

**اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007**

**2007 年内罗毕国际残骸清除公约**

**NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007**

**CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES  
ÉPAVES, 2007**

**НАЙРОБИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УДАЛЕНИИ  
ЗАТОНУВШИХ СУДОВ 2007 ГОДА**

**CONVENIO INTERNACIONAL DE NAIROBI SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS  
DE NAUFRAGIO, 2007**



## 2007 年内罗毕国际残骸清除公约

本公约各当事国，

意识到残骸若不予以清除，可能对航行或海洋环境造成危害这一事实，

确信有必要通过统一的国际规则和程序，以确保残骸及时有效的清除和所涉及费用的赔付，

注意到许多残骸可能位于包括领海的各国领土内，

认识到在规范清除危险残骸的责任和义务的法律制度方面，可通过其统一获得益处，

鉴及 1982 年 12 月 10 日订于蒙特哥湾的《联合国海洋法公约》和国际海洋习惯法之重要性以及按照那些规定执行本公约的合理必要性，

兹协议如下：

### 第一条

#### 定义

就本公约而言：

一、“公约区域”系指当事国根据国际法设立的专属经济区，或者，如果当事国尚未设立此种区域，则为该国根据国际法所确定的、在其领海之外并与其领海毗邻的、从测量其领海宽度的基线向外延伸不超过 200 海里的区域。

二、“船舶”系指任何种类的海船，包括水翼船、气垫船、潜水器、浮动航行器和浮动平台，但已经就位从事海床矿产资源勘探、开发或生产的此类平台除外。

三、“海上事故”系指导致船舶或其货物发生重大损失或存在重大损失紧迫威胁的船舶碰撞、搁浅或者其它航行事件，或者在船上或船外发生的其它事件。

四、“残骸”系指发生海上事故后：

- （一） 一艘沉没或搁浅的船舶；或
- （二） 沉没或搁浅船舶的一部分，包括当时或曾经在该船上的任何物品；  
或
- （三） 从船舶上落入海中并在海上搁浅、沉没或漂浮的任何物品；或
- （四） 在尚未为援助处于危险中的某船或任何财产而正在采取有效措施的

情况下，即将或合理预期会沉没或搁浅的该船。

五、“危害”系指：

- (一) 对航行构成危险或障碍的任何情况或威胁；或
- (二) 可合理预期会对海洋环境造成重大有害影响，或对一个国或多国的海岸线或相关利益造成损失的任何情况或威胁。

六、“相关利益”系指一沿海国的、直接受到残骸影响或威胁的利益，例如：

- (一) 作为相关人员基本生计的沿海、港口和港湾海上活动，包括渔业活动；
- (二) 相关地区的旅游景点和其它经济利益；
- (三) 沿岸人民的健康和有关地区的福祉，包括对海洋生物资源和野生动物的保护；以及
- (四) 近海和水下基础设施。

七、“清除”系指对残骸所造成的危害进行任何形式的预防、减轻或消除。“清除”、“已清除”和“正在清除”须予以相应解释。

八、“登记所有人”系指登记为船舶所有人的一人或多人，或若没有登记，在发生海上事故时拥有该船舶的一人或多人。但是，当船舶为国家所有，并由作为船舶经营人在该国登记的公司经营时，“登记所有人”系指此种公司。

九、“船舶经营人”系指船舶的所有人，或从船舶所有人处接受船舶营运责任、并在承担该责任时已经同意接受根据经修正的《国际安全管理规则》确定的所有职责和责任的任何其它组织或个人，诸如管理人或光船承租人。

十、“受影响国家”系指残骸位于其公约区域内的国家。

十一、“船舶登记国”就已登记的船舶而言，系指船舶的登记国家；就未登记的船舶而言，系指船舶有权利悬挂其国旗的国家。

十二、“本组织”系指国际海事组织。

十三、“秘书长”系指本组织秘书长。

## 第二条

### 目的和一般原则

一、当事国可按照本公约就清除公约区域内构成危害的残骸采取措施。

二、受影响国家按照第一款采取的措施须与危害相应。

三、 这些措施不得超出清除构成危害的残骸的合理必要程度，且须在残骸被清除后立即停止；这些措施不得与包括船舶登记国在内的其他国家、任何有关人（自然人或法人）的权利和利益产生不必要的冲突。

四、 本公约在公约区域内的适用不赋予当事国对公海任一部分主张或行使主权或管辖权的权利。

五、 如果导致残骸的海上事故的后果殃及受影响国家以外的国家，各当事国须通力合作。

### **第三条**

#### **适用范围**

一、 除本公约另有规定外，本公约适用于公约区域内的残骸。

二、 在不违反第四条第四款的条件下，当事国可将本公约扩大适用于其领土包括领海内的残骸。在这种情况下，当事国须在表示同意受本公约约束之时或之后的任何时间将此适用通知秘书长。若某当事国已作出通知，就位于其领土包括领海内的残骸适用本公约，这并不妨碍该国的权利与义务 — 除按照本公约对残骸进行定位、标记及清除外，就其领土包括领海内的残骸采取措施。本公约第十、十一及十二条的规定不适用于如此采取的、本公约第七、八、及九条规定以外的其它措施。

三、 若某当事国已根据上述第二款作出通知，该受影响国家的“公约区域”包括该当事国领海在内的领土。

四、 根据上述第二款作出的通知，若在本公约对该当事国生效之前作出，则在公约生效之时对该当事国发生效力。若通知是在本公约对该当事国生效之后作出，它将在秘书长收到通知后六个月发生效力。

五、 根据第二款作出通知的当事国，可随时以撤销通知的形式向秘书长提出撤销。此类撤销通知将在秘书长收到后六个月发生效力，除非通知指定一个较迟的日期。

### **第四条**

#### **除外规定**

一、 本公约不适用于根据经修正的《1969 年国际干预公海油污事件公约》或经修正的《1973 年干预公海非油类物质污染事件议定书》所采取的措施。

二、 本公约不适用于任何军舰或由某一国家所有或经营的且当时仅用于政府非商业用途的其它船舶，除非该国决定适用。

三、如某当事国决定本公约适用于第二款所述的军舰或其它船舶，则须将此适用通知秘书长并说明适用的条件。

四、（一） 倘某当事国已根据第三条第二款作出通知，本公约以下规定不适用于其包括领海的领土：

- （1） 第二条第四款；
- （2） 第九条第一、五、七、八、九和十款；以及
- （3） 第十五条。

（二） 就其适用于该当事国包括领海的领土而言，第九条第四款须理解为：

以不违反受影响国家国内法为限，登记所有人可与任何打捞人或其他人员签订合同，以代表所有人清除已确定构成危害的残骸。在开始此种清除之前，受影响国家可对此类清除规定条件，但仅限于为确保以符合安全和海洋环境保护考虑的方式进行清除所必需者。

## **第五条**

### **报告残骸**

一、当事国须要求悬挂其国旗的船舶的船长和经营人，在导致残骸的海上事故涉及该船时，毫不延迟地向受影响国家报告。只要船长或经营人一人履行了本条规定的报告义务，另一人则没有义务再行报告。

二、此类报告须提供登记所有人的名称和主要营业地点以及受影响国家为根据第六条确定该残骸是否构成危害而需要的一切相关信息，包括：

- （一） 残骸的准确位置；
- （二） 残骸的类型、大小和结构；
- （三） 残骸损坏的性质和残骸的状况；
- （四） 货物的性质和数量，尤其是任何有害有毒物质的性质和数量；以及
- （五） 包括燃料油和润滑油在内的船上油类的数量和种类。

## **第六条**

### **危害的确定**

在确定某残骸是否构成危害时，受影响国家应考虑到下列依据：

- （一） 残骸的类型、大小和结构；
- （二） 所在区域的水深；

- (三) 所在区域的潮差和水流;
- (四) 根据本组织通过的指南所确定和(若适用)指定的特别敏感海域,或者根据《1982 年联合国海洋法公约》第二一一条第 6 款为其采取了特殊强制措施的、专属经济区内明确界定的区域;
- (五) 与航路或已设立的通航分道的距离;
- (六) 交通密度和频繁程度;
- (七) 交通类型;
- (八) 残骸货物的性质和数量,残骸上油类的数量和种类(如燃料油和润滑油),以及此类货物和油类排放到海洋环境可能导致的损害;
- (九) 港口设施的脆弱能力;
- (十) 主要气象和水文情况;
- (十一) 所在区域的水下地形情况;
- (十二) 在天文潮汐最低时在水面以上或以下的残骸高度;
- (十三) 残骸声磁剖面图;
- (十四) 与近海设施、管道、通讯电缆和类似结构的距离;以及
- (十五) 造成需要清除残骸的任何其它情况。

## **第七条**

### **残骸的定位**

- 一、在获知残骸之后,受影响国家须采用一切可行办法,包括各国和各组织的斡旋,紧急地就残骸的性质和位置警告有关船员和国家。
- 二、如果受影响国家有理由相信残骸构成危害,它须确保采取一切可行措施以确定残骸的准确位置。

## **第八条**

### **残骸的标记**

- 一、如果受影响国家确定残骸构成危害,则该国须确保采取一切合理措施对残骸进行标记。
- 二、在标记残骸时,须采取一切可行措施以确保标记符合残骸所在区域所使用的、国际上接受的浮标系统。
- 三、受影响国家须采用一切适当办法公布残骸标记的具体细节,包括使用相关航

海出版物。

## 第九条

### 便利残骸清除的措施

一、如果受影响国家确定残骸构成危害，该国须立即：

- （一） 通知船舶登记国和登记所有人；并
- （二） 就对残骸采取的措施与船舶登记国和受到残骸影响的其它国家进行协商。

二、 登记所有人须清除被确定为构成危害的残骸。

三、 倘已确定残骸构成危害，登记所有人或其它利益方须向受影响国家的主管当局提供第十二条所要求的保险或其它经济担保证明。

四、 登记所有人可与任何打捞人或其他人员签订合同，以代表所有人清除已确定构成危害的残骸。在开始此种清除之前，受影响国家可对此类清除规定条件，但仅限于为确保以符合安全和海洋环境保护考虑的方式进行清除所必需者。

五、 在第二和第四款提及的清除开始后，受影响国家可以干预清除工作，但仅限于为确保以符合安全和海洋环境保护考虑的方式有效地进行清除所必需者。

六、 受影响国家须：

- （一） 考虑到按照第六条确定的危害性质，设定一个合理期限，登记所有人必须在该期限内对残骸进行清除；
- （二） 以书面方式将其所设定期限通知登记所有人，并说明若登记所有人在该期限内不清除残骸，该国可以对残骸进行清除，费用由登记所有人承担；以及
- （三） 以书面方式通知登记所有人，表明一旦危害变得特别严重将立即进行干预。

七、 如果登记所有人在按照第六款第（一）项设定的期限内不清除残骸，或是无法联系到登记所有人，则受影响国家可以采用现有最切实可行和最迅速且符合安全和海洋环境保护考虑的方式对残骸进行清除。

八、 在需要立即行动且受影响国家已经相应地通知船舶登记国和登记所有人的情况下，受影响国家可以采用现有最切实可行和最迅速且符合安全和海洋环境保护考虑的方式对残骸进行清除。

九、 当事国须根据其国内法采取适当措施以确保其登记所有人遵守第二款和第三



款。

十、 当事国同意受影响国家在需要时根据本条第四款至第八款采取行动。

十一、 本条提及的信息须由受影响国家提供给第五条第二款提及的报告中明确的登记所有人。

## 第十条

### 所有人的责任

一、 以不违反第十一条为限，登记所有人须对分别根据第七、八和九条对残骸进行定位、标记和清除的各项费用负责，除非登记所有人证明造成残骸的海上事故是：

- (一) 由战争、敌对行为、内战、暴动或异常的、不可避免且不可抗拒的自然现象所导致；
- (二) 完全由第三方故意造成损害的行为或不作为所造成；或
- (三) 完全由负责维护灯塔或其它助航设备的政府或其它主管当局在行使其职能中的疏忽或其它不当行为所造成。

二、 本公约的任何内容均不影响登记所有人按照适用的国内或国际机制，如经修正的《1976 年海事索赔责任限制公约》，限制其责任的权利。

三、 除非按照本公约规定，否则不可向登记所有人索赔第一款提及之费用。这不妨碍根据第三条第二款作出过通知的当事国对其领土包括领海内的残骸的、除按照本公约进行定位、标记及清除外的权利和义务。

四、 本条中的任何规定均不影响登记所有人向第三方追偿的权利。

## 第十一条

### 责任的免除

一、 在下列相关公约适用且已生效的前提下，如果承担第十条第一款所述费用的责任与其有冲突，则在冲突范围内，登记所有人不根据本公约对此类费用负责：

- (一) 经修正的《1969 年国际油污损害民事责任公约》；
- (二) 经修正的《1996 年国际海上运输有害有毒物质损害责任和赔偿公约》；
- (三) 经修正的《1960 年关于核能领域第三方责任的公约》，或经修正的《1963 年关于核损害民事责任的维也纳公约》；或规范或禁止核损害责任限制的国内法；或

（四） 经修正的《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》。

二、 如果根据适用的国内法或者国际公约，根据本公约采取的措施被认定为打捞行为，则上述国内法或国际公约适用于打捞人的报酬或补偿问题，本公约的规定不再适用。

## 第十二条

### 强制保险或其它经济担保

一、 吨位在 300 总吨及以上且悬挂一当事国国旗的船舶的登记所有人，须持有保险或其它经济担保，例如银行或类似机构的保证，以便承担本公约规定的责任；担保数额等同于适用的国内或国际限制机制规定的责任限额，但无论如何不超过根据经修正的《1976 年海事索赔责任限制公约》第 6(1) (b) 款所计算的数额。

二、 船舶登记国的有关主管当局在确定第一款要求得以符合后，须向 300 总吨及以上的每一船舶签发一证书，证明已经按照公约规定持有有效的保险或其它经济担保。对于在某当事国登记的船舶，此类证书须由该船舶登记国的有关主管机关签发或核证；对于未在当事国登记的船舶，此类证书可由任一当事国的有关主管机关签发或核证。该强制保险证书须使用本公约附件所载范本的格式，并须包含下列细节：

- （一） 船名、船舶编号或呼号以及船籍港；
- （二） 船舶总吨位；
- （三） 登记所有人的名称及其主要营业地点；
- （四） 国际海事组织船舶识别号；
- （五） 担保的类型和期限；
- （六） 保险人或提供担保的其他人的名称及其主要营业地点以及（如需要）订立保险或担保的营业地点；和
- （七） 证书的有效期，该有效期不得超过保险或其它担保的有效期。

三、 （一） 当事国可以授权其认可的机构或组织签发第二款提及的证书。此类机构或组织须将每一证书的签发通知该国。无论如何，该当事国须充分保证所签发证书的完整性和准确性，并承诺为履行此项义务确保必要的安排。

（二） 当事国须通知秘书长：

- （1） 授予其认可机构的具体职责和授予权力的条件；

- (2) 此种权力的撤销；以及
- (3) 授予或撤销此种权力的生效日期。

授权不得在将此授权通知秘书长之日起三个月届满之前生效。

- (三) 根据本款被授权签发证书的机构或组织须至少被授权在证书签发条件不能维持时撤销这些证书。无论如何，该机构或组织须将证书的撤销情况报告给其代为签发证书的国家。

四、证书须以签发国的一种或数种官方语言签发。如果所用文字为非英文、法文或西班牙文，则文本须包含这三种语言中任意一种的译文；如当事国决定省略其一种或数种官方语言，则可省略之。

五、证书须随船携带，并须将副本留存于保存船舶登记记录的当局，或者如果船舶未在当事国登记，则留存于签发或核证该证书的主管机关。

六 一项保险或其它经济担保，如果在向第五款提及的当局送交终止通知书之日起三个月届满之前，可由于第二款所述证书上规定的该保险或担保的有效期限届满之外的原因而终止，则不能满足本条的要求，除非已向这些当局交出该证书，或在此期间已签发新的证书。上述规定同样适用于令保险或担保不再满足本条各项要求的任何修改。

