

**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DE LA NAIROBI DIN 2007
PRIVIND ÎNDEPĂRTAREA EPAVELOR**

STATELE PĂRȚI LA PREZENTA CONVENȚIE,

CONȘTIENTE de faptul că epavele, dacă nu sunt îndepărtate, pot prezenta un pericol pentru navigație sau mediul marin,

CONVINSE de necesitatea adoptării de reguli și proceduri internaționale uniforme care să garanteze îndepărtarea rapidă și eficientă a epavelor, precum și plata unei compensații pentru costurile aferente ca atare,

CONSTATÂND că multe epave pot fi găsite pe teritoriul unor state, inclusiv în marea lor teritorială,

RECUNOSCÂND avantajele pe care le reprezintă uniformizarea regimurilor juridice, care reglementează responsabilitatea și obligațiile față de îndepărtarea epavelor periculoase,

CONȘTIENTE de importanța Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982, precum și a dreptului cutumiar internațional al mării, și de faptul că este necesar să se pună în aplicare prezenta Convenție în conformitate cu aceste dispoziții,

AU CONVENIT după cum urmează:

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentei Convenții:

1 „Zona reglementată de Convenție” înseamnă zona economică exclusivă a unui stat parte, stabilită în conformitate cu dreptul internațional sau, în cazul unui stat parte care nu a stabilit o astfel de zonă, o zonă aflată în afara mării teritoriale a acelui stat și adiacentă acesteia, pe care statul a definit-o în conformitate cu dreptul internațional și care nu se extinde pe mai mult de 200 mile marine de la liniile de bază care delimitează marea sa teritorială.

2 „Navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip inclusiv ambarcațiunile pe aripi portante, pernă de aer, submersibile, structuri și platforme plutitoare cu excepția cazului când aceste platforme sunt pe poziție, angajate în activități de explorare sau exploatare sau de producție a resurselor minerale ale fundului mării.

3 „Accident maritim” înseamnă o coliziune, eșuare sau alt incident de navigație sau un eveniment produs la bordul unei nave sau în afara acesteia, care provoacă daune materiale sau reprezintă o amenințarea iminentă de producere de daune navei sau încărcăturii sale.

4 „Epavă” în urma unui accident maritim, înseamnă:

- (a) o navă scufundată sau eșuată; sau
- (b) orice parte a unei nave scufundate sau eșuate, inclusiv orice obiecte care sunt sau au fost la bordul unei astfel de nave; sau
- (c) orice obiect care este pierdut pe mare de o navă și care este eșuat, scufundat sau în derivă; sau



- (d) o navă care este pe punctul de a se scufunda sau eşua, sau pentru care se poate aştepta în mod rezonabil scufundarea sau eşuarea, în cazul în care măsuri eficiente destinate asistenţei navei sau oricărei proprietăţi în pericol nu au fost deja luate.
- 5 „Pericol” înseamnă orice circumstanţe sau ameninţare care:
- (a) prezintă un pericol sau un obstacol pentru navigare; sau
 - (b) poate fi în mod rezonabil de aşteptat să conducă la consecinţe nocive majore pentru mediul marin sau deteriorarea zonei de coastă sau a intereselor conexe ale unuia sau mai multor state.
- 6 „Interese conexe” înseamnă interesele unui stat costier direct afectat sau ameninţat de o epavă, cum ar fi:
- (a) activităţi maritime costiere, portuare şi de estuar, inclusiv activităţile de pescuit, care constituie un mijloc esenţial de trai pentru cei interesaţi;
 - (b) obiective turistice şi alte interese economice ale zonei în cauză;
 - (c) starea de sănătate a populaţiei de coastă şi bunăstarea zonei în cauză, inclusiv conservarea resurselor biologice marine, faunei şi florei; şi
 - (d) infrastructuri submarine şi din larg.
- 7 „Îndepărtarea” înseamnă orice formă de prevenire, diminuare sau eliminare a pericolului creat de o epavă. Termenii „îndepărta”, „îndepărtat” şi „care îndepărtează” sunt interpretaţi în conformitate cu această definiţie.
- 8 „Proprietar înregistrat” înseamnă persoana sau persoanele înregistrate în calitate de proprietar al navei sau în lipsa înregistrării, persoana sau persoanele care deţin nava în momentul producerii accidentului maritim. Cu toate acestea, în cazul unei nave deţinute de un stat şi exploatate de către o companie care în acest stat este înregistrată ca operator al navei, termenul de „proprietar înregistrat” înseamnă o astfel de companie.
- 9 „Operator al navei” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizaţie sau persoană, cum ar fi manager sau navlositorul navei nude, cărora proprietarul navei le-a încredinţat responsabilitatea de exploatare a navei şi care, prin asumarea acestei responsabilităţi, a fost de acord să preia toate obligaţiile şi răspunderile stabilite care decurg din Codul internaţional de management al siguranţei, astfel cum a fost modificat.
- 10 „Stat afectat” înseamnă statul în a cărui zonă reglementată de Convenţie este epava.
- 11 „Statul de înmatriculare a navei” înseamnă, în cazul unei nave înmatriculate, statul în care este înmatriculată nava şi, în cazul unei nave neînmatriculate, statul al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze.
- 12 „Organizaţie” înseamnă Organizaţia Maritimă Internaţională.
- 13 „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizaţiei.



