat de installaties voor scheepsrecycling waarvan de exploitatie onder haar jurisdictie valt en die schepen recyclen waarop dit Verdrag van toepassing is of schepen die aan dezelfde behandeling zijn onderworpen krachtens artikel 3.4 van dit Verdrag, de machtiging verkrijgen op de manier die wordt voorgeschreven door de regels van de Bijlage.

Artikel 7

Informatie-uitwisseling

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

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 application 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.

Artikel 8

Inspectie van schepen

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

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

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

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

Artikel 9

Opsporen van misdrijven

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

2. Wanneer er voldoende bewijzen zijn dat een schip wordt geëxploiteerd, werd geëxploiteerd of op het punt staat te worden geëxploiteerd in strijd met een bepaling van dit Verdrag, kan een Partij die bewijzen in haar bezit heeft, vragen dat dat schip wordt geïnspecteerd op het ogenblik dat het een haven of een laad- of losinrichting aanloopt die onder de jurisdictie van een andere Partij valt. Het inspectieverslag wordt gericht aan de Partij die de inspectie heeft aangevraagd, aan de administratie waaronder het betrokken schip ressorteert en aan de Organisatie opdat elk van hen de maatregelen zou kunnen nemen die zij nodig acht.

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

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

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.

Artikel 10

Misdrijven

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

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

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

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

.1 ofwel een vervolging instellen overeenkomstig haar wetgeving;

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

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

Artikel 11

Onterecht ophouden of aanhouden van schepen

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

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

Artikel 12

Verstrekken van inlichtingen

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

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

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

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

.4 de jaarlijkse lijst van schepen die de vlag van die Partij voeren en waaraan een internationaal certificaat werd toegekend waaruit blijkt dat het schip klaar is om te worden gerecycled, met inbegrip van de naam van het recyclingbedrijf en de ligging van de installatie voor het recyclen van de schepen die op dat certificaat zijn vermeld;

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

.6 informatie betreffende inbreuken op dit Verdrag; en

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

Artikel 13

Technische bijstand en samenwerking

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

.1 personeel op te leiden;

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

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

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

2. 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 1^{er} 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.

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

Artikel 14

Geschillenregeling

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

Artikel 15

Verhouding met het internationaal recht en met andere internationale akkoorden

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

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

Artikel 16

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

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

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

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

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

.3 toetreding.

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

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

5. 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 vingt-quatre mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :

.1 au moins quinze 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 % 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 % 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 définies 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.

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

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

Artikel 17

Inwerkingtreding

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 18

Wijzigingen

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

2. Wijziging na onderzoek door de Organisatie :

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

.2 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, à l'exception de toute Partie qui a :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Wijziging door een conferentie :

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

2. 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 définies au paragraphe 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 est adressée par écrit au secrétaire général.

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

1. de 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. de 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; et

.1.3 du dépôt de tout instrument de dénonciation de la Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu 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

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

3. Tenzij de Conferentie anderszins besluit, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt deze in werking in overeenstemming met de procedures omschreven in lid 2.5 en 2.6.

4. Een Partij die een wijziging van de Bijlage niet wenst te aanvaarden zal uitsluitend voor de toepassing van die wijziging niet worden aangemerkt als een Partij.

5. Kennisgevingen aan de secretaris-generaal uit hoofde van dit artikel dienen schriftelijk te geschieden.

6. De secretaris-generaal stelt de Partijen en Leden van de Organisatie in kennis van :

1. elke wijziging die in werking treedt en van de datum waarop deze algemeen en voor elke Partij in werking treedt; en

2. elke kennisgeving gedaan uit hoofde van dit artikel.

Artikel 19

Opzegging

1. Dit Verdrag kan na afloop van twee jaar na de datum waarop het voor een Partij in werking is getreden te allen tijde worden opgezegd door die Partij.

2. De opzegging gebeurt via schriftelijke kennisgeving aan de secretaris-generaal en treedt in werking een jaar na de datum van ontvangst ervan door de depositaris of na het verstrijken van elke andere, langere periode die in die kennisgeving is gespecificeerd.