七、在不违反本条各项规定以及兼顾国际海事组织通过的关于登记所有人经济责任的各项指南的前提下，船舶登记国决定证书签发的条件及其有效性。

八、本公约的任何内容均不得被解释为妨碍当事国信赖从其它国家或本组织或其它国际组织获取的、就本公约而言的保险或经济担保的提供者经济状况相关信息。在此种情形里，信赖该信息的当事国作为第二款所要求证书签发国的责任并不因此被解除。

九、根据当事国授权签发或核证的证书，就本公约而言，其它当事国须予以接受，并须视为与其签发或核证的证书具有同等效力，即使该证书是对未在当事国登记的船舶所签发或核证的。如当事国认为，证书上所列的保险人或保证人在经济上不能承担本公约所规定的义务，则可随时要求与签发国或核证国进行协商。

十、根据本公约产生的任何费用索赔，可向为登记所有人承保责任的保险人或提供经济担保的其他人直接提出。在这种情况下，被告可以援引登记所有人有权援引的抗辩（登记所有人破产或倒闭除外），包括适用的国内或国际机制规定的责任限制。而且，即使登记所有人无权利限制责任，被告可按照第一款要求持有的保险或其它经济担保的相等数额限制责任。此外，被告可以提出抗辩，说明海上事故是由于登记所有人故意的不当行为所造成，但是被告不得援引在登记所有人向被告提起的诉讼中被告可能有权援引的任何其它抗辩。在任何情况下，被告有

权要求登记所有人联合应诉。

十一、 除非已根据第二款或第十四款签发证书，当事国不得允许适用于本条的、悬挂其国旗的船舶在任何时候从事营运。

十二、 以不违反本条规定为限，各当事国须根据其国内法确保，对进入或驶离其领土内某一港口，或抵达或驶离其领海内某一近海设施的 300 总吨及以上的船舶，无论在何处登记，第一款要求的有效保险或其它担保得以满足。

十三、 尽管有第五款的规定，当事国可通知秘书长，就第十二款而言，船舶在进入或驶离其领土内某一港口，或抵达或驶离其领土内某一近海设施时，不需要随船携带或出示第二款要求的证书，但条件是签发第二款要求的证书的当事国已经通知秘书长，说明该国以电子格式保存着各当事国可获取的记录，从而能够证明证书的存在，并使当事国能够履行第十二款规定的义务。

十四、 对当事国所拥有的船舶，如果没有持有保险或其它经济担保，本条与此有关的各项规定不适用于该船，但该船须携带一份由船舶登记国有关当局签发的证书，说明该船为该国所有，而且第一款规定的限度内的船舶责任已有担保。该证书须尽可能符合第二款所规定的范本。

### **第十三条**

#### **时 限**

除非在按照本公约确定危害之日起三年内提起诉讼，否则本公约规定的费用追偿权利将消灭。但是，无论如何不得在造成残骸的海上事故发生之日起六年之后提起诉讼。如该海上事故包含一系列事件，该六年期限自第一起事件发生之日起算。

### **第十四条**

#### **修正条款**

一、 经不少于三分之一当事国的要求，本组织须召开会议以修订或修正本公约。

二、 在本公约一修正案生效后作出的同意受本公约约束的任何表示须被视为适用于经修正的公约。

## 第十五条

### 争端的解决

一、凡两个或更多当事国之间出现解释和适用本公约方面的争端，它们须首先通过谈判、询问、调停、调解、仲裁、司法解决、诉诸区域性机构或约定或自行选择的其它和平手段寻求解决。

二、若在某当事国通知另一当事国它们之间存在争端后不超过十二个月的一段合理时间内不可能解决争端，《1982 年联合国海洋法公约》第十五部分所列的有关解决争端的规定须比照适用，不管存在争端的当事国是否亦为《1982 年联合国海洋法公约》的缔约国。

三、已加入本公约和《1982 年联合国海洋法公约》的当事（缔约）国遵照后一公约第二八七条选择的任何程序，根据本条适用于争端的解决，除非在批准、接受、核准或加入本公约时或此后任何时间，该当事国为解决本公约引起的争端而遵照第二八七条选择另一程序。

四、非《1982 年联合国海洋法公约》缔约国的本公约当事国，在批准、接受、核准或加入本公约时，或此后任何时间，可以采用书面宣布方式，为根据本条解决争端而选择《1982 年联合国海洋法公约》第二八七条第 1 款列明的一种或一种以上方法。第二八七条适用于此种宣布，以及适用于该国为一方的、没有包括在有效的宣布中的任何争端。为了调解和仲裁的目的，根据《1982 年联合国海洋法公约》附件五和附件七的规定，该国有权利提名列入附件五第二条和附件七第二条所述名单中的调解员和仲裁员，以解决由本公约引起的争端。

五、根据第三款和第四款规定作出的宣布须交秘书长保存；秘书长将把其副本转发各当事国。

## 第十六条

### 与其它公约和国际协定的关系

本公约的任何内容均不损害任何国家根据《1982 年联合国海洋法公约》和国际海洋习惯法所享有的权利和义务。

## 第十七条

### 签署、批准、接受、核准和加入

一、本公约将于 2007 年 11 月 19 日至 2008 年 11 月 18 日在本组织总部开放供签署，并在此后继续开放供加入。

（一） 各国可通过下列方式表示其同意受本公约约束：

- (1) 签署，并对批准、接受或核准无保留；或
- (2) 签署，但有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或
- (3) 加入。

(二) 批准、接受、核准或加入须向秘书长交存相应的文书方为有效。

## 第十八条

### 生 效

一、 本公约自十个国家签署并对批准、接受或核准无保留，或已经向秘书长交存了批准书、接受书、核准书或加入书之日后十二个月生效。

二、 对在第一款生效条件满足后批准、接受、核准或加入本公约的任何国家，本公约自该国交存有关文书之日后三个月生效，但不得在本公约根据第一款生效之前生效。

## 第十九条

### 退 出

一、 当事国在本公约对其生效满一年后，可随时退出本公约。

二、 退出须向秘书长交存相应的文书方为有效。

三、 退出将在秘书长收到退出文书一年或文书中载明的更长期限后生效。

## 第二十条

### 保 存

一、 本公约交由秘书长保存。

二、 秘书长须：

(一) 将下列情况通知所有已签署或加入本公约的国家：

- (1) 每一新的签署或批准书、接受书、核准书或加入书的交存及其日期；
- (2) 本公约的生效日期；
- (3) 任何退出本公约的文书的交存、交存日期及该退出的生效日期；以及

(4) 按照本公约收到的其它宣布和通知。

(二) 将本公约的核证无误副本送发已经签署或加入本公约的所有国家。

三、本公约一经生效，秘书长须将公约文本的一份核证无误副本送交联合国秘书长，以便按照《联合国宪章》第一百零二条进行登记与公布。

## **第二十一条**

### **语言文字**

本公约正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本同等作准。

公历二零零七年五月十八日订于内罗毕。

下列署名者均经各自政府正式授权，特签署本公约，以昭信守。

## 附 件

### 残骸清除责任保险或其它经济担保的证书

根据《2007年内罗毕国际残骸清除公约》  
第十二条规定签发

船名	总吨位	编号 或呼号	国际海事组织 船舶识别号	船籍港	登记所有人的名称和 主营业地的详细地址

兹证明，就上述船舶而言，存在一份满足《2007年内罗毕国际残骸清除公约》第十二条要求的、有效的保险单或其它经济担保。

担保的种类 .....

担保的期限 .....

保险人和（或）担保人的名称和地址

名称 .....

地址 .....

.....

本证书有效期至 .....

由 .....

..... 政府颁发或核证

(国家全称)

或

当事国在引用第十二条第三款时，应使用以下文字：

本证书系根据.....（国家全称）政府授  
权，由.....（机构或组织名称）  
在..... 签发于.....

（地点）

（日期）

.....

（签发或核证官员的签字和职务）



**注释：**

- 1 如必要，国家名称可包括提及签发证书的国家的公共主管当局。
- 2 若总担保额是由一个以上的渠道提供，应示明各个渠道的数额。
- 3 若担保以数种形式提供，应一一陈述。
- 4 “担保的期限”条目必须订定担保发生效力的日期。
- 5 保险人和（或）担保人“地址”的条目必须示明保险人和（或）担保人的主营业地。如需要，须示明设立保险或其它担保的业务地点。



# **NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007**

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

## **Article 1**

### **Definitions**

For the purposes of this Convention:

1 "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

2 "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

3 "Maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4 "Wreck", following upon a maritime casualty, means:

- (a) a sunken or stranded ship; or
- (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

- (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
- (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5 “Hazard” means any condition or threat that:

- (a) poses a danger or impediment to navigation; or
- (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6 “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

- (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
- (c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
- (d) offshore and underwater infrastructure.

7 “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

8 “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

9 “Operator of the ship” means the owner of 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 who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

10 “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.

11 “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12 “Organization” means the International Maritime Organization.

13 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

## **Article 2**

### **Objectives and general principles**

- 1 A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.
- 2 Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.
- 3 Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship's registry, and of any person, physical or corporate, concerned.
- 4 The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.
- 5 States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

## **Article 3**

### **Scope of application**

- 1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.
- 2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.
- 3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the "Convention area" of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.
- 4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.
- 5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

## **Article 4**

### **Exclusions**

1 This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2 This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

3 Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4 (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

(i) Article 2, paragraph 4;

(ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and

(iii) Article 15.

(b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

## **Article 5**

### **Reporting wrecks**

1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

(a) the precise location of the wreck;

- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

## **Article 6**

### **Determination of hazard**

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

## **Article 7**

### **Locating wrecks**

1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

## **Article 8**

### **Marking of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

## **Article 9**

### **Measures to facilitate the removal of wrecks**

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
- (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.



6 The Affected State shall:

- (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;
- (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and
- (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

## **Article 10**

### **Liability of the owner**

1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

## **Article 11**

### **Exceptions to liability**

1 The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

## **Article 12**

### **Compulsory insurance or other financial security**

1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the

requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
  - (b) gross tonnage of the ship;
  - (c) name and principal place of business of the registered owner;
  - (d) IMO ship identification number;
  - (e) type and duration of security;
  - (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
  - (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

### **Article 13**

#### **Time limits**

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

### **Article 14**

#### **Amendment provisions**

1 At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

### **Article 15**

#### **Settlement of disputes**

1 Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.

2 If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3 Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4 A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5 A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

## **Article 16**

### **Relationship to other conventions and international agreements**

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

## **Article 17**

### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

- (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
  - (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (iii) accession.

- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

## **Article 18**

### **Entry into force**

1 This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

## **Article 19**

### **Denunciation**

1 This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

## **Article 20**

### **Depositary**

1 This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
  - (ii) the date of entry into force of this Convention;
  - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
  - (iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

- (b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## **Article 21**

### **Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.



**ANNEX**

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY  
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At .....  
(Place)

On .....  
(Date)

.....  
(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

## **CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007**

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSCIENTS du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin,

CONVAINCUS de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre,

NOTANT que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale,

RECONNAISSANT les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses,

CONSCIENTS de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en oeuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

### **Article premier**

#### **Définitions**

Aux fins de la présente Convention :

1 "Zone visée par la Convention" désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.

2 "Navire" désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

3 "Accident de mer" désigne un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

4 "Épave", à la suite d'un accident de mer, désigne :

- a) un navire naufragé ou échoué; ou
- b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; ou
- c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
- d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.

5 "Danger" désigne toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États.

6 "Intérêts connexes" désigne les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore; et
- d) les infrastructures au large et sous-marines.

7 "Enlèvement" désigne toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. Les termes "enlever", "enlevé" et "qui enlève" sont interprétés selon cette définition.

8 "Propriétaire inscrit" désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression "propriétaire inscrit" désigne cette compagnie.

9 "Exploitant du navire" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.

10 "État affecté" désigne l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.

11 "État d'immatriculation du navire" désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

12 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

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

## **Article 2**

### **Objectifs et principes généraux**

1 Un État Partie peut prendre des mesures conformément à la présente Convention en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention.

2 Les mesures prises conformément au paragraphe 1 par l'État affecté doivent être proportionnées au danger.

3 Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres États, y compris l'État d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.

4 L'application de la présente Convention dans la zone visée par la Convention n'autorise pas un État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État affecté.

## **Article 3**

### **Champ d'application**

1 Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique aux épaves se trouvant dans la zone visée par la Convention.

2 Un État Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 4. En pareil cas, il en adresse notification au Secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention ou à n'importe quel

moment par la suite. Lorsqu'un État Partie notifie qu'il appliquerait la présente Convention aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, cette notification ne porte pas atteinte aux droits et obligations de cet État de prendre des mesures à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement de ces épaves conformément à la présente Convention. Les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la présente Convention ne s'appliquent pas aux mesures ainsi prises autres que celles qui sont visées aux articles 7, 8 et 9 de la présente Convention.

3 Lorsqu'un État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la "zone visée par la Convention" de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

4 Une notification faite en vertu du paragraphe 2 ci-dessus prend effet à l'égard de cet État Partie, si elle est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, au moment de l'entrée en vigueur. Si la notification est faite après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, elle prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général.

5 Un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification de retrait adressée au Secrétaire général. Cette notification de retrait prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général, à moins qu'elle ne spécifie une date ultérieure.

## **Article 4**

### **Exclusions**

1 La présente Convention ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, ou du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié.

2 La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

3 Lorsqu'un État Partie décide d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

4 a) Quand un État a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, les dispositions ci-après de la présente Convention ne s'appliquent pas à son territoire, y compris la mer territoriale :

- i) article 2, paragraphe 4;
- ii) article 9, paragraphes 1, 5, 7, 8, 9 et 10; et
- iii) article 15.

- b) Le paragraphe 4 de l'article 9, pour autant qu'il s'applique au territoire, y compris à la mer territoriale, d'un État Partie, se lit comme suit :

Sous réserve de la législation nationale de l'État affecté, le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

## **Article 5**

### **Déclaration des épaves**

1 Un État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave. Dans la mesure où l'un des deux s'acquitte de l'obligation d'adresser un rapport en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

2 Ces rapports doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'État affecté d'établir si l'épave présente un danger conformément à l'article 6, y compris :

- a) l'emplacement précis de l'épave;
- b) le type, les dimensions et la construction de l'épave;
- c) la nature des dommages causés à l'épave et son état;
- d) la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
- e) la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

## **Article 6**

### **Détermination du danger**

Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté tient compte des critères ci-après :

- a) type, dimensions et construction de l'épave;
- b) profondeur d'eau dans la zone;
- c) amplitude de la marée et courants dans la zone;

- d) zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux Directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;
- e) proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies;
- f) densité et fréquence du trafic;
- g) type de trafic;
- h) nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin;
- i) vulnérabilité des installations portuaires;
- j) conditions météorologiques et hydrographiques du moment;
- k) topographie sous-marine de la zone;
- l) hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique;
- m) profils acoustiques et magnétiques de l'épave;
- n) proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues; et
- o) toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave.

## **Article 7**

### **Localisation des épaves**

1 Lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.

2 Si l'État affecté a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, il veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

## **Article 8**

### **Signalisation des épaves**

1 Si l'État affecté établit que l'épave constitue un danger, il doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave.



2 Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.

3 L'État affecté diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

## **Article 9**

### **Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves**

1 Si l'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement :

- a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
- b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.

2 Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.

3 Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12.

4 Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

5 Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'État affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

6 L'État affecté :

- a) fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article 6;
- b) informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit; et
- c) informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.

7 Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6 a) ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

8 Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'État affecté en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

9 Les États Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3.

10 Les États Parties consentent à ce que l'État affecté agisse en application des dispositions des paragraphes 4 à 8, lorsqu'il le faut.

11 Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'État affecté au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés au paragraphe 2 de l'article 5.

## **Article 10**

### **Responsabilité du propriétaire**

1 Sous réserve de l'article 11, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles 7, 8 et 9, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

2 Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

3 Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1 ne peut être formée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la présente Convention. Cela ne porte aucunement atteinte aux droits et obligations d'un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement conformément à la présente Convention.