Articolul 2

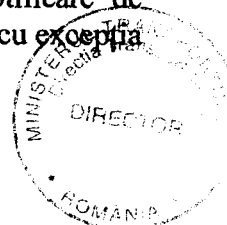
Obiective și principii generale

- 1 Un stat parte poate lua măsuri în conformitate cu prezenta Convenție cu privire la îndepărtarea unei epave, care reprezintă un pericol în zona reglementată de Convenție.
- 2 Măsurile luate în conformitate cu paragraful 1 de către statul afectat trebuie să fie proporționale cu pericolul.
- 3 Aceste măsuri nu trebuie să depășească ceea ce este rezonabil necesar pentru a îndepărta o epavă, care prezintă un pericol și încetează de îndată ce epava a fost îndepărtată, măsurile netrebuind să contravină drepturilor și intereselor altor state, inclusiv statul de înmatriculare, precum și ale oricărei persoane fizice sau juridice în cauză.
- 4 Aplicarea prezentei Convenții în zona reglementată de aceasta nu dă dreptul unui stat parte de a solicita sau exercita drepturile suverane sau suveranitatea sa, asupra oricărei părți din marea liberă.
- 5 Statele părți se vor strădui să coopereze în cazul în care efectele unui accident maritim cauzat de o epavă afectează un alt stat decât statul afectat.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

- 1 Cu excepția unor dispoziții contrare, prezenta Convenție se aplică epavelor situate în zona reglementată de Convenție.
- 2 Un stat parte poate extinde domeniul de aplicare al prezentei Convenții la epave situate pe teritoriul său, inclusiv marea sa teritorială, sub rezerva paragrafului 4 al articolului 4. În acest caz, se notifică secretarul general la data în care își exprimă consimțământul de a fi obligat prin prezenta Convenție sau în orice moment ulterior. Atunci când un stat parte a făcut o notificare de a aplica această Convenție la epave situate pe teritoriul său, inclusiv marea sa teritorială, acest lucru nu va aduce atingere drepturilor și obligațiilor statului să ia măsuri în legătură cu epavele situate pe teritoriul său, inclusiv marea sa teritorială, altele decât localizarea, semnalizarea și îndepărtarea epavelor, în conformitate cu prezenta Convenție. Dispozițiile articolelor 10, 11 și 12 din prezenta Convenție nu se aplică în cazul măsurilor adoptate, altele decât cele menționate la articolele 7, 8 și 9 din prezenta Convenție.
- 3 Atunci când un stat parte a făcut o notificare în conformitate cu paragraful 2, „zona reglementată de Convenție” a statului afectat trebuie să includă teritoriul, inclusiv marea teritorială a aceluia stat parte.
- 4 O notificare efectuată în conformitate cu paragraful 2 de mai sus, produce efecte pentru acest stat parte, dacă este făcută înainte de intrarea în vigoare a prezentei Convenții pentru respectivul stat parte, la data intrării în vigoare. În cazul în care notificarea este făcută după intrarea în vigoare a acestei Convenții pentru acel stat parte, aceasta va produce efecte la șase luni de la primirea acesteia de către Secretarul General.
- 5 Un stat parte care a făcut o notificare în conformitate cu paragraful 2 poate să o retragă în orice moment printr-o notificare de retragere adresată Secretarului General. O astfel de notificare de retragere va produce efecte la șase luni de la primirea acesteia de către Secretarul General, cu excepția cazului în care notificarea specifică o dată ulterioară.



Articolul 4

Excepții

1 Prezenta Convenție nu se aplică măsurilor luate în temeiul Convenției internaționale din 1969 privind intervenția în marea liberă în cazurile de accidente însoțite de poluare cu hidrocarburi, astfel cum a fost modificată, sau a Protocolului din 1973 privind intervenția în marea liberă în cazurile de poluare cu substanțe altele decât hidrocarburi, astfel cum a fost modificată.

2 Prezenta Convenție nu se aplică navelor de război sau altor nave aparținând sau exploatate de către un stat în mod exclusiv de către guvern în scopuri necomerciale, cu excepția cazului în care statul decide altfel.