Artikel 20

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de secretaris-generaal die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften ervan doet toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetroten.

2. Naast de taken elders omschreven in de bepalingen van dit Verdrag,

.1 stelt de secretaris-generaal alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetroten in kennis van :

.1.1 iedere nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;

.1.2 de datum waarop dit Verdrag in werking treedt; en

.1.3 de neerlegging van elke akte van opzegging van het Verdrag, alsmede de datum van ontvangst ervan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt; en

.1.4 van de andere verklaringen en kennisgevingen die werden ontvangen overeenkomstig dit Verdrag; en

.2 zodra dit Verdrag in werking treedt, zendt de Secretaris-generaal de tekst toe aan het secretariaat van de Organisatie van de

son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 22

Langues

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

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

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

Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 22

Talen

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

GEDAAN TE HONGKONG, vijftien mei tweeduizend en negen.

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

**AVANT-PROJET DE LOI
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe 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 sont adoptées en application de l'article 18 de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

*
* *

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

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

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, die met toepassing van artikel 18 van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

*
* *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 52.219/4
DU 7 NOVEMBRE 2012

Le 12 octobre 2012, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologique-ratification des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 7 novembre 2012. La chambre était composée de Robert Andersen, premier président du Conseil d'État, Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte, conseiller d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Jacques Englebert, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 7 novembre 2012.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. Selon l'article 3 de l'avant-projet, les modifications à l'annexe de la Convention à laquelle il est porté assentiment, qui seront adoptées en application de l'article 18 de cette dernière sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

L'assentiment préalable prévu à l'article 3 de l'avant-projet ne soulève pas de problème: dans certaines circonstances, un tel assentiment est admissible (1) à condition que le Parlement connaisse les limites dans lesquelles il est donné. C'est le cas en l'espèce puisque la procédure d'amendement anticipé ne concerne que l'annexe à la Convention, dont l'objet est suffisamment circonscrit.

Les considérations qui précèdent n'enlèvent rien au fait qu'il est possible que des modifications soient apportées auxquelles le Parlement ne saurait donner son assentiment. Afin que le Parlement soit en mesure de faire savoir qu'il ne donne pas son assentiment à un amendement donné, il conviendrait d'ajouter au projet une disposition prévoyant l'obligation de transmettre dans

(1) Cass., 19 mars 1981, *Arr. Cass.*, 1980-81, 808, *Pas.*, 1981, I, n° 417, et note J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, *Arr. Cass.*, 2002, n° 265; voir notamment l'avis 37.900/VR du 25 janvier 2005 sur un avant-projet de loi « portant assentiment aux Amendements à l'Accord relatif à l'Organisation internationale de télécommunications par satellites, « INTELSAT », adoptés à Washington le 17 novembre 2000 » (doc. Sénat, 2004-2005, n° 3-1259/1). Voir plus récemment les avis 50.319/4 donné le 10 octobre 2011 sur un avant-projet devenu le décret du 12 janvier 2012 « portant assentiment à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 » (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2011-2012, n° 497/1) et 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005 ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE,
Nr. 52.219/4
VAN 7 NOVEMBER 2012

Op 12 oktober 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te HongKong op 15 mei 2009.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 7 november 2012. De kamer was samengesteld uit Robert Andersen, eerste voorzitter van de Raad van State, Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte, staatsraad, Sébastien Van Drooghenbroeck en Jacques Englebert, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 7 november 2012.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Luidens artikel 3 van het voorontwerp zullen de wijzigingen van de bijlage van het verdrag waarmee wordt ingestemd, die met toepassing van artikel 18 van het verdrag zullen worden aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, volkomen gevolgd hebben.

De voorafgaande instemming waarin artikel 3 van het voorontwerp voorziet, doet geen probleem rijzen: onder bepaalde omstandigheden is zulk een instemming aanvaardbaar (1) op voorwaarde dat het parlement weet binnen welke grenzen ze wordt verleend. Dat is hier het geval, aangezien de procedure van voorafgaande amendering slechts de bijlage van het verdrag betreft, waarvan de strekking voldoende afgebakend is.