4 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

## **Article 11**

### **Exceptions à la responsabilité**

1 Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu de la présente Convention, de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où, l'obligation de payer ces frais est incompatible avec :

- a) la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
- b) la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée;
- c) la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires; ou
- d) la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée;

à condition que la convention pertinente soit applicable et en vigueur.

2 Pour autant que les mesures prises en vertu de la présente Convention soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles de la présente Convention.

## **Article 12**

### **Assurance obligatoire ou autre garantie financière**

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas

immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention et doit comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
  - b) jauge brute du navire;
  - c) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
  - d) numéro OMI d'identification du navire;
  - e) type et durée de la garantie;
  - f) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de tout autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite; et
  - g) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.
- 3 a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :
- i) les responsabilités spécifiques et les conditions d'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
  - ii) le retrait de cette habilitation; et
  - iii) la date à compter de laquelle l'habilitation ou le retrait de l'habilitation prend effet.
- L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification dans ce sens a été adressée au Secrétaire général.
- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer les certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues et, si cet État en décide ainsi, sa ou ses langues officielles peuvent ne pas être utilisées.

5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de sa période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité visée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification qui est telle que l'assurance ou la garantie ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7 L'État d'immatriculation du navire fixe les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et compte tenu des directives que l'Organisation aura pu adopter au sujet de la responsabilité financière des propriétaires inscrits.

8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou autres organisations internationales au sujet de la situation financière des assureurs ou autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. En pareil cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État qui a délivré ou visé le certificat s'il estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10 Toute demande de remboursement des frais découlant de la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise à aucun moment un navire habilité à battre son pavillon auquel s'appliquent les dispositions du présent article à être exploité si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie répondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port situé dans son territoire ou le quitte ou qui arrive dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sort.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de présenter le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils entrent dans un port situé dans son territoire ou le quittent ou qu'ils arrivent dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sortent, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables; ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

### **Article 13**

#### **Délais de prescription**

Les droits à remboursement des frais en vertu de la présente Convention s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la présente Convention. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

### **Article 14**

#### **Dispositions relatives aux amendements**

1 À la demande du tiers au moins des États Parties, une conférence est convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente Convention telle que modifiée.

## **Article 15**

### **Règlement des différends**

1 Lorsqu'un différend surgit entre deux ou plusieurs États Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention, ils cherchent à régler leur différend en premier lieu par la négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

2 Si aucun règlement n'intervient dans un délai raisonnable ne dépassant pas douze mois après la date à laquelle un État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées dans la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent *mutatis mutandis* à un tel différend, que les États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État Partie à la présente Convention et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 au titre de l'article 287 de celle-ci s'applique au règlement des différends en vertu du présent article, à moins que cet État Partie, lorsqu'il a ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou y a adhéré, ou à n'importe quel moment par la suite, n'ait choisi une autre procédure au titre de l'article 287 pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

4 Un État Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, lorsqu'il ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens énumérés au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 aux fins du règlement des différends en vertu du présent article. L'article 287 s'applique à cette déclaration, ainsi qu'à tout différend auquel cet État est partie et qui n'est pas visé par une déclaration en vigueur. Aux fins de conciliation et d'arbitrage, conformément aux Annexes V et VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, cet État est habilité à désigner des conciliateurs et des arbitres, qui seront inscrits sur les listes visées à l'article 2 de l'Annexe V et à l'article 2 de l'Annexe VII, pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

5 Toute déclaration faite en vertu des paragraphes 3 et 4 est déposée auprès du Secrétaire général, qui en communique des exemplaires aux États Parties.

## **Article 16**

### **Relation avec d'autres conventions et accords internationaux**

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.

## **Article 17**

### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

- a) Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :
  - i) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - ii) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - iii) adhésion.
- b) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

## **Article 18**

### **Entrée en vigueur**

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2 Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur de la présente Convention dans les conditions prévues au paragraphe 1.

## **Article 19**

### **Dénonciation**

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État Partie à n'importe quel moment après l'expiration d'une période de un an après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans cet instrument.



## **Article 20**

### **Dépositaire**

- 1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général :
  - a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
    - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de la date de cette signature ou de ce dépôt;
    - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
    - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
    - iv) de tout autre déclaration et notification reçues en application de la présente Convention;
  - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.
- 3 Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **Article 21**

### **Langues**

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

Fait à NAIROBI, ce dix-huit mai deux mille sept.

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

ANNEXE

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE  
RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12  
de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

Nom du navire	Jauge brute	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom .....

Adresse .....  
.....

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....  
.....

(Nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 :

Le présent Certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de ..... (Nom complet de l'État)  
par ..... (Nom de l'institution ou de l'organisme)

À .....  
(Lieu)

Le .....  
(Date)

.....  
(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre  
ou vise le Certificat)

**Notes explicatives :**

- 1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
- 2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
- 3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
- 4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle cette garantie prend effet.
- 5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.



# **НАЙРОБИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УДАЛЕНИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ 2007 ГОДА**

ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

СОЗНАВАЯ тот факт, что затонувшие суда, если они не удалены, могут представлять опасность для судоходства или морской среды,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в необходимости принять единообразные международные правила и процедуры с целью обеспечить быстрое и эффективное удаление затонувших судов и выплату компенсации за связанные с этим расходы,

ОТМЕЧАЯ, что многие затонувшие суда могут находиться на территории государств, включая территориальное море,

ПРИЗНАВАЯ преимущества, которые дает унификация правовых режимов, регулирующих ответственность в отношении удаления опасных затонувших судов,

УЧИТЫВАЯ важность Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, принятой в Монтего-Бее 10 декабря 1982 года, и обычного международного морского права, а также вытекающую из этого необходимость осуществлять настоящую Конвенцию в соответствии с такими положениями,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

## **Статья 1**

### **Определения**

Для целей настоящей Конвенции:

1 «Район действия Конвенции» означает исключительную экономическую зону государства-участника, установленную в соответствии с международным правом, либо, если государство-участник не установило такую зону, район, находящийся за пределами территориального моря этого государства и прилегающий к нему, установленный этим государством в соответствии с международным правом и простирающийся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря.

2 «Судно» означает морское судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные аппараты, плавучие средства и плавучие платформы, за исключением случаев, когда такие платформы осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или производство минеральных ресурсов морского дна.

3 «Морская авария» означает столкновение судов, посадку на мель, другой навигационный инцидент или иное происшествие на борту судна или вне его, приведшие к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или его грузу.

4 «Затонувшее судно», являющееся результатом морской аварии, означает:

- a) затонувшее или севшее на мель судно; или
- b) любую часть затонувшего или севшего на мель судна, включая любой объект, который находится или находился на борту такого судна; или
- c) любой объект, который был утерян с судна в море и который находится на мели, затонул или дрейфует в море; или
- d) судно, которое почти затонуло или село на мель либо, как можно разумно полагать, затонет или сядет на мель, если эффективные меры по оказанию помощи находящимся в опасности судну или любому имуществу уже не принимаются.

5 «Опасность» означает любое состояние или угрозу, которые:

- a) представляют опасность или препятствие для судоходства; или
- b) как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям для морской среды или причинят ущерб побережью или связанным с ним интересам одного или более государств.

6 «Связанные с ним интересы» означают интересы прибрежного государства, непосредственно затрагиваемые затонувшим судном или которым оно угрожает, в частности:

- a) деятельность на морском побережье, в портах или эстуариях, включая рыболовство, которая является существенным источником средств к существованию занятых в ней людей;
- b) привлекательность для туризма и другие экономические интересы данного района;
- c) здоровье прибрежного населения и благополучие данного района, включая сохранение живых ресурсов моря, флоры и фауны; и
- d) прибрежная и подводная инфраструктура.

7 «Удаление» означает любую форму предотвращения, уменьшения или устранения опасности, создаваемой затонувшим судном. Слово «удалить» толкуется соответственно.

8 «Зарегистрированный собственник» означает лицо или лиц, зарегистрированных в качестве собственника судна, а при отсутствии регистрации – лицо или лиц, собственностью которых является судно на момент морской аварии. Однако в случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, «зарегистрированный собственник» означает такую компанию.

9 «Оператор судна» означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, например управляющего или фрахтователя по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, установленные Международным кодексом по управлению безопасностью с поправками.

10 «Затронутое государство» означает государство, в чьем районе действия Конвенции находится затонувшее судно.

11 «Государство регистрации судна» означает в отношении зарегистрированного судна государство, в котором судно зарегистрировано, а в отношении незарегистрированного судна – государство, под флагом которого судно имеет право плавать.

12 «Организация» означает Международную морскую организацию.

13 «Генеральный секретарь» означает Генерального секретаря Организации.

## **Статья 2**

### **Цели и общие принципы**

1 Государство-участник может принимать меры в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении удаления затонувшего судна, представляющего опасность в районе действия Конвенции.

2 Меры, принимаемые затронутым государством в соответствии с пунктом 1, должны быть соразмерны опасности.

3 Такие меры не должны выходить за пределы мер, разумно необходимых для удаления представляющего опасность затонувшего судна, и должны быть прекращены, как только затонувшее судно будет удалено; они не должны без необходимости нарушать права и интересы других государств, включая государство регистрации судна, и любых заинтересованных физических или юридических лиц.

4 Применение настоящей Конвенции в пределах района действия Конвенции не дает государству-участнику право претендовать на суверенитет или суверенные права или осуществлять их в отношении какой бы то ни было части открытого моря.

5 Государства-участники стремятся к сотрудничеству, когда последствия морской аварии, результатом которой является затонувшее судно, распространяются на государство, иное чем затронутое государство.

## **Статья 3**

### **Сфера применения**

1 Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется к затонувшим судам в районе действия Конвенции.

2 Государство-участник может распространить применение настоящей Конвенции на затонувшие суда, находящиеся в пределах его территории, включая территориальное море, с соблюдением положений пункта 4 статьи 4. В этом случае оно соответственно уведомляет Генерального секретаря во время выражения своего согласия на обязательность для него настоящей Конвенции или в любое время после этого. Сделанное государством-участником уведомление о применении настоящей Конвенции к затонувшим судам, находящимся в пределах его территории, включая территориальное море, не затрагивает прав и обязательств этого государства принимать меры в отношении затонувших судов, находящихся на его территории, включая территориальное море, иные чем установление местонахождения, обозначение и удаление в соответствии с настоящей Конвенцией. Положения статей 10, 11 и 12 настоящей Конвенции не применяются к принятым таким образом мерам, иным чем те, которые упомянуты в статьях 7, 8 и 9 настоящей Конвенции.

3 Если государство-участник сделало уведомление согласно пункту 2, «район действия Конвенции» затронутого государства охватывает территорию, включая территориальное море, этого государства-участника.

4 Сделанное согласно пункту 2 выше уведомление, если оно было сделано до вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства, начинает действовать для этого государства-участника с момента вступления в силу. Если уведомление делается после вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства-участника, оно начинает действовать через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным секретарем.

5 Государство-участник, сделавшее уведомление согласно пункту 2, может отозвать его в любое время путем уведомления об отзыве, направляемого Генеральному секретарю. Такое уведомление об отзыве начинает действовать через шесть месяцев после его получения Генеральным секретарем, если в уведомлении не указывается более поздняя дата.

## **Статья 4**

### **Исключения**

1 Настоящая Конвенция не применяется к мерам, принимаемым на основании Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года с поправками или Протокола о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными чем нефть, 1973 года с поправками.

2 Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, если только это государство не примет иного решения.

3 Если государство-участник принимает решение применять настоящую Конвенцию к своим военным кораблям или другим судам, указанным в пункте 2, оно уведомляет об этом Генерального секретаря, указывая условия такого применения.



- 4      а)      Если государство-участник сделало уведомление согласно пункту 2 статьи 3, следующие положения настоящей Конвенции не применяются к его территории, включая территориальное море:
- i)      пункт 4 статьи 2;
  - ii)     пункты 1, 5, 7, 8, 9 и 10 статьи 9; и
  - iii)    статья 15.
- б)      Пункт 4 статьи 9, в той мере, в какой он применяется к территории, включая территориальное море, государства-участника, читается следующим образом:

С соблюдением национального законодательства затронутого государства зарегистрированный собственник может заключить контракт с каким-либо спасателем или другим лицом для удаления затонувшего судна, которое, как было определено, представляет опасность, за счет собственника. До того как такое удаление начнется, затронутое государство может установить условия такого удаления только в той мере, в какой это необходимо для обеспечения того, чтобы удаление осуществлялось с учетом соображений безопасности и защиты морской среды.

## **Статья 5**

### **Сообщения о затонувших судах**

1      Государство-участник требует от капитана и оператора судна, плавающего под его флагом, незамедлительно сообщать затронутому государству о случаях, когда это судно было вовлечено в морскую аварию, результатом которой является затонувшее судно. В той мере, в какой либо капитан, либо оператор судна выполнил предусмотренную настоящей статьей обязанность направить сообщение, другой из них не обязан направлять сообщение.

2      Такие сообщения должны содержать название и местонахождение основного коммерческого предприятия зарегистрированного собственника и всю соответствующую информацию, необходимую для того, чтобы затронутое государство определило, представляет ли затонувшее судно опасность в соответствии со статьей 6, в том числе:

- а)      точное местонахождение затонувшего судна;
- б)      тип, размеры и конструкция затонувшего судна;
- с)      характер повреждения затонувшего судна и его состояние;
- д)      характер и количество груза, в особенности любых опасных и вредных веществ; и
- е)      количество и типы нефтепродуктов на борту, включая бункерное топливо и смазочное масло.

## **Статья 6**

### **Определение опасности**

При определении того, представляет ли затонувшее судно опасность, затронутое государство должно принимать во внимание следующие факторы:

- a) тип, размеры и конструкция затонувшего судна;
- b) глубина воды в данном районе;
- c) приливные уровни и течения в данном районе;
- d) особо уязвимые морские районы, установленные и, в зависимости от случая, назначенные в соответствии с руководством, принятым Организацией, либо четко обозначенный район исключительной экономической зоны, в отношении которого были приняты специальные обязательные меры согласно пункту 6 статьи 211 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года;
- e) близость судоходных путей или установленных полос движения;
- f) плотность и частота движения судов;
- g) тип движения;
- h) характер и количество груза на затонувшем судне, количество и типы нефтепродуктов (например, бункерного топлива и смазочного масла) на борту затонувшего судна и в особенности ущерб, который может быть причинен в случае попадания груза или нефтепродуктов в морскую среду;
- i) уязвимость портовых сооружений;
- j) преобладающие метеорологические и гидрографические условия;
- k) подводная топография данного района;
- l) высота затонувшего судна над или под водой при минимальном астрономическом приливе;
- m) акустические и магнитные профили затонувшего судна;
- n) близость прибрежных установок, трубопроводов, телекоммуникационных кабелей и аналогичных конструкций; и
- o) любые иные обстоятельства, которые могут вызвать необходимость удаления затонувшего судна.

## **Статья 7**

### **Установление местонахождения затонувших судов**

1 По получении известия о затонувшем судне затронутое государство использует все практически возможные средства, включая добрые услуги государств и организаций, для того чтобы в срочном порядке предупредить мореплавателей и заинтересованные государства о характере и местонахождении затонувшего судна.

2 Если затронутое государство имеет основания полагать, что затонувшее судно представляет опасность, оно обеспечивает принятие всех практически возможных мер для установления точного местонахождения затонувшего судна.

## **Статья 8**

### **Обозначение затонувших судов**

1 Если затронутое государство определяет, что затонувшее судно представляет опасность, это государство обеспечивает принятие всех разумных мер для обозначения этого затонувшего судна.

2 При обозначении затонувшего судна принимаются все практически возможные меры для того, чтобы указатели отвечали международно признанной системе навигационных ограждений, применяемой в районе, где находится затонувшее судно.

3 Затронутое государство распространяет сведения об обозначении затонувшего судна посредством использования всех соответствующих средств, включая соответствующие навигационные издания.

## **Статья 9**

### **Меры по облегчению удаления затонувших судов**

1 Если затронутое государство определяет, что затонувшее судно представляет опасность, это государство немедленно:

- a) информирует государство регистрации судна и зарегистрированного собственника; и
- b) приступает к консультациям с государством регистрации судна и другими государствами, затронутыми затонувшим судном, относительно мер, которые необходимо принять в отношении затонувшего судна.

2 Зарегистрированный собственник удаляет затонувшее судно, которое, как было определено, представляет опасность.

3 Если определено, что затонувшее судно представляет опасность, зарегистрированный собственник или другая заинтересованная сторона представляют компетентному органу затронутого государства доказательство страхования или иного финансового обеспечения, как требуется статьей 12.

4 Зарегистрированный собственник может заключить контракт с каким-либо спасателем или другим лицом для удаления затонувшего судна, которое, как было определено, представляет опасность, за счет собственника. До того как такое удаление начнется, затронутое государство может установить условия такого удаления только в той мере, в какой это необходимо для обеспечения того, чтобы удаление осуществлялось с учетом соображений безопасности и защиты морской среды.

5 После начала упомянутого в пунктах 2 и 4 удаления затронутое государство может вмешиваться в удаление только в той мере, в какой это необходимо для обеспечения того, чтобы удаление эффективно осуществлялось с учетом соображений безопасности и защиты морской среды.

6 Затронутое государство:

- a) устанавливает разумный срок, в течение которого зарегистрированный собственник должен удалить затонувшее судно, принимая во внимание характер опасности, определенной в соответствии со статьей 6;
- b) информирует зарегистрированного собственника в письменной форме о сроке, который оно установило, и указывает, что, если зарегистрированный собственник не удалит затонувшее судно в течение этого срока, оно само может удалить затонувшее судно за счет зарегистрированного собственника; и
- c) информирует зарегистрированного собственника в письменной форме о своем намерении немедленно вмешаться в случае, если опасность станет особенно серьезной.

7 Если зарегистрированный собственник не удаляет затонувшее судно в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 6 а), или если с зарегистрированным собственником невозможно установить контакт, затронутое государство может удалить затонувшее судно наиболее практичными и быстрыми доступными средствами с учетом соображений безопасности и защиты морской среды.

8 В обстоятельствах, когда необходимо предпринять немедленные действия и затронутое государство соответственно проинформировало государство регистрации судна и зарегистрированного собственника, оно может удалить затонувшее судно наиболее практичными и быстрыми доступными средствами с учетом соображений безопасности и защиты морской среды.

9 Государства-участники принимают соответствующие меры согласно их национальному законодательству с целью обеспечить, чтобы их зарегистрированные собственники выполняли положения пунктов 2 и 3.

10 Государства-участники разрешают затронутому государству действовать согласно пунктам 4–8, когда это требуется.

11 Упомянутая в настоящей статье информация предоставляется затронутым государством зарегистрированному собственнику, указанному в сообщениях, упомянутых в пункте 2 статьи 5.

## **Статья 10**

### **Ответственность собственника**

1 С соблюдением положений статьи 11 зарегистрированный собственник несет ответственность за расходы на установление местонахождения, обозначение и удаление затонувшего судна согласно статьям 7, 8 и 9 соответственно, если зарегистрированный собственник не докажет, что морская авария, результатом которой является затонувшее судно:

- a) явилась результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого;
- b) была всецело вызвана действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб; или
- c) была всецело вызвана небрежностью или иными неправомерными действиями правительства или другого органа, отвечающего за содержание в порядке огней или других навигационных средств, при исполнении этой функции.

2 Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право зарегистрированного собственника ограничить свою ответственность на основании любого применимого национального или международного режима, как например Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками.

3 Никакое требование о возмещении расходов, упомянутых в пункте 1, не может быть предъявлено к зарегистрированному собственнику иначе, как в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Это не затрагивает прав и обязательств государства-участника, которое сделало уведомление согласно пункту 2 статьи 3 в отношении затонувших судов, находящихся на его территории, включая территориальное море, иных чем права и обязательства, касающиеся установления местонахождения, обозначения и удаления в соответствии с настоящей Конвенцией.

4 Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право регресса к третьим лицам.

## **Статья 11**

### **Исключения из ответственности**

1 Зарегистрированный собственник не несет ответственность согласно настоящей Конвенции за расходы, упомянутые в пункте 1 статьи 10, если и в той мере, в какой ответственность за такие расходы будет противоречить:

- a) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года с поправками;
- b) Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с поправками;

- с) Конвенции об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии 1960 года с поправками или Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года с поправками, либо национальному законодательству, регулирующему или запрещающему ограничение ответственности за ядерный ущерб; или
- d) Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года с поправками,

при условии, что соответствующая конвенция применима и находится в силе.

2 В той мере, в какой меры, принимаемые на основании настоящей Конвенции, рассматриваются как спасание в силу применимого национального законодательства или международной конвенции, такие законодательство или конвенция применяются к вопросам вознаграждения или компенсации, выплачиваемой спасателям, в порядке исключения из правил настоящей Конвенции.

## **Статья 12**

### **Обязательное страхование или иное финансовое обеспечение**

1 Зарегистрированный собственник судна валовой вместимостью 300 и более, плавающего под флагом государства-участника, должен для покрытия своей ответственности на основании настоящей Конвенции осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного учреждения, на сумму, равную пределу его ответственности согласно применимому национальному или международному режиму ограничения ответственности, но в любом случае не превышающую сумму, исчисляемую в соответствии с пунктом 1 b) статьи 6 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками.

2 Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну валовой вместимостью 300 и более соответствующим органом государства регистрации судна после того, как он установит, что требования пункта 1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяется соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к настоящей Конвенции, и содержать следующие сведения:

- a) название судна, его позывной сигнал и порт регистрации;
- b) валовая вместимость судна;
- c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия зарегистрированного собственника;
- d) опознавательный номер судна, присвоенный ИМО;

- e) вид и срок действия обеспечения;
  - f) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика или другого лица, предоставившего обеспечение, и в соответствующих случаях местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило обеспечение;
  - g) срок действия свидетельства, который не может превышать срок действия страхования или иного обеспечения.
- 3
- a) Государство-участник может уполномочить признанные им учреждение или организацию выдавать свидетельство, упомянутое в пункте 2. Такие учреждение или организация информируют это государство о выдаче каждого свидетельства. В любом случае государство-участник полностью гарантирует полноту и точность выданного таким образом свидетельства и обязуется принять необходимые меры для выполнения этого обязательства.
  - b) Государство-участник уведомляет Генерального секретаря о:
    - i) конкретных обязанностях учреждения или организации, признанных этим государством-участником, и условиях предоставленных им полномочий;
    - ii) отзыве таких полномочий; и
    - iii) дате, с которой такие полномочия или отзыв таких полномочий начинают действовать.
- Предоставленные полномочия начинают действовать не ранее чем через три месяца с даты, в которую Генеральному секретарю сделано уведомление для этой цели.
- c) Учреждение или организация, уполномоченные выдавать свидетельства в соответствии с настоящим пунктом, должны, как минимум, быть уполномочены отзывать эти свидетельства, если условия, на которых они выданы, не соблюдаются. В любом случае учреждение или организация информируют о таком отзыве государство, от имени которого было выдано свидетельство.

4 Свидетельство составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является английским, испанским или французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков, и если государство примет такое решение, официальный язык (языки) этого государства может не использоваться.

5 Свидетельство хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государстве-участнике, – органу государства, в котором выдается или удостоверяется свидетельство.

6 Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям настоящей статьи, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве согласно пункту 2 срока действия страхования или обеспечения, до истечения трех месяцев с даты уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 5, кроме случаев, когда свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются аналогичным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

7 С соблюдением положений настоящей статьи и с учетом любого принятого Организацией руководства относительно финансовой ответственности зарегистрированных собственников государство регистрации судна определяет условия выдачи и действия свидетельства.

8 Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться как препятствующее государству-участнику полагаться на информацию, полученную от других государств или Организации, или иных международных организаций, относительно финансового положения страховщиков или других лиц, предоставивших финансовое обеспечение для целей настоящей Конвенции. В таких случаях государство-участник, полагающееся на такую информацию, не освобождается от своей ответственности в качестве государства, выдающего свидетельство, требуемое пунктом 2.

9 Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государства-участника, признаются другими государствами-участниками для целей настоящей Конвенции и рассматриваются другими государствами-участниками как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике. Государство-участник может в любой момент обратиться к государству, выдавшему или удостоверившему свидетельство, с просьбой о консультации, если оно считает, что страховщик или гарант, указанный в свидетельстве, не способен в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.

10 Всякое требование о возмещении расходов, возникающее на основании настоящей Конвенции, может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности зарегистрированного собственника. В таком случае ответчик может представить те возражения, на которые имел бы право сослаться зарегистрированный собственник (кроме ссылок на банкротство или ликвидацию предприятия зарегистрированного собственника), включая ограничение ответственности согласно любому применимому национальному или международному режиму. Кроме того, даже если зарегистрированный собственник не имеет права ограничить свою ответственность, ответчик может ограничить ответственность до суммы, равной сумме страхования или иного финансового обеспечения, которое должно быть осуществлено или предоставлено в соответствии с пунктом 1. Более того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что морская авария возникла вследствие умысла зарегистрированного собственника, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него зарегистрированным собственником. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы зарегистрированный собственник был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.



11 Государство-участник не разрешает эксплуатацию судна, имеющего право плавать под его флагом, к которому применяется настоящая статья, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 2 или 14.

12 С соблюдением положений настоящей статьи каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное обеспечение, соответствующее требованиям пункта 1, имелось в отношении каждого судна валовой вместимостью 300 и более независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его либо прибывающего к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящего от него.

13 Несмотря на положения пункта 5, государство-участник может уведомить Генерального секретаря о том, что для целей пункта 12 суда, входящие в порт на его территории или покидающие его либо прибывающие к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящие от него, не обязаны иметь на борту или предъявлять свидетельство, требуемое пунктом 2, при условии что государство-участник, которое выдает свидетельство, требуемое пунктом 2, уведомило Генерального секретаря о том, что оно ведет доступную всем государствам-участникам регистрацию в электронной форме, удостоверяющую существование свидетельства и позволяющую государствам-участникам выполнять свои обязательства согласно пункту 12.

14 Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлено в отношении судна, принадлежащего государству-участнику, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого государства и что ответственность судна обеспечена в пределах, предписанных в пункте 1. Такое свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2.

## **Статья 13**

### **Исковая давность**

Права на возмещение расходов, предусмотренные настоящей Конвенцией, погашаются, если иск не будет предъявлен на основании ее положений в течение трех лет со дня, когда была определена опасность в соответствии с настоящей Конвенцией. Однако ни в коем случае иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня, когда произошла морская авария, результатом которой является затонувшее судно. Если эта морская авария состояла из ряда происшествий, то шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.

## **Статья 14**

### **Положения о поправках**

1 Организация созывает конференцию государств-участников с целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок по просьбе не менее чем одной трети государств-участников.

2 Любое согласие на обязательность настоящей Конвенции, выраженное после даты вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к настоящей Конвенции с такой поправкой.

## Статья 15

### Урегулирование споров

1 Если между двумя или более государствами-участниками возникает спор относительно толкования или применения настоящей Конвенции, они стремятся урегулировать этот спор в первую очередь путем переговоров, запросов, посредничества, согласительной процедуры, арбитража, судебного урегулирования, обращения к региональным органам или договоренностям либо другими мирными средствами по их выбору.

2 Если в течение разумного периода времени, не превышающего двенадцать месяцев после того, как одно государство-участник уведомило другое государство-участника о существовании между ними спора, урегулировать спор оказалось невозможным, *mutatis mutandis* применяются положения, касающиеся урегулирования споров, приведенные в части XV Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, независимо от того, являются ли государства-стороны в споре также государствами-участниками Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года.

3 Любая процедура, выбранная государством-участником настоящей Конвенции и Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года согласно статье 287 последней, применяется к урегулированию споров согласно настоящей статье, если государство-участник при ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней или в любое время после этого не выберет иную процедуру согласно статье 287 для цели урегулирования споров, возникающих из настоящей Конвенции.

4 Государство-участник настоящей Конвенции, не являющееся участником Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, при ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней либо в любое время после этого может выбрать посредством письменного заявления одно или более из средств, указанных в пункте 1 статьи 287 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, для цели урегулирования споров согласно настоящей статье. Статья 287 применяется к такому заявлению, а также к спору, в котором такое государство является стороной, не охватываемому действующим заявлением. Для цели согласительной процедуры и арбитража в соответствии с приложениями V и VII Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года такое государство имеет право назначить посредников и арбитров для включения в списки, упомянутые в статье 2 приложения V и статье 2 приложения VII, для урегулирования споров, возникающих из настоящей Конвенции.

5 Заявление, сделанное согласно пунктам 3 и 4, сдается на хранение Генеральному секретарю, который передает его копии государствам-участникам.

## Статья 16

### Отношение к другим конвенциям и международным соглашениям

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает прав и обязательств любого государства на основании Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года и обычного международного морского права.

## **Статья 17**

### **Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение**

1 Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 19 ноября 2007 года до 18 ноября 2008 года и после этого остается открытой для присоединения.

- a) Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящей Конвенции путем:
  - i) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
  - ii) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
  - iii) присоединения.
- b) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.

## **Статья 18**

### **Вступление в силу**

1 Настоящая Конвенция вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую десять государств либо подписали ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение ратификационную грамоту или документ о принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю.

2 Для любого государства, которое ратифицировало, приняло, утвердило настоящую Конвенцию или присоединилось к ней после выполнения указанных в пункте 1 условий для вступления ее в силу, настоящая Конвенция вступает в силу через три месяца после даты сдачи таким государством на хранение соответствующего документа, но не ранее вступления настоящей Конвенции в силу в соответствии с пунктом 1.

## **Статья 19**

### **Денонсация**

1 Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым государством-участником в любое время по истечении одного года после даты вступления ее в силу для этого государства.

2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю.

3 Денонсация вступает в силу по истечении одного года после получения Генеральным секретарем документа о денонсации или по истечении такого бóльшего срока, который может быть указан в этом документе.

## **Статья 20**

### **Депозитарий**

1 Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю.

2 Генеральный секретарь:

- a) информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о:
  - i) каждом новом подписании или сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
  - ii) дате вступления настоящей Конвенции в силу;
  - iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты сдачи на хранение и даты вступления денонсации в силу; и
  - iv) других заявлениях и уведомлениях, полученных на основании настоящей Конвенции;
- b) направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней.

3 Как только настоящая Конвенция вступит в силу, заверенная копия текста направляется Генеральным секретарем Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

## **Статья 21**

### **Языки**

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В НАЙРОБИ восемнадцатого мая две тысячи седьмого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ  
ОБЕСПЕЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УДАЛЕНИЕ  
ЗАТОНУВШИХ СУДОВ**

Выдано в соответствии с положениями статьи 12 Найробийской международной конвенции  
об удалении затонувших судов 2007 года

Название судна	Валовая вместимость	Позывной сигнал	Опознавательный номер судна, присвоенный ИМО	Порт регистрации	Наименование и полный адрес основного коммерческого предприятия зарегистрированного собственника

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющие требованиям статьи 12 Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года.

Вид обеспечения .....

Срок действия обеспечения .....

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и/или гаранта (гарантов)

Наименование .....

Адрес .....

.....

Настоящее свидетельство действительно до .....

Выдано или удостоверено Правительством .....

.....

(Полное название государства)

ИЛИ

Если государство-участник пожелает воспользоваться положениями пункта 3 статьи 12, должен использоваться следующий текст:

Настоящее свидетельство выдано по уполномочию Правительства .....

(полное название государства) ..... (полное название учреждения или организации)

В ..... (место) ..... (дата)

(место)

(дата)

.....  
(Подпись и должность официального лица,  
выдающего или удостоверяющего свидетельство)

**Примечания:**

- 1      Указывая название государства, при желании можно называть компетентный орган государственной власти страны, в которой выдается свидетельство.
- 2      Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
- 3      Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
- 4      Запись «Срок действия обеспечения» должна содержать дату, в которую это обеспечение вступает в силу.
- 5      Запись «Адрес» страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов) должна указывать местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов). В соответствующих случаях должно быть указано местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило другое обеспечение.

