AS **INTRODUCED IN THE NATIONAL ASSEMBLY]**

A

Bill

to facilitate and implement Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, by effectively addressing environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, and to ensure hazardous waste from such ship recycling is subject to environmentally sound management in sustainable way.

It is hereby enacted as follows: -

1. **Short title, extent, and commencement.** – (1) This Act may be called the Environmentally Sound Management of Inventory of Hazardous Material on Ships Act, 2025.

(2) It shall come into force at once.

(3) It shall extend to whole of Pakistan.

(4) This Act shall apply to all ships except: -

(a) any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a state and used, for the time being, only on government non-commercial service;

(b) ships of less than 500 gross tonnage; and

(c) ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is flying.

2. **Definitions.** – In this Act, unless there is anything repugnant in the subject or context:–

(a) "administration" means the government of the state whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating;

(b) "competent authority" means a governmental authority designated by the respective coastal provincial governments as responsible for ship recycling, within a specified geographical area or an area of expertise, relating to all operations within the jurisdiction of that province;

(c) "Convention" means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009;

(d) "division concerned", means the division to which the business of maritime affairs stands allocated;

(e) "environmentally sound management" means taking all practicable steps to ensure that waste and hazardous materials are managed in a manner which protects human health and the environment against the adverse effects which may result from such materials and non-recyclable material;

(f) "guidelines" means legally binding document outlining inter alia the policy and standards framed in accordance with the provision of this Act and the Convention;

(g) "hazardous material" means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment;

(h) "national authority" means an office designated as a national authority by the Federal Government for the purposes of this Act under section 3;

(i) "new ship" means a ship for which either:

(i) the building contract is placed on or after the date of application of this Act;

(ii) in the absence of a building contract, the keel is laid or the ship is at a similar stage of construction six months after the date of application of this Act or thereafter; or

(iii) the delivery takes place thirty months after the date of application of this Act or thereafter;

(j) "recognized organization" means an organization that is certified by the Federal Government to be in compliance with the Code for Recognized Organizations and is approved by Federal Government as a recognized organization;

(k) "ship" means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment, and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self-elevating platforms. Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), as well as a vessel stripped of equipment or being towed;

(l) "ship owner" means the natural or legal person, including company, registered as the owner of the ship owning the ship for a limited period pending its sale or handover for ship recycling facility, or, in the absence of registration, the natural or legal person owning the ship or any other organization or person, such as the manager or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship, and the legal person operating a state-owned ship;

(m) "ship recycler" means owner, operator or lessee of the ship recycling facility or any other organization or person who has assumed the responsibility for carrying out the ship recycling activity and who has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by or under this Act;

(n) "ship recycling" means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a ship recycling facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst ensuring the management of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities; and

(o) "ship recycling facility" means a designated site, yard or facility developed as per Convention used for recycling of ships and authorized by the competent authority of the respective coastal provincial government as a ship recycling facility.

3. **Designating Authorities.**– (1) Directorate General (Ports and Shipping) shall be the national authority for the purposes of this Act unless the Federal Government, by notification, designate any other office as the national authority.

(2) Each coastal provincial government shall designate, in its respective jurisdiction, an entity as competent authority to regulate ship recycling activity in compliance with the provincial acts.

(3) One or more contact person may be designated by the competent authorities for enquiries and coordination with national authority.

4. **Power of national authority:-** Without prejudice to any other power conferred upon the national authority by this Act or the Federal Government, national authority shall have the following powers to:-

(a) verify a ship as ready for recycling and accordingly issue a ready for recycling certificate:

Provided that the permission to recycle a ship vest with the competent authority;

(b) require explicit approval or rejection of ship recycling plan from competent authority:

(c) prohibit or restrict the installation or use of hazardous materials;

(d) enter, inspect, verify, and examine any ship in the Pakistani waters for inventory of hazardous material;

(e) inspect, search, seize, detain and remove ship for violation of this Act and the Convention, and no ship shall set sail unless released by the national authority;

(f) issue, endorse, suspend, cancel, withdraw, extend, renew inventory of hazardous material certificates;

(g) impose penalties and sanctions for any violations of the Act and to collect any amount thereof;

(h) survey and verify the ship for inventory of hazardous material;

(i) ensure implementation of reporting system;

(j) frame guidelines not inconsistent with the Convention and the guidelines framed under the Convention;

(k) accept or evaluate the audit reports submitted by competent authority;

(l) recommend to the division concerned for changes in list of inventory of hazardous material on the basis of a corresponding amendment in the Convention;

(m) delegate authority to a recognized organization or any other person for survey and certification; and

(n) decide on any matter referred to it by the Federal Government or any of the members of the committee.

5. **Control of Hazardous Material.–** (1) No ship shall install or use prohibited or restricted hazardous materials specified in the official Gazette published by the division concerned.

(2) Each new ship shall have on board an inventory of hazardous materials, which shall identify at least the hazardous materials referred to in notification and contained in the structure or equipment of the ship, their location and approximate quantities.

(3) A ship going for recycling shall comply, as far as practicable, with sub-section (1) from the date of coming into force of this Act.

(4) Every ship shall maintain an updated record of inventory of hazardous material throughout the operational life of ship.

(5) All hazardous material will be treated in the approved designated treatment, storage, and disposal facility as per national and provincial laws.

6. **Survey:** – The National authority shall carryout survey of the ships by itself or through a recognized organization in line with the Convention and the guidelines.

7. **Inspection:** – (1) The national authority, any recognized organization, or any person authorized by it, may inspect any ship while it is at any Pakistani port or within Pakistan maritime zones.

(2) Any such inspection shall be only for the purpose of verification of hazardous material or verifying that there is on board valid certificate of inventory of hazardous materials or a ready for recycling certificate, as the case may be.

(3) A detailed inspection may be carried out by the national authority where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing either that:

(a) the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate, or inventory of hazardous material notified, or both: or

(b) there is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of inventory of hazardous material notified.

(4) The Ship may be warned, detained, dismissed or excluded from port or offshore terminals upon failure to produce valid certificates of inventory of hazardous material and ship recycling till such time the non-compliance is rectified or permission is granted by the national authority for such detained-ship to proceed to an appropriate repair yard or port, without danger to the ship, environment or persons on board.

(5) The statement of compliance shall be issued after verification of inventory of hazardous material certificate by the national authority.

8. **Certificates:** - (1) An inventory for hazardous material certificate shall be issued by the national authority for a period starting from the date of successful completion of the respective survey to a date specified by the national authority, which validity period shall not exceed five years.

