



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO CONSILIARE 23 marzo 2022 n.46

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto il combinato disposto dell'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e dell'articolo 11, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;
Vista la delibera del Consiglio Grande e Generale n.15 del 16 marzo 2022;
Promulghiamo e mandiamo a pubblicare:*

ADESIONE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI NAIROBI DEL 2007 SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI

Articolo Unico

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione Internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti (Allegato A), conclusa a Nairobi il 18 maggio 2007, a decorrere dall'entrata in vigore della Convenzione, in conformità a quanto disposto dall'articolo 18 della Convenzione medesima.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 23 marzo 2022/1721 d.F.R

I CAPITANI REGGENTI
Francesco Mussoni - Giacomo Simoncini

**IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI**
Elena Tonnini

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.

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,

13th November 2007.

Traduzione

Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti

Conclusa a Nairobi il 18 maggio 2007

Gli Stati Parti contraenti della presente Convenzione,

consapevoli del fatto che i relitti, se non rimossi, possono rappresentare un pericolo per la navigazione o per l'ambiente marino;

convinti della necessità di adottare norme e procedure internazionali uniformi per garantire la pronta ed efficace rimozione dei relitti e il pagamento di un indennizzo per i relativi costi ad essa connessi;

prendendo atto che molti relitti possono essere situati nel territorio degli Stati, compreso il mare territoriale;

riconoscendo i vantaggi che si possono ottenere attraverso l'uniformità dei regimi giuridici che disciplinano la responsabilità e gli obblighi per la rimozione dei relitti pericolosi;

tenendo presente l'importanza della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982¹, e del diritto consuetudinario internazionale del mare, e la conseguente necessità di attuare la presente Convenzione in conformità con tali disposizioni,

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1 Definizioni

Ai fini della presente Convenzione:

1. «Zona della Convenzione» è la zona economica esclusiva di uno Stato Parte contraente, istituita ai sensi del diritto internazionale o, se uno Stato Parte contraente non ha istituito tale zona, un'area esterna e adiacente al mare territoriale di detto Stato, determinata da tale Stato in conformità del diritto internazionale e tale da estendersi non oltre le 200 miglia nautiche dalle linee di base dalle quali si misura l'ampiezza del suo mare territoriale.

2. «Nave» è un'imbarcazione marittima di qualsiasi tipo, inclusi gli aliscafi, le unità a cuscino d'aria, i sommergibili, i natanti e le piattaforme galleggianti, tranne quan-

do tali piattaforme sono in località assegnate all'esplorazione, allo sfruttamento o alla produzione di risorse minerali del fondale marino.

3. «Sinistro marittimo» è una collisione di navi, un arenamento o un altro incidente di navigazione o un altro evento a bordo di una nave o esterno a essa, tale da provocare danni materiali o una minaccia imminente di danni materiali a una nave o al suo carico.

4. «Relitto» in seguito a un incidente marittimo è:

- a) una nave affondata o arenata; o
- b) qualsiasi parte di una nave affondata o arenata, compreso qualsiasi oggetto che è o è stato a bordo di tale nave; o
- c) qualsiasi oggetto che si perde in mare da una nave e che è arenato, affondato o alla deriva in mare; o
- d) una nave che sta quasi, o che si può ragionevolmente prevedere stia, per affondare o arenarsi, ove non siano già state intraprese delle misure efficaci per assistere la nave o qualsiasi proprietà in pericolo.

5. «Pericolo» è qualsiasi condizione o minaccia che:

- a) rappresenta un pericolo o un impedimento alla navigazione; o
- b) si può ragionevolmente prevedere che provochi delle conseguenze gravemente dannose per l'ambiente marino o dei danni al litorale o agli interessi correlati di uno o più Stati.

6. «Interessi correlati» sono gli interessi di uno Stato costiero direttamente colpiti o minacciati da un relitto, come ad esempio:

- a) le attività marittime costiere, portuali e di estuario, comprese le attività di pesca, che costituiscono un mezzo essenziale di sostentamento delle persone interessate;
- b) le attrazioni turistiche e altri interessi economici della zona interessata;
- c) la salute della popolazione costiera e il benessere della zona interessata, compresa la conservazione delle risorse biologiche e della fauna marine; e
- d) le infrastrutture off-shore e sottomarine.

7. «Rimozione» è qualsiasi forma di prevenzione, mitigazione o eliminazione del pericolo creato da un relitto. I termini «rimuovere», «rimosso» e «che rimuove» sono interpretati di conseguenza.