## **CONVENIO INTERNACIONAL DE NAIROBI SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007**

LOS ESTADOS PARTE EN EL PRESENTE CONVENIO,

CONSCIENTES del hecho de que los restos de naufragio, de no procederse a su remoción, pueden constituir un riesgo para la navegación o para el medio marino,

CONVENCIDOS de la necesidad de adoptar normas y procedimientos internacionales uniformes para asegurar la remoción pronta y eficaz de los restos de naufragio y el pago de una indemnización por los costos ocasionados,

OBSERVANDO que muchos restos de naufragio pueden encontrarse en el territorio de los Estados, incluido el mar territorial,

RECONOCIENDO las ventajas que pueden obtenerse gracias a la uniformidad de los regímenes jurídicos que rigen la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos,

TENIENDO PRESENTE la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar y la consiguiente necesidad de implantar el presente Convenio de conformidad con tales disposiciones,

CONVIENEN:

### **Artículo 1**

#### **Definiciones**

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Zona de aplicación del Convenio": la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si el Estado Parte no ha establecido tal zona, un área situada más allá del mar territorial de dicho Estado y adyacente a éste, determinada de conformidad con el derecho internacional por dicho Estado y de una extensión que no supere las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de su mar territorial.

2 "Buque": todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo marino.

3 "Siniestro marítimo": un abordaje, una varada u otro suceso de navegación o acaecimiento a bordo de un buque o en su exterior que ocasiona daños materiales o una amenaza inminente de daños materiales a un buque o a su carga.

4 "Restos de naufragio", tras un siniestro marítimo:

- a) un buque varado o hundido; o
- b) cualquier parte de un buque varado o hundido, incluido cualquier objeto que esté o haya estado a bordo de tal buque; o
- c) todo objeto que haya caído al mar de un buque y que esté varado, hundido o a la deriva en el mar; o
- d) un buque que esté a punto de hundirse o de quedar varado, o del que pueda razonablemente esperarse que se hunda o quede varado, siempre que no se hayan adoptado ya medidas eficaces para auxiliar al buque o salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro.

5 "Riesgo": toda situación o amenaza:

- a) de peligro o impedimento para la navegación; o
- b) de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino, o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados.

6 "Intereses conexos": los intereses de un Estado ribereño directamente afectado o amenazado por restos de naufragio, tales como:

- a) las actividades marítimas costeras, portuarias y estuarinas, incluidas las actividades pesqueras, que constituyan un medio esencial de sustento de las personas interesadas;
- b) los atractivos turísticos y otros intereses económicos de la región afectada;
- c) la salud de la población ribereña y el bienestar de la región de que se trate, incluida la conservación de los recursos marinos vivos y de su flora y fauna; y
- d) la infraestructura mar adentro y submarina.

7 "Remoción": toda forma de prevención, reducción o eliminación del riesgo generado por los restos de naufragio. Cualquier término derivado de "remoción" se interpretará de acuerdo con esta definición.

8 "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, en ausencia de matriculación, la persona o personas propietarias del mismo en el momento de producirse el siniestro marítimo. No obstante, en el caso de un buque propiedad de un Estado y explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armadora del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.



9 "Armador del buque": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado todas las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad enmendado.

10 "Estado afectado": el Estado en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentran los restos de naufragio.

11 "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque inscrito en un registro, el Estado de dicho registro, y respecto de un buque no inscrito, el Estado cuyo pabellón el buque tenga derecho a enarbolar.

12 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

13 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

## **Artículo 2**

### **Objetivos y principios generales**

1 Un Estado Parte podrá adoptar medidas de conformidad con el presente Convenio en relación con la remoción de unos restos de naufragio que constituyan un riesgo en la zona de aplicación del Convenio.

2 Las medidas adoptadas por el Estado afectado de conformidad con el párrafo 1 deberán ser proporcionales al riesgo.

3 Tales medidas no irán más allá de lo que sea razonablemente necesario para la remoción de los restos de naufragio que constituyan un riesgo y cesarán tan pronto como se haya completado tal remoción; las medidas no supondrán una injerencia innecesaria en los derechos e intereses de otros Estados, incluido el Estado de matrícula del buque, o de las personas físicas o jurídicas interesadas.

4 La aplicación del presente Convenio en la zona de aplicación del Convenio no dará derecho a ningún Estado Parte a ejercer o hacer valer su soberanía o derechos soberanos sobre ninguna parte de la alta mar.

5 Los Estados Parte se esforzarán por cooperar cuando los efectos de un siniestro marítimo que ocasione restos de naufragio impliquen a un Estado distinto del Estado afectado.

### **Artículo 3**

#### **Ámbito de aplicación**

1 Salvo que se disponga lo contrario en el presente Convenio, éste será aplicable a los restos de naufragio que se encuentren en la zona de aplicación del Convenio.

2 Un Estado Parte podrá ampliar la aplicación del presente Convenio a los restos de naufragio que se encuentren dentro de su territorio, incluido el mar territorial, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 4. En ese caso, lo notificará al Secretario General en el momento de manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio, o en cualquier momento ulterior. Cuando un Estado Parte haya notificado que aplicará el presente Convenio a los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, esto no irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de ese Estado de adoptar medidas con respecto a los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, que no sean la localización, balizamiento y remoción de conformidad con el presente Convenio. Las disposiciones de los artículos 10, 11 y 12 del presente Convenio no se aplicarán a ninguna de las medidas adoptadas a esos efectos que no sean aquellas a que se hace referencia en los artículos 7, 8 y 9 del presente Convenio.

3 Cuando un Estado Parte haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2, la "zona de aplicación del Convenio" del Estado afectado incluirá el territorio, incluido el mar territorial, de ese Estado Parte.

4 Una notificación presentada en virtud del párrafo 2 anterior surtirá efecto para ese Estado Parte, si se ha presentado con anterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado Parte, en el momento de la entrada en vigor. Si la notificación se presenta con posterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado Parte, surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General la haya recibido.

5 Un Estado Parte que haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2 podrá retirarla en cualquier momento por medio de una notificación de retiro presentada al Secretario General. Tal notificación de retiro surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General la haya recibido, a menos que en la notificación se haga constar una fecha posterior.

### **Artículo 4**

#### **Exclusiones**

1 El presente Convenio no será aplicable a las medidas adoptadas en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado, o del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, enmendado.

2 El presente Convenio no será aplicable a los buques de guerra ni a los buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que ese Estado decida otra cosa.

3 Cuando un Estado Parte decida aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra o a los otros buques mencionados en el párrafo 2, lo notificará al Secretario General especificando las modalidades y condiciones para ello.

4 a) Cuando un Estado Parte haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2 del artículo 3, las siguientes disposiciones del presente Convenio no serán de aplicación en su territorio, incluido el mar territorial:

ii) artículo 9, párrafos 1, 5, 7, 8, 9 y 10; y

iii) artículo 15.

b) El párrafo 4 del artículo 9, en la medida en que sea de aplicación al territorio, incluido el mar territorial, de un Estado Parte, reza tal como sigue:

Con sujeción a la legislación nacional del Estado afectado, el propietario inscrito podrá contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo en nombre del propietario. Antes de que comience tal remoción, el Estado afectado podrá estipular condiciones con respecto a la misma únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

## **Artículo 5**

### **Notificación de restos de naufragio**

1 Todo Estado Parte exigirá al capitán y al armador de un buque que enarbole su pabellón que informen sin demora al Estado afectado cuando ese buque haya estado implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio. En la medida en que o el capitán o el armador del buque haya satisfecho la obligación de informar estipulada en el presente artículo, el otro no estará obligado a informar.

2 En tales informes se harán constar el nombre y el domicilio social principal del propietario inscrito y toda la información pertinente que el Estado afectado necesite para determinar si los restos de naufragio constituyen un riesgo con arreglo al artículo 6, incluida la siguiente:

- a) ubicación precisa de los restos de naufragio;
- b) tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio;
- c) naturaleza de los daños y estado de los restos de naufragio;
- d) naturaleza de la carga y su cantidad, en particular las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; y
- e) cantidad y tipos de hidrocarburos a bordo, incluidos los hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes.

## **Artículo 6**

### **Determinación del riesgo**

Para determinar si unos restos de naufragio constituyen un riesgo, el Estado afectado debería tener en cuenta los criterios que se indican a continuación:

- a) tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio;
- b) profundidad del agua en la zona;
- c) amplitud de la marea y corrientes en la zona;
- d) zonas marinas especialmente sensibles determinadas y, en su caso, designadas de conformidad con las directrices adoptadas por la Organización o una zona claramente definida de la zona económica exclusiva donde se hayan adoptado medidas obligatorias especiales con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;
- e) proximidad a rutas de navegación o a vías de circulación establecidas;
- f) densidad y frecuencia del tráfico;
- g) tipo de tráfico;
- h) naturaleza y cantidad de la carga transportada, cantidad y tipos de hidrocarburos (tales como hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes) a bordo y, en particular, los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino;
- i) vulnerabilidad de las instalaciones portuarias;
- j) condiciones meteorológicas e hidrográficas imperantes;
- k) topografía submarina de la zona;
- l) altura de los restos de naufragio por encima o por debajo de la superficie del agua en el momento de la marea astronómica más baja;
- m) perfiles acústico y magnético de los restos de naufragio;
- n) proximidad de instalaciones, tuberías, cables de telecomunicaciones y estructuras similares mar adentro; y
- o) cualquier otra circunstancia que haga necesaria la remoción de los restos de naufragio.

## **Artículo 7**

### **Localización de restos de naufragio**

1 Tras tener conocimiento de la existencia de restos de naufragio, el Estado afectado empleará todos los medios posibles, entre ellos los buenos oficios de Estados y organizaciones, para advertir a los navegantes y a los Estados interesados de la ubicación y naturaleza de los restos de naufragio con carácter de urgencia.

2 Si el Estado afectado tiene razones para pensar que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, se cerciorará de que se toman todas las medidas factibles para determinar la ubicación precisa de dichos restos de naufragio.

## **Artículo 8**

### **Balizamiento de restos de naufragio**

1 Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, ese Estado se cerciorará de que se toman todas las medidas razonables para su balizamiento.

2 Al efectuar el balizamiento de los restos de naufragio se tomarán todas las medidas factibles para garantizar que se hace con arreglo al sistema de balizamiento internacionalmente aceptado que se utilice en la zona donde se encuentran dichos restos.

3 El Estado afectado hará públicos los pormenores del balizamiento de los restos de naufragio utilizando todos los medios apropiados, incluidas las publicaciones náuticas oportunas.

## **Artículo 9**

### **Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio**

1 Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, inmediatamente ese Estado:

- a) informará de ello al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito; y
- b) consultará con el Estado de matrícula del buque y con los otros Estados afectados por los restos de naufragio las medidas que habrán de adoptarse en relación con dichos restos.

2 El propietario inscrito procederá a la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo.

3 Cuando se haya determinado que los restos de naufragio constituyen un riesgo, el propietario inscrito, u otra parte interesada, facilitará pruebas del seguro u otra garantía financiera prescrito en el artículo 12 a la autoridad competente del Estado afectado.

4 El propietario inscrito podrá contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo en nombre del propietario. Antes de que comience tal remoción, el Estado afectado podrá estipular condiciones con respecto a la misma únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

5 Una vez se haya dado comienzo a la remoción a que se hace referencia en los párrafos 2 y 4, el Estado afectado podrá intervenir en la remoción únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo efectivamente de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

6 El Estado afectado:

- a) fijará un plazo razonable para que el propietario inscrito proceda a la remoción de los restos de naufragio, teniendo en cuenta la naturaleza del riesgo determinado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6;
- b) informará por escrito al propietario inscrito acerca del plazo que se ha fijado, precisando que si el propietario inscrito no procede a la remoción de los restos de naufragio dentro de ese plazo, él podrá efectuar la remoción de los restos de naufragio, corriendo los gastos por cuenta del propietario inscrito; y
- c) informará por escrito al propietario inscrito de que tiene la intención de intervenir inmediatamente en los casos en que el riesgo adquiera particular gravedad.

7 Si el propietario inscrito no procede a la remoción de los restos de naufragio dentro del plazo fijado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 a), o no es posible ponerse en contacto con el propietario inscrito, el Estado afectado podrá proceder a la remoción de los restos de naufragio, empleando los métodos más prácticos y rápidos disponibles, habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

8 En los casos en que sea preciso adoptar medidas inmediatas y el Estado afectado haya informado al respecto al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito, el Estado afectado podrá proceder a la remoción de los restos de naufragio, empleando los medios más prácticos y rápidos disponibles, habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

9 Los Estados Parte adoptarán las medidas que sean pertinentes en virtud de su legislación nacional para garantizar que los propietarios inscritos en sus registros cumplan lo dispuesto en los párrafos 2 y 3.

10 Los Estados Parte dan su consentimiento al Estado afectado para actuar de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4 a 8, cuando sea necesario.

11 El Estado afectado facilitará la información a que se hace referencia en el presente artículo al propietario inscrito identificado en los informes a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 5.

## **Artículo 10**

### **Responsabilidad del propietario**

1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 11, el propietario inscrito será responsable de los costos de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio realizados de conformidad con los artículos 7, 8 y 9, respectivamente, a menos que demuestre que el siniestro marítimo que dio origen a los restos de naufragio:

- a) fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- b) se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o
- c) se debió totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario inscrito de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, tal como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

3 No podrá promoverse contra el propietario inscrito ninguna reclamación por los costos a que se hace referencia en el párrafo 1 que no se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio. Esto no irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado Parte que haya presentado una notificación de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 en relación con los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, que no sean la localización, balizamiento y remoción con arreglo al presente Convenio.

4 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a interponer recursos contra terceros.

## **Artículo 11**

### **Excepciones a la responsabilidad**

1 El propietario inscrito no será responsable en virtud del presente Convenio de los costos mencionados en el párrafo 1 del artículo 10 si se determina, y en la medida en que se determine, que la responsabilidad por dichos costos entraría en conflicto con:

- a) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado;
- b) el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado;

- c) el Convenio acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, 1960, enmendado, o la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1963, enmendada, o la legislación nacional que rija o prohíba la limitación de la responsabilidad por daños nucleares; o
- d) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, enmendado;

siempre y cuando el convenio pertinente sea aplicable y esté en vigor.

2 En tanto en cuanto las medidas adoptadas en virtud del presente Convenio se consideren operaciones de salvamento de conformidad con la legislación nacional aplicable o con un convenio internacional, dicha legislación o convenio se aplicará a las cuestiones de la remuneración o indemnización de los salvadores, quedando excluidas las disposiciones del presente Convenio.

## **Artículo 12**

### **Seguro obligatorio u otra garantía financiera**

1 El propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte, y cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 300, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del presente Convenio por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el artículo 6 1) b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

2 La autoridad competente del Estado de matrícula expedirá a todo buque de arqueado bruto igual o superior a 300 un certificado que atestigüe que el seguro, u otra garantía financiera, está en vigor de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, tras haber determinado que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá o refrendará dicho certificado la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. Este certificado de seguro obligatorio se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

- a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
- b) arqueado bruto del buque;
- c) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;
- d) número IMO de identificación del buque;
- e) tipo de garantía y duración de la misma;



- f) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya constituido el seguro o la garantía; y
  - g) periodo de validez del certificado, que no excederá del periodo de validez del seguro o de la garantía.
- 3
- a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado a que se hace referencia en el párrafo 2. Tal institución u organización informará a ese Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, el Estado Parte garantizará plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerá a poner los medios necesarios para cumplir esa obligación.
  - b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:
    - i) las responsabilidades y condiciones concretas de la autorización concedida a una institución u organización reconocida por él;
    - ii) la revocación de tal autorización; y
    - iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya notificado al Secretario General.
  - c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo estará facultada, como mínimo, para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se mantienen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.