Provided that where validity of certificate on inventory of hazardous material expires at a time when a ship is not in the port in which it is to be surveyed, the national authority may extend the period of validity of such certificate and this extension shall be granted only:

(a) for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed; or

(b) in cases where it appears proper and reasonable to the Administration to do so:

Provided further that no certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival on the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having the certificate renewed.

(2) An inventory for hazardous material certificate issued or endorsed by the national authority shall cease to be valid: -

(a) if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of that inventory of hazardous material certificate;

(b) where the renewal survey is not completed within the intervals as may be prescribed under the guidelines; or

(c) if the ship is subject to international sanctions or detained by other flag administration.

(3) A ready for recycling certificate for any Pakistani flag ship intended for recycling shall be issued for a period specified by the national authority that shall not exceed three months.

(4) A ready for recycling certificate issued by any other administration concerned in respect of a foreign flag ship shall be accepted upon verification and subject to satisfaction of the requirements of this Act and the Convention.

(5) A ready for recycling certificate issued under sub-section (3) or (4) shall cease to be valid where the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the ready for recycling certificate.

(6) Any ship flying Pakistan flag and intended to be recycled outside the territory of Pakistan shall be recycled only after duly authorized by national authority.

9. **Penalties.–** (1) Any violation of this Act or the Convention shall be subject to penalization as provided for in Schedule I of this Act.

Provided that Federal Government, on the recommendations of national authority, may amend Schedule I.

(2) Notwithstanding anything contained in any other law for the time being in force, the Federal Government may appoint one or more officers of the national authority to try an offence of any breach or failure to comply with this Act and the guidelines; and any such officer trying an offence shall, for the purpose of the trail, be deemed to be a Magistrate of the first class appointed under the Code of Criminal Procedure 1898 (Act V of 1898), and any proceedings before, and sentence passed by him shall have effect accordingly.

10. **Reporting.–** (1) The respective competent authority shall give reports to the national authority at regular intervals, once at least every quarter, which shall include but not limited to the information comprising –

(a) the list of approved facilities;

(b) list of ships which have not complied with the provisions of this Act or provincial acts;

(c) action taken against the ship owner or against such ships;

(d) list of ships recycled; and

(e) such other information as may be required by the national authority.

(2) National authority shall send to International Maritime Organization such reports as required under the Convention.

11. **Power to Exempt.–** (1) Notwithstanding anything contained in this Act, the Federal Government may, by order in writing and upon such conditions, if any, as it may think fit to impose, exempt any structure, floating craft, vessel or any class thereof from any specified requirement contained in or prescribed in pursuance of this Act or dispense with the observance of any such requirement, if it is satisfied that the requirement has been substantially complied with or that compliance with the requirement is or ought to be dispensed within the circumstances of the case.

(2) Where an exemption granted under sub-section (1) is subject to any conditions, a breach of any of those conditions shall, without prejudice to any other remedy, be deemed to be an offence under this Act.

12. **Power to make rules and policy.** (1) The Federal Government may, by notification in the Official Gazette, make rules to carry out the purposes of this Act.

(2) The Federal Government may, in consultation with the provincial government, make-

(a) strategic policy guidelines regarding the long, medium and short-term plans of ship recycling; and

(b) development strategy for control of inventory of hazardous material, and ship recycling industry.

13. **Provincial governments to legislate.**– (1) The provincial governments shall make laws and frame guidelines for performance of functions related to ships recycling, which shall not be inconsistent with this Act, the Convention and guidelines made thereunder.

Schedule I
Penalties

Offence	Punishment
Installs, false declares or uses any prohibited hazardous material in a ship in contravention of the provisions of this Act	fine which may extend to five thousand USD or equivalent in PKR.
Carrying out or engaged in ship recycling without an approved and valid ship recycling certificate or plan	fine which may extend to five thousand USD or equivalent in PKR.
If any ship, after detention or after service of any notice or order for such detention, proceeds to sea before it is released by the national authority	fine which may extend to twenty thousand USD or equivalent in PKR.
Whoever fails to ensure safe and environmentally sound management and removal of any hazardous material from a ship in accordance with the Act	fine with a penalty of PKR 500,000 in case the penalty is not paid within the time & manner as prescribed than with a further penalty of PKR 100,000 per day of violation.
Whoever fails to respond to the notice issued for oil spill	(i) with a fine which may extend to five hundred thousand PKR in case of non-response within twelve hours of issuance of first notice; (ii) with a fine which may extend one million PKR in case of non-response within twenty-four hours of issue of second notice; and (iii) with a fine which may extend to one million PKR, in case of non-response and/or non- payment beyond twenty-four hours of issue of third notice.
Whoever contravenes any of the provisions of this Act or guidelines made thereunder, for which no specific punishment has been provided in this Act	punishable with a fine which may extend to two hundred thousand PKR along with the such cost as may be determined by the national authority and in case of a continuing contravention, with an additional fine which may extend to five hundred USD or equivalent in PKR for every day during which such contravention continues after the conviction for the first such contravention along with such cost as may be determined by the national authority.

STATEMENT OF OBJECTIVES AND REASONS

Ship recycling is a significant economic activity for Pakistan, particularly in coastal provinces, providing raw materials and employment opportunities. However, the dismantling of end-of-life ships generates substantial quantities of hazardous materials such as asbestos, polychlorinated biphenyls (PCBs), ozone-depleting substances, heavy metals, and oil residues, which pose serious threats to human health, occupational safety, and the marine and coastal environment if not managed in a safe and sustainable manner.

2. Recognizing these risks, the International Maritime Organization (IMO) adopted the **Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009** (the "Hong Kong Convention"), to ensure that ships, when being recycled after reaching the end of their operational lives, do not pose unnecessary risks to human health, safety, and the environment. Pakistan, being one of the major ship recycling states, has an obligation to bring its domestic legal framework in harmony with the Convention in order to ensure international compliance, improve safety standards, and sustain its ship recycling industry in a globally competitive market.

3. The present Bill, titled **"The Environmentally Sound Management of Inventory of Hazardous Material on Ships, 2025"**, seeks to:

i. Facilitate implementation of the Hong Kong Convention, 2009 by establishing a comprehensive legal regime for the environmentally sound management of hazardous materials on board ships and during ship recycling operations.

ii. Protect human health, safety, and the environment by prohibiting or restricting the installation and use of hazardous materials on ships and by mandating the preparation, updating, and verification of inventories of hazardous materials throughout the operational life of ships.

iii. Designate authorities at national and provincial levels for effective regulation, coordination, and monitoring of ship recycling activities, ensuring division of responsibilities between the Federal Government and the provincial governments.

iv. Ensure regulatory compliance and enforcement by providing the national authority with powers to survey, inspect, detain, and issue certificates for hazardous material

management and ship recycling readiness, along with imposing penalties and sanctions for violations.

v. Promote sustainable ship recycling practices by requiring ship recyclers to comply with environmentally sound management standards, subjecting hazardous wastes to designated treatment, storage, and disposal facilities, and enabling provincial governments to legislate complementary frameworks.

vi. Align Pakistan's ship recycling industry with international standards, thereby safeguarding market access for Pakistani recyclers, promoting investor and stakeholder confidence, and preventing trade barriers arising from non-compliance with global environmental and safety requirements.

vii. Strengthen reporting obligations to the International Maritime Organization and other relevant stakeholders for ensuring transparency and accountability.

4. In view of the above, this Bill has been framed to provide a robust legal mechanism for the control, management, and disposal of hazardous materials contained in ships, thereby ensuring safe, environmentally sound, and sustainable ship recycling practices in Pakistan, in compliance with international commitments under the Hong Kong Convention, 2009.

(Muhammad Junaid Anwar Chaudhry)
Federal Minister for Maritime Affairs

[قومی اسمبلی میں پیش کرنے کے لئے]

بحری جہازوں پر موجود خطرناک مواد کا ماحول دوست انتظام کرنے کا بل

بحری جہازوں کو دوبارہ کارآمد بناتے ہوئے محفوظ اور ماحول دوست بنانے کے لیے ہانگ کانگ بین الاقوامی کنونشن، ۲۰۰۹ء کو سہولت دینے اور نافذ کرنے کا بل، تاکہ بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) سے متعلق ماحولیاتی، پیشہ وارانہ صحت اور حفاظتی خطرات کو مؤثر طور پر حل کیا جاسکے، اور اس امر کو یقینی بنایا جاسکے کہ مذکورہ بحری جہاز کو کارآمد بناتے ہوئے خطرناک فضلہ تحفظ پسندانہ طریقے سے ماحول دوست انتظام کے تحت ہو۔

بذریعہ ہذا حسب ذیل قانون وضع کیا جاتا ہے:۔

۱۔ **مختصر عنوان، وسعت، اور آغاز نفاذ:۔** (۱) یہ ایکٹ بحری جہازوں پر موجود خطرناک مواد کا ماحول دوست انتظام کرنے کا ایکٹ، ۲۰۲۵ء کے نام سے موسوم ہوگا۔

(۲) یہ فی الفور نافذ العمل ہوگا۔

(۳) یہ پورے پاکستان میں وسعت پذیر ہوگا۔

(۴) یہ ایکٹ تمام بحری جہازوں پر لاگو ہوگا ماسوائے ان کے:۔

(الف) کسی بھی جنگی بحری جہازوں، بحری معاون، یا دیگر بحری جہازوں جو کسی ریاست کی ملکیت میں ہوں یا اس کی جانب سے چلائے جاتے ہوں اور صرف حکومتی غیر تجارتی خدمت پر، فی الوقت، استعمال کیے جاتے ہوں؛

(ب) بحری جہاز مجموعی طور پر ۵۰۰ ٹن سے کم کے ہوں؛ اور

(ج) ایسے بحری جہاز جو اپنی پوری زندگی صرف ان آبی حدود میں گزاریں جو ریاست کی خودمختاری اور دائرہ اختیار میں آتے ہوں جس کا پرچم بحری جہاز پر لہرا رہا ہو۔

۲۔ **تعریفات:۔** اس ایکٹ میں، تاوقتیکہ کوئی امر موضوع یا سیاق سباق کے منافی نہ ہو:۔

(الف) ''انتظامیہ'' سے اس ریاست کی حکومت مراد ہے جس کا پرچم بحری جہاز پر لہرانے کا حقدار ہو، یا جس کے زیر اختیار یہ چل رہا ہو؛

(ب) ''مجاز اتھارٹی'' سے متعلقہ ساحلی صوبائی حکومتوں کی جانب سے نامزد کردہ حکومتی اتھارٹی مراد ہے جو بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کے لیے، اس صوبے کے دائرہ اختیار کے اندر تمام کارروائیوں سے متعلق، مصرحہ جغرافیائی علاقے یا مہارت کے کسی علاقے

اندر ذمہ دار ہوگی؛

(ج) ''کنونشن'' سے ہانگ کانگ بین الاقوامی کنونشن برائے بحری جہازوں کی محفوظ اور ماحول دوست دوبارہ کارآمد بنانا(Recycling)، ۲۰۰۹ء مراد ہے؛

(د) ''متعلقہ ڈویژن'' سے وہ ڈویژن مراد ہے جسے بحری امور کے کام تفویض کیے گئے ہوں؛

(ہ) ''ماحول دوست انتظام'' سے ایسے تمام اٹھائے گئے عملی اقدامات مراد ہیں تاکہ اس امر کو یقینی بنایا جائے کہ فضلہ اور خطرناک مواد کا ایسے طریقہ کار میں انتظام کیا جاسکے جو انسانی صحت اور ماحول کو ان منفی اثرات سے تحفظ دے سکے جو مذکورہ مواد اور غیر قابل بازگردانی مواد سے پیدا ہوسکتے ہیں؛

(و) ''رہنما اصول'' سے قانونی طور پر واجب التعمیل دستاویز مراد ہے جن میں منجملہ دیگر اس پالیسی اور معیارات بیان کیے گئے ہوں جو اس ایکٹ اور کنونشن کے احکام کی مطابقت میں تشکیل دیئے گئے ہیں؛

(ز) ''خطرناک مواد'' سے کوئی بھی مواد یا شئے مراد ہے جو انسانی صحت اور ر یا ماحول کے لیے خطرہ پیدا کرنے کی صلاحیت رکھتی ہو؛

(ح) ''قومی اتھارٹی'' سے دفعہ ۳ کے تحت اس ایکٹ کی اغراض کے لیے وفاقی حکومت کی جانب سے بطور قومی اتھارٹی کے نامزد کردہ کوئی بھی دفتر مراد ہے؛

(ط) ''نیا بحری جہاز'' سے کوئی بحری جہاز مراد ہے جس کی بابت یا تو:

(اوّل) تعمیراتی معاہدہ اس ایکٹ کے اطلاق کی تاریخ پر یا اس کے بعد کیا گیا ہو؛

(دوم) تعمیراتی معاہدے کی عدم موجودگی میں، اس ایکٹ کے اطلاق کی تاریخ کے چھ ماہ بعد یا اس کے بعد بنیاد کا ڈھانچہ(Keel) بچھا دیا گیا ہو یا بحری جہاز اس نوعیت کے تعمیراتی مرحلے میں ہو؛ یا

(سوم) اس ایکٹ کے اطلاق کی تاریخ کے تیس ماہ بعد یا اس کے بعد ترسیل ہوئی ہو؛

(ی) ''مسلمہ تنظیم'' سے کوئی تنظیم مراد ہے جو وفاقی حکومت کی جانب سے ضابطہ برائے مسلمہ تنظیمات کی تعمیل میں تصدیق شدہ ہو اور وفاقی حکومت کی جانب سے مسلمہ تنظیم کے

طور پر منظور کیا گیا ہو؛

(ک) ''بحری جہاز'' سے کسی بھی قسم کی بادبانی کشتی مراد ہے جو سمندری ماحول میں کام کر رہی ہو یا چل رہی ہو، اور اس میں آبدوزیں، تیرتے ہوئے جہاز، تیرتے ہوئے پلیٹ فارمز، خود کو بلند کرنے والے پلیٹ فارمز، تیرتے ہوئے ذخیرہ یونٹس (ایف ایس یوز)، اور تیرتے ہوئے پروڈکشن ذخیرہ اور اتارنے والے یونٹس (ایف پی ایس اوز)، نیز بادبانی کشتی جن سے سامان وآلات اتار دیے گئے ہوں یا کھینچے جانے والے ہوں شامل ہیں؛

(ل) ''بحری جہاز کا مالک'' سے فطری یا قانونی شخص بشمول کمپنی مراد ہے، بحری جہاز کے مالک کے طور پر رجسٹر شدہ ہو جو بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے کی سہولت کے لیے اسے فروخت کرنے یا حوالے کرنے سے قبل محدود مدت کے لیے بحری جہاز کی ملکیت رکھتا ہو، یا، رجسٹریشن کی عدم موجودگی میں، بحری جہاز کی یا کسی بھی دیگر تنظیم یا شخص، جیسے کہ منیجر یا چارٹر پر لینے والی کھلی کشتی کی ملکیت رکھنے والا فطری یا قانونی شخص جس نے بحری جہاز کے مالک سے بحری جہاز کی کارگزاری کی ذمہ داری سنبھالی ہو، اور قانونی شخص جو ریاستی ملکیتی بحری جہاز چلا رہا ہو؛

(م) ''بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے والا (Recycling)'' سے بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے کی سہولت کا مالک، آپریٹر یا پٹہ دار یا کوئی بھی دیگر تنظیم یا شخص مراد ہے جس نے بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے (Recycling) کی سرگرمی کو انجام دینے کی ذمہ داری سنبھالی ہو اور جو اس ایکٹ کی رو سے یا اس کے تحت عائد کردہ تمام فرائض اور ذمہ داریاں اٹھانے پر متفق ہو؛

(ن) ''بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانا (Recycling)'' سے بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے کی سہولت میں مکمل یا جزوی طور پر توڑنے کی سرگرمی مراد ہے تا کہ اس کے پرزہ جات اور سامان دوبارہ عمل کاری اور دوبارہ استعمال کے لیے حاصل کیے جا سکیں، جب کہ خطرناک اور دیگر مواد کے انتظام کو یقینی بنایا جائے؛ اور اس میں متعلقہ آپریشنز جیسے کہ پرزہ جات اور مواد کو جگہ پر ذخیرہ کرنا اور کسی عمل سے گزرنا شامل ہیں، لیکن اس میں علیحدہ سہولیات پر

مزید عمل کاری یا تلفی شامل نہیں ہے؛ اور

(س) ''بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کی سہولت'' سے نامزد کردہ مقام، احاطہ یا سہولت مراد ہے جو کنونشن کے مطابق تیار کی گئی ہو بحری جہازوں کو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کے لیے استعمال کی جاتی ہو اور متعلقہ صوبائی حکومت کی ساحلی مجاز اتھارٹی کی جانب سے بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کے لیے استعمال کی جاتی ہو اور متعلقہ صوبائی حکومت کی ساحلی مجاز اتھارٹی کی جانب سے کسی بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کی سہولت کے طور پر مجاز کی گئی ہو۔

۳۔ **نامزد ہونے والی اتھارٹیز:۔** (۱) ڈائریکٹوریٹ جنرل (بندرگاہیں اور جہاز رانی) اس ایکٹ کی اغراض کے لیے قومی اتھارٹی ہوگی، تاوقتیکہ وفاقی حکومت، اعلان کے ذریعے کسی بھی دیگر دفتر کو قومی اتھارٹی کے طور پر نامزد نہ کردے۔

(۲) ہر ساحلی صوبائی حکومت، اپنے متعلقہ دائرہ اختیار میں، کسی ہیئت کو مجاز اتھارٹی کے طور پر صوبائی قوانین کی تعمیل میں بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کی سرگرمیوں کو منضبط کرنے کے لیے نامزد کر سکے گی۔

(۳) مجاز اتھارٹیز کی جانب سے ایک یا زائد رابطہ اشخاص کو قومی اتھارٹی کے ساتھ تحقیقات اور ہم آہنگی کے لیے نامزد کیا جا سکے گا۔

۴۔ **قومی اتھارٹی کا اختیار:۔** اس ایکٹ یا وفاقی حکومت کی جانب سے قومی اتھارٹی کو عطاء کردہ کسی بھی دیگر اختیار کو مضرت پہنچائے بغیر، قومی اتھارٹی کو حسب ذیل اختیارات حاصل ہوں گے:۔

(الف) کسی بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کے لیے تیار ہونے کی تصدیق کرنا اور اس کے مطابق تیار برائے دوبارہ کارآمد بنانے کا سرٹیفکیٹ جاری کرنا؛

(ب) مجاز اتھارٹی سے بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کے منصوبے کی واضح منظوری یا نامنظوری طلب کرنا؛

(ج) خطرناک مواد کی تنصیب یا استعمال پر پابندی لگانا یا اسے محدود کرنا؛

(د) موجود خطرناک مواد کے لیے پاکستانی آبی حدود میں کسی بھی بحری جہاز میں داخل ہونا،