3 Atunci când un stat parte decide să aplice prezenta Convenție pentru navele sale de război sau altor nave descrise la paragraful 2, acesta trebuie să notifice Secretarul General precizând termenii și condițiile acestei aplicări.

4 (a) Atunci când un stat parte a făcut o notificare în temeiul paragrafului 2 al articolului 3, următoarele dispoziții din prezenta Convenție nu se aplică pe teritoriul său, inclusiv marea teritorială:

(i) articolul 2, paragraful 4;

(ii) articolul 9, paragrafele 1, 5, 7, 8, 9 și 10; și

(iii) articolul 15.

(b) Paragraful 4 al articolului 9, în măsura în care se aplică pe teritoriul, inclusiv marea teritorială a unui stat parte, are următorul cuprins:

Sub rezerva legislației naționale a statului afectat, proprietarul înregistrat poate contracta o companie de salvare sau altă persoană pentru a îndepărta epava care s-a stabilit că constituie un pericol, în numele proprietarului. Înainte de a începe operațiunile de îndepărtare, statul afectat poate stabili condițiile unei astfel de operațiuni numai în măsura asigurării că operațiunea se desfășoară cu respectarea aspectelor privind siguranța navigației și protecția mediului marin.

Articolul 5

Raportarea epavelor

1 Un stat parte va cere comandantului și operatorului unei nave care arborează pavilionul său să raporteze fără întârziere statului afectat în cazul în care nava a fost implicată într-un accident maritim rezultând o epavă. În măsura în care obligația de raportare în temeiul prezentului articol, a fost îndeplinită fie de către operatorul sau comandantul navei, celălalt nu este obligat să raporteze.

2 Aceste rapoarte trebuie să includă numele și sediul principal al proprietarului înregistrat și toate informațiile relevante necesare pentru a permite statului afectat să stabilească dacă epava este un pericol, în conformitate cu articolul 6, inclusiv:

(a) localizarea exactă a epavei;

(b) tipul, dimensiunea și construcția epavei;



- (c) natura avariilor și starea epavei;
- (d) natura și cantitatea de marfă, în special orice substanțe periculoase și nocive; și
- (e) cantitatea și tipurile de hidrocarburi care se află la bord inclusiv combustibilul și uleiul de ungere.

Articolul 6

Determinarea pericolelor

Atunci când se stabilește dacă o epavă reprezintă un pericol, statul afectat trebuie să ia în considerare următoarele criterii:

- (a) tipul, dimensiunea și construcția epavei;
- (b) adâncimea apei în zonă;
- (c) intervalul mareelor și a curenților din zonă;
- (d) particularitatea zonelor maritime sensibile, identificate și după caz desemnate în conformitate cu Liniile directe adoptate de către Organizație, sau o zonă clar definită a zonei economice exclusive în cazul în care au fost adoptate măsuri speciale obligatorii în temeiul paragrafului 6 al articolului 211 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982;
- (e) proximitatea față de rute maritime sau benzi de circulație stabilite;
- (f) densitatea și frecvența traficului;
- (g) tipul de trafic;
- (h) natura și cantitatea de marfă a epavei, cantitatea de hidrocarburi (de exemplu, combustibil și ulei de ungere) de la bordul epavei și în special, pagubele care ar putea rezulta datorită eliberării mărfii sau hidrocarburii în mediul marin;
- (i) vulnerabilitatea instalațiilor portuare;
- (j) condiții meteorologice și hidrografice predominante;
- (k) topografia subacvatică din zonă;
- (l) înălțimea epavei deasupra și sub suprafața apei la nivelul cel mai scăzut al mării joase;
- (m) profile acustice și magnetice ale epavei;
- (n) vecinătatea de instalații de larg, conducte, cabluri de telecomunicații și structuri similare; și
- (o) orice alte circumstanțe care ar putea necesita îndepărtarea epavei.

Articolul 7

Localizarea epavelor

1 După ce a luat cunoștință de existența unei epave, statul afectat va utiliza toate mijloacele posibile, inclusiv bunele oficii ale statelor și organizațiilor, pentru a avertiza de urgență navigatorii și toate statele interesate, de natura și localizarea epavei.

2 Dacă statul afectat are motive să creadă că o epavă reprezintă un pericol, acesta se asigură că toate măsurile posibile sunt luate pentru stabilirea locației exacte a epavei.

Articolul 8

Semnalizarea epavelor

1 În cazul în care statul afectat stabilește că epava este un pericol, trebuie să se asigure că toate măsurile rezonabile sunt luate pentru a semnaliza epava.