4 El certificado será extendido en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma o idiomas oficiales de éste.

5 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

6 El seguro u otra garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado expedido en virtud del párrafo 2, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el párrafo 5, a menos que el certificado se haya entregado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

7 El Estado de matrícula del buque, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, y teniendo en cuenta cualesquiera directrices adoptadas por la Organización respecto de la responsabilidad financiera de los propietarios inscritos, determinará las condiciones de expedición y la validez del certificado.

8 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confíe en dicha información no queda exento de su responsabilidad como Estado expedidor del certificado prescrito en el párrafo 2.

9 Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Parte a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Parte como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento una consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el garante que se citan en el certificado no tienen capacidad financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

10 Podrá promoverse una reclamación por costos en virtud del presente Convenio directamente contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario inscrito) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario inscrito, incluida la limitación de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable. Aunque el propietario inscrito no tenga derecho a limitar su responsabilidad, el demandado también podrá limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro u otra garantía financiera que haya de mantenerse de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa que el siniestro marítimo fue ocasionado por la conducta dolosa del propietario inscrito, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario inscrito del buque contra su persona. En todos los casos el demandado tendrá el derecho de exigir que el propietario inscrito concorra en el procedimiento.

11 Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con los párrafos 2 ó 14.

12 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.

13 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá notificar al Secretario General que, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 12, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o presentar el certificado prescrito en el párrafo 2 cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él o cuando arriben a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado prescrito en el párrafo 2 haya notificado al Secretario General que mantiene un registro en formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Parte, que demuestra la existencia del certificado y permite a los Estados Parte cumplir las obligaciones que les impone el párrafo 12.

14 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta dentro de los límites estipulados en el párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2.

### **Artículo 13**

#### **Plazos**

Los derechos a ser resarcidos de los costos estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción con arreglo al mismo dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en la que se determinó el riesgo de conformidad con el presente Convenio. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse una acción cuando hayan transcurrido más de seis años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos de naufragio. Cuando el siniestro marítimo haya consistido en una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

### **Artículo 14**

#### **Enmiendas**

1 A petición de no menos de un tercio de los Estados Parte, la Organización convocará una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 El consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio así enmendado.

## **Artículo 15**

### **Solución de controversias**

1 Cuando surja una controversia entre dos o más Estados Parte con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio, dichos Estados intentarán resolver su controversia en primer lugar mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales o cualquier otro medio pacífico de su elección.

2 Si no se logra una solución dentro de un periodo de tiempo razonable, que no excederá de doce meses, después de que un Estado Parte haya notificado a otro que existe una controversia entre ellos, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones relativas a la solución de controversias establecidas en la parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, sean o no los Estados parte en la controversia también Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

3 Todo procedimiento elegido por un Estado Parte en el presente Convenio y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, conforme al artículo 287 de la Convención se aplicará a la solución de controversias con arreglo al presente artículo, a no ser que ese Estado Parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o al adherirse a él, o en cualquier momento ulterior, elija otro procedimiento de conformidad con el artículo 287 para la solución de las controversias surgidas del presente Convenio.

4 Un Estado Parte en el presente Convenio que no sea Parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o al adherirse a él, o en cualquier momento ulterior, podrá elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios estipulados en el párrafo 1 del artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, para la solución de controversias con arreglo al presente artículo. El artículo 287 se aplicará a dicha declaración, al igual que a cualquier controversia en la que dicho Estado sea parte y que no esté cubierta por una declaración en vigor. A los efectos de la conciliación y el arbitraje, de conformidad con los anexos V y VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, dicho Estado tendrá derecho a designar conciliadores y árbitros para su inclusión en las listas a que se hace referencia en el artículo 2 del Anexo V y en el artículo 2 del Anexo VII para la solución de las controversias surgidas del presente Convenio.

5 Toda declaración hecha en virtud de los párrafos 3 y 4 se depositará ante el Secretario General, quien transmitirá copias de la misma a los Estados Parte.

## **Artículo 16**

### **Relación con otros convenios y acuerdos internacionales**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar.

## **Artículo 17**

### **Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 19 de noviembre de 2007 hasta el 18 de noviembre de 2008, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

- a) Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:
  - i) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - ii) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - iii) adhesión.
- b) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General un instrumento a tal efecto.

## **Artículo 18**

### **Entrada en vigor**

1 El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General.

2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha en que tal Estado deposite el instrumento pertinente, pero no antes de que el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.

## **Artículo 19**

### **Denuncia**

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento tras haber transcurrido un año desde la fecha en que entró en vigor para dicho Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento a tal efecto ante el Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.

## **Artículo 20**

### **Depositario**

- 1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
  - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido a él:
    - i) de toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
    - ii) de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
    - iii) de todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto tal denuncia; y
    - iv) de otras declaraciones y notificaciones recibidas de conformidad con el presente Convenio;
  - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

3 Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá una copia auténtica certificada del texto al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## **Artículo 21**

### **Idiomas**

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tiene la misma autenticidad.

Hecho en NAIROBI el día dieciocho de mayo de dos mil siete.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA  
RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD POR LA REMOCIÓN  
DE RESTOS DE NAUFRAGIO**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi  
sobre la remoción de restos de naufragio, 2007

Nombre del buque	Arqueo bruto	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del domicilio social principal del propietario inscrito

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

Tipo de garantía .....

Duración de la garantía .....

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes)

Nombre .....

Dirección .....

.....

Este certificado es válido hasta .....

Expedido o refrendado por el Gobierno de .....

.....

(Nombre completo del Estado)

O

Esta fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 12:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de .....  
(nombre completo del Estado) por ..... (nombre de la institución u organización)

En ..... a .....

(Lugar)

(Fecha)

.....  
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

**Notas explicativas:**

- 1 Si así se desea, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que la garantía empieza a tener efecto.
- 5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes), deberá indicarse el domicilio social principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.



## اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

إدراكا منها أن الحطام ، إذا لم تتم إزالته ، قد يشكل خطراً على الملاحة أو البيئة البحرية ،

واقتراناً منها بالحاجة إلى اعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة تضمن إزالة الحطام وتسديد التعويضات عن التكاليف المتعلقة بذلك بسرعة وفعالية ،

وإذ تلاحظ أن موقع الحطام قد يكون في إقليم الدول ، بما في ذلك البحر الإقليمي ،

وإذ تعي منافع التساوق بين الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية عن إزالة أنواع الحطام الخطرة والتبعة الناجمة عنها ؛

وإذ تأخذ في الحسبان أهمية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، التي أبرمت في خليج مونتيجو في 10 كانون الأول/ديسمبر 1982 ، والقانون الدولي العرفي للبحار ، وبالتالي الحاجة إلى تنفيذ هذه الاتفاقية بموجب هذه الأحكام ؛

قد اتفقت على ما يلي :

### المادة 1

#### تعريفات

لأغراض هذه الاتفاقية :

1 "منطقة تطبيق الاتفاقية" : هي المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة طرف ، والتي أنشئت بموجب القانون الدولي ، أو إذا لم تنشئ دولة طرف منطقة كهذه ، المنطقة التي تتجاوز وتلاصق البحر الإقليمي لتلك الدولة والتي تحدها تلك الدولة بموجب القانون الدولي وتمتد إلى مسافة لا تزيد على 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس عرض بحرهما الإقليمي انطلاقاً منها .

2 "السفينة" : هي أي مركب أيا كان نوعه يعمل في البيئة البحرية ، بما في ذلك الزوارق ذات البدن الانسيابي والمراكب ذات الوسائد الهوائية والمراكب القابلة للتشغيل المغمور والمراكب الطافية والمنصات العائمة ، إلا عندما تكون هذه المنصات عاملة في مواقع وجودها في استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر أو استخراجها أو إنتاجها .

3 "الحادثة البحرية" : هي اصطدام السفن أو جنوحها ، أو أي حادث آخر من حوادث الملاحة ، أو أي حدث آخر على متن السفينة أو خارجها ، تتجم عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك بإلحاق أضرار مادية بالسفينة أو شحنتها .

4 "الحطام" : هو ، على أثر وقوع حادثة بحرية ، ما يلي :

(أ) سفينة غارقة أو جانحة ؛

(ب) أو أي جزء من سفينة غارقة أو جانحة ، بما في ذلك أي شيء موجود أو كان موجوداً على متن هذه السفينة ؛

- (ج) أو أي شيء مفقود من سفينة في البحر يكون جانحاً أو غارقاً أو طافياً على سطح الماء ؛
- (د) أو سفينة على وشك ، أو يُتَوَقَّع بصورة معقولة ، أن تغرق أو تجنح ، ولم تُتخذ أي تدابير فعلية لتقديم المساعدة للسفينة أو لأي أملك معرضة للخطر ، أو كانت في طور اتخاذ .
- 5 "الخطر" : يعني أي حالة أو تهديد :
- (أ) يشكل خطراً على الملاحة أو يعيقها ؛
- (ب) أو يمكن أن يُتَوَقَّع بصورة معقولة أن تنجم عنه عواقب ضارة بالبيئة البحرية ، أو إلحاق أضرار بخط الساحل أو المصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر ؛
- 6 "المصالح ذات الصلة" : هي مصالح الدولة الساحلية المتضررة أو المهددة مباشرة بالحطام ، مثل :
- (أ) الأنشطة البحرية على السواحل أو في الموانئ أو عند مصبات الأنهار ، بما في ذلك أنشطة صيد الأسماك ، التي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل المعيشة للأشخاص المعنيين ؛
- (ب) الأماكن السياحية أو المصالح الاقتصادية الأخرى في المنطقة المعنية ؛
- (ج) صحة سكان السواحل ورفاه المنطقة المعنية ، بما في ذلك صون الموارد البحرية الحية والحياة البرية ؛
- (د) البنى التحتية قبالة السواحل أو تحت الماء .
- 7 "الإزالة" : هي أي شكل من أشكال الوقاية من الخطر الناجم عن الحطام أو التخفيف من أثره أو القضاء عليه . ويجري تفسير الاشتقاقات التالية : "يزيل" و "أزيل" و "يعمل على إزالة" تبعاً لذلك .
- 8 "المالك المسجل" : هو الشخص المسجل على أنه مالك السفينة أو الأشخاص المسجلون على أنهم مالكو السفينة ، أو في حال انعدام التسجيل ، الشخص الذي يملك السفينة أو الأشخاص الذين يملكون السفينة عند وقوع الحادثة البحرية . ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتقوم بتشغيلها شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة ، فتعني عبارة "المالك المسجل" تلك الشركة .
- 9 "مشغل السفينة" : هو مالك السفينة أو أي هيئة أخرى أو شخص آخر كالمدير ، أو مستأجر السفينة عارية ، تولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة ووافق ، عند توليه هذه المسؤولية ، على أن يضطلع بجميع المهام والمسؤوليات التي تنص عليها المدونة الدولية لإدارة السلامة ، في صيغتها المعدلة .
- 10 "الدولة المتضررة" : هي الدولة التي يوجد الحطام في منطقة تطبيق الاتفاقية التابعة لها .
- 11 "دولة تسجيل السفينة" : هي ، في ما يتصل بسفينة مسجلة ، الدولة التي تم تسجيل السفينة فيها ، وفي ما يتصل بسفينة غير مسجلة ، الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها .
- 12 "المنظمة" : هي المنظمة البحرية الدولية .
- 13 "الأمين العام" : هو الأمين العام للمنظمة .

## الأهداف والمبادئ العامة

### المادة 2

- 1 يجوز لدولة طرف أن تتخذ تدابير بموجب هذه الاتفاقية في ما يتصل بإزالة حطام يشكل خطراً في منطقة تطبيق الاتفاقية .
- 2 يجب أن تتناسب التدابير التي تتخذها الدولة المتضررة بموجب الفقرة 1 مع الخطر .
- 3 يجب ألا تتجاوز هذه التدابير حدود ما هو ضروري بصورة معقولة لإزالة حطام يشكل خطراً ، وأن تتوقف حالما يُزال الحطام ؛ ويجب ألا تمسّ هذه التدابير دون دواعٍ بحقوق ومصالح دول أخرى ، بما فيها دولة تسجيل السفينة ، وحقوق ومصالح أي أشخاص معنيين ، طبيعيين أو اعتباريين .
- 4 لا يخول انطباق هذه الاتفاقية على منطقة تطبيق الاتفاقية الدولة الطرف حقّ ادعاء السيادة أو حقوق سيادية أو ممارستها على أي جزء من أعالي البحار .
- 5 يجب على الدول الأطراف أن تسعى جاهدةً للتعاون في ما بينها عندما تُلحق آثارُ حادثة بحرية ينجم عنها حطام الضرر بدولة غير الدولة المتضررة .

### المادة 3

#### نطاق الانطباق

- 1 تنطبق هذه الاتفاقية ، ما لم تنصّ على خلاف ذلك ، على الحطام الموجود في منطقة تطبيق الاتفاقية .
- 2 يجوز لأي دولة طرف أن توسّع نطاق انطباق هذه الاتفاقية ليشمل الحطام الموجود ضمن إقليمها ، بما في ذلك البحر الإقليمي ، رهناً بالفقرة 4 من المادة 4 . ويجب عليها في تلك الحالة أن تبلغ الأمين العام بذلك ، عند إعرابها عن قبولها التقيّد بهذه الاتفاقية أو في أي وقت لاحق . وعندما ترسل الدولة الطرف إخطاراً بتطبيق هذه الاتفاقية على الحطام الموجود ضمن إقليمها ، بما في ذلك البحر الإقليمي ، فإن ذلك لا يمسّ حقوق تلك الدولة وواجباتها باتخاذ تدابير تتصل بالحطام الموجود ضمن إقليمها ، بما في ذلك البحر الإقليمي ، بخلاف تحديد موقع الحطام وتوسيمه وإزالته بموجب هذه الاتفاقية . ولا تنطبق أحكام المواد 10 و 11 و 12 من هذه الاتفاقية على أي تدابير تتخذ في هذا الإطار بخلاف التدابير المشار إليها في المواد 7 و 8 و 9 من هذه الاتفاقية .
- 3 عندما ترسل الدولة الطرف إخطاراً بموجب الفقرة 2 ، تشمل "منطقة تطبيق الاتفاقية" في الدولة المتضررة إقليم تلك الدولة ، بما في ذلك البحر الإقليمي .
- 4 يدخل الإخطار الذي يتم إرساله بموجب الفقرة 2 أعلاه حيّز النفاذ في ما يتعلق بتلك الدولة الطرف ، إذا ما أُرسل قبل سريان مفعول هذه الاتفاقية على تلك الدولة ، عند دخول الاتفاقية حيّز النفاذ . وإذا ما أُرسل الإخطار بعد سريان مفعول هذه الاتفاقية على تلك الدولة ، فإنه يدخل حيّز النفاذ بعد أن يستلمه الأمين العام بستة أشهر .
- 5 يجوز لدولة طرف أرسلت إخطاراً بموجب الفقرة 2 أن تسحبه في أي وقت ، وذلك بتوجيه إخطار بالسحب إلى الأمين العام . ويسري مفعول إخطار السحب هذا بعد أن يستلمه الأمين العام بستة أشهر ، ما لم ينص الإخطار على تاريخ لاحق .

#### المادة 4

##### الاستثناءات

- 1 لا تنطبق هذه الاتفاقية على التدابير التي تُتخذ بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969 ، في صيغتها المعدلة ، أو بموجب البروتوكول المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير الزيت لعام 1973 ، في صيغته المعدلة .
- 2 لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغلها دولة ما دامت هذه الدولة تستخدمها حصراً ، في الوقت الحالي ، لأغراض حكومية غير تجارية ، ما لم تقرر تلك الدولة خلاف ذلك .
- 3 عندما تقرر دولة طرف تطبيق هذه الاتفاقية على سفنها الحربية أو سفن أخرى ، على النحو الموصوف في الفقرة 2 ، تقوم بإبلاغ الأمين العام ذلك مع تحديد أحكام هذا الانطباق وشروطه .
- 4 (أ) عندما ترسل دولة طرف إخطاراً بموجب الفقرة 2 من المادة 3 ، لا تنطبق الأحكام التالية من هذه الاتفاقية على أراضيها ، بما في ذلك البحر الإقليمي :

(i) الفقرة 4 من المادة 2 ؛

(ii) الفقرات 1 و 5 و 7 و 8 و 9 و 10 من المادة 9 ؛

(iii) المادة 15 .