معائنہ کرنا، تصدیق کرنا، اوراس کی جانچ کرنا؛

(ہ) اس ایکٹ اور کنونشن کی خلاف ورزی کی بابت بحری جہاز کا معائنہ کرنا، تلاشی لینا، ضبط کرنا، روکنا اور ہٹانا، اور کوئی بحری جہاز اس وقت تک سفر شروع نہیں کرے گا جب تک کہ قومی اتھارٹی کی جانب سے اجازت نہ مل جائے؛

(و) خطرناک مواد کے سرٹیفکیٹ جاری کرنا، توثیق کرنا، معطل کرنا، منسوخ کرنا، واپس لینا، توسیع دینا، تجدید کرنا؛

(ز) اس ایکٹ کی کسی بھی خلاف ورزی کے لیے جرمانے اور تعزیرات عائد کرنا اور اس کی کوئی بھی رقم وصول کرنا؛

(ح) موجود خطرناک مواد کی بابت بحری جہاز کا سروے اور تصدیق کرنا؛

(ط) ایسے رہنما اصول مرتب کرنا جو کنونشن سے متناقص نہ ہوں اور رہنما اصول کنونشن کے تحت بنائے گئے ہوں؛

(ک) مجاز اتھارٹی کی جانب سے جمع کرائی گئیں آڈٹ رپورٹیں قبول کرنا یا اسے جانچنا؛

(ل) کنونشن میں متعلقہ ترمیم کی بنیاد پر موجود خطرناک مواد کی فہرست میں تبدیلیوں کے لیے متعلقہ ڈویژن کو سفارش کرنا؛

(م) سروے اور سرٹیفکیشن کے لیے مسلمہ تنظیم یا کسی بھی دیگر شخص کو اختیار تفویض کرنا؛ اور

(ن) وفاقی حکومت یا کمیٹی کے کسی بھی اراکین کی جانب سے اسے بھیجے گئے کسی بھی معاملے پر فیصلہ کرنا۔

۵۔ خطرناک مواد کا کنٹرول:۔ (۱) کوئی بحری جہاز متعلقہ ڈویژن کی جانب سے شائع کردہ سرکاری جریدے میں مصرحہ ممنوعہ یا محدود خطرناک مواد نصب یا استعمال نہیں کرے گا۔

(۲) ہر نیا بحری جہاز موجود خطرناک مواد اپنے ساتھ رکھے گا جو کم از کم ان خطرناک مواد کی نشاندہی کرے گا جس کا حوالہ اعلامیے میں دیا گیا ہے اور بحری جہاز کے ڈھانچے یا آلات، ان کے مقام اور تخمینی مقدار میں موجود ہو۔

(۳) کوئی بحری جہاز جو دوبارہ کارآمد بنانے کے لیے جا رہا ہو، جس حد تک قابل عمل ہو، اس ایکٹ کے نافذ العمل ہونے کی تاریخ سے ذیلی دفعہ (۱) کے مطابق تعمیل کرے گا۔

(۴) ہر بحری جہاز اپنی پوری کارگزار زندگی کے دوران موجود خطرناک مواد کا تازہ ترین ریکارڈ برقرار رکھے گا۔

(۵) تمام خطرناک مواد کی قومی اور صوبائی قوانین کے مطابق منظور شدہ مقررہ انداز، ذخیرہ، اور تلف کرنے کی سہولت میں رکھا جائے گا۔

٦۔ **سروے:۔** قومی اتھارٹی کنونشن اور رہنما اصولوں کے مطابق خود یا کسی مسلمہ تنظیم کے ذریعے سے بحری جہازوں کا سروے کرے گی۔

۷۔ **معائنہ:۔** (۱) قومی اتھارٹی، کوئی بھی مسلمہ تنظیم، یا اس کی جانب سے مجاز کردہ کوئی بھی شخص، کسی بھی بحری جہاز کا معائنہ کر سکے گی جب وہ کسی بھی پاکستانی بندرگاہ پر یا پاکستان کی سمندری حدود کے اندر ہو۔

(۲) کوئی بھی مذکورہ معائنہ صرف خطرناک مواد کی تصدیق کی غرض کے لیے ہوگا یا جو تصدیق کر رہا ہو کہ موجود خطرناک مواد کا درست سرٹیفکیٹ موجود ہے یا دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کے لیے سرٹیفکیٹ تیار ہے، جیسی بھی صورت ہو۔

(۳) قومی اتھارٹی کی جانب سے تفصیلی معائنہ کیا جا سکے گا جہاں کوئی بحری جہاز درست سرٹیفکیٹ نہ رکھتا ہو یا یہ یقین کرنے کی واضح وجوہات ہوں کہ:

(الف) بحری جہاز یا اس کے آلات کی حالت اس سرٹیفکیٹ کی تفصیلات، یا مشتہر کردہ موجود خطرناک مواد، یا دونوں کے ساتھ کافی حد تک مطابقت نہیں رکھتی ہے؛ یا

(ب) بحری جہاز میں مشتہر کردہ موجود خطرناک مواد کا بندوبست کرنے کے لیے نافذ کردہ طریقہ کار موجود نہیں ہے۔

(۴) بحری جہاز کو بندرگاہ یا آف شور ٹرمینل سے متنبہ، تحویل، روکا یا خارج کیا جا سکے گا اگر وہ موجود خطرناک مواد اور بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کا درست سرٹیفکیٹ پیش کرنے میں ناکام ہو جائے تو عدم تعمیل اس وقت تک برقرار رہے گی جب تک کہ اسے دور نہ کیا جائے یا قومی اتھارٹی کی دی گئی اجازت سے مذکورہ روکا گیا بحری جہاز متعلقہ مرمت گاہ یا بندرگاہ پر بحری جہاز، ماحول یا موجود اشخاص کو خطرے میں ڈالے بغیر نہ پہنچ جائے۔

(۵) قومی اتھارٹی کی جانب سے موجود خطرناک مواد کے سرٹیفکیٹ کی تصدیق کے بعد کیفیت نامہ تعمیل جاری کیا جائے گا۔

۸۔ **سرٹیفکیٹس:۔** (۱) قومی اتھارٹی کی جانب سے موجود خطرناک مواد کے لیے سرٹیفکیٹ جاری کیا جائے گا جو قومی اتھارٹی کی جانب سے مصرحہ تاریخ پر متعلقہ سروے کی کامیاب تکمیل کی تاریخ سے شروع ہو کر ایک مدت کے لیے ہوگا، جس کی جواز مدت پانچ سال سے زائد نہ ہوگی۔

مگر شرط یہ ہے کہ جہاں موجود خطرناک مواد پر سرٹیفکیٹ کی جوازیت اس وقت ختم ہو جائے کہ بحری جہاز اس بندرگاہ میں نہ ہو جس میں اس کا سروے ہونا ہے تو، قومی اتھارٹی مذکورہ سرٹیفکیٹ کی جوازیت کی مدت میں توسیع کر سکے گی اور ایسی توسیع صرف حسب ذیل حالات میں دی جائے گی:

(الف) بحری جہاز کو اجازت دینے کی غرض سے تا کہ وہ اپنی بندرگاہ تک کا سفر مکمل کر سکے جہاں اس کا سروے ہونا ہے؛ یا

(ب) ایسی صورتوں میں جہاں انتظامیہ کو ایسا کرنا مناسب اور معقول معلوم ہو:

مزید شرط یہ ہے کہ کسی سرٹیفکیٹ میں توسیع تین ماہ سے زائد مدت کے لیے نہیں دی جائے گی، اور بحری جہاز جس کو توسیع دی گئی ہے، اس بندرگاہ پر پہنچنے پر، جس میں اس کا سروے کیا جانا ہے، مذکورہ توسیع کی وجہ سے سرٹیفکیٹ کی تجدید کیے بغیر اس بندرگاہ کو چھوڑنے کا مستحق نہیں ہوگا۔

(۲) قومی اتھارٹی کی جانب سے جاری کردہ یا توثیق شدہ موجود خطرناک مواد کا سرٹیفکیٹ جائز نہیں رہے گا:۔

(الف) اگر بحری جہاز کی حالت اس موجود خطرناک مواد کے سرٹیفکیٹ کی تفصیلات سے کافی حد تک مطابقت نہ رکھتی ہو؛

(ب) جہاں تجدیدی سروے وقفوں کے اندر جیسا کہ رہنما اصولوں کے تحت مقرر ہو مکمل نہ کیا گیا ہو؛ یا

(ج) اگر جہاز بین الاقوامی پابندیوں کے تابع ہو یا دیگر پرچم انتظامیہ کی جانب سے حراست میں لیا گیا ہو؛ یا

(۳) قومی اتھارٹی کی جانب سے کسی بھی پاکستانی پرچم والے بحری جہاز کو جو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کے ارادے سے دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کے سرٹیفکیٹ کے لیے تیار ہو تو مصرحہ مدت کے لیے جاری کیا جائے گا جو تین ماہ سے زائد نہیں ہوگا۔

(۴) کسی غیر ملکی پرچم والے بحری جہاز کی نسبت سے متعلقہ کسی بھی دیگر متعلقہ انتظامیہ کی جانب سے جاری کردہ دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) کے سرٹیفکیٹ کے لیے تیار ہو تو توثیق کے بعد اور اس ایکٹ اور کنونشن کی مقتضیات سے مطمئن ہونے سے مشروط قبول کیا جائے گا۔

(۵) ذیلی دفعہ (۳) یا (۴) کے تحت جاری کردہ دوبارہ کارآمد بنانے کا تیار سرٹیفکیٹ جائز نہیں رہے گا جہاں جہاز کی حالت دوبارہ کارآمد بنانے کے تیار سرٹیفکیٹ کی تفصیلات سے کافی حد تک مطابقت نہ رکھتی ہوں۔

(۶) پاکستان کا پرچم لہرانے والا اور پاکستان کی علاقائی حدود سے باہر دوبارہ کارآمد بنانے کے ارادے سے کوئی بھی بحری جہاز قومی اتھارٹی کی جانب سے باضابطہ مجاز کرنے کے بعد صرف دوبارہ کارآمد بنایا جائے گا۔

۹۔ سزائیں:۔ (۱) اس ایکٹ یا کنونشن کی کسی بھی خلاف ورزی پر سزا دی جائے گی جیسا کہ اس ایکٹ کے جدول اوّل میں فراہم کی گئی ہے۔

مگر شرط یہ ہے کہ وفاقی حکومت، قومی اتھارٹی کی سفارشات پر، جدول اوّل میں ترمیم کر سکے گی۔

(۲) فی الوقت نافذ العمل کسی بھی دیگر قانون میں شامل کسی امر کے باوصف، وفاقی حکومت قومی اتھارٹی کے ایک یا زائد افسران کا تقرر اس ایکٹ اور رہنما اصولوں کی تعمیل میں کسی بھی خلاف ورزی یا ناکامی کے جرم کی سماعت کرنے کے لیے کر سکے گی؛ اور جرم کی سماعت کرنے والا کوئی بھی مذکورہ افسر، تعاقب کرنے کی غرض سے، مجموعہ ضابطہ فوجداری ۱۸۹۸ء (ایکٹ ۵ بابت ۱۸۹۸ء) کے تحت تقرر کردہ مجسٹریٹ درجہ اوّل سمجھا جائے گا، اور اس کے روبرو کوئی بھی کارروائیاں اور اس کی جانب سے صادر کردہ سزا بحسبہٖ مؤثر ہو گی۔

۱۰۔ رپورٹنگ:۔ (۱) متعلقہ مجاز اتھارٹی باقاعدہ وقفوں سے، کم از کم ہر سہ ماہی میں ایک مرتبہ، قومی اتھارٹی کو رپوٹیں دے گی۔ جو بشمول لیکن حسب ذیل پر مشتمل معلومات تک محدود نہیں ہوں گی۔

(الف) منظور شدہ سہولیات کی فہرست؛

(ب) بحری جہازوں کی فہرست جو اس ایکٹ یا صوبائی قوانین کے احکامات کی تعمیل نہ کرتے ہوں؛

(ج) بحری جہاز کے مالک کے خلاف یا ایسے بحری جہازوں کے خلاف کی گئی کارروائی؛

(د) دوبارہ کارآمد بنائے گئے بحری جہازوں کی فہرست؛ اور

(ہ) ایسی دیگر معلومات جیسا کہ قومی اتھارٹی کی جانب سے درکار ہو۔

(۲) قومی اتھارٹی ایسی رپورٹیں بین الاقوامی میری ٹائم آرگنائزیشن کو بھیجے گی جیسا کہ کنونشن کے تحت مطلوب ہے۔