8. «Proprietario registrato» è la persona o le persone a nome della quale o delle quali la nave è immatricolata o, in assenza di immatricolazione, la persona o le persone proprietarie della nave al momento del sinistro marittimo. Tuttavia, nel caso di navi di proprietà di uno Stato e gestite da una società che in tale Stato sia registrata come gestore della nave, per «proprietario registrato» si intende detta compagnia.

9. «Gestore della nave» è il proprietario della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali l'armatore gerente o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità della conduzione della nave dal proprietario della nave e che, assu-

mendo tale responsabilità, si è fatto carico di tutti i doveri e le responsabilità stabiliti nel Codice internazionale di gestione della sicurezza, come modificato.

10. «Stato interessato» è lo Stato nella cui zona della Convenzione si trova il relitto.

11. «Stato di immatricolazione della nave» è, in relazione alle navi immatricolate, lo Stato in cui la nave è stata immatricolata e, in relazione a una nave non immatricolata, lo Stato di bandiera della nave.

12. «Organizzazione» è l'Organizzazione marittima internazionale.

13. «Segretario generale» è il Segretario generale dell'Organizzazione.

Art. 2 Obiettivi e principi generali

1. Uno Stato Parte contraente può adottare misure in conformità alla presente Convenzione in relazione alla rimozione di un relitto che costituisce un pericolo nella zona della Convenzione.

2. Le misure adottate dallo Stato interessato in conformità al paragrafo 1 devono essere proporzionali al pericolo.

3. Tali misure non devono andare oltre quanto è ragionevolmente necessario per rimuovere un relitto che costituisce un pericolo e devono cessare non appena il relitto è stato rimosso; esse non devono interferire inutilmente con i diritti e gli interessi degli altri Stati, compreso lo Stato di immatricolazione della nave, e di qualsiasi persona fisica o giuridica interessata.

4. L'applicazione della presente Convenzione entro la zona della Convenzione non autorizza uno Stato Parte contraente a rivendicare o a esercitare la sovranità o i diritti sovrani su una qualsiasi parte in alto mare.

5. Gli Stati Parti contraenti si adoperano a cooperare quando gli effetti di un sinistro marittimo risultante in un relitto coinvolgono uno Stato diverso dallo Stato interessato.

Art. 3 Ambito di applicazione

1. Salvo quanto diversamente previsto nella presente Convenzione, la presente Convenzione si applica ai relitti situati nella zona della Convenzione.

2. Uno Stato Parte contraente può estendere l'applicazione della presente Convenzione ai relitti situati nel suo territorio, ivi compreso il mare territoriale, fatto salvo l'articolo 4 paragrafo 4. In tal caso lo notifica di conseguenza al Segretario generale al momento di esprimere il proprio consenso a essere vincolato dalla presente Convenzione o in qualsiasi momento successivo. Quando uno Stato Parte contraente ha effettuato la notifica dell'applicazione della presente Convenzione ai relitti situati nel suo territorio, ivi compreso il mare territoriale, questo non pregiudica i diritti e i doveri di tale Stato di prendere misure in relazione ai relitti situati nel proprio territorio, compreso il mare territoriale, diverse dalla localizzazione, dal segnalamento e dalla rimozione ai sensi della presente Convenzione. Le disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 della presente Convenzione non si applicano a nessuna misura così adottata, all'infuori di quelle di cui agli articoli 7, 8 e 9 della presente Convenzione.

3. Quando uno Stato Parte contraente ha effettuato una notifica ai sensi del paragrafo 2, la «zona della Convenzione» dello Stato interessato comprende il territorio, compreso il mare territoriale, di detto Stato Parte.

4. Se una notifica ai sensi del precedente paragrafo 2 è stata effettuata prima dell'entrata in vigore della presente Convenzione per uno Stato Parte contraente, essa ha effetto a decorrere dall'entrata in vigore per tale Stato. Se la notifica è effettuata dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione per quello Stato, essa ha effetto sei mesi dopo la sua ricezione da parte del Segretario generale.

5. Uno Stato Parte contraente che ha presentato una notifica ai sensi del paragrafo 2 può recedere in qualsiasi momento per mezzo di una dichiarazione di recesso al Segretario generale. La dichiarazione di recesso ha effetto sei mesi dopo la sua ricezione da parte del Segretario generale, a meno che nella dichiarazione non sia specificata una data successiva.