Wat voorafgaat, doet niets af aan het gegeven dat het mogelijk is dat wijzigingen worden aangebracht waarmee het parlement niet kan instemmen. Om het parlement in staat te stellen te laten weten dat het niet instemt met een bepaald amendement, zou het ontwerp aangevuld moeten worden met een bepaling die voorziet in de verplichting om te bekwaamere tijd aan het parlement ieder ontwerp

(1) Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-81, 808, *Pas.*, 1981, I, nr. 417, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, *Arr. Cass.*, 2002, nr. 265; zie inz. advies 37.900/VR van 25 januari 2005 over een voorontwerp van wet « houdende instemming met de wijzigingen aan de Overeenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Satellietcommunicatie « INTELSAT », aangenomen te Washington op 17 november 2000 » (*Parl. St. Senaat*, 2004-05, nr. 3-1259/1). Zie recentelijk advies 50.319/4, op 10 oktober 2011 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Waals decreet van 12 januari 2012 « houdende instemming met de Internationale Overeenkomst inzake controle en beheer van ballastwater en afzettingsmateriaal van schepen, opgemaakt te London op 13 februari 2004 » (*Parl. St. W. Parl.*, 2011-12, nr. 497/1), en advies 50.621/3, op 13 december 2011 verstrekt over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005 ».

un délai utile au Parlement tout projet d'amendement à la convention, ce qui permettra d'une part au Parlement de prendre attitude à ce sujet et, d'autre part, au gouvernement de déposer dans le délai de dix mois prévu à l'article 18, paragraphe 2, 5.2, de la Convention une déclaration de refus d'acceptation de l'amendement adopté par le Comité.

2. L'assentiment anticipé à des amendements à l'annexe de la Convention, adoptés sur la base de son article 18, qui résulterait de la loi envisagée, n'emporte pas dérogation à l'obligation, qui résulte de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 «relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires», de publier au *Moniteur belge* ces modifications pour qu'elles produisent leurs effets en droit interne. L'absence de publication au *Moniteur belge* n'aurait pas soulevé d'objection si la Convention, qui sera publiée au *Moniteur belge*, avait elle-même prévu les formes dans lesquelles ces amendements seront publiés, ce qui n'est toutefois pas le cas. En conséquence, il y aura lieu de publier au *Moniteur belge* les amendements qui seront éventuellement adoptés sur la base de l'article 18 de la Convention (1).

Le greffier,

C. GIGOT.

Le premier président,

R. ANDERSEN.

van amendement op het verdrag mede te delen, zodat enerzijds het parlement dienaangaande een standpunt kan innemen, en anderzijds de regering binnen de termijn van tien maanden gesteld in artikel 18, lid 2, 5.2, van het verdrag een verklaring kan afleggen van weigering van de aanvaarding van het door het Comité aangenomen amendement.

2. De voorafgaande instemming met amendementen op de bijlage van het verdrag die zijn aangenomen op basis van artikel 18 ervan, die zou voortvloeien uit de voorgenomen wet, houdt geen afwijking in van de verplichting die volgt uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 «betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen» om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht gevolg kunnen hebben. Het ontbreken van een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* zou enkel geen bezwaar oproepen indien het verdrag, dat in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt, zelf de vormen had bepaald waarin die amendementen worden bekendgemaakt, wat evenwel niet het geval is. Bijgevolg zullen in het *Belgisch Staatsblad* de amendementen moeten worden bekendgemaakt die eventueel zullen worden aangenomen op basis van artikel 18 van het verdrag (1).

De griffier,

C. GIGOT.

De eerste voorzitter,

R. ANDERSEN.

(1) Voir, pour une observation analogue, entre autres les avis 37.900/VR, 50.319/4 et 50.621/3 de la section de législation du Conseil d'État précités.

(1) Zie, voor een analoge opmerking, onder meer de voornoemde adviezen 37.900/VR, 50.319/4 en 50.621/3 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State.