2 Pentru semnalizarea epavei, trebuie luate toate măsurile posibile de marcare folosite în conformitate cu sistemul de balizaj acceptat la nivel internațional în vigoare, utilizat în zona în care se află epava.

3 Statul afectat trebuie să publice detaliile privind semnalizarea epavei prin utilizarea tuturor mijloacelor adecvate, inclusiv publicații nautice relevante.

Articolul 9

Măsuri pentru a facilita îndepărtarea epavelor

1 În cazul în care statul afectat stabilește că o epavă constituie un pericol, trebuie imediat să:

- (a) informeze statul de înmatriculare a navei și proprietarul înregistrat; și
- (b) procedeze la consultarea cu statul de înmatriculare a navei și cu alte state afectate de epavă cu privire la măsurile ce urmează a fi luate în legătura cu epava.

2 Proprietarul înregistrat trebuie să îndepărteze o epavă care constituie un pericol.

3 Atunci când s-a stabilit că o epavă constituie un pericol, proprietarul înregistrat sau altă parte interesată, trebuie să furnizeze autorității competente din statul afectat dovada de asigurare sau altă garanție financiară cerută de articolul 12.

4 Proprietarul înregistrat poate încheia contract cu orice salvator sau cu o altă persoană pentru îndepărtarea epavei care s-a stabilit că prezintă un pericol, în numele proprietarului. Înainte de a începe operațiunile de îndepărtare, statul afectat poate stabili condițiile unei astfel de operațiuni numai în măsura asigurării că operațiunea se desfășoară cu respectarea aspectelor privind siguranța și protecția mediului marin.

5 După ce îndepărtarea prevăzută în paragrafele 2 și 4 a început, statul afectat poate interveni numai în măsura necesară pentru a se asigura că operațiunea are loc în mod eficient într-o manieră care să respecte aspectele legate de siguranță și protecția mediului marin.

6 Statul afectat trebuie:

- (a) să stabilească un termen rezonabil, în care proprietarul înregistrat trebuie să îndepărteze epava, având în vedere natura pericolului stabilit în conformitate cu articolul 6;
- (b) să informeze proprietarul înregistrat în scris, asupra termenului stabilit și să precizeze că în cazul în care proprietarul înregistrat nu îndepărtează epava în cadrul acestui termen, acesta poate îndepărta epava pe cheltuiala proprietarului înregistrat; și
- (c) să informeze proprietarul înregistrat, în scris, cu privire la intenția sa de a interveni imediat în cazul în care pericolul devine deosebit de grav.

7 În cazul în care proprietarul înregistrat nu îndepărtează epava în termenul prevăzut în conformitate cu paragraful 6(a) sau în cazul în care proprietarul înregistrat nu poate fi contactat, statul afectat poate îndepărta epava prin mijloacele cele mai practice și rapide disponibile, în conformitate cu aspectele legate de siguranța navigației și de protecție a mediului marin.

8 În cazurile în care este necesar să se acționeze imediat și statul afectat a informat statul de înmatriculare al navei și proprietarul înregistrat, statul afectat poate îndepărta epava prin mijloacele cele mai practice și rapide disponibile, în conformitate cu aspectele legate de siguranță navigației și de protecție a mediului marin.

9 Statele părți trebuie să ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu legislația lor națională pentru a se asigura că proprietarii înregistrați respectă prevederile paragrafelor 2 și 3.

10 Statele părți sunt de acord ca statul afectat să acționeze în conformitate cu paragrafele 4-8, atunci când este necesar.

11 Informațiile menționate în prezentul articol vor fi furnizate de către statul afectat, proprietarului înregistrat identificat în rapoartele menționate la paragraful 2 al articolului 5.

Articolul 10

Responsabilitatea proprietarului

1 Sub rezerva articolului 11, proprietarul înregistrat este răspunzător pentru costurile făcute cu localizarea, semnalizarea și îndepărtarea epavei în conformitate cu prevederile articolelor 7, 8 și 9, cu excepția cazului în care proprietarul înregistrat dovedește că accidentul maritim care a cauzat epava:

- (a) a rezultat dintr-un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau dintr-un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și irezistibil;
- (b) a fost cauzat în întregime printr-un act sau omisiune cu intenția de a crea un prejudiciu, a unei terțe persoane; sau
- (c) a fost în întregime cauzat de neglijența sau de o altă acțiune greșită a unui guvern sau a unei alte autorități responsabile pentru întreținerea luminilor sau altor mijloace de semnalizare pentru navigație, în exercitarea acestei funcții.

2 Nicio dispoziție din prezenta Convenție nu afectează dreptul proprietarului înregistrat de limitarea răspunderii în temeiul oricărui regim național sau internațional aplicabil, precum Convenția din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, așa cum a fost modificată.