Art. 4 Esclusioni

1. La presente Convenzione non si applica alle misure adottate ai sensi della Convenzione internazionale del 1969² sull'intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi, come modificata, o ai sensi del Protocollo del 1973³ sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi, come modificato.

2. La presente Convenzione non si applica alle navi da guerra o ad altra nave di proprietà di uno Stato o gestita da uno Stato e impiegata, al momento, solo per scopi governativi e non commerciali, a meno che tale Stato non decida altrimenti.

3. Quando uno Stato Parte contraente decide di applicare la presente Convenzione alle navi da guerra o alle altre navi descritte nel paragrafo 2, lo notifica di conseguenza al Segretario generale, specificando i termini e le condizioni di tale applicazione.

4. a) Quando uno Stato Parte contraente ha effettuato una notifica ai sensi dell'articolo 3 paragrafo 2, nel suo territorio, incluso il mare territoriale, non si applicano le seguenti disposizioni della presente Convenzione:

- i) l'articolo 2 paragrafo 4;
- ii) l'articolo 9 paragrafi 1, 5, 7, 8, 9 e 10; e
- iii) l'articolo 15.

b) L'articolo 9 paragrafo 4, nella misura in cui esso si applica al territorio di uno Stato Parte contraente, incluso il mare territoriale, è così modificato:

Fatto salvo il diritto nazionale dello Stato interessato, il proprietario registrato può stipulare un contratto con qualsiasi operatore di recupero, o con altra persona, per la rimozione, per conto del proprietario, del relitto che si è determinato costituire un pericolo. Prima dell'inizio della rimozione, lo Stato interessato può fissare le condizioni per tale rimozione solo nella misura ne-

cessaria a garantire che l'operazione proceda in modo coerente con le considerazioni di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino.

Art. 5 Notifica dei relitti

1. Uno Stato Parte contraente deve esigere che, qualora una nave battente la propria bandiera venga coinvolta in un sinistro marittimo risultante in un relitto, il comandante e il gestore di tale nave lo notificchino senza ritardo allo Stato interessato. Nella misura in cui uno dei due adempie l'obbligo di notifica ai sensi del presente articolo, l'altro non è tenuto a effettuare la notifica.

2. Tali notifiche devono includere il nome e la sede principale di attività del proprietario registrato e tutte le appropriate informazioni necessarie allo Stato interessato per determinare se il relitto costituisce un pericolo ai sensi dell'articolo 6, tra cui:

- a) la precisa localizzazione del relitto;
- b) il tipo, la dimensione e la costruzione del relitto;
- c) la natura del danno al relitto e la condizione in cui esso si trova;
- d) la natura e la quantità del carico, in particolare le eventuali sostanze nocive e potenzialmente pericolose; e
- e) la quantità e il tipo di idrocarburi presenti a bordo, compreso l'olio combustibile e l'olio lubrificante.

Art. 6 Determinazione del pericolo

Nel determinare se un relitto costituisce un pericolo, lo Stato interessato prende in considerazione i seguenti criteri:

- a) il tipo, le dimensioni e la costruzione del relitto;
- b) la profondità dell'acqua nella zona;
- c) l'escursione della marea e le correnti nella zona;
- d) le zone marine particolarmente sensibili identificate e, se del caso, designate secondo le linee guida adottate dall'Organizzazione o un'area chiaramente definita della zona economica esclusiva in cui sono state adottate le misure speciali obbligatorie ai sensi dell'articolo 211 paragrafo 6 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare;
- e) la vicinanza di rotte marittime o di corsie di traffico prestabilite;
- f) la densità e la frequenza del traffico;
- g) il tipo di traffico;
- h) la natura e la quantità del carico del relitto, la quantità e i tipi di idrocarburi (come l'olio combustibile e l'olio lubrificante) a bordo del relitto e, in particolare, il danno che si può verosimilmente verificare qualora il carico o gli idrocarburi fossero rilasciati nell'ambiente marino;
- i) la vulnerabilità degli impianti portuali;

- j) le condizioni meteorologiche e idrografiche prevalenti;
- k) la topografia sottomarina della zona;
- l) l'altezza del relitto sopra o sotto la superficie dell'acqua nelle condizioni di più bassa marea astronomica;
- m) i profili acustici e magnetici del relitto;
- n) la vicinanza di impianti off-shore, di tubazioni, di cavi per telecomunicazioni e di strutture similari; e
- o) qualsiasi altra circostanza che potrebbe richiedere la rimozione del relitto.