(ب) تنص الفقرة 4 من المادة 9 ، إلى المدى الذي تنطبق فيه على إقليم دولة طرف ، بما في ذلك البحر الإقليمي ، على ما يلي :

رهنًا بالقوانين الوطنية للدولة المتضررة ، يجوز للمالك المسجل أن يبرم عقدًا مع أي شخص مختص بالإنتقاذ أو شخص آخر لإزالة الحطام الذي تقرر أنه يشكل خطرًا ، وذلك نيابة عن المالك . وقبل الشروع في هذه الإزالة ، يجوز للدولة المتضررة أن تضع لها شروطًا تتحصر في حدود ما يلزم لسير عملية الإزالة بطريقة تراعي اعتبارات الأمن وحماية البيئة البحرية .

#### المادة 5

##### الإبلاغ عن الحطام

1 يجب على الدولة الطرف أن تطلب من ربان ومشغل السفينة التي ترفع علمها إبلاغ الدولة المتضررة دون إبطاء عندما تتعرض تلك السفينة لحادثة بحرية ينجم عنها حطام . وإذا استوفى أي من ربان السفينة أو مشغلها شرط الإبلاغ بموجب هذه المادة ، فلن يكون الآخر ملزمًا بذلك .

2 يجب أن تورد تقارير الإبلاغ تلك اسم المالك المسجل والعنوان الرئيسي لمكان عمله وكل المعلومات ذات الصلة التي تحتاج إليها الدولة المتضررة لتقرر ما إذا كان الحطام يشكل خطرًا أم لا بموجب المادة 6 ، بما في ذلك ما يلي :

(أ) موقع الحطام بدقة ؛

(ب) نوع الحطام وحجمه وبنيته ؛

- (ج) طبيعة الأضرار التي لحقت بالحطام وحالته ؛  
(د) طبيعة الشحنة وكميتها ، ولاسيما أي مواد خطرة وضارة ؛  
(هـ) كمية الزيوت وأنواعها الموجودة على متن السفينة ، بما في ذلك زيت وقود السفن وزيت التزليق .

## المادة 6

### تحديد الخطر

عند تحديد ما إذا كان الحطام يشكل خطراً ، ينبغي على الدولة المتضررة أن تأخذ المعايير التالية في الحسبان :

- (أ) نوع الحطام وحجمه وبنيته ؛  
(ب) عمق المياه في المنطقة ؛  
(ج) نطاق المَدَر في المنطقة والتيارات فيها ؛  
(د) المناطق البحرية البالغة الحساسية المحددة ، وعند الاقتضاء ، المعيّنة بموجب الخطوط التوجيهية التي اعتمدها المنظمة ، أو منطقة محددة بوضوح ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة اعتمدت بشأنها تدابير إلزامية خاصة عملاً بالفقرة 6 من المادة 211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ؛  
(هـ) قُرب طرق النقل البحري أو المسارات المعتمدة لحركة مرور السفن ؛  
(و) كثافة حركة مرور السفن وتواترها ؛  
(ز) نوع حركة مرور السفن ؛  
(ح) طبيعة بضائع الحطام وكميتها ، وكمية الزيوت وأنواعها (كزيت وقود السفن وزيت التزليق) على متن الحطام ، ولاسيما الأضرار التي يمكن أن تتجم عن إعتاق البضائع أو الزيوت في البيئة البحرية ؛  
(ط) قابلية المنشآت المينائية للضرر ؛  
(ي) الأحوال الجوية والهيدروغرافية السائدة ؛  
(ك) التضاريس البحرية في المنطقة ؛  
(ل) علو الحطام فوق سطح الماء أو تحته عند المَدَر الجذبي الأكثر انخفاضاً ؛  
(م) مقطع جانبي صوتي ومقطع جانبي مغنطيسي للحطام ؛  
(ن) قُرب المنشآت البحرية والأنابيب وكابلات الاتصالات والمنشآت المماثلة ؛  
(س) أي ظروف أخرى قد تستدعي إزالة الحطام .

## المادة 7

### تحديد موقع الحطام

- 1 عندما تأخذ الدولة المتضررة علماً بوجود حطام ، يجب عليها أن تستخدم جميع الوسائل الممكنة ، بما فيها المساعي الحميدة للدول والمنظمات ، لتنبيه الملاحين والدول المعنية بصورة عاجلة إلى طبيعة الحطام وموقعه .
- 2 إذا كانت لدى الدولة المتضررة أسباب وجيهة تحملها على الاعتقاد بأن الحطام يشكل خطراً ، وجب عليها أن تضمن اتخاذ جميع الخطوات الممكنة لتحديد موقعه بدقة .

## المادة 8

### توسيم الحطام

- 1 إذا رأت الدولة المتضررة أن الحطام يشكل خطراً ، وجب عليها أن تضمن اتخاذ جميع الخطوات المعقولة لتوسيمه .
- 2 عند توسيم الحطام ، يجب اتخاذ جميع الخطوات الممكنة لضمان تطابق جميع علامات التوسيم مع النظام المقبول عالمياً للعوامات البحرية المعمول به في المنطقة التي يقع الحطام فيها .
- 3 يجب على الدولة المتضررة أن تعمم تفاصيل توسيم الحطام باستخدام جميع الوسائل الملائمة ، بما في ذلك المنشورات البحرية المناسبة .

## المادة 9

### التدابير الرامية إلى تسهيل إزالة الحطام

- 1 إذا رأت الدولة المتضررة أن الحطام يشكل خطراً ، وجب على تلك الدولة أن تقوم فوراً بما يلي :
  - (أ) إبلاغ دولة تسجيل السفينة ومالكها المسجل ؛
  - (ب) التشاور مع دولة تسجيل السفينة والدول الأخرى المتضررة من الحطام بشأن التدابير التي يتعين اتخاذها في ما يتصل بالحطام .
- 2 يجب على المالك المسجل أن يزيل الحطام الذي تقرر أنه يشكل خطراً .
- 3 عندما يتقرر أن حطاماً يشكل خطراً ، يجب على المالك المسجل ، أو أي طرف آخر معني ، أن يزود السلطات المختصة لدى الدولة المتضررة بما يثبت توافر التأمين أو أي ضمان مالي آخر حسبما تقتضيه المادة 12 .
- 4 يجوز للمالك المسجل أن يبرم عقداً مع أي شخص مختص بالإنقاذ أو شخص آخر لإزالة الحطام الذي تقرر أنه يشكل خطراً ، وذلك نيابة عن المالك . وقبل الشروع في هذه الإزالة ، يجوز للدولة المتضررة أن تضع لها شروطاً تنحصر في حدود ما يلزم لتيسير عملية الإزالة بطريقة تراعي اعتبارات الأمن وحماية البيئة البحرية .
- 5 بعد أن تبدأ الإزالة المشار إليها في الفقرتين 2 و 4 ، يجوز للدولة المتضررة أن تتدخل في عملية الإزالة إلى المدى اللازم لضمان سير عملية الإزالة فعلاً بطريقة تراعي اعتبارات السلامة وحماية البيئة البحرية .

- 6 يجب على الدولة المتضررة أن تقوم بما يلي :
- (أ) تحدد مهلة معقولة يتعين على المالك المسجل خلالها أن يزيل الحطام ، مع أخذ طبيعة الخطر المحدد بموجب المادة 6 في الحسبان ؛
- (ب) تبلغ المالك المسجل كتابةً بالمهلة التي حددتها ، وتوضح أنها قد تعتمد إلى إزالة الحطام بنفسها على نفقته إذا لم يقم بإزالته ضمن المهلة المحددة ؛
- (ج) تبلغ المالك المسجل كتابةً باعتزامها التدخل فوراً إذا تفاقم الخطر .
- 7 إذا لم يقم المالك المسجل بإزالة الحطام ضمن المهلة المحددة بموجب الفقرة 6 (أ) ، أو إذا تعذر الاتصال به ، يجوز للدولة المتضررة أن تزيل الحطام بالوسائل المتوافرة التي تتسم بأقصى قدر ممكن من العملية والسرعة ، مع مراعاة اعتبارات السلامة وحماية البيئة البحرية .
- 8 في الحالات التي تستدعي تدخلاً فورياً وقامت الدولة المتضررة بإبلاغ ذلك إلى دولة تسجيل السفينة والمالك المسجل ، يجوز لها أن تزيل الحطام بالوسائل المتوافرة التي تتسم بأقصى قدر ممكن من العملية والسرعة ، مع مراعاة اعتبارات السلامة وحماية البيئة البحرية .
- 9 يجب على الدول الأطراف أن تتخذ التدابير الملائمة بموجب قوانينها الوطنية لضمان تقيّد المالكين المسجلين لديها بالفقرتين 2 و 3 .
- 10 يجب أن توافق الدول الأطراف على أن تتصرف الدولة المتضررة بموجب الفقرات من 4 إلى 8 ، عند الاقتضاء .
- 11 تزود الدولة المتضررة المالك المسجل المحدد في التقارير المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 5 بالمعلومات المشار إليها في هذه المادة .

## المادة 10

### مسؤولية المالك

- 1 رهناً بإحكام المادة 11 ، يكون المالك المسجل مسؤولاً عن تكاليف تحديد موقع الحطام وتوسيمه وإزالته بموجب المواد 7 و 8 و 9 ، على التوالي ، ما لم يُثبت أن الحادثة البحرية التي تسببت بالحطام :
- (أ) نجمت عن عمل حربي أو اقتتال أو حرب أهلية أو عصيان ، أو عن ظاهرة طبيعية غير مألوفة ولا مفرّ منها ولا سبيل لمقاومتها ؛
- (ب) أو نجمت بأكملها عن تصرف طرف ثالث عمداً ، أو امتناعه عمداً عن التصرف ، بقصد التسبب بأضرار ؛
- (ج) أو نجمت بأكملها عن إهمال أو فعل خطأ من جانب أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى في ممارسة تلك الوظيفة ؛
- 2 لا يخلّ أي شيء في هذه الاتفاقية بحق المالك المسجل في تحديد المسؤولية بموجب أي نظام قانوني وطني أو دولي ، كاتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 ، في صيغتها المعدلة .

3 لا يجوز تقديم أي مطالبة بالتكاليف المشار إليها في الفقرة 1 ضد المالك المسجل إلا بموجب أحكام هذه الاتفاقية . ولا يمسّ ذلك بحقوق وواجبات الدولة الطرف التي أرسلت إخطاراً بموجب الفقرة 2 من المادة 3 يتصل بالحطام الموجود في إقليمها ، بما في ذلك البحر الإقليمي ، بخلاف تحديد الموقع والوسم والإزالة بموجب هذه الاتفاقية .

4 لا يمسّ أي شيء في هذه المادة بأي حق من حقوق الرجوع على الغير .

## المادة 11

### الإعفاءات من المسؤولية

1 لا يكون المالك المسجل مسؤولاً بموجب هذه الاتفاقية عن التكاليف المذكورة في الفقرة 1 من المادة 10 إذا كانت المسؤولية عن هذه التكاليف تتعارض مع ما يلي ، وفي حدود هذا التعارض :

- (أ) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، في صيغتها المعدلة ؛
- (ب) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرًا لعام 1996 ، في صيغتها المعدلة ؛
- (ج) الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية لعام 1960 ، في صيغتها المعدلة ، أو اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963 ، في صيغتها المعدلة ؛ أو القانون الوطني الذي ينظم أو يحظر تحديد المسؤولية عن الأضرار النووية ؛
- (د) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 ، في صيغتها المعدلة ؛

شريطة أن تكون الاتفاقية المعنية منطبقة ونافذة المفعول .

2 إلى المدى الذي تُعتبر فيه التدابير المتخذة بموجب هذه الاتفاقية تدابير انتشار عملاً بالقانون الوطني المنطبق أو الاتفاقية الدولية المنطبقة ، ينطبق هذا القانون أو هذه الاتفاقية على مسائل الأجور أو التعويضات المستحقة الدفع للقائمين بالانتشار باستثناء قواعد هذه الاتفاقية .

## المادة 12

### التأمين الإلزامي أو الضمان المالي الإلزامي الآخر

1 يجب على المالك المسجل لسفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر وترفع علم دولة طرف أن يكون مكنّياً بتأمين ، أو بضمان مالي آخر ، كالضمان الذي يقدمه مصرف أو مؤسسة مماثلة ، لتغطية المسؤولية عملاً بهذه الاتفاقية بمبلغ يوازي حدود المسؤولية بموجب النظام الوطني أو النظام الدولي المنطبق لحدود المسؤولية ، على ألا يتجاوز في جميع الحالات مبلغاً يُحتسب بموجب المادة 6 (1) (ب) من اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 ، في صيغتها المعدلة .

2 يجب على السلطة المختصة التابعة لدولة تسجيل السفينة أن تُصدر شهادة تفيد بأن التأمين أو الضمان المالي الآخر نافذ المفعول بموجب أحكام هذه الاتفاقية لكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر ، وذلك بعد التثبت من استيفاء مقتضيات الفقرة 1 . وفي ما يتعلق بسفينة مسجلة في دولة طرف ، يجب على السلطة المختصة التابعة لدولة تسجيل السفينة أن تصدر هذه الشهادة أو تصدّق عليها ؛ وفي ما يتعلق بسفينة غير مسجلة في دولة طرف ، يمكن للسلطة



المختصة التابعة لأي دولة طرف أن تُصدر هذه الشهادة أو تصدّق عليها . ويجب أن تكون شهادة التأمين الإلزامية هذه وفقاً للنموذج المدرج في مرفق هذه الاتفاقية ، وأن تتضمن المعلومات التالية :

- (أ) اسم السفينة والرقم المميّز لها أو الأحرف المميّزة لها وميناء التسجيل ؛
- (ب) حمولة السفينة الإجمالية بالطن ؛
- (ج) اسم المالك المسجّل وعنوانه الرئيسي ؛
- (د) رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة ؛
- (هـ) نوع الضمان ومدته ؛
- (و) اسم المؤمن أو أي شخص آخر يوفر الضمان وعنوانه الرئيسي ، وعند الاقتضاء ، عنوان المؤسسة التي تم اكتتاب التأمين أو الضمان لديها ؛
- (ز) مدة صلاحية الشهادة التي يجب ألا تتجاوز مدة صلاحية التأمين أو الضمان الآخر .

3 (أ) يجوز لدولة طرف أن تأذن لمؤسسة أو هيئة تعترف بها هذه الدولة أن تصدر الشهادة المشار إليها في الفقرة 3 . ويجب على هذه المؤسسة أو الهيئة أن تبلغ تلك الدولة عن كل شهادة تصدرها . وفي جميع الأحوال ، يجب على الدولة الطرف أن تضمن ضماناً كاملاً اكتمال ودقة الشهادة التي يتم إصدارها على هذا النحو وأن تتعهد باتخاذ التدابير اللازمة لاستيفاء هذا المقتضى .

(ب) تبلغ الدولة الطرف الأمين العام بما يلي :

(i) المسؤوليات المحددة وشروط الصلاحيات الموكلة للمؤسسة أو الهيئة التي تعترف بها هذه الدولة ؛

(ii) سحب هذه الصلاحيات ؛

(iii) تاريخ نفاذ مفعول هذه الصلاحيات أو سحبها ؛

ولا تصبح الصلاحيات الموكلة نافذة المفعول إلا بعد انقضاء ثلاثة اشهر على تاريخ إخطار الأمين العام بها .

(ج) يجب أن تكون المؤسسة أو الهيئة المصرّح لها بإصدار الشهادات عملاً بهذه الفقرة مخوّلة ، على الأقل ، بسحب هذه الشهادات عند الإخلال بالشروط التي أصدرت بموجبها . وفي جميع الأحوال ، يجب على المؤسسة أو الهيئة أن تخطر الدولة التي أصدرت الشهادة نيابة عنها بسحب هذه الشهادة .

4 يجب أن تصدر الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية المعمول بها في الدولة التي تصدرها . وإذا كانت اللغة المستخدمة غير الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات ، ويجوز ، إذا قررت الدولة ذلك ، عدم استخدام لغتها (لغاتها) الرسمية .

5 يجب حمل الشهادة على متن السفينة وإيداع نسخة منها لدى السلطات التي تمسك قيد سجل السفينة ، أو إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة طرف ، لدى السلطات التي تصدر الشهادة أو تصدّق عليها .

6 لا يستوفي التأمين أو الضمان المالي مقتضيات هذه المادة إذا أمكن إيقاف مفعوله لأسباب بخلاف انتهاء مدة صلاحيته المحددة في الشهادة عملاً بالفقرة 2 قبل انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إخطار السلطات المشار إليها في الفقرة 5 بإنهاء مفعوله ، إلا إذا أعيدت الشهادة إلى هذه السلطات أو أصدرت شهادة جديدة خلال المدة نفسها . وتطبق الأحكام السابقة الذكر كذلك على أي تعديلات تجعل التأمين أو الضمان المالي غير مستوفٍ لمقتضيات هذه المادة .

7 يجب على دولة تسجيل السفينة أن تحدد شروط إصدار الشهادة وصلاحيتها ، رهناً بأحكام هذه المادة وبعد أن تأخذ في الحسبان أي خطوط توجيهية تعتمد عليها المنظمة بشأن المسؤولية المالية للمالكين المسجلين .

8 يجب ألا يُفسر أي شيء في هذه الاتفاقية على أنه يحول دون وثوق الدولة الطرف بالمعلومات التي تحصل عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى عن الوضع المالي لموَفري التأمين أو الضمان المالي لأغراض هذه الاتفاقية . وفي هذه الحالات ، لا تعفى الدولة الطرف التي تتق بهذا المعلومات من مسؤوليتها كدولة تصدر الشهادة التي تقتضيها الفقرة 2 .

9 يجب على الدول الأطراف الأخرى أن تقبل الشهادات الصادرة والمصدقة وفقاً لصلاحيات دولة طرف لأغراض هذه الاتفاقية ، ويجب أن تعتبرها متمتعة بالحجية نفسها التي تتمتع بها الشهادات التي تقوم هي بإصدارها أو التصديق عليها ، حتى وإن صدرت أو صودق عليها في ما يتعلق بسفينة غير مسجلة في دولة طرف . ويجوز لدولة طرف أن تطلب في أي وقت التشاور مع الدولة التي أصدرت الشهادة أو صدقت عليها إذا رأت أن المؤمن أو الضامن الذي يرد اسمه في الشهادة عاجز مالياً عن استيفاء المتطلبات التي تقتضيها هذه الاتفاقية .

10 يجوز تقديم أي مطالبة بالتكاليف تنشأ بموجب هذه الاتفاقية مباشرة ضد المؤمن أو أي شخص آخر يوفر الضمان المالي لتغطية مسؤولية المالك المسجل . وفي هذه الحالة ، يحق للمدعى عليه أن يتمسك بالدفعات (بخلاف الإفلاس أو تصفية المالك المسجل) التي يحق للمالك المسجل أن يتمسك بها ، بما في ذلك تحديد المسؤولية وفقاً لأي نظام قانوني وطني أو دولي . وعلاوة على ذلك ، يحق للمدعى عليه ، حتى وإن كان لا يجوز للمالك المسجل أن يحدد المسؤولية ، أن يحدد المسؤولية بمبلغ يوازي قيمة التأمين أو أي ضمان مالي آخر تقتضي الفقرة 1 أن يكتب به . وفضلاً عن ذلك ، يحق للمدعى عليه أن يدفع بأن الحادثة البحرية ناجمة عن خطأ عمد من جانب المالك المسجل ، ولكن لا يحق له أن يتمسك بأي دفاع آخر يجوز له أن يتمسك به في دعوى يقيمها المالك المسجل عليه . وفي أي حال من الأحوال ، يحق للمدعى عليه أن يقتضي أن يكون المالك المسجل طرفاً في الدعوى .

11 لا يجوز لدولة طرف أن تسمح لأي سفينة يحق لها أن ترفع علمها وتطبق عليها هذه المادة أن تعمل في أي وقت من الأوقات ما لم يتم إصدار شهادة لها بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 14 .

12 رهناً بأحكام هذه المادة ، يجب على كل دولة طرف أن تضمن ، بموجب قوانينها الوطنية ، أن يكون التأمين أو أي ضمان آخر يستوفي مقتضيات الفقرة 1 نافذ المفعول في ما يتعلق بأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر ، أيًا كان مكان تسجيلها ، تدخل ميناء يقع في إقليمها أو تغادره ، أو تصل إلى منشآت بحرية تقع في بحرها الإقليمي أو تغادرها .

13 بغض النظر عن أحكام الفقرة 5 ، يجوز للدولة الطرف أن تخطر الأمين العام بأنه لا يتوجب على السفن ، لأغراض الفقرة 12 ، أن تحمل على متنها أو تبرز الشهادة التي تقتضيها الفقرة 2 عندما تدخل الموانئ أو تصل إلى المنشآت البحرية التي تقع في إقليمها أو تغادرها ، شريطة أن تكون الدولة الطرف التي تصدر الشهادة التي تقتضيها الفقرة 2 قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات إلكترونية متاحة لجميع الدول الأطراف تثبت وجود هذه الشهادة وتتيح للدول الأطراف أن تفي بالتزاماتها عملاً بالفقرة 12 .

14 إذا لم تكن سفينة تملكها دولة طرف مشمولة بالتأمين أو بضمان مالي آخر ، فلا تنطبق عليها الأحكام ذات الصلة من هذه المادة ، ولكن يجب أن تحمل السفينة شهادة صادرة عن السلطة المختصة التابعة لدولة التسجيل تفيد بأن تلك الدولة

تملكها وبأن المسؤولية عن تلك السفينة مغطاة ضمن الحدود التي تنص عليها الفقرة 1 . ويجب أن تتقيّد هذه الشهادة قدر الإمكان بالنموذج المحدد في الفقرة 2 .

### المادة 13

#### التقادم

تسقط الحقوق في استرداد التكاليف التي تنص عليها هذه الاتفاقية ما لم تتم إقامة دعاوى تطبيقاً لأحكامها خلال ثلاث سنوات من تاريخ تحديد الخطر بموجب هذه الاتفاقية . غير أنه لا يمكن في أي حال من الأحوال إقامة أي دعوى بعد انقضاء ست سنوات على تاريخ وقوع الحادثة البحرية التي تسببت بالحطام . وإذا تضمنت هذه الحادثة سلسلة من الأحداث ، تبدأ فترة السنوات الست اعتباراً من تاريخ الحدث الأول .

### المادة 14

#### الأحكام المتعلقة بالتعديل

- 1 تقوم المنظمة بعقد مؤتمر لغرض تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها بناءً على طلب ثلث الدول الأطراف على الأقل .
- 2 تُعتبر أي موافقة على الالتزام بهذه الاتفاقية يتم الإعراب عنها بعد تاريخ بدء نفاذ تعديل على هذه الاتفاقية منطبقة على هذه الاتفاقية في صيغتها المعدلة .

### المادة 15

#### تسوية المنازعات

- 1 في حال نشوب منازعة بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها ، فإن عليها أن تسعى إلى تسوية هذه المنازعة ابتداءً عن طريق المفاوضات والاستقصاء والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية ، واللجوء إلى هيئات أو ترتيبات إقليمية ، أو إلى وسائل سلمية أخرى تختارها .
- 2 إذا تعرّض التوصل إلى تسوية ضمن مدة معقولة لا تتجاوز اثني عشر شهراً بعد أن تكون إحدى الدول الأطراف قد أخطرت الدولة الأخرى بوجود منازعة بينهما ، تنطبق ، مع ما يلزم من تعديل ، الأحكام ذات الصلة بتسوية المنازعات التي ينص عليها الجزء الخامس عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، سواء أكانت الدولتان المعنيتان بالمنازعة أيضاً من الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أم لا .
- 3 ينطبق أي إجراء تختاره دولة طرف في هذه الاتفاقية وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عملاً بالمادة 287 من الاتفاقية الأخيرة على تسوية المنازعات بموجب هذه المادة ، إلا إذا اختارت تلك الدولة الطرف عند التصديق على هذه الاتفاقية أو القبول بها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو في أي وقت بعد ذلك ، إجراء آخر عملاً بالمادة 287 لغرض تسوية المنازعات الناشئة في نطاق هذه الاتفاقية .
- 4 يكون لدولة طرف في هذه الاتفاقية ليست طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، عند التصديق على هذه الاتفاقية أو القبول بها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو في أي وقت بعد ذلك ، الحرية في أن تختار بواسطة بيان مكتوب وسيلة أو أكثر من الوسائل التي تنص عليها الفقرة 1 من المادة 287 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لغرض تسوية المنازعات بموجب هذه المادة . وتتنطبق المادة 287 على هذا البيان ، فضلاً عن أي

منازعة تكون هذه الدولة طرفاً فيها ، ولا يشملها بيان نافذ المفعول . ولأغراض التوفيق والتحكيم ، بموجب المرفقين الخامس والسابع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، يحق لهذه الدولة أن ترشح موقفين ومحكمين لإدراجهم في القوائم المشار إليها في المادة 2 من المرفق الخامس والمادة 2 من المرفق السابع ، لأجل تسوية المنازعات الناشئة في نطاق هذه الاتفاقية .

5 يجب إيداع البيان الذي يتم تقديمه بموجب الفقرتين 3 و 4 لدى الأمين العام الذي يرسل نسخاً منه إلى الدول الأطراف .

#### المادة 16

##### الصلة بالاتفاقيات والترتيبات الدولية الأخرى

لا يمس أي شيء في هذه الاتفاقية بحقوق وواجبات أي دولة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، وبموجب القانون العرفي الدولي للبحار .

#### المادة 17

##### التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

1 يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة من 19 تشرين الثاني/نوفمبر 2007 إلى 18 تشرين الثاني/نوفمبر 2008 ، ويبقى باب الانضمام مشرّعاً بعد ذلك .

(أ) بمقدور الدول أن تعرب عن موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية على النحو التالي :

(i) التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة ؛

(ii) أو التوقيع المشروط بالتصديق أو القبول أو الموافقة ، على أن يعقب ذلك التصديق أو القبول أو الموافقة ؛

(iii) أو الانضمام .

(ب) يتم التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع صك لهذا الغرض لدى الأمين العام .

#### المادة 18

##### بدء النفاذ

1 تدخل هذه الاتفاقية حيّز النفاذ بعد اثني عشر شهراً من تاريخ قيام عشر دول إما بتوقيعها دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، أو بإيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام .

2 بالنسبة لأي دولة تصدّق على هذه الاتفاقية أو تقبل بها أو توافق عليها أو تنضم إليها بعد استيفاء شروط بدء النفاذ المنصوص عليها في الفقرة 1 ، تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع هذه الدولة الصك الملزم ، ولكن ليس قبل أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بموجب الفقرة 1 .

## المادة 19

### الانسحاب

- 1 يجوز لأي دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء سنة على تاريخ بدء نفاذها في تلك الدولة .
- 2 يتم الانسحاب بإيداع صك لهذا الغرض لدى الأمين العام .
- 3 يصبح الانسحاب نافذاً بعد انقضاء سنة على تاريخ استلام الأمين العام صك الانسحاب ، أو بعد مدة أطول تُحدد في الصك المذكور .

## المادة 20

### جهة الإيداع

- 1 تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام .
- 2 يقوم الأمين العام بما يلي :
  - (أ) يُخطر جميع الدول التي وقّعت هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بالآتي :
    - (i) كل توقيع جديد أو إيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام وتاريخ ذلك ؛
    - (ii) تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية ؛
    - (iii) إيداع أي صك انسحاب من هذه الاتفاقية مشفوعاً بتاريخ إيداعه وتاريخ بدء نفاذ الانسحاب ؛
    - (iv) بيانات وإخطارات أخرى ترد عملاً بهذه الاتفاقية ؛
  - (ب) يرسل نسخاً صادقة مصدّقة من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول التي وقّعتها أو انضمت إليها .
- 3 ما أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول ، يرسل الأمين العام نسخة صادقة مصدّقة من النص إلى الأمين العام للأمم المتحدة لتسجيله ونشره بموجب المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

## المادة 21

### اللغات

- أعدت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية . وتعتبر هذه النصوص متساوية في الحجية .
- حرّرت في نيروبي في الثامن عشر من شهر أيار/مايو من سنة ألفين وسبعة .
- وإشهاداً على ذلك ، قام الموقعون أدناه ، المفوضون أصولاً بذلك من حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

## مرفق

### شهادة التأمين أو الضمان المالي الآخر في ما يتعلق بالمسؤولية عن إزالة الحطام

صادرة بموجب أحكام المادة 12 من اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007

اسم السفينة	الحمولة الإجمالية	الرقم المميز لها أو الأحرف المميزة لها	رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة	ميناء التسجيل	اسم المالك المسجل وعنوانه الرئيسي الكامل

نشهد في ما يتعلق بالسفينة الوارد اسمها أعلاه بوجود بوليصة تأمين نافذة المفعول أو ضمان مالي آخر نافذ المفعول بما يستوفي مقتضيات المادة 12 من الاتفاقية الدولية لإزالة الحطام لعام 2007 .

نوع الضمان .....  
مدة الضمان .....  
اسم وعنوان المؤمن (المؤمنين) و/أو الضامن (الضامنين)  
الاسم .....  
العنوان .....  
هذه الشهادة صالحة حتى .....  
صادرة عن أو مصدقة من قبل حكومة .....  
.....

(الاسم الكامل للدولة)  
أو

ينبغي إدراج النص التالي عندما تستند دولة طرف إلى الفقرة 3 من المادة 12 :

صدرت هذه الشهادة بموجب الصلاحيات التي تتمتع بها حكومة .....  
(الاسم الكامل للدولة) من قبل ..... (اسم المؤسسة أو الهيئة)

في ..... (المكان)  
..... (التاريخ)

.....  
(توقيع ولقب الموظف الذي يصدر الشهادة أو يصدق عليها)

ملاحظات توضيحية :

- 1 يمكن ، بالإضافة إلى اسم الدولة الكامل ، الإشارة إلى السلطة الرسمية المختصة في البلد الذي يُصدر الشهادة .
- 2 إذ تم توفير مجموع مبلغ الضمان من أكثر من مصدر واحد ، ينبغي الإشارة إلى المبلغ الذي وفره كل مصدر .
- 3 إذا تم تقديم الضمان بأشكال متعددة ، ينبغي تعداد هذه الأشكال .
- 4 يجب أن يُذكر في إطار "مدة الضمان" تاريخ بدء نفاذ هذا الضمان .
- 5 يجب أن يُذكر في إطار "عنوان" المؤمن (المؤمنين) و/أو الضامن (الضامنين) العنوان الرسمي الرئيسي للمؤمن (المؤمنين) و/أو الضامن (الضامنين) . ويجب ، عند الاقتضاء ، إيراد العنوان الذي جرى فيه الاكتتاب بالتأمين أو الضمان الآخر .





نسخة صادقة مصدقة من اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام 2007 ، التي صدرت في نيروبي في 18 أيار/مايو 2007 ، وأودع نصها الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系公历二零零七年五月十八日订于内罗毕的《2007 年内罗毕国际残骸清除公约》的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, done in Nairobi on 18 May 2007, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, faite à Nairobi le 18 mai 2007, dont le texte original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года, принятой в Найроби 18 мая 2007 года, подлинный текст которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, hecho en Nairobi el 18 de mayo de 2007, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ،

伦敦，  
London,  
Londres,  
Лондон,  
Londres,

13<sup>th</sup> November 2007.