3 Nicio cerere de rambursare a costurilor menționate la paragraful 1 nu poate fi formulată împotriva proprietarului înregistrat altfel decât în conformitate cu dispozițiile prezentei Convenții. Acest lucru nu afectează drepturile și obligațiile unui stat parte care a făcut o notificare în conformitate cu paragraful 2 al articolului 3 cu privire la epavele situate pe teritoriul său, inclusiv în marea sa teritorială, altele decât cele făcute cu localizarea, semnalizarea și îndepărtarea în conformitate cu prezenta Convenție.

4 Nimic din prezentul articol nu aduce atingere dreptului de recurs împotriva terțelor părți.

Articolul 11

Excepții privind răspunderea

1 Proprietarul înregistrat nu va fi răspunzător în temeiul prezentei Convenții, pentru costurile menționate la paragraful 1 al articolului 10, dacă și în măsura în care răspunderea pentru astfel de costuri nu este compatibilă cu:

- (a) Convenția internațională din 1969 privind răspunderea civilă pentru pagube produse prin poluare cu hidrocarburi, așa cum a fost modificată;
- (b) Convenția internațională din 1996 privind răspunderea și despăgubirile pentru prejudicii în legătură cu transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive, așa cum a fost modificată;
- (c) Convenția din 1960 privind răspunderea civilă în domeniul energiei nucleare, așa cum a fost modificată, sau Convenția de la Viena din 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, astfel cum a fost modificată, sau legislația națională care reglementează sau interzice limitarea răspunderii pentru daune nucleare; sau
- (d) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime, așa cum a fost modificată;

cu condiția ca Convenția în cauză să fie aplicabilă și în vigoare.

2 În cazul în care măsurile adoptate în temeiul prezentei Convenții sunt considerate ca operațiuni de salvare în conformitate cu legislația națională aplicabilă sau o convenție internațională, această legislație sau convenție se aplică problemelor de remunerare și plată a primei de salvare prin excluderea de la prevederile prezentei Convenții.

Articolul 12

Asigurarea obligatorie sau altă garanție financiară

1 Proprietarul înregistrat al unei nave cu un tonaj brut egal sau mai mare de 300 și care arborează pavilionul unui stat parte este obligat să dețină o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi garanția la o bancă sau instituție financiară similară, care să acopere răspunderea în temeiul prezentei Convenții în ceea ce privește o sumă egală în limitele răspunderii prevăzute de sistemul național sau internațional privind limitarea răspunderii, dar în niciun caz mai mare decât suma calculată în conformitate cu articolul 6(1)(b) din Convenția din 1976 privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, așa cum a fost modificată.

2 Un certificat care să ateste că asigurarea sau o altă garanție financiară este în vigoare, în conformitate cu dispozițiile prezentei Convenții, este emis fiecărei nave cu un tonaj brut egal sau mai

mare de 300 de către autoritatea competentă din statul de înmatricularea navei, care trebuie să se asigure mai întâi că dispozițiile de la paragraful 1 sunt respectate. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, un astfel de certificat este emis sau vizat de către autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei; atunci când o navă nu este înregistrată într-un stat parte, certificatul poate fi emis sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat parte. Acest certificat de asigurare obligatorie trebuie să fie conform cu modelul anexat la prezenta Convenție și trebuie să conțină următoarele informații:

- (a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;
 - (b) tonajul brut al navei;
 - (c) numele și sediul principal al proprietarului înregistrat;
 - (d) numărul de identificare OMI al navei;
 - (e) tipul și durata de garanție;
 - (f) numele și sediul principal al asigurătorului sau a altei persoane care a emis garanția și, dacă este cazul, locul de afaceri în care asigurarea sau garanția a fost încheiată; și
 - (g) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să fie mai mare decât perioada de valabilitate a asigurării sau a garanției.
- 3
- (a) Un stat parte poate autoriza fie o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să emită certificatul menționat la paragraful 2. Instituția sau organizația trebuie să informeze statul respectiv de fiecare certificat emis. În toate cazurile, statul parte va garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel emis și se angajează să asigure măsurile necesare pentru a îndeplini această obligație.
 - (b) Un stat parte trebuie să notifice Secretarului General:
 - (i) responsabilitățile specifice și condițiile delegării autorității unei instituții sau organizații recunoscute de către acesta;
 - (ii) retragerea autorității respective; și
 - (iii) data la care autoritatea sau retragerea de autoritate produce efecte.

Abilitarea nu produce efecte mai devreme de trei luni de la data la care notificarea în acest sens a fost adresată Secretarului General.

- (c) Instituția sau organizația abilitată să emită certificate în conformitate cu prezentul paragraf trebuie să fie autorizată, cel puțin, cu dreptul de a retrage aceste certificate dacă condițiile în care acestea au fost emise nu mai sunt îndeplinite. În toate cazurile, instituția sau organizația trebuie să raporteze o astfel de retragere statului în numele căruia a fost emis certificatul.

4 Certificatul trebuie să fie în limba oficială sau în limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba utilizată nu este engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi și, în cazul în care statul respectiv decide astfel, limba sau limbile sale oficiale pot fi omise.

5 Certificatul trebuie să fie la bordul navei, iar o copie se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare al navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea care a emis sau vizat certificatul.

6 O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte pentru un alt motiv decât expirarea termenului de valabilitate specificat în certificat în conformitate cu paragraful 2, înainte de expirarea unei perioade de trei luni de la data notificării de încetare a acesteia transmise autorităților menționate la paragraful 5, cu excepția cazului când certificatul a fost predat autorităților în cauză sau a fost emis un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile de mai sus se aplică în mod similar oricărei modificări al cărei efect este neîndeplinirea cerințelor prezentului articol de asigurare sau garanție.

7 Statul de înmatriculare a navei stabilește condițiile de emiterie și de valabilitate a certificatului, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol și având în vedere orice linii directoare adoptate de Organizație privind responsabilitatea financiară a proprietarilor înregistrați.

8 Nicio dispoziție din prezenta Convenție nu va fi interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state sau de la Organizație, sau de la alte organizații internaționale cu privire la situația financiară a furnizorilor de asigurare sau de garanție financiară în sensul prezentei Convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe astfel de informații nu este exonerat de răspunderea sa în calitate de stat care emite certificatul cerut în conformitate cu prevederile paragrafului 2.

9 Certificatele emise sau vizate sub autoritatea unui stat parte sunt acceptate de alte state părți în scopul prezentei Convenții, ca având aceeași valoare ca și certificatele emise sau vizate de ele, chiar dacă au fost emise sau vizate în ceea ce privește o navă neînmatriculată într-un stat parte. Un stat parte poate solicita în orice moment consultarea cu statul care a emis sau vizat certificatul dacă consideră că asiguratorul sau garantul menționat în certificat nu are capacitatea financiară să îndeplinească obligațiile impuse prin prezenta Convenție.

10 Orice cerere de rambursare a costurilor ce decurg din prezenta Convenție poate fi formulată direct împotriva asiguratorului sau unei alte persoane care a emis garanția financiară care acoperă răspunderea proprietarului înregistrat. În acest caz, pârâțul poate invoca mijloacele de apărare (altele decât calea de faliment sau lichidare a proprietarului înregistrat) pe care proprietarul înregistrat ar fi avut dreptul să le invoce, inclusiv limitarea răspunderii în temeiul oricărui regim național sau internațional aplicabil. În plus, chiar dacă proprietarul înregistrat nu are dreptul la limitarea răspunderii, pârâțul poate limita răspunderea pentru o valoare egală cu valoarea de asigurare sau o altă garanție financiară ce trebuie să fie menținută în conformitate cu prevederile paragrafului 1. În plus, pârâțul poate invoca în apărare sa că accidentul maritim a fost provocat intenționat de proprietarul înregistrat, dar nu poate invoca orice alt mijloc de apărare care ar fi putut fi invocat de către proprietarul înregistrat împotriva lui. Pârâțul poate, în orice caz, să solicite ca proprietarul înregistrat să fie parte în proces.

11 Un stat parte nu poate permite unei nave care are dreptul de a arbora pavilionul său și căreia i se aplică dispozițiile prezentului articol să fie exploatată dacă nu are emis un certificat în conformitate cu paragraful 2 sau 14.

12 Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte se asigură că, în temeiul legislației sale naționale, asigurarea sau orice altă garanție în conformitate cu cerințele paragrafului 1 este în vigoare și se aplică oricărei nave cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, indiferent de locul de înmatriculare, care intră sau pleacă dintr-un port de pe teritoriul său, sau care sosește sau pleacă de la o instalație de larg aflată în marea sa teritorială.

13 Fără a aduce atingere dispozițiilor de la paragraful 5, un stat parte poate notifica Secretarului General că, în sensul paragrafului 12, navele nu sunt obligate să aibă la bord sau să prezinte certificatul cerut prin paragraful 2, atunci când intră sau ies dintr-un port de pe teritoriul său, sau care sosesc sau pleacă de la o instalație de larg în marea sa teritorială, cu condiția ca statul parte care a emis certificatul cerut la paragraful 2 să fi notificat Secretarului General de faptul că deține, în format electronic,

înregistrări accesibile tuturor statelor părți, care atestă existența certificatului și permit statelor părți să-și îndeplinească obligațiile care le revin în conformitate cu paragraful 12.

14 În cazul în care o navă deținută de un stat parte nu este acoperită de asigurare sau de o altă garanție financiară, dispozițiile relevante ale prezentului articol nu se aplică la aceasta; dar nava trebuie prevăzută cu un certificat emis de autoritatea competentă din statul de înmatriculare care certifică că nava aparține statului și că răspunderea este acoperită în limitele prevăzute de paragraful 1. Acest certificat va respecta pe cât de mult posibil modelul prevăzut la paragraful 2.

Articolul 13

Limitări temporale

Drepturile de rambursare a costurilor în temeiul prezentei Convenții se sting în cazul în care nu a fost introdusă nicio acțiune în justiție în termen de 3 ani de la data la care a fost stabilită existența unui pericol în conformitate cu prezenta Convenție. Cu toate acestea, nicio acțiune în justiție nu poate fi începută după o perioadă de șase ani de la data accidentului maritim care a cauzat epava. Atunci când accidentul maritim este un ansamblu de fapte, termenul de șase ani curge de la data producerii primului fapt.

Articolul 14

Dispoziții privind amendamentele

1 La cererea a cel puțin o treime din statele părți, o conferință este convocată de către Organizație în vederea revizuirii sau modificării prezentei Convenții.

2 Orice consimțământ de a fi obligat prin prezenta Convenție exprimat după data intrării în vigoare a unui amendament la prezenta Convenție, se consideră că se aplică prezentei Convenții astfel cum a fost modificată.

Articolul 15

Soluționarea litigiilor

1 În cazul în care apare un diferend între două sau mai multe state părți privind interpretarea sau aplicarea prezentei Convenții, acestea vor încerca să rezolve disputa lor în prima instanță prin negociere, anchetă, mediere, conciliere, arbitraj, pe cale judiciară, recurgere la organizații sau acorduri regionale sau prin alte mijloace pașnice, la alegerea lor.

2 Dacă nu este posibilă soluționarea într-o perioadă rezonabilă de timp, de maxim douăsprezece luni de la data la care un stat parte a notificat un alt stat parte de existența unui diferend între ele, dispozițiile referitoare la soluționarea litigiilor prevăzute în partea XV a Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982, se aplică *mutatis mutandis* indiferent dacă statele parte la diferend sunt sau nu state parte și la Convenția Organizației Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982.

3 Orice procedură aleasă de către un stat parte la prezenta Convenție și la Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 în temeiul articolului 287 din aceasta din urmă, se aplică la soluționarea litigiilor în temeiul prezentului articol, cu excepția cazului în care statul parte, atunci când ratifică, acceptă sau aprobă Convenția sau aderă la aceasta, sau în orice moment ulterior, alege o altă procedură în temeiul articolului 287 pentru soluționarea litigiilor care decurg din prezenta Convenție.

4 Un stat parte la prezenta Convenție care nu este parte la Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982, atunci când ratifică, acceptă, aprobă prezenta Convenție sau aderă la acesta, sau în orice moment ulterior, este liber să aleagă, prin declarație scrisă, unul sau mai multe dintre mijloacele enumerate la paragraful 1 al articolului 287 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 pentru soluționarea litigiilor în temeiul prezentului articol. Articolul 287 se aplică acestei declarații, precum și oricărui diferend la care acest stat este parte și care nu este acoperit de o declarație în vigoare. În scopul de conciliere și arbitraj, în conformitate cu anexele V și VII din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982, statul respectiv este îndreptățit să desemneze conciliatori și arbitri, care urmează să fie incluși în listele menționate la articolul 2 din anexa V și articolul 2 din anexa VII, pentru soluționarea litigiilor care decurg din prezenta Convenție.

5 Orice declarație făcută în conformitate cu paragrafele 3 și 4 este depusă la Secretarul General, care va transmite copii ale acesteia statelor părți.

Articolul 16

Relația cu alte convenții și acorduri internaționale

Nimic din prezenta Convenție nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor oricărui stat în temeiul Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 și a dreptului cutumiar internațional al mării.

Articolul 17

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

1 Prezenta Convenție este deschisă pentru semnare la sediul Organizației de la 19 noiembrie 2007 până la 18 noiembrie 2008 și, ulterior, rămâne deschisă pentru aderare.

- (a) Statele își pot exprima consimțământul lor de a fi obligate prin prezenta Convenție prin:
 - (i) semnare fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării; sau
 - (ii) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau
 - (iii) aderare.
- (b) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea trebuie să se efectueze prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.

Articolul 18

Intrarea în vigoare

1 Prezenta Convenție va intra în vigoare la douăsprezece luni de la data la care zece state fie au semnat fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau au depus instrumentele de ratificare, de acceptare, aprobare sau de aderare la Secretarul General.

2 Pentru fiecare stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezenta Convenție după ce condițiile de intrare în vigoare în conformitate cu paragraful 1 au fost îndeplinite, prezenta Convenție intră în vigoare la trei luni de la data depunerii de către acest stat a instrumentului corespunzător, dar nu înainte de data intrării în vigoare a prezentei Convenții astfel cum se prevede în paragraful 1.

Articolul 19

Denunțare

- 1 Prezenta Convenție poate fi denunțată de un stat parte, în orice moment după expirarea unui termen de un an de la data intrării sale în vigoare pentru acel stat.
- 2 Denunțarea trebuie efectuată prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.
- 3 Denunțarea va produce efecte la un an de la data la care Secretarul General a primit instrumentul de denunțare sau la expirarea unei perioade mai lungi specificate în instrumentul de denunțare.

Articolul 20

Depozitar

- 1 Prezenta Convenție se depune la Secretarul General.
- 2 Secretarul General:
 - (a) informează toate statele care au semnat prezenta Convenție sau au aderat la aceasta despre:
 - (i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui nou instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, împreună cu data acesteia ;
 - (ii) data intrării în vigoare a prezentei Convenții;
 - (iii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentei Convenții, împreună cu data de depozit și data la care denunțarea va produce efecte; și
 - (iv) alte declarații sau notificări primite în conformitate cu prezenta Convenție;
 - (b) transmite copii certificate ale prezentei Convenții tuturor statelor care au semnat sau au aderat la ea.
- 3 La intrarea în vigoare a prezentei Convenții, Secretarul General va transmite o copie certificată Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite pentru înregistrare și publicare, în conformitate cu articolul 102 din Carta Națiunilor Unite.

Articolul 21

Limbi

Este stabilit un singur exemplar original pentru prezenta Convenție în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text fiind în egală măsură autentic.

ADOPTATĂ LA NAIROBI, la optsprezece mai două mii șapte.

DREPT CARE subsemnații, fiind autorizați în modul convenit de către guvernele lor respective, au semnat prezenta Convenție.

ANEXA

**CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALTĂ GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND
RĂSPUNDEREA PENTRU ÎNDEPĂRTAREA EPAVELOR**

Emis în conformitate cu dispozițiile articolului 12
din Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind îndepărtarea epavelor

Numele navei	Tonaj brut	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI de identificare al navei	Port de înmatriculare	Numele și adresa completă a sediului principal al proprietarului înregistrat

Prin prezentul se certifică faptul că nava mai sus-menționată este acoperită de o poliță de asigurare sau altă garanție financiară care îndeplinește cerințele articolului 12 din Convenția internațională de la Nairobi din 2007 privind îndepărtarea epavelor.

Tip de garanție

Durata de garanție

Numele și adresa asiguratorului (sau asiguratorilor) și / sau garantului (sau garanților)

Nume

Adresa

Prezentul certificat este valabil până la

Emis sau vizat de guvernul

.....
(nume complet al statului)

SAU

Ar trebui folosit următorul text, atunci când un stat parte se prevalează de prevederile paragrafului 3 al articolului 12:

Prezentul certificat este emis sub autoritatea guvernului (Denumirea completă a statului) de către (numele instituției sau organizației)

La În

(Locul)

(Data)

.....
(Semnătura și titulatura emitentului sau a
persoanei oficiale ce-l vizează)



Note explicative:

- 1 Dacă se dorește, în desemnarea statului se poate include o referință la autoritatea publică competentă din țara în care se emite certificatul.
- 2 În cazul în care valoarea totală a garanției provine din mai multe surse, ar trebui indicată suma prevăzută de fiecare.
- 3 Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea ar trebui enumerate.
- 4 În rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
- 5 În rubrica „Adresa asiguratorului (sau asiguratorilor) și /sau garantului (sau garanților)”, trebuie să se indice adresa sediului principal al asiguratorului (sau asiguratorilor) și / sau garantului (sau garanților). Dacă este cazul, trebuie să se indice locul de afaceri în care asigurarea sau garanția a fost încheiată.



TRADUCEREA CONFORM CU ORIGINALUL

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a final downward stroke.

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**

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)

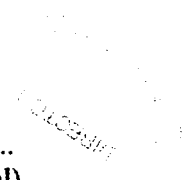
At

(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.

TEXTUL CONFORM CU ORIGINALUL

Murgeanu Gabriela
Director ITN