۱۱۔ استثنیٰ دینے کا اختیار:۔ (۱) اس ایکٹ میں شامل کسی امر کے باوصف، وفاقی حکومت، تحریری حکم کے ذریعے اور ایسی شرائط پر، اگر کوئی ہوں، جیسا کہ وہ عائد کرنے کے لیے مناسب سمجھے، اس ایکٹ میں شامل یا اس کی مطابقت میں مقررہ کسی بھی مصرحہ اقتضاء سے کسی بھی ڈھانچے، تیرتے ہوئے، جہاز، بادبانی کشتی یا اس کے کسی بھی طبقے کو استثنیٰ دے سکے گی یا کسی بھی ایسی اقتضاء کی پابندی سے بری کر سکے گی، اگر یہ اطمینان ہو جائے کہ اقتضاء کی کافی حد تک تعمیل ہو چکی ہے یا یہ کہ مقدمے کے حالات کے اندر اقتضاء کی تعمیل کی گئی ہے یا پابندی سے بری کیا جانا مطلوب نہیں ہے۔

(۲) جہاں ذیلی دفعہ (۱) کے تحت دیا گیا استثنیٰ کسی بھی شرائط کے تابع ہو، ان شرائط میں سے کسی کی بھی خلاف ورزی کی گئی ہو تو، کسی بھی دیگر چارہ جوئی کو مضرت پہنچائے بغیر، اس ایکٹ کے تحت جرم تصور کیا جائے گا۔

۱۲۔ قواعد اور پالیسی وضع کرنے کا اختیار:۔ (۱) وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، اس ایکٹ کی اغراض کی تکمیل کے لیے قواعد وضع کر سکے گی۔

(۲) وفاقی حکومت، صوبائی حکومت کے ساتھ مشاورت سے، حسب ذیل وضع کر سکے گی۔

(الف) بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے کے طویل، درمیانی اور قلیل مدتی منصوبوں سے متعلق کلیدی پالیسی کے رہنما اصول؛ اور

(ب) موجود خطرناک مواد کے کنٹرول؛ اور بحری جہاز کو دوبارہ کارآمد بنانے والی صنعت کے لیے ترقیاتی حکمت عملی۔

۱۳۔ صوبائی حکومتوں کا قانون سازی کرنا:۔ (۱) صوبائی حکومتیں بحری جہازوں کو دوبارہ کارآمد بنانے (Recycling) سے متعلق کارہائے منصبی انجام دینے کے لیے قوانین وضع اور رہنما اصول مرتب کر سکیں گی، جو اس ایکٹ، کنونشن اور اس کے تحت وضع کردہ رہنما اصولوں سے متناقض نہ ہوں گے۔

جدول۔اوّل

سزائیں

جرم	سزا
اس ایکٹ کے احکامات کی کرتے ہوئے بحری جہاز میں کسی ممنوعہ مضر مواد کو نصب کرتے ہیں، جھوٹا اقرار کرے یا ممنوعہ مواد کو استعمال کرے تو	پانچ ہزار امریکی ڈالر تک یا اس رقم کے مساوی پاکستانی روپوں میں جرمانے کا مستوجب ہوگا
کسی منظور شدہ اور قانونی بحری جہاز جو دوبارہ کار آمد بنانے کا سرٹیفکیٹ یا منصوبے کے بغیر بحری جہاز کو دوبارہ کار آمد بنانے میں مصروف ہو یا اس کو انجام دے تو	پانچ ہزار امریکی ڈالر تک یا اس رقم کے مساوی پاکستانی روپوں میں جرمانے کا مستوجب ہوگا۔
اگر کوئی بحری جہاز، ضبطگی کے لیے کسی بھی نوٹس یا حکم صادر کرنے کے بعد، قومی اتھارٹی کی جانب سے چھوڑے جانے سے قبل سمندر میں چلایا جائے تو	بیس ہزار امریکی ڈالر تک یا اس رقم کے مساوی پاکستانی روپوں میں جرمانے کا مستوجب ہوگا۔
جو کوئی اس ایکٹ کی مطابقت میں بحری جہاز سے کسی بھی زہریلے مادے کو محفوظ اور ماحول کے لحاظ سے مناسب بندوبست اور ہٹانے کے امر کو یقینی بنانے میں ناکام ہو گیا ہو تو اسے	پانچ لاکھ روپے جرمانے کی سزا دی جائے گی اگر مقررہ وقت اور طریقہ کار کے مطابق عدم عدائیگی جرمانے کی صورت میں یومیہ ایک لاکھ روپے تاوقت خلاف ورزی جاری رہے مزید جرمانہ عائد کیا جائے گا۔

جو کوئی بھی شخص تیل کے اخراج کے لیے جاری کردہ نوٹس کا جواب دینے میں ناکام ہو جائے تو	(اول) نوٹس کے اجراء کے بارہ گھنٹے کے اندر جواب نہ دینے کی صورت میں پانچ لاکھ روپے تک جرمانہ کا مستوجب ہوگا؛ (دوم) دوسرے نوٹس کے اجراء کے چوبیس گھنٹوں کے اندر جواب نہ دینے کی صورت میں ۱۰ لاکھ روپے تک جرمانے کا مستوجب ہوگا۔ (سوم) تیسرے نوٹس کے اجراء کے چوبیس گھنٹوں سے زیادہ وقت تک جواب یا عدم ادائیگی جرمانہ کی صورت میں دس لاکھ روپے تک جرمانے کا مستوجب ہوگا۔
جو کوئی شخص اس ایکٹ یا اس کے تحت وضع کردہ رہنما اصولوں کے کسی بھی احکامات کی خلاف ورزی کرے جس کے لیے اس ایکٹ میں کوئی مخصوص سزا صادر نہ کی گئی ہو تو اسے	دو لاکھ روپے تک جرمانے کے ساتھ ایسے اخراجات جیسا کہ قومی اتھارٹی کی جانب سے مقرر کیا جائے، سزاوار ہوگا اور مسلسل خلاف ورزی کی صورت میں، ہر روز کے لیے مزید پانچ سو امریکی ڈالر تک یا اس کے مساوی پاکستانی روپوں کے جرمانہ کا ہر اس دن کے لیے جس کے دوران اس طرح کی خلاف ورزی ہو سزا کے ساتھ ساتھ اس طرح کے اخراجات جیسا کہ قومی اتھارٹی کی جانب سے مقرر کیا جائے، کا مستوجب ہوگا۔

فائل نمبر ۲۰۲۳/۲(۱۸)ا۔آئی ایم او اینڈ آئی اے

حکومت پاکستان

وزارت بحری اُمور (میری ٹائم افیئرز)

****

۲۱ اگست ۲۰۲۵ء، اسلام آباد

بیان اغراض و وجوہ

جہازوں کی ری سائیکلنگ (دوبارہ قابل استعمال اشیاء میں تبدیلی) پاکستان کے لیے بالخصوص ساحلی صوبوں میں ایک اہم معاشی سرگرمی ہے، جو نہ صرف خام مال فراہم کرتی ہے بلکہ روزگار کے مواقع بھی پیدا کرتی ہے تاہم ناکارہ جہازوں کی توڑ پھوڑ کے نتیجے میں خطرناک مادوں کی بڑی مقدار خارج ہوتی ہے جن میں اسبسٹاس، پولی کلورینیٹڈ بائی فینائلز (PCBs)، اوزون کو ختم کرنے والے مرکبات، بھاری دھاتیں اور تیل کی مضر باقیات شامل ہیں، اگر ان کا محفوظ اور محتاط انداز میں انتظام نہ کیا جائے تو یہ انسانی صحت، کاروباری تحفظ کا باعث بنتے ہیں۔

۲۔ ان خطرات کو مدنظر رکھتے ہوئے بین الاقوامی بحری (میری ٹائم افیئرز) تنظیم (IMO) نے "ہانگ کانگ بین الاقوامی معاہدہ برائے بحری جہازوں کی محفوظ و ماحولیاتی طور پر موزوں ری سائیکلنگ ۲۰۰۹ء" (جسے "ہانگ کانگ معاہدے)" سے موسوم کیا جاتا ہے" کو منظور کیا، تاکہ اس امر کو یقینی بنایا جا سکے کہ بحری جہاز اپنی فعال حالت کے خاتمے کے بعد ری سائیکل کیے جائیں تو وہ انسانی صحت، سلامتی اور ماحول کے لیے غیر ضروری خطرات پیدا نہ کریں۔ پاکستان، جو ایک اہم بحری جہاز ری سائیکلنگ ملک ہونے کے ناطے، اس امر کا پابند ہے کہ اپنے ملکی قانون کو اس معاہدے کے مطابق ہم آہنگ کرے تاکہ بین الاقوامی شرائط کی تکمیل ہو، حفاظتی معیارات میں بہتری آئے اور اس کی جہاز ری سائیکلنگ صنعت عالمی مسابقتی منڈی میں قائم رہ سکے۔

۳۔ موجودہ بل، جس کا عنوان: جہازوں پر موجود خطرناک مواد کا ماحول دوست اور محفوظ طریقے سے انتظام کرنا، ۲۰۲۵ء''، ہے کہ، درج ذیل مقاصد ہیں:

(اوّل) ہانگ کانگ معاہدہ ۲۰۰۹ء کے نفاذ کو ایک جامع قانونی نظام کے ذریعے، جہازوں پر موجود خطرناک مادوں اور جہازوں کی ری سائیکلنگ (دوبارہ قابل استعمال اشیاء میں تبدیلی) کے عمل کے دوران ان کے ماحولیاتی طور پر موزوں انتظام کی سہولت کو یقینی بنائے۔

(دوم) جہازوں پر خطرناک مادوں کی تنصیب اور استعمال پر پابندیاں عائد کرنا، اور جہازوں کی فعال حالت کے دوران ان خطرناک مادوں کی فہرست تیار کرنا اس سے اپ ٹو ڈیٹ رکھنا اور اس کی توثیق کے ذریعے انسانی صحت، سلامتی اور ماحولیاتی تحفظ کرنا۔

(سوم) قومی اور صوبائی سطح پر اتھارٹیز مقرر کرنا جو جہازوں کی ری سائیکلنگ (دوبارہ قابل استعمال اشیاء میں تبدیلی) کے عمل کی سرگرمیوں کی مؤثر انضباطی رابطہ دہی، اور نگرانی کریں، نیز وفاقی اور صوبائی حکومتوں کے درمیان ذمے داریوں کی تقسیم کو یقینی بنانا؛

(چہارم) قومی اتھارٹی کو اختیارات تفویض کرنا تاکہ وہ خطرناک مواد کے انتظام اور جہاز کی ری سائیکلنگ (دوبارہ قابل استعمال اشیاء میں تبدیلی) کے عمل کا معائنہ، نگرانی کر سکے، اس کو تحویل میں لے سکے، اور خطرناک مادوں سے متعلق سرٹیفکیٹس کے اجراء کے ساتھ ساتھ خلاف ورزیوں پر جرمانے اور پابندیاں عائد کرنے کے ذریعے انضباطی تعمیل اور اطلاق کو یقینی بنا سکے۔

(پنجم) پائیدار جہاز ری سائیکلنگ (دوبارہ قابل استعمال اشیاء میں تبدیلی) کہ عمل کے طریقہ کار کو فروغ دینے کے لیے، جہاز توڑنے والوں کو ماحول موافق انتظامی معیارات کی پاسداری کا پابند کرنا، خطرناک فضلہ جات کو مخصوص طریقہ کار، ذخیرہ اور تلف کرنے کی سہولت سے مشروط کرنا، اور صوبائی حکومتوں کو متوازی فریم ورک کی قانون سازی کے قابل بنانا۔

(ششم) پاکستان کی بحری جہازوں کو دوبارہ کار آمد بنانے کی صنعت کو بین الاقوامی معیارات کے ساتھ ہم آہنگ کرنا، تاکہ پاکستان میں دوبارہ کار آمد کرنے والوں کے لیے منڈی تک رسائی محفوظ ہو، سرمایہ کاروں اور اسٹیک ہولڈرز کے اعتماد میں اضافہ ہو، اور عالمی ماحولیاتی

اور حفاظتی تقاضوں کی عدم تعمیل تجارتی رکاوٹوں کو روکا جا سکے۔

(ہفتم) بین الاقوامی بحری (میری ٹائم) تنظیم اور اس سے متعلقہ دیگر اسٹیک ہولڈرز (فریقین) کی ذمے داریوں کی استعداد کو بڑھانا تاکہ شفافیت اور جوابدہی کے امر کو یقینی بنایا جا سکے۔

۴۔ مذکورہ بالا مقاصد کو مدنظر رکھتے ہوئے، یہ بل بحری جہازوں میں موجود خطرناک مواد کی نگرانی، انتظام اور اس کو تلف کرنے کے لیے ایک مستحکم قانونی نظام فراہم کرنے کے لیے مرتب کیا گیا ہے، اس کے ذریعے ہانگ کانگ معاہدہ ۲۰۰۹ء کے تحت بین الاقوامی شرائط کی مطابقت میں پاکستان میں محفوظ، ماحولیاتی طور پر موزوں اور پائیدار طریقوں سے جہازوں کو دوبارہ کارآمد بنانے کو یقینی بنانا ہے۔

(محمد جنید انور چوہدری)

وفاقی وزیر برائے بحری اُمور