Art. 7 Localizzazione dei relitti

1. Dal momento in cui viene a conoscenza di un relitto, lo Stato interessato deve usare ogni mezzo possibile, compresi i buoni uffici di Stati e organizzazioni, per avvertire con la massima urgenza i naviganti e gli Stati interessati della natura e della posizione del relitto.
2. Se lo Stato interessato ha motivo di ritenere che un relitto costituisca un pericolo, esso deve assicurarsi che siano state adottate tutte le possibili misure per stabilire l'esatta posizione del relitto.

Art. 8 Segnalamento dei relitti

1. Se lo Stato interessato stabilisce che un relitto costituisce un pericolo, tale Stato deve assicurarsi che siano state adottate tutte le misure ragionevoli per segnalare il relitto.
2. Per segnalare il relitto devono essere prese tutte le iniziative praticabili per garantire che le marcature utilizzate siano conformi al sistema di boe di segnalazione internazionalmente riconosciuto in uso nelle acque dove si trova il relitto.
3. Lo Stato interessato divulga i dettagli del segnalamento del relitto utilizzando ogni mezzo appropriato, comprese le opportune pubblicazioni nautiche.

Art. 9 Misure volte a facilitare la rimozione dei relitti

1. Se lo Stato interessato determina che un relitto costituisce un pericolo, detto Stato deve immediatamente:
 - a) informare lo Stato di immatricolazione della nave e il proprietario registrato; e
 - b) procedere a consultare lo Stato di immatricolazione della nave e gli altri Stati interessati dal relitto in merito alle misure da adottare in relazione al relitto.
2. Il proprietario registrato deve rimuovere un relitto che si è deciso costituire un pericolo.
3. Quando si stabilisce che un relitto costituisce un pericolo, il proprietario registrato o le altre parti interessate forniscono all'autorità competente dello Stato

interessato la prova di un contratto assicurativo o di altra garanzia finanziaria, come previsto dall'articolo 12.

4. Il proprietario registrato può stipulare un contratto con qualsiasi operatore di recupero o altra persona per la rimozione, per conto del proprietario, del relitto che si è determinato costituire un pericolo. Prima dell'inizio della rimozione, lo Stato interessato può fissare delle condizioni per tale rimozione solo nella misura necessaria per garantire che l'operazione proceda in modo coerente con le considerazioni di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino.

5. Quando la rimozione di cui ai paragrafi 2 e 4 è iniziata, lo Stato interessato può intervenire solo nella misura necessaria per garantire che l'operazione proceda effettivamente in modo coerente con le considerazioni di sicurezza e protezione dell'ambiente marino .

6. Lo Stato interessato è tenuto a:

- a) fissare un termine ragionevole entro il quale il proprietario registrato deve rimuovere il relitto, tenendo conto della natura del pericolo determinato in conformità dell'articolo 6;
- b) informare per iscritto il proprietario registrato del termine fissato e specificare che, se il proprietario registrato non rimuove il relitto entro tale termine, può disporre la rimozione del relitto a spese del proprietario registrato; e
- c) informare per iscritto il proprietario registrato della sua intenzione di intervenire immediatamente nel caso in cui il pericolo diventa particolarmente grave.

7. Se il proprietario registrato non rimuove il relitto entro il termine fissato ai sensi del paragrafo 6 a) o se il proprietario registrato non può essere contattato, lo Stato interessato può rimuovere il relitto con i mezzi più pratici e rapidi disponibili, coerentemente con le considerazioni di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino.

8. Nei casi in cui è necessario un intervento immediato e lo Stato interessato ha informato di conseguenza lo Stato di immatricolazione della nave e il proprietario registrato, lo Stato interessato può rimuovere il relitto con i mezzi più pratici e rapidi disponibili, coerentemente con le considerazioni di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino.

9. Gli Stati Parti contraenti adottano misure appropriate secondo la propria legislazione nazionale per garantire che i loro proprietari registrati ottemperino ai paragrafi 2 e 3.

10. Gli Stati Parti contraenti danno il proprio consenso allo Stato interessato perché agisca ai sensi dei paragrafi 4–8, se necessario.

11. Le informazioni citate nel presente articolo devono essere fornite dallo Stato interessato al proprietario registrato identificato nelle relazioni di cui all'articolo 5 paragrafo 2.

Art. 10 Responsabilità del proprietario

1. Fatto salvo l'articolo 11, il proprietario registrato è responsabile per i costi di localizzazione, di segnalamento e di rimozione del relitto ai sensi, rispettivamente, degli articoli 7, 8 e 9, a meno che il proprietario registrato dimostri che il sinistro marittimo che ha originato il relitto:

- a) scaturisce da un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;
- b) è stato interamente causato da un atto o da un'omissione deliberatamente compiuto da terzi con l'intenzione di causare un danno; o
- c) è stato interamente causato dalla negligenza o da altra azione illecita di un Governo o altra autorità responsabile della manutenzione dei segnali luminosi o di altri ausili alla navigazione nell'esercizio di tale funzione.

2. Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica il diritto del proprietario registrato di limitare la propria responsabilità sotto qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile, come la Convenzione del 1976⁴ sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime, come modificata.

3. Contro il proprietario registrato non può essere formulata alcuna rivendicazione per le spese di cui al paragrafo 1 in modo non conforme alle disposizioni della presente Convenzione. Questo non pregiudica i diritti e gli obblighi di uno Stato Parte contraente che ha effettuato una notifica ai sensi dell'articolo 3 paragrafo 2 in relazione ai relitti situati nel suo territorio, ivi compreso il mare territoriale, fatta eccezione per la loro localizzazione, segnalamento e rimozione in conformità della presente Convenzione.

4. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano il diritto di ricorso nei confronti di terzi.

Art. 11 Eccezioni alla responsabilità

1 Il proprietario registrato non è responsabile ai sensi della presente Convenzione per i costi di cui all'articolo 10 paragrafo 1 se, e nella misura in cui, la responsabilità per tali costi fosse in contrasto con:

- a) la Convenzione internazionale del 1969⁵ sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, come modificata;
- b) la Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, come modificata;
- c) la Convenzione del 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, come modificata, o la Convenzione di Vienna del 1963 relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari, come modificata, oppure la legislazione nazionale che regoli o vieti la limitazione della responsabilità per danni nucleari; o

- d) la Convenzione internazionale del 2001⁶ sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, come modificata;

a condizione che la convenzione pertinente sia applicabile e in vigore.

2 Nella misura in cui le misure adottate in virtù della presente Convenzione sono considerate come operazioni di recupero ai sensi della legislazione nazionale applicabile o di una convenzione internazionale, tale legislazione o convenzione si applica alle istanze di compenso o di indennizzo esigibili dagli addetti al recupero, ad esclusione delle norme della presente Convenzione.

Art. 12 Assicurazione obbligatoria o altra garanzia finanziaria

1. Il proprietario registrato di una nave di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate e che batte la bandiera di uno Stato Parte contraente è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, come la fideiussione di un istituto bancario o similare, per coprire la sua responsabilità ai sensi della presente Convenzione per un importo pari ai limiti di responsabilità previsti dall'applicabile regime nazionale o internazionale, ma in ogni caso non superiore a un importo calcolato in conformità con l'articolo 6 1) b) della Convenzione del 1976⁷ sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime, come modificata.

2. Dopo aver stabilito che sono stati rispettati i requisiti del paragrafo 1, a ogni nave con stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate deve essere rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave un certificato attestante che è in corso un'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria in conformità alle disposizioni della presente Convenzione. Per quanto riguarda le navi immatricolate in uno Stato Parte contraente, tale certificato è rilasciato o convalidato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave; per le navi non immatricolate in uno Stato Parte contraente esso può essere rilasciato o convalidato dalla competente autorità di qualsiasi Stato Parte contraente. Questo certificato di assicurazione obbligatoria deve essere conforme al modello allegato alla presente Convenzione e deve contenere i seguenti dettagli:

- a) il nome della nave, le lettere o il numero di identificazione e il porto di immatricolazione;
- b) la stazza lorda della nave;
- c) il nome e la sede principale di attività del proprietario registrato;
- d) il numero IMO di identificazione della nave;
- e) il tipo e la durata della garanzia;
- f) il nome e la sede principale di attività dell'assicuratore o di altra persona che concede la garanzia e, ove opportuno, la sede di affari in cui è stata stipulata l'assicurazione o la garanzia; e

- g) il periodo di validità del certificato, che non deve essere più lungo del periodo di validità dell'assicurazione o di altra garanzia.
3. a) Uno Stato Parte contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato citato nel paragrafo 2. Tale istituzione od organismo informa lo Stato del rilascio di ciascun certificato. In tutti i casi, lo Stato Parte contraente garantisce la completezza e l'accuratezza del certificato così rilasciato e si impegna ad adottare le disposizioni necessarie a rispettare tale obbligo.
- b) Ogni Stato Parte contraente notifica al Segretario generale:
- i) le specifiche responsabilità e le condizioni dei poteri delegati all'istituzione o all'organismo da esso riconosciuto;
 - ii) la revoca di tali poteri; e
 - iii) la data a partire dalla quale tale delega o la sua revoca ha effetto.
- La delega dei poteri non ha effetto prima di tre mesi dalla data in cui è stata data notifica in tal senso al Segretario generale.
- c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare certificati a norma del presente paragrafo deve avere, come minimo, la facoltà di revocare i certificati qualora le condizioni secondo cui sono stati rilasciati non vengano mantenute. In ogni caso l'istituzione o l'organismo deve informare di tale revoca lo Stato per conto del quale è stato rilasciato il certificato.
4. Il certificato è redatto nella o nelle lingue ufficiali dello Stato di emissione. Se la lingua usata non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo deve contenere una traduzione in una di queste lingue e, quando lo Stato decide in tal senso, la lingua o le lingue ufficiali dello Stato possono essere omesse.
5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è immatricolata in uno Stato Parte contraente, presso le autorità che hanno rilasciato o convalidato il certificato.
6. Un'assicurazione, o altra garanzia finanziaria, non è conforme alle disposizioni del presente articolo se può cessare per motivi diversi dalla scadenza del periodo di validità dell'assicurazione o della garanzia indicato nel certificato di cui al paragrafo 2, prima che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui tale cessazione è stata notificata alle autorità di cui al paragrafo 5, a meno che entro tale termine il certificato sia stato restituito a dette autorità oppure sia stato rilasciato un nuovo certificato. Le disposizioni che precedono sono similmente applicabili a ogni modifica tale da comportare che l'assicurazione, o la garanzia finanziaria, non risponde più alle disposizioni del presente articolo.
7. Lo Stato di immatricolazione della nave, fatte salve le disposizioni del presente articolo e tenuto conto di eventuali linee guida adottate dall'Organizzazione sulla responsabilità finanziaria dei proprietari registrati, stabilisce le condizioni di rilascio e di validità del certificato.
8. Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata in modo da impedire a uno Stato Parte contraente di fare affidamento sulle informazioni

ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali riguardo alla situazione finanziaria dei fornitori di assicurazioni o di garanzie finanziarie ai fini della presente Convenzione. In tali casi lo Stato Parte contraente che si affida a tali informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato di emissione del certificato di cui al paragrafo 2.

9. I certificati rilasciati o convalidati sotto l'autorità di uno Stato Parte contraente sono accettati dagli altri Stati Parti contraenti ai fini della presente Convenzione e sono da loro considerati come aventi la stessa forza dei certificati rilasciati o convalidati da loro, anche se emessi o convalidati in relazione a una nave non immatricolata in uno Stato Parte contraente. Ogni Stato Parte contraente può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo Stato di rilascio o di convalida del certificato, ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente Convenzione.

10. Ogni richiesta di risarcimento per i costi derivanti dalla presente Convenzione può essere proposta direttamente nei confronti dell'assicuratore o del prestatore della garanzia finanziaria per la responsabilità del proprietario registrato. In tal caso il convenuto può sollevare le eccezioni (diverse dalla bancarotta o dalla liquidazione del proprietario registrato) che il proprietario registrato avrebbe avuto diritto di invocare, compresa la limitazione di responsabilità secondo qualsiasi regime nazionale o internazionale. Inoltre, anche se il proprietario registrato non è legittimato a limitare la responsabilità, il convenuto può limitare la responsabilità a un importo pari a quello dell'assicurazione o dell'altra garanzia finanziaria necessario per il mantenimento della rispondenza al paragrafo 1. Inoltre, il convenuto può eccepire che il sinistro marittimo è stato causato dal comportamento doloso da parte del proprietario registrato, ma il convenuto non può avvalersi di qualsiasi altra difesa che l'imputato avrebbe potuto invocare nel caso di un'azione da parte del proprietario registrato contro il convenuto. Il convenuto deve avere in ogni caso il diritto di esigere che il proprietario registrato intervenga nel procedimento.

11. Uno Stato Parte contraente non permette in qualsiasi momento a nessuna nave di bandiera soggetta all'applicazione del presente articolo di operare, a meno che sia stato emesso un certificato ai sensi del paragrafo 2 o 14.

12. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato Parte contraente garantisce affinché, nel rispetto della legislazione nazionale, per una nave di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate sia in vigore un'assicurazione, o altra garanzia, nella misura richiesta dal paragrafo 1, indipendentemente dallo Stato di immatricolazione, in entrata o in uscita da un porto situato sul proprio territorio, o in arrivo o in partenza da un impianto off-shore situato nel proprio mare territoriale.

13. Impregiudicate le disposizioni del paragrafo 5, uno Stato Parte contraente può notificare al Segretario generale che, ai fini del paragrafo 12, le navi non sono tenute ad avere a bordo o a esibire il certificato di cui al paragrafo 2, in entrata o in uscita da un porto situato nel proprio territorio, o in arrivo o in partenza da un impianto off-shore situato nel proprio mare territoriale, a condizione che lo Stato Parte contraente di emissione del certificato di cui al paragrafo 2 abbia informato il Segretario generale di disporre di una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli

Stati Parti contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati Parti contraenti di adempiere i propri obblighi come previsti dal paragrafo 12.

14. Se l'assicurazione, o altra garanzia finanziaria, non viene stipulata per le navi di proprietà di uno Stato Parte contraente, le disposizioni del presente articolo ad essa relative non sono applicabili alla nave in questione, ma la nave deve tenere a bordo un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione che attesta che essa è di proprietà di tale Stato e che la responsabilità della nave è coperta nell'ambito dei limiti previsti dal paragrafo 1. Tale certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

Art. 13 Termini di prescrizione

Se non viene intentata un'azione giudiziaria, come di seguito specificata, entro tre anni dalla data in cui è stato individuato il pericolo in conformità alla presente Convenzione, si estinguono i diritti al rimborso delle spese ai sensi della presente Convenzione. Comunque, in nessun caso può essere intentata un'azione trascorsi sei anni dalla data del sinistro marittimo che ha originato il relitto. Qualora il sinistro marittimo sia costituito da una serie di eventi, il periodo di sei anni decorre dalla data del primo evento.

Art. 14 Disposizioni relative agli emendamenti

1. Su richiesta di almeno un terzo degli Stati Parti contraenti, l'Organizzazione convoca una conferenza per la revisione o la modifica della presente Convenzione.
2. Ogni consenso a essere vincolato dalla presente Convenzione, espresso dopo la data di entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, sarà considerato da applicare alla presente Convenzione, come modificata.

Art. 15 Composizione delle controversie

1. Qualora sorga una controversia fra due o più Stati Parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione, le parti cercano di risolvere la loro controversia, in prima istanza, attraverso il negoziato, l'inchiesta, la mediazione, la conciliazione, l'arbitrato, il regolamento giudiziale, il ricorso a organismi o accordi regionali o mediante altri mezzi pacifici di loro scelta.
2. Se non è possibile alcuna composizione entro un ragionevole periodo di tempo non superiore a dodici mesi a partire dal momento in cui uno Stato Parte contraente notifica a un altro l'esistenza di una controversia tra loro, si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni relative alla composizione delle controversie contenute nella Parte XV della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, indipendentemente se gli Stati parti in causa siano o meno anche Parti contraenti della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare.
3. Qualsiasi procedura scelta da uno Stato Parte contraente sia della presente Convenzione sia della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare ai sensi dell'articolo 287 di quest'ultima si applica alla risoluzione delle controversie secondo il presente articolo, a meno che lo Stato Parte contraente, al momento della

ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione alla presente Convenzione, o in qualsiasi momento successivo, scelga un altro procedimento ai sensi dell'articolo 287 ai fini della composizione delle controversie derivanti dalla presente Convenzione.

4. Uno Stato Parte contraente della presente Convenzione che non è Parte contraente della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare al momento della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione alla presente Convenzione o in qualunque momento successivo è libero di scegliere, mediante una dichiarazione scritta, uno o più dei mezzi di cui all'articolo 287 paragrafo 1 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, ai fini della composizione delle controversie ai sensi del presente articolo. L'articolo 287 si applica a tale dichiarazione, così come a ogni controversia in cui tale Stato è parte in causa, che non sia oggetto di una dichiarazione in vigore. Ai fini della conciliazione e dell'arbitrato, in conformità degli allegati V e VII della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, tale Stato avrà il diritto di nominare i conciliatori e gli arbitri da inserire negli elenchi di cui all'allegato V articolo 2 e all'allegato VII articolo 2 per la risoluzione delle controversie derivanti dalla presente Convenzione.

5. La dichiarazione resa ai sensi dei paragrafi 3 e 4 deve essere depositata presso il Segretario generale, che ne trasmette copia agli Stati Parti contraenti.

Art. 16 Rapporti con altre convenzioni e con accordi internazionali

Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica i diritti e gli obblighi di uno Stato in virtù della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare e del diritto consuetudinario internazionale del mare.

Art. 17 Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma presso la sede dell'Organizzazione dal 19 novembre 2007 fino al 18 novembre 2008 e rimane successivamente aperta all'adesione.

- a) Gli Stati possono esprimere il loro consenso a essere vincolati dalla presente Convenzione mediante:
 - i) la firma senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione; o
 - ii) la firma con riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, seguita dalla ratifica, dall'accettazione o dall'approvazione; o
 - iii) l'adesione.
- b) La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

Art. 18 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui dieci Stati l'hanno firmata senza riserva di ratifica, di accettazione o di approvazione, oppure hanno depositato gli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale.

2. Per ogni Stato che la ratifica, l'accetta, l'approva o vi aderisce dopo che le condizioni per l'entrata in vigore di cui al paragrafo 1 sono state adempiute, la presente Convenzione entra in vigore tre mesi dopo la data del deposito da parte di tale Stato dello strumento appropriato, ma non prima che la presente Convenzione sia entrata in vigore ai sensi del paragrafo 1.

Art. 19 Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato Parte contraente in qualsiasi momento dopo la scadenza di un anno a decorrere dalla data in cui questa Convenzione è entrata in vigore per tale Stato.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tal fine presso il Segretario generale.

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data in cui il Segretario generale ha ricevuto lo strumento di denuncia o allo scadere di qualsiasi periodo più lungo specificato nello strumento.

Art. 20 Depositario

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale.

2. Il Segretario generale:

- a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito:
 - i) di ogni nuova firma o di ogni deposito di uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, unitamente alla relativa data,
 - ii) della data di entrata in vigore della presente Convenzione,
 - iii) del deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione, unitamente alla data del deposito e alla data in cui la denuncia ha effetto, e
 - iv) delle altre dichiarazioni e notificazioni ricevute in applicazione della presente Convenzione;
- b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati che l'hanno firmata o che vi hanno aderito.

3. Non appena la presente Convenzione entra in vigore, una copia certificata conforme del testo è trasmessa dal Segretario generale al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione in conformità all'articolo 102 dello Statuto delle Nazioni Unite⁸.

Art. 21 Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico esemplare originale in lingua araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, ciascun testo facente ugualmente fede.

Fatto a Nairobi il diciotto maggio duemilasette.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Allegato

**Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria
in materia di responsabilità per la rimozione dei relitti**

**Rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 12 della
Convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti, 2007**

Nome della nave	Stazza lorda	Numero o lettere di identificazione	Numero di identificazione IMO della nave	Porto di immatricolazione	Nome e indirizzo completo della sede principale di attività del proprietario registrato

Si certifica che è in vigore, nei confronti della nave sopra menzionata, una polizza di assicurazione o altra garanzia finanziaria conforme ai requisiti di cui all'articolo 12 della Convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti, 2007.

Tipo di garanzia

Durata della garanzia

Nome e indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o del garante (o dei garanti)

Nome:

Indirizzo:

Il presente certificato è valido fino al:

Rilasciato o autenticato dal Governo di:

(nome completo dello Stato)

oppure

Il testo seguente deve essere utilizzato quando uno Stato Parte contraente si avvale di quanto previsto nell'articolo 12 paragrafo 3:

Il presente certificato è rilasciato sotto l'autorità del Governo di:

(nome completo dello Stato)

Da

(nome dell'istituzione o dell'organismo)

A Il

(luogo)

(data)

(Firma e qualifica del funzionario che rilascia o autentica il certificato)

Note esplicative:

1. Se si desidera, la denominazione dello Stato può includere un riferimento all'autorità pubblica competente del Paese in cui viene rilasciato il certificato.
2. Se l'importo totale della garanzia proviene da più fonti, deve essere indicato l'importo per ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, queste devono essere elencate.
4. Alla voce «Durata della garanzia» occorre specificare la data a partire dalla quale la garanzia prende effetto.
5. Alla voce «Indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o del garante (o dei garanti)» occorre indicare l'indirizzo della sede di affari principale dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o del garante (o dei garanti). Se opportuno, deve essere indicata la sede di attività presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o la garanzia.