

Vlaams
Parlement

stuk **2049** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 14 mei 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met het internationaal verdrag van Nairobi
betreffende de verwijdering van wrakken, 2007,
en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	11
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	15
Advies van de Raad van State	21
Ontwerp van decreet	29
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van het verdrag en de bijlage	35
– Engelse tekst van het verdrag en de bijlage	53

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. De aanwezigheid van scheepswrakken

Het aantal scheepsrampen is de jongste jaren aanzienlijk gedaald. Die daling is te danken aan de inspanningen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de regeringen en de industrie om de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren. Toch is het aantal achtergelaten scheepswrakken toegenomen waardoor de problemen die zij veroorzaken voor de kuststaten en de scheepvaart in het algemeen, acuter worden.

Die problemen zijn drievoudig. In de eerste plaats en afhankelijk van zijn locatie, kan een wrak de scheepvaart hinderen en een potentieel gevaar betekenen voor schepen en hun bemanning. Op de tweede plaats, maar even belangrijk en afhankelijk van de aard van de lading, kan een wrak schade berokkenen aan het milieu, zowel op zee als langs de kusten. Tot slot is er, in een tijd waarin goederen en diensten steeds duurder worden, de kostprijs voor het merken en verwijderen van wrakken.

De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), die de bodem van de Noordzee stelselmatig in kaart brengt, heeft de juiste locatie, exacte diepte en heel wat andere informatie over de op die manier ontdekte gezonken schepen in het Belgische deel van de Noordzee gegroepeerd in een wrakkendatabank. Voor onze kust liggen op de zeebodem meer dan 200 wrakken.

Een aantal wrakken behoort tot het cultureel erfgoed onder water. Op 6 november 2001 nam de VN-organisatie voor onderwijs, wetenschap en cultuur (UNESCO) een overeenkomst aan inzake de bescherming van dat erfgoed. Het Vlaams Parlement gaf zijn instemming aan dat verdrag bij decreet van 16 juli 2010, maar bij gebrek aan goedkeuring door alle bevoegde parlementen werd het nog niet geratificeerd door België.

2. Ontstaan en inhoud van het verdrag

Het verdrag werd aangenomen door een diplomatieke conferentie die van 14 tot 18 mei 2007 plaatsvond op de zetel van de Verenigde Naties (VN) in de Keniaanse hoofdstad Nairobi.

De conferentie nam ook drie resoluties aan:

- een resolutie waarin zij haar waardering uitdrukt voor de gaststad en de zetel van de VN;
- een resolutie over de verplichte verzekeringscertificaten in hoofde van bestaande verdragen inzake maritieme aansprakelijkheid: de IMO-lidstaten worden opgeroepen om de inwerkingtreding van het voorliggende en andere verdragen te verzekeren;
- een resolutie over de bevordering van technische samenwerking en bijstand: verdragssluitende staten, IMO-lidstaten, betrokken organisaties en de maritieme wereld wordt gevraagd financiële en andere steun te bieden aan de IMO met het oog op het verlenen van bijstand voor de aanneming en de effectieve toepassing van het verdrag.

Het verdrag van Nairobi geeft staten de wettelijke basis voor de verwijdering van scheepswrakken die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid van mensen, goederen en eigendommen op zee, evenals voor het mariene milieu. Het stelt scheepseigenaars financieel aansprakelijk en verplicht hen een verzekering te nemen of te zorgen voor een andere financiële zekerheid om de kosten voor de verwijdering van wrakken te dekken. Het geeft staten het recht om verzekeraars rechtstreeks aan te spreken.

De voornaamste verdragsbepalingen hebben betrekking op:

- het melden en lokaliseren van scheepswrakken;
- criteria voor het bepalen van het risico dat kan ontstaan door een wrak, zoals de diepte van het water boven het wrak, de nabijheid van vaarroutes, de verkeersdichtheid en -frequentie, het soort trafiek en de kwetsbaarheid van havenfaciliteiten; milieucriteria zoals de schade die een lading of olie kan veroorzaken voor het mariene milieu, zijn eveneens inbegrepen;
- maatregelen om de verwijdering van wrakken te faciliteren, met inbegrip van de rechten en plichten om schadelijke schepen en scheepswrakken te verwijderen;
- de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten die gemaakt worden voor het lokaliseren, merken en verwijderen van schepen en scheepswrakken;
- de regeling van geschillen.

Het verdrag vult een leemte op in bestaande internationale instrumenten door voor het eerst uniforme internationale regels vast te leggen voor een prompte en doeltreffende verwijdering van wrakken die buiten de territoriale wateren liggen.

Het verdrag bevat in artikel 3.3 een facultatieve clausule die de verdragsluitende staten de mogelijkheid biedt om bepaalde bepalingen toe te passen op hun grondgebied, met inbegrip van hun territoriale wateren. België zou geen gebruikmaken van die mogelijkheid.

3. Vlaamse bevoegdheden en belang voor Vlaanderen

Artikel 6 (vaststellen van een gevaar), dat een gemengde bevoegdheid inhoudt, en de artikelen 7 (lokalisering van wrakken) en 8 (markeren van wrakken), die een exclusief Vlaamse bevoegdheid betreffen, hebben betrekking op de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, §1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd. Het betreft de bevoegdheden inzake de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee. Eveneens, overeenkomstig het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), en het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart, zoals gewijzigd door het besluit van de Vlaamse Regering van 6 maart 2009, is het de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om wrakken op te sporen, deze weg te halen of aan te duiden door boeien waar er gevaar is. Deze bevoegdheden en die inzake de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de zeewering en de loodsdiensten, houden het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, met inbegrip van het baggeren, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

Concreet is het MRCC bevoegd voor de scheepvaartveiligheid en bijkomende veiligheid, zoals toerisme en duikers. Ook de vergunningen voor het weghalen van het wrak dienen bij het MRCC bekomen te worden. De afdeling Maritieme Toegang (aMT) van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is bevoegd voor wrakken die zich in een gebied met een scheepvaartroute bevinden of in een ander gebied waarvoor aMT verantwoordelijk is (op deze basis kunnen zij bepalen dat een wrak onmiddellijk weg moet). De Vlaamse hydrografie van MDK – afdeling Kust bepaalt de locatie van het wrak en de afdeling Scheepvaartbegeleiding bepaalt het risico en de positie van de boei, terwijl de Dienst met Afzonderlijk Bestuur (DAB) Vloot van MDK ten slotte instaat voor het operationele luik. De DAB Loodswezen heeft een adviserende rol. Bijkomend kunnen alle zeventien kustwachtpartners, zijnde overheidsinstanties op federaal en Vlaams niveau, bepalen of een wrak risicovol is en bijgevolg de verwijdering ervan vragen. Als een wrak dient verwijderd te worden op vraag van een administratie, federaal of Vlaams, dan moet aan al deze partijen gevraagd worden of zij opmerkingen hebben op de wijze van verwijdering.

De band met de Vlaamse bevoegdheden inzake bescherming van het leefmilieu is vrij marginaal, ook al wordt verwezen naar de bescherming van het mariene milieu. Dit is onder meer het geval voor wat betreft de noodzaak of de wenselijkheid om wrakken te verwijderen, de gevaren die verbonden zijn aan niet-geborgten wrakken, de wijze waarop wrakken dienen verwijderd te worden en de elementen waarmee bij de bergingsoperatie rekening moet gehouden worden.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

In de preambule wijzen de partijen op het gevaar van niet-geborgten scheepswrakken voor de scheepvaart en het mariene milieu en op de noodzaak om uniforme internationale regels en procedures aan te nemen die een vlugge en doeltreffende verwijdering van de wrakken en een schadevergoeding voor de gemaakte kosten garanderen. De partijen zijn zich ook bewust van het belang van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) en het internationaal gewoonterecht, en van het feit dat het noodzakelijk is het voorliggende verdrag toe te passen overeenkomstig deze verdragsbepalingen.

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

Het verdrag heeft betrekking op de exclusieve economische zone van een verdragsluitende partij, ingesteld overeenkomstig het internationaal recht. Indien een staat geen exclusieve economische zone ingesteld heeft, betreft het een zone voorbij en grenzend aan de territoriale wateren van die staat, die zich niet uitstrekt voorbij 200 zeemijlen vanaf de basislijnen voor het bepalen van de breedte van de territoriale zee.

Verder wordt een definitie gegeven van schip, maritiem ongeval, wrak, gevaar, daarmee (dit wil zeggen met het gevaar gevormd door het wrak) samenhangende belangen, opruiming, geregistreerde eigenaar, exploitant van het schip, getroffen staat, staat waar het schip geregistreerd is, organisatie (de IMO) en secretaris-generaal.

Artikel 2. Doelstellingen en algemene beginselen

Een verdragsluitende staat kan maatregelen treffen voor de verwijdering van scheepswrakken die een gevaar betekenen. Die maatregelen moeten in verhouding zijn met het gevaar, de redelijkheid niet overschrijden en een einde nemen eens het wrak geborgen is. Zij mogen evenmin de rechten en belangen van andere staten en personen aantasten. De toepassing van het verdrag in de bedoelde zone laat een staat niet toe zijn soevereiniteit of zijn soevereine rechten te eisen of uit te oefenen op een deel van de volle zee. De verdragsluitende staten werken samen als de gevolgen van een scheepsramp een andere staat dan de betrokken staat aantasten.

Artikel 3. Toepassingsgebied

Behalve indien anders bepaald heeft het verdrag betrekking op wrakken die zich in de bedoelde zone bevinden. Een verdragsluitende staat kan het toepassingsgebied uitbreiden tot zijn eigen grondgebied, met inbegrip van zijn territoriale wateren. België zal dit niet doen.

Artikel 4. Uitsluitingen

Het verdrag heeft geen betrekking op maatregelen die getroffen zijn overeenkomstig het internationaal verdrag van 1969, zoals gewijzigd, over de tussenkomst op volle zee in geval van een ongeval dat een vervuiling door olie kan veroorzaken, noch op het protocol van 1973, zoals gewijzigd, over de tussenkomst in geval van een vervuiling door andere stoffen. Het verdrag betreft evenmin oorlogsschepen en andere vaartuigen die toebehoren aan

of uitgebaat worden door een staat die zulke vaartuigen enkel gebruikt voor regeringsdoeleinden en niet voor commerciële activiteiten.

Artikel 5. Melden van wrakken

De verdragsluitende staten eisen van de scheepskapitein of -exploitant dat zij onverwijld een rapport bezorgen wanneer een ramp zich voorgedaan heeft. Dat rapport moet alle noodzakelijke informatie bevatten zodat de betrokken staat kan bepalen of het wrak een gevaar vormt.

Artikel 6. Vaststelling van gevaar

De betrokken staat moet rekening houden met het type, de grootte en de bouw van het vaartuig, de diepte van het water, de getijden en de stromingen, de kwetsbaarheid van de zone, de nabijheid van vaarroutes, de dichtheid, de frequentie en de aard van het scheepsverkeer, de aard en de grootte van de lading, de kwetsbaarheid van de haveninstallaties, de meteorologische en hydrografische omstandigheden, de onderwatertopografie van de zone, de diepte van het wrak, zijn akoestische en magnetische profielen, de nabijheid van offshore installaties, pijpleidingen, telecommunicatiekabels en soortgelijke structuren, en andere omstandigheden die de verwijdering van het wrak kunnen noodzakelijk maken.

Artikel 7. Lokaliseren van wrakken

De betrokken staat moet alles in het werk stellen om de schippers en de betrokken staten te informeren over de aard en de ligging van het wrak. Als een staat redenen heeft om te denken dat een wrak een reëel gevaar betekent, moet hij alle mogelijke maatregelen treffen om de precieze ligging te bepalen.

Artikel 8. Markeren van wrakken

Indien een staat vaststelt dat een wrak een gevaar kan betekenen, moet hij maatregelen treffen om het wrak te markeren. De merktekens moeten conform internationaal aanvaarde normen zijn.

Artikel 9. Maatregelen ter vereenvoudiging van het opruimen van wrakken

Een verdragsluitende staat die vaststelt dat een wrak een gevaar betekent, moet de staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreeerde eigenaar informeren, en met die staat en andere getroffen staten overleggen over de te treffen maatregelen. De geregistreeerde eigenaar dient het wrak op te ruimen en moet een bewijs van verzekering of andere financiële zekerheid stellen. Hij kan daarvoor een beroep doen op gespecialiseerde bergingsfirma's. Dit artikel regelt eveneens de rol van de getroffen staat om deze bergingswerkzaamheden te regelen en wat er dient te gebeuren indien de eigenaar het wrak verzuimt op te ruimen.

Artikel 10. Aansprakelijkheid van de eigenaar

De eigenaar is aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak, tenzij het ongeval voortvloeit uit een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken of door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een regering of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiehulpmiddelen bij de uitoefening van die taak. Het verdrag doet geen afbreuk aan het recht van de geregistreeerde eigenaar om zijn aansprakelijkheid te beper-

ken uit hoofde van enige toepasselijke nationale of internationale regeling. Dit artikel doet geen afbreuk aan het verhaal van de eigenaar ten aanzien van derden.

Artikel 11. Uitzonderingen op de aansprakelijkheid

Het verdrag doet geen afbreuk aan de aansprakelijkheidsregelingen uit het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd, het internationaal verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd, het verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd; of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt, en het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd, uiteraard voor zover die verdragen van toepassing zijn en in werking zijn getreden tussen de betrokken staten. Als er specifieke (nationale of internationale) regels omtrent het loon of de vergoeding verschuldigd aan de hulpverlener bestaan, dan zijn die regels van toepassing met uitsluiting van de regels van dit verdrag.

Artikel 12. Verplichte verzekering of andere financiële zekerheid

Dit artikel bevat de nadere regels over de verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie afgegeven garantie, die door een schip met een brutotonnage van 300 of meer dat vaart onder de vlag van een staat die partij is, in stand moet gehouden worden.

Artikel 13. Termijnen

Het recht tot verhaal van kosten vervalt wanneer er geen vordering werd ingesteld binnen drie jaar na de datum van de vaststelling van het gevaar of binnen zes jaar na de datum van het eerste feit dat tot het maritieme ongeval heeft geleid.

Artikel 14. Wijzigingen

Dit artikel regelt de wijzigingsprocedure en de toetreding zodra een wijziging van kracht is geworden.

Artikel 15. Beslechting van de geschillen

In eerste instantie bevestigt dit artikel het beginsel dat geschillen door vreedzame middelen moeten worden beslecht. Als dat onderling niet lukt, dan is het geschillenbeslechtingsmechanisme uit het VN-Zeerechtverdrag van toepassing, ongeacht of de staten die partij zijn bij het geschil tevens partij zijn bij dat laatste verdrag. Aangezien er in het kader van dat verdrag de keuze bestaat tussen een aantal procedures, wordt hetzelfde voorzien voor de geschillenbeslechting bij dit IMO-verdrag.

Artikel 16. Verhouding tot andere verdragen en internationale overeenkomsten

Geen enkele bepaling van dit verdrag doet afbreuk aan de rechten en verplichtingen uit hoofde van het VN-Zeerechtverdrag of uit hoofde van het internationale gewoonterecht van de zee.

De artikelen 17 tot 21 bevatten typische slotbepalingen over ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding, inwerkingtreding, opzegging, taken van de depositaris en officiële taalversies van het verdrag.

De bijlage bevat tot slot het model voor het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid voor het opruimen van wrakken.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengde aard van het verdrag

Tijdens zijn vergadering van 11 mei 2010 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter van het verdrag vast, gelet op de gewestbevoegdheid uit artikel 6, §1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI). Zowel de federale overheid als het Vlaamse Gewest worden bevoegd geacht. Aangezien zij geen rechtstreekse toegang hebben tot de zee en België het toepassingsgebied niet overeenkomstig artikel 3, tweede lid, zal uitbreiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden, zijn het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest territoriaal niet bevoegd.

Ingevolge de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen, behoudens bezwaar binnen de dertig dagen na de notificatie van het verslag aan hen. In een brief van 12 augustus 2010 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd. De ICBB heeft de consensus in de WGV dus stilzwijgend bekrachtigd en die bijgevolg uitvoerbaar gemaakt.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV)

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht op 21 november 2012 (kenmerk 2012/31) advies uit over het internationaal verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken.

De adviesraad legt naast de in de memorie van toelichting opgesomde Vlaamse bevoegdheden, ook graag de nadruk op de daarmee samenhangende belangen zoals bijvoorbeeld visserij, toerisme en flora en fauna. Ook vraagt de adviesraad snel voortgang te maken met de afhandeling van de goedkeuringsprocedures betreffende het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water. Dit verdrag houdt namelijk verband met de voorliggende overeenkomst. Intussen zijn alle parlementaire procedures in België afgerond en zal het verdrag eerstdaags worden geratificeerd.

De SARiV gaat akkoord met het voorontwerp van instemmingsdecreet.

3. Advies van de Raad van State

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht advies uit op 22 februari 2013 (kenmerk 52.794/3) en maakte daarin een algemene opmerking.

De Raad kan zich niet vinden in het oordeel van de Werkgroep Gemengde Verdragen dat enkel de federale overheid en het Vlaamse Gewest bevoegd zijn. De Raad verwijst naar artikel 167, §1, eerste lid, van de Grondwet inzake de bevoegdheid van de gemeenschappen en gewesten bij internationale samenwerking. Dit artikel stelt dat de bevoegdheidsverdeling *ratione materiae* de leidraad is voor het bepalen van de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten op internationaal vlak. Eveneens wordt de territoriale bevoegdheidsbeperking niet doorgetrokken op internationaal vlak. De bevoegdheid van de gewesten is hier dus ruimer dan hun bevoegdheid om internationaalrechtelijke handelingen in het interne recht om te zetten.

De Raad van State is van mening dat niet enkel de federale wetgever en het Vlaams Parlement hun instemming moeten verlenen, maar ook het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement. Het verdrag zal ook ter instemming worden voorgelegd aan deze beide parlementen.

4. Inwerkingtreding

Het verdrag zal in werking treden twaalf maanden nadat tien staten hun definitieve instemming om gebonden te worden, hebben gegeven. Begin maart 2013 hadden slechts zes staten dat gedaan.¹

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

¹ Bulgarije, India, Iran, Nigeria, Palau en Verenigd Koninkrijk. Denemarken, Duitsland, Estland, Frankrijk, Italië en Nederland hebben het verdrag ondertekend maar nog niet geratificeerd.

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met
het internationaal verdrag van Nairobi betreffende
de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage,
opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw
en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam
van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te
dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het internationaal verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN

**STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN**

Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
T: +32 2 553 01 81
F: + 32 2 553 50 76
sariv@iv.vlaanderen.be
<http://www.sariv.be>

Aan mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van 23 oktober 2012	uw kenmerk HC/FB/PG/072 K02.4-U-12-1497	ons kenmerk Advies 2012/31	bijlagen
vragen naar / e-mail Freddy.Evens@iv.vlaanderen.be	telefoonnummer 02 553 01 11	datum 21 november 2012	

Betreft: Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende instemming met het internationaal verdrag van Nairobi

Mevrouw de minister,

Tijdens haar vergadering van 19 oktober 2012 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007 en de bijlage (hierna: “het Verdrag”). Zij gelastte u het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) in te winnen. De Raad keurde dit advies goed na bespreking tijdens zijn vergadering van 12 november 2012.

1. Situering

Het Verdrag biedt een juridische basis voor staten voor het verwijderen van scheepswrakken die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid van mensen, goederen en eigendommen op zee, evenals voor het mariene milieu. Het stelt scheepseigenaars financieel aansprakelijk en verplicht hen een verzekering te nemen of te zorgen voor een andere financiële zekerheid om de kosten voor de verwijdering van wrakken te dekken. Het Verdrag geeft staten het recht om verzekeraars rechtstreeks aan te spreken.

De voornaamste verdragsbepalingen hebben betrekking op:

- Het melden, lokaliseren en markeren van scheepswrakken (artikel 5, 7 en 8);
- Criteria voor het bepalen van het gevaar ontstaan door wrakken (artikel 6);
- Maatregelen om de verwijdering van wrakken te faciliteren (artikel 9);
- De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten van het verwijderen van wrakken (artikel 10 - 12);
- Een regeling voor geschillen (artikel 15).



Flemish Foreign Affairs Council



Het Verdrag moet worden ten uitvoer gelegd in overeenstemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee¹, ondertekend te Montego Bay op 10 december 1982 (artikel 16), en met andere verdragen zoals o.m. vermeld in artikelen 10 en 11 van het Verdrag en met het internationaal gewoonterecht van de zee.

Artikel 1, lid 1, definieert het “verdragsgebied”. Daarnaast kan een staat die partij is bij het Verdrag verklaren dat het Verdrag ook van toepassing is op wrakken die zich binnen zijn grondgebied - met inbegrip van de territoriale zee - bevinden, mits hij de Secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie hiervan in kennis stelt (artikel 3, lid 2 en 3). Volgens de memorie van toelichting heeft ons land geen voornemen om deze uitbreiding te voorzien.

2. Opmerkingen

Het gemengd karakter van het Verdrag werd vastgelegd door de Werkgroep Gemengde Verdragen op 11 mei 2010. Hiervoor werd o.m. verwezen naar de Vlaamse bevoegdheden op het vlak van het vaststellen van een gevaar (artikel 6), de lokalisering van wrakken (artikel 7) en het markeren van wrakken (artikel 8) als exclusieve Vlaamse bevoegdheden. Er wordt tevens verwezen naar het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) dat bij besluit van de Vlaamse Regering werd gelast om deze taken ter harte te nemen. Daarnaast wijst de memorie van toelichting ook naar de Vlaamse bevoegdheden inzake bescherming van het leefmilieu die marginaal in het geding zouden zijn bij de tenuitvoerlegging van het Verdrag. De Raad legt echter ook graag de nadruk op de “daarmee samenhangende belangen”, verwoord in artikel 1, lid 6, die ook verband houden met de Vlaamse bevoegdheden, m.n. de visserij, de toeristische attracties en andere economische belangen in het betrokken gebied, de gezondheid van de bevolking en het behoud van de levende maritieme rijkdommen en van de flora en fauna en de infrastructuur. Deze belangen zijn veel ruimer dan de hierboven vermelde exclusieve bevoegdheden. De gemengde bevoegdheid is enkel van toepassing op het Vlaams Gewest en de federale overheid, niet op het Brussels en het Waals Gewest, omdat zij geen toegang hebben tot de zee en België de toepassing van dit Verdrag niet heeft uitgebreid naar het eigen grondgebied.

Hoewel dit niet uitdrukkelijk wordt vermeld in het Verdrag, is er volgens de memorie van toelichting ook een verband met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water, aangenomen in Parijs op 2 november 2001. Een aantal scheepswrakken behoort immers tot het cultureel erfgoed onder water. De Raad bracht samen met de Sectorraad Kunsten en Erfgoed van de Strategische Adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC) en de Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed (SARO) hierover een gezamenlijk advies uit op 2 februari 2010.² De memorie van toelichting vermeldt dat de Belgische ratificatie van dit UNESCO-Verdrag nog steeds niet is afgerond. De Raad vraagt daarom aan de Vlaamse Regering om dit onderwerp te agenderen op de agenda van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid om er bij de andere Belgische entiteiten op aan te dringen snel voortgang te maken met de afhandeling van hun goedkeuringsprocedures.

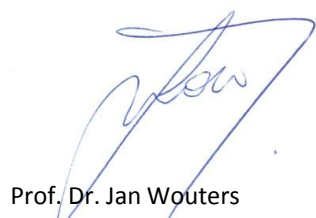
¹ Wet van 18 juni 1998 houdende instemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982 en de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, gedaan te New York op 28 juli 1994, *B.S.*, 16 september 1999, 34484.

² SARC, SARIV en SARO, *Advies over het ontwerp van decreet houdende instemming met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van cultureel erfgoed onder water*, Advies 2010/1, 2 februari 2010.

3. Conclusie

Tot slot gaat de Raad akkoord met het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Verdrag van Nairobi.

Hoogachtend,



Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter SARiV



Freddy Evens
Secretaris SARiV

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE afdeling Wetgeving

advies 52.794/3
van 22 februari 2013

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het internationaal verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007’

Op 23 januari 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het internationaal verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 11 februari 2013. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jan SMETS en Bruno SEUTIN, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Anja SOMERS, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 februari 2013.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe het Vlaams Parlement zijn instemming te doen betuigen met de ‘Nairobi International Convention on the removal of wrecks, 2007’, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007 (hierna: het Verdrag).

In het Verdrag wordt de verwijdering geregeld van wrakken die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid van mensen, goederen en eigendommen op zee, evenals voor het mariene milieu. Scheepseigenaars worden financieel aansprakelijk gesteld en verplicht een verzekering te nemen of te zorgen voor een andere financiële zekerheid om de kosten voor de verwijdering van wrakken te dekken. Aan de Staten wordt het recht verleend om verzekeraars rechtstreeks aan te spreken.

Het Verdrag is van toepassing in de exclusieve economische zone van een Staat of, indien een Staat dergelijke zone niet heeft vastgesteld, in een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten. Een Staat die partij is bij het Verdrag kan de toepassing ervan uitbreiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied bevinden, met inbegrip van de territoriale zee. België heeft hiervan geen gebruik gemaakt.

Het Verdrag heeft in hoofdzaak betrekking op de verplichting om een wrak te melden, de criteria om te bepalen of een wrak een gevaar vormt, de verplichting van de getroffen Staat om het wrak te lokaliseren en te markeren als het een gevaar vormt, de bepalingen in verband met het verwijderen van het wrak, de aansprakelijkheid van de eigenaar en de verplichte verzekering of financiële zekerheid, en de regeling van geschillen. De bijlage bij het Verdrag bevat een model van het certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid voor het verwijderen van wrakken.

ALGEMENE OPMERKING

3.1. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt vermeld dat tijdens zijn vergadering van 11 mei 2010 de Werkgroep Gemengde Verdragen, adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid, het gemengde karakter van het Verdrag heeft vastgelegd. Volgens die werkgroep worden zowel de federale overheid als het Vlaamse Gewest bevoegd

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de conformiteit met hogere rechtsnormen verstaan.

geacht, doch niet het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest aangezien zij geen rechtstreekse toegang hebben tot de zee en België de toepassing van dit Verdrag niet heeft uitgebreid naar het eigen grondgebied.

De Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid heeft via de schriftelijke procedure ingestemd met het verslag van de werkgroep.

3.2. Het Verdrag heeft betrekking op aangelegenheden die in de Belgische interne rechtsorde tot de bevoegdheid behoren van zowel de federale overheid als de gewesten.

Zo is de federale overheid, wat het verkeer op de zee betreft, bevoegd voor de politie op de zeevaart² die erop gericht is het scheepvaartverkeer vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden.³

De gewesten zijn daarentegen bevoegd inzake de loodsdiensten en de bebakingsdiensten van en naar de havens, evenals inzake de reddings- en sleepdiensten op zee.⁴ Dat omvat onder meer de bevoegdheid inzake de ondersteuningsdiensten op het water in de internationale wateren en in de Belgische territoriale wateren, en de uitvoering van de bebakening in internationale wateren en in de Belgische territoriale wateren.⁵ De gewesten zijn dan ook onder meer bevoegd voor hetgeen bepaald wordt in de artikelen 6 (gedeeltelijk), 7 en 8 van het Verdrag.

3.3. Om de redenen hiervoor vermeld, is de Werkgroep Gemengde Verdragen, hierin bijgetreden door de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid, van oordeel dat enkel de federale overheid en het Vlaamse Gewest hun instemming dienen te verlenen met het Verdrag.

Met die zienswijze kan niet worden ingestemd.

Luidens artikel 167, § 1, eerste lid, van de Grondwet zijn de gemeenschappen en de gewesten bevoegd om de internationale samenwerking te regelen, met inbegrip van het sluiten van verdragen, “voor de aangelegenheden waarvoor zij door of krachtens de Grondwet bevoegd zijn”. Die bepaling verwijst naar de materiële bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten.⁶ Dit blijkt trouwens ook uit de bedoeling van de grondwetgever, zoals die kan worden afgeleid uit de toelichting bij het voorstel tot herziening van artikel 68 (oud) van de Grondwet: de indieners wensten dat “de autonomie die op intern vlak wordt erkend, zich eveneens zou kunnen uiten op extern vlak”.⁷ De bevoegdheidsverdeling *ratione materiae* is aldus de leidraad voor het bepalen van de bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten op internationaal vlak.

² Artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’. Zie ook de memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 ‘tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’, *Parl.St.* Kamer B.Z. 1988, nr. 516/1, 21.

³ GwH 16 januari 1997, nr. 2/97, B.4.3.

⁴ Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁵ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, *Parl. St.* Kamer B.Z. 1988, nr. 516/1, 17.

⁶ G. CRAENEN, “België en het buitenland. De nieuwe regeling van de buitenlandse betrekkingen” in A. ALEN en L.P. SUETENS (eds.), *Het federale België na de vierde staatshervorming*, Brugge, die Keure, 1993, (59) 82, nr. 75.

⁷ *Parl.St.* Senaat B.Z. 1991-92, nr. 100-16/1, 1.

Ook al kunnen de gewesten geen bepalingen van intern recht vaststellen in verband met gebiedsdelen die buiten hun grondgebied gelegen zijn, toch kan die territoriale bevoegdheidsbeperking niet doorgetrokken worden op internationaal vlak. Op dat vlak dient enkel met de materiële bevoegdheidsregels rekening te worden gehouden. De internationale bevoegdheid van de gewesten is in dit opzicht ruimer dan hun bevoegdheid om internationaalrechtelijke handelingen in het interne recht om te zetten.⁸

Nu zoals hiervoor is opgemerkt, in het Verdrag ook aangelegenheden worden geregeld die tot de materiële bevoegdheden van de gewesten behoren, moet worden geconcludeerd dat niet enkel de federale wetgever en het Vlaams Parlement hun instemming met het Verdrag dienen te geven, maar ook het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

⁸ Adv.RvS nr. 24.903/VR van 22 april 1997 over een ontwerp dat heeft geleid tot de wet van 18 juni 1998 'houdende instemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982 en de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, gedaan te New York op 28 juli 1994' (*Parl.St.* Senaat 1993-94, nr. 1-796/1, 241) en AdvRvs. nr. 26.261/VR van 22 april 1997 over een ontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 14 juli 1998 'houdende instemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee, en de bijlagen, ondertekend in Montego Bay op 10 december 1982, en de Overeenkomst inzake de toepassing van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het Recht van de Zee van 10 december 1982, en de bijlage, ondertekend in New York op 28 juli 1994' (*Parl.St.* Vl. Parl. 1997-98, nr. 1067/1, 39).

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het internationaal verdrag van Nairobi betreffende de verwijdering van wrakken, 2007, en de bijlage, opgemaakt in Nairobi op 18 mei 2007, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 3 mei 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGEN:

- Nederlandse vertaling van het verdrag en de bijlage
- Engelse tekst van het verdrag en de bijlage

VERTALING**Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007**

De Staten die partij zijn bij dit Verdrag,

Zich bewust van het feit dat wrakken die niet worden opgeruimd, gevaar kunnen opleveren voor de scheepvaart of het mariene milieu,

Overtuigd van de noodzaak uniforme internationale regels en procedures aan te nemen om te waarborgen dat wrakken onverwijd en op doeltreffende wijze worden opgeruimd en dat de daarmee gemoeide kosten worden vergoed,

Vaststellend dat veel wrakken zich kunnen bevinden binnen het grondgebied van Staten, met inbegrip van de territoriale zee,

De voordelen onderkennend die verwezenlijkt kunnen worden door middel van uniformiteit in de rechtsstelsels die van toepassing zijn op de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor het opruimen van gevaarlijke wrakken,

Indachtig het belang van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, en van het internationaal gewoonterecht van de zee, en de daaruit voortvloeiende noodzaak dit Verdrag in overeenstemming daarmee te implementeren,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder „Verdragsgebied” de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Staat die Partij is een dergelijke zone niet heeft vastgesteld, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

2. wordt verstaan onder „schip” een zeeschip, ongeacht het type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen en drijvende platforms, met uitzondering van platforms die ingezet worden bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem;

3. wordt verstaan onder „maritiem ongeval” een aanvaring, stranding of een ander navigatieincident of een ander voorval aan boord van een schip of daarbuiten dat leidt tot materiële schade of dreigend gevaar van materiële schade aan een schip of zijn lading;
4. wordt verstaan onder „wrak” als gevolg van een maritiem ongeval:
 - a. een gezonken of gestrand schip; of
 - b. een deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden; of
 - c. een zaak die op zee verloren is door een schip en is gestrand, gezonken of op zee op drift is geraakt; of
 - d. een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden of dat, naar redelijkerwijs verwacht kan worden, zal zinken of stranden, indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen aan het in gevaar verkerend schip of andere zaak;
5. wordt verstaan onder „gevaar” elke situatie of dreiging die:
 - a. een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart; of
 - b. naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer Staten;
6. worden verstaan onder „daarmee samenhangende belangen” de belangen van een kuststaat die rechtstreeks worden getroffen of bedreigd door een wrak, zoals:
 - a. maritieme activiteiten aan de kust, in een haven en in zeemondingen, met inbegrip van de visserij, die een essentieel middel van bestaan vormen voor de betrokken personen;
 - b. toeristische attracties en andere economische belangen in het betrokken gebied;
 - c. de gezondheid van de bevolking aan de kust en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende mariene rijkdommen en van de flora en fauna; en
 - d. infrastructuur buitengaats en onder water;
7. wordt verstaan onder „opruiming” elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak. “Opruimen” en “opgeruimd” worden dienovereenkomstig uitgelegd;
8. wordt verstaan onder „geregistreeerde eigenaar” de persoon of personen die als eigenaar van het schip is of zijn ingeschreven of, bij het ontbreken van registratie, de persoon of personen die eigenaar was of waren van het schip op het tijdstip van het maritieme ongeval. Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als exploitant van het schip, wordt onder „geregistreeerde eigenaar” die maatschappij verstaan;
9. wordt verstaan onder „exploitant van het schip” de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te

kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de Internationale Veiligheidsbeleidscode (ISM-code), zoals gewijzigd;

10. wordt verstaan onder „getroffen Staat” de Staat in het Verdragsgebied waarvan het wrak zich bevindt;

11. wordt verstaan onder „Staat waar het schip geregistreerd is” met betrekking tot een geregistreerd schip, de Staat waarin het schip is geregistreerd en met betrekking tot een niet- geregistreerd schip, de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;

12. wordt verstaan onder „Organisatie” de Internationale Maritieme Organisatie;

13. wordt verstaan onder de „Secretaris-Generaal” de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel 2. Doelstellingen en algemene beginselen

1. Een Staat die Partij is kan in overeenstemming met dit Verdrag maatregelen nemen voor het opruimen van een wrak dat een gevaar vormt in het Verdragsgebied.

2. De maatregelen die de getroffen Staat treft in overeenstemming met het eerste lid dienen in verhouding te staan tot het gevaar.

3. Deze maatregelen mogen hetgeen redelijkerwijs noodzakelijk is om een wrak dat een gevaar vormt op te ruimen, niet overstijgen en dienen beëindigd te worden zodra het wrak opgeruimd is; zij mogen de rechten en belangen van andere Staten, met inbegrip van die van de Staat waar het schip geregistreerd is of van een betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon niet onnodig schaden.

4. Aan de toepassing van dit Verdrag binnen het Verdragsgebied kan een Staat die partij is niet het recht ontnemen soevereiniteit of soevereine rechten uit te oefenen over een deel van de volle zee.

5. De Staten die Partij zijn dienen zich in te spannen samen te werken wanneer de gevolgen van een maritiem ongeval dat leidt tot een wrak ook een andere Staat dan de getroffen Staat treffen.

Artikel 3. Toepassingsgebied

1. Tenzij in dit Verdrag anders is bepaald, is dit Verdrag van toepassing op wrakken in het Verdragsgebied.

2. Met inachtneming van artikel 4, vierde lid, kan een Staat die Partij is de toepassing van dit Verdrag uitbreiden tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden.

In dat geval stelt hij de Secretaris-Generaal daarvan in kennis op het tijdstip waarop hij zijn instemming om door dit Verdrag te worden gebonden tot uitdrukking brengt of op enig later tijdstip.

Indien een Staat die Partij is kennisgeving heeft gedaan van het feit dat hij dit Verdrag toepast op wrakken binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, geldt dit onverminderd de rechten en verplichtingen van die Staat maatregelen te nemen met betrekking tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee, bevinden, anders dan het lokaliseren, markeren en opruimen in overeenstemming met dit Verdrag. De bepalingen van de artikelen 10, 11 en 12 van dit Verdrag zijn uitsluitend van toepassing op aldus getroffen maatregelen als bedoeld in de artikelen 7, 8 en 9 van dit Verdrag.

3. Indien een Staat die Partij is een kennisgeving uit hoofde van het tweede lid heeft gedaan, omvat het Verdragsgebied van de getroffen Staat het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee, van die Staat die Partij is.

4. Een kennisgeving uit hoofde van het tweede lid van dit artikel gedaan voordat dit Verdrag voor die Staat die Partij is in werking is getreden, wordt voor die Staat die Partij is van kracht bij de inwerkingtreding. Indien de kennisgeving wordt gedaan nadat dit Verdrag voor die Staat die Partij is in werking is getreden, wordt die van kracht zes maanden na de ontvangst ervan door de Secretaris-Generaal.

5. Een Staat die Partij is die een kennisgeving uit hoofde van het tweede lid heeft gedaan, kan deze te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving van intrekking aan de Secretaris-Generaal. Deze kennisgeving van intrekking wordt van kracht zes maanden na de ontvangst ervan door de Secretaris-Generaal, tenzij de kennisgeving een latere datum vermeldt.

Artikel 4. Uitsluitingen

1. Dit Verdrag is niet van toepassing op maatregelen genomen uit hoofde van het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, 1969, zoals gewijzigd, of het Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, 1973, zoals gewijzigd.

2. Dit Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat zolang ze uitsluitend worden gebruikt voor niet-commerciële overheidsdoeleinden, tenzij die Staat anders beslist.

3. Indien een Staat die Partij is besluit dit Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of andere schepen zoals omschreven in het tweede lid, stelt hij de Secretaris-Generaal daarvan in kennis, onder vermelding van de voorwaarden van de toepassing.

4.

- a. Indien een Staat die Partij is een kennisgeving uit hoofde van artikel 3, tweede lid, heeft gedaan zijn de volgende bepalingen van dit Verdrag niet van toepassing binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee:
 - i. artikel 2, vierde lid
 - ii. artikel 9, eerste, vijfde, zevende, achtste, negende en tiende lid
 - iii. artikel 15
- b. en luidt artikel 9, vierde lid, voor zover het van toepassing is op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee van een Staat die Partij is:

„Onverminderd het nationale recht van de getroffen Staat, kan de geregistreerde eigenaar, namens de eigenaar, een overeenkomst aangaan met een hulpverlener of een andere persoon teneinde een wrak op te ruimen waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt. Alvorens het opruimen aanvangt, kan de getroffen Staat voor het opruimen voorwaarden stellen, uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.”

Artikel 5. Melden van wrakken

1. Een Staat die Partij is verlangt van de kapitein en de exploitant van een schip dat zijn vlag voert en betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval dat geleid heeft tot een wrak dit onverwijld te melden aan de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.
2. In deze meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die nodig zijn voor de getroffen Staat teneinde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in overeenstemming met artikel 6, waaronder:
 - a. de precieze locatie van het wrak;
 - b. het type, de omvang en constructie van het wrak;
 - c. de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;
 - d. de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en
 - e. de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

Artikel 6. Vaststelling van gevaar

Bij het vaststellen of een wrak een gevaar vormt, dient de getroffen Staat de volgende criteria in acht te nemen:

- a. het type, de omvang en constructie van het wrak;
- b. diepte van het water in het gebied;
- c. getijverschil en stromingen in het gebied;
- d. bijzonder kwetsbare gebieden die in overeenstemming met de door de Organisatie aangenomen richtlijnen zijn erkend en indien van toepassing, aangewezen, of een duidelijk omschreven gebied van de exclusieve economische zone waar bijzondere verplichte maatregelen zijn aangenomen uit hoofde van artikel 211, zesde lid, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982;

- e. nabijheid van scheepvaartroutes of vastgestelde verkeersroutes;
- f. verkeersdichtheid en frequentie;
- g. soort verkeer;
- h. aard en kwantiteit van de lading van het wrak, de hoeveelheid en soorten olie (bijvoorbeeld bunkerolie en smeerolie) aan boord van het wrak en in het bijzonder de schade die waarschijnlijk kan ontstaan indien de lading of olie vrijkomt in het mariene milieu;
- i. de kwetsbaarheid van de havenvoorzieningen;
- j. de heersende meteorologische en hydrografische omstandigheden;
- k. de submariene topografie van het gebied;
- l. de hoogte van het wrak boven of onder het wateroppervlak bij het laagste astromisch getij;
- m. de akoestische en magnetische profielen van het wrak;
- n. de nabijheid van installaties, pijpleidingen, telecommunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
- o. andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Artikel 7. Lokaliseren van wrakken

1. Indien bekend wordt dat er een wrak is, stelt de getroffen Staat met spoed al hetgeen haalbaar is in het werk, met inbegrip van de hulp van Staten en organisaties om zeelieden en de betrokken Staten te waarschuwen voor de aard en locatie van het wrak.
2. Indien de getroffen Staat redenen heeft om aan te nemen dat een wrak een gevaar vormt, ziet hij erop toe dat alle praktische maatregelen worden getroffen om de precieze locatie van het wrak vast te stellen.

Artikel 8. Markeren van wrakken

1. Indien de getroffen Staat vaststelt dat een wrak een gevaar vormt, ziet hij erop toe dat alle redelijke maatregelen worden getroffen om het wrak te markeren.
2. Bij het markeren van het wrak worden alle praktische maatregelen getroffen om te waarborgen dat de markeringen voldoen aan het internationaal aanvaarde systeem voor bebakening dat gehanteerd wordt in het gebied waar het wrak zich bevindt.
3. De getroffen Staat verspreidt de bijzonderheden van de markering van het wrak door middel van alle gepaste middelen, met inbegrip van de juiste zeevaartkundige publicaties.

Artikel 9. Maatregelen ter vereenvoudiging van het opruimen van wrakken

1. Indien de getroffen Staat vaststelt dat een wrak een gevaar vormt, dient deze Staat onverwijld:
 - a. de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar te informeren; en

- b. met de Staat waar het schip geregistreerd is alsmede met andere door het wrak getroffen Staten te overleggen over de te treffen maatregelen met betrekking tot het wrak.
2. De geregistreerde eigenaar dient een wrak waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt op te ruimen.
3. Indien vastgesteld is dat een wrak een gevaar vormt, dient de geregistreerde eigenaar of een andere belanghebbende partij aan de bevoegde autoriteit van de getroffen Staat een bewijs van verzekering of andere financiële zekerheid zoals vereist op grond van artikel 12, te overleggen.
4. De geregistreerde eigenaar kan namens de eigenaar een overeenkomst sluiten met een hulpverlener of andere persoon teneinde het wrak op te ruimen waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt. Alvorens het opruimen aanvangt, kan de getroffen Staat voorwaarden vastleggen voor dit opruimen uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.
5. Wanneer het in het tweede en vierde lid bedoelde opruimen is aangevangen, kan de getroffen Staat optreden bij het opruimen uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat dit doeltreffend geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.
6. De getroffen Staat:
 - a. stelt een redelijke termijn binnen welke de geregistreerde eigenaar het wrak moet opruimen, rekening houdend met de aard van het in overeenstemming met artikel 6 vastgestelde gevaar;
 - b. stelt de geregistreerde eigenaar schriftelijk in kennis van de door hem gestelde termijn en vermeldt daarbij dat, indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen die termijn op te ruimen, hij het wrak voor rekening van de geregistreerde eigenaar kan doen opruimen; en
 - c. stelt de geregistreerde eigenaar schriftelijk ervan in kennis dat hij beoogt onverwijld op te treden indien het gevaar bijzonder groot wordt.
7. Indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen de in overeenstemming met het zesde lid, onderdeel a, vastgestelde termijn op te ruimen, of indien geen contact kan worden gelegd met de geregistreerde eigenaar, kan de getroffen Staat het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.
8. In omstandigheden waarin onverwijld optreden vereist is en de getroffen Staat de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar daarvan in kennis heeft gesteld, kan hij het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

9. De Staten die Partij zijn nemen alle passende maatregelen overeenkomstig hun nationale recht teneinde erop toe te zien dat de in hun Staat geregistreerde eigenaren voldoen aan het bepaalde in het tweede en derde lid.

10. De Staten die Partij zijn stemmen ermee in dat de getroffen Staat indien nodig optreedt overeenkomstig het vierde tot en met het achtste lid.

11. De getroffen Staat verschaft de in dit artikel bedoelde inlichtingen aan de in de in artikel 5, tweede lid, bedoelde meldingen genoemde geregistreerde eigenaar.

Artikel 10. Aansprakelijkheid van de eigenaar

1. Met inachtneming van artikel 11, is de geregistreerde eigenaar aansprakelijk voor de kosten van het lokaliseren, markeren en opruimen van het wrak overeenkomstig respectievelijk de artikelen 7, 8 en 9, tenzij de geregistreerde eigenaar aantoont dat het maritieme ongeval dat tot het wrak geleid heeft:

- a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;
- b. in zijn geheel is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken; of
- c. in zijn geheel is veroorzaakt door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een Regering of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiehulpmiddelen bij de uitoefening van die taak.

2. Niets in dit Verdrag tast het recht aan van de geregistreerde eigenaar zijn aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van enige toepasselijke nationale of internationale regeling, zoals het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976, zoals gewijzigd.

3. Geen vordering tot vergoeding van de kosten bedoeld in het eerste lid kan tegen de geregistreerde eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag. Dit geldt onverminderd de rechten en verplichtingen van een Staat die Partij is die kennisgeving heeft gedaan overeenkomstig artikel 3, tweede lid, met betrekking tot wrakken die zich binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee bevinden, anders dan het lokaliseren, markeren en opruimen in overeenstemming met dit Verdrag.

4. Geen bepaling van dit artikel doet afbreuk aan enig recht van verhaal tegenover derden.

Artikel 11. Uitzonderingen op de aansprakelijkheid

1. De geregistreerde eigenaar is uit hoofde van dit Verdrag niet aansprakelijk voor de kosten bedoeld in artikel 10, eerste lid, indien en voor zover de aansprakelijkheid voor dergelijke kosten in strijd zou zijn met:

- a. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd;
 - b. het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd;
 - c. het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd; of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; of
 - d. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd;
- mits het desbetreffende verdrag van toepassing en van kracht is.

2. Voor zover maatregelen uit hoofde van dit Verdrag worden aangemerkt als hulpverlening overeenkomstig het van toepassing zijnde nationale recht of een internationaal verdrag, is dat recht of verdrag van toepassing op kwesties omtrent het loon of de vergoeding verschuldigd aan de hulpverlener en met uitsluiting van de regels van dit Verdrag.

Artikel 12. Verplichte verzekering of andere financiële zekerheid

1. De geregistreerde eigenaar van een schip met een brutotonnage van 300 of meer dat vaart onder de vlag van een Staat die Partij is, is gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie afgegeven garantie, in stand te houden tot dekking van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag tot een bedrag gelijk aan het maximum van aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale regeling ter beperking van de aansprakelijkheid, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6, eerste lid, onderdeel b, van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976, zoals gewijzigd.

2. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag van kracht is, wordt aan elk schip met een brutotonnage van 300 of meer afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is geregistreerd nadat deze heeft vastgesteld dat aan de vereisten van het eerste lid is voldaan. Met betrekking tot een schip geregistreerd in een Staat die Partij is wordt zulk een certificaat afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is; met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke Staat die Partij is. Het verplichte certificaat omtrent verzekering heeft de vorm van het model vervat in de bijlage bij dit Verdrag en bevat de volgende gegevens:

- a. naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en plaats van registratie;
- b. brutotonnage van het schip;
- c. naam en adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar;
- d. IMO-scheepsidentificatienummer;
- e. aard en duur van de zekerheid;

- f. naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of een andere persoon die zekerheid stelt en, indien van toepassing, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;
- g. geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

3.

- a. Een Staat die Partij is kan een door hem erkende instelling of organisatie machtigen het in het tweede lid bedoelde certificaat af te geven. Deze instelling of organisatie stelt die Staat in kennis van de afgifte van iedere certificaat. In alle gevallen waarborgt de Staat die Partij is onverkort de volledigheid en juistheid van het aldus afgegeven certificaat en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om deze verplichting na te komen.
- b. Een Staat die Partij is stelt de Secretaris-Generaal in kennis van:
 - i. de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die hij aan een door hem erkende instelling of organisatie verleent;
 - ii. de intrekking van een dergelijke machtiging; en
 - iii. de datum waarop de machtiging of de intrekking van de machtiging van kracht wordt.

Een machtiging wordt niet eerder van kracht dan drie maanden na de datum waarop daarvan kennisgeving is gedaan aan de Secretaris-Generaal.

- c. De instelling of organisatie die in overeenstemming met dit lid gemachtigd is certificaten af te geven, dient ten minste bevoegd te zijn deze certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn afgegeven. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking aan de Staat namens welke het certificaat werd afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de Staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal niet de Engelse, de Franse of de Spaanse is, dient de tekst tevens een vertaling in een van deze talen te bevatten en kan (kunnen), indien de Staat daartoe besluit, de officiële taal (talen) van de Staat achterwege blijven.

5. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden nedergelegd bij de autoriteiten die het register beheren waarin het schip staat geregistreerd, of indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij is, bij de autoriteiten die de certificaten afgeven of waarmerken.

6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de eisen van dit artikel indien deze om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat ingevolge het tweede lid, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de autoriteiten bedoeld in het vijfde lid mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze autoriteiten is ingeleverd, dan wel binnen genoemde termijn een nieuw certificaat is afgegeven. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer voldoet aan de eisen van dit artikel.

7. De Staat waar het schip is geregistreerd stelt in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel en rekening houdend met eventuele door de Organisatie aangenomen richtlijnen inzake de financiële verantwoordelijkheid van de geregistreerde eigenaren, de voorwaarden vast voor de afgifte en geldigheid van het certificaat.

8. Niets in dit Verdrag kan zo worden uitgelegd dat het een Staat die Partij is belet zich te verlaten op informatie verkregen van andere Staten of de Organisatie of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die financiële zekerheid stellen voor de toepassing van dit Verdrag. In dergelijke gevallen wordt de Staat die Partij is en die zich op dergelijke informatie verlaat, niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die het krachtens het tweede lid vereiste certificaat afgeeft.

9. Certificaten afgegeven en gewaarmerkt onder het gezag van een Staat die Partij is worden voor de toepassing van dit Verdrag erkend door andere Staten die Partij zijn als bezittende dezelfde geldigheid als door deze afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet in een Staat die Partij is geregistreerd is. Een Staat die Partij is kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt indien hij meent dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degene die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door dit Verdrag opgelegde verplichtingen.

10. Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit Verdrag kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar. In een dergelijk geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de liquidatie van de geregistreerde eigenaar) waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met het eerste lid in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

11. Een Staat die Partij is staat niet toe dat een schip dat gerechtigd is zijn vlag te voeren en waarop dit artikel van toepassing is, op enig tijdstip wordt geëxploiteerd, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of veertiende lid.

12. Met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, draagt elke Staat die Partij is er zorg voor dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven dat verzekering of andere zekerheid tot de in het eerste lid genoemde omvang verplicht is voor elk schip met een

brutotonnage van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen installatie.

13. Niettegenstaande het bepaalde in het vijfde lid, kan een Staat die Partij is de Secretaris-Generaal voor de toepassing van het twaalfde lid ervan in kennis stellen dat het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat zich niet aan boord behoeft te bevinden of niet behoeft te worden overgelegd, wanneer die schepen een haven op zijn grondgebied binnenlopen of verlaten, dan wel aankomen bij of vertrekken van een buitengaats doch in zijn territoriale zee gelegen installatie, op voorwaarde dat de Staat die Partij is en die het ingevolge het tweede lid vereiste certificaat afgeeft, de Secretaris-Generaal ervan in kennis heeft gesteld dat hij elektronische registers bijhoudt die toegankelijk zijn voor alle Staten die Partij zijn, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en die de Staten die Partij zijn in staat stellen hun verplichtingen ingevolge het twaalfde lid na te komen.

14. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een Staat die Partij is geen verzekering afgesloten of geen financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing, maar dient het schip wel te zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het is geregistreerd, houdende de verklaring dat het schip eigendom is van die Staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de overeenkomstig het eerste lid voorgeschreven grenzen. Dit certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in het tweede lid voorgeschreven model.

Artikel 13. Termijnen

Het recht kosten uit hoofde van dit Verdrag te verhalen vervalt wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop het gevaar is vastgesteld in overeenstemming met dit Verdrag een vordering wordt ingesteld. In geen geval kunnen vorderingen echter worden ingesteld na zes jaar na de datum van het maritieme ongeval dat tot het wrak heeft geleid. Indien het maritieme ongeval bestaat uit een reeks feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

Artikel 14. Wijzigingen

1. Op verzoek van ten minste een derde van de Staten die Partij zijn roept de Organisatie een conferentie bijeen ten behoeve van herziening of wijziging van dit Verdrag.

2. Elke instemming door dit Verdrag te worden gebonden die tot uitdrukking wordt gebracht na de datum van inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag wordt geacht van toepassing te zijn op het Verdrag, zoals gewijzigd.

Artikel 15. Beslechting van geschillen

1. Indien tussen twee of meer Staten die Partij zijn een geschil rijst met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten zij dit in eerste instantie te beslechten door

middel van onderhandeling, onderzoek, bemiddeling, conciliatie, arbitrage, gerechtelijke schikking, een beroep op regionale organen of regelingen of andere vreedzame middelen naar hun keuze.

2. Indien binnen een redelijke termijn van ten hoogste twaalf maanden nadat een Staat die Partij is de ander ervan in kennis heeft gesteld dat er een geschil tussen hen bestaat, geen beslechting mogelijk is, zijn de bepalingen inzake de regeling van geschillen uiteengezet in Deel XV van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, van overeenkomstige toepassing, ongeacht of de Staten die partij zijn bij het geschil tevens Staten zijn die Partij zijn bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982.

3. Een door een Staat die Partij is bij dit Verdrag en bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, uit hoofde van artikel 287 van dat Verdrag gekozen procedure, dient van toepassing te zijn op de beslechting van geschillen ingevolge dit artikel, tenzij die Staat die Partij is, bij de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip daarna uit hoofde van artikel 287 een andere procedure kiest voor de beslechting van geschillen die voortvloeien uit dit Verdrag.

4. Het staat een Staat die Partij is bij dit Verdrag en die geen partij is bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, bij de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip daarna, vrij door middel van een schriftelijke verklaring één of meer van de middelen vervat in artikel 287, eerste lid, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, te kiezen voor de beslechting van geschillen uit hoofde van dit artikel. Artikel 287 is van toepassing op een dergelijke verklaring alsmede op elk geschil waarbij een dergelijke Staat partij is, dat niet onder een van kracht zijnde verklaring valt. Ten behoeve van conciliatie en arbitrage in overeenstemming met de Bijlagen V en VII van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, is een dergelijke Staat bevoegd bemiddelaars en arbiters te benoemen voor opname in de lijsten bedoeld in Bijlage V, artikel 2, en in Bijlage VII, artikel 2, voor de beslechting van geschillen die voortvloeien uit dit Verdrag.

5. Een verklaring uit hoofde van het derde en vierde lid wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal die afschriften ervan doet toekomen aan de Staten die Partij zijn.

Artikel 16. Verhouding tot andere verdragen en internationale overeenkomsten

Geen enkele bepaling van dit Verdrag doet afbreuk aan de rechten en verplichtingen van enige Staat uit hoofde van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, of uit hoofde van het internationale gewoonterecht van de zee.

Artikel 17. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag staat van 19 november 2007 tot en met 18 november 2008 open voor ondertekening op het hoofdkwartier van de Organisatie en blijft daarna open voor toetreding.

- a. Staten kunnen hun instemming door dit Verdrag te worden gebonden tot uitdrukking brengen door:
 - i. ondertekening zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - ii. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - iii. toetreding.
- b. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 18. Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien Staten het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. Voor Staten die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden nadat aan de voorwaarden voor inwerkingtreding in het eerste lid is voldaan, treedt dit Verdrag in werking drie maanden na de datum van nederlegging door deze Staat van de desbetreffende akte, evenwel niet dan nadat dit Verdrag in werking is getreden in overeenstemming met het eerste lid.

Artikel 19. Opzegging

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

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht een jaar na ontvangst van de akte van opzegging door de Secretaris-Generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.

Artikel 20. Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal:

- a. stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van:
 - i. iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

- iii. de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Verdrag, de datum van de nederlegging en de datum waarop deze opzegging van kracht wordt; en
 - iv. andere verklaringen en kennisgevingen die ingevolge dit Verdrag ontvangen worden;
- en
- b. doet alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen.

3. Terstond na inwerkingtreding van dit Verdrag zendt de Secretaris-Generaal een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de tekst aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 21. Talen

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

GEDAAN TE NAIROBI op 18 mei 2007.

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

Bijlage: Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid ter zake van aansprakelijkheid voor het opruimen van wrakken

Afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van artikel 12 van het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007

Naam van het schip	Bruto-tonnage	Onderscheidingsnummer of -letters	IMO-Scheeps-identificatienummer	Thuishaven	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot voornoemd schip een verzekering is afgesloten of andere financiële zekerheid is gesteld, die voldoet aan de vereisten van artikel 12 van het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen

Naam

Adres.....
.....

Dit certificaat is geldig tot.....

Afgegeven of gewaarmerkt door de Regering van.....

(Volledige aanduiding van de Staat)

OF

De volgende tekst dient te worden gebruikt indien een Staat die Partij is zich beroept op artikel 12, derde lid:

Dit certificaat is afgegeven onder de bevoegdheid van de Regering van

(volledige aanduiding van de Staat) door (naam van de instelling of organisatie)

te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en functie van functionaris die dit
certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. In de aanduiding van de Staat kan desgewenst een verwijzing naar de bevoegde openbare autoriteit van het land waar het certificaat wordt afgegeven, worden opgenomen.
2. Indien het totale bedrag van de zekerheid uit meerdere bronnen afkomstig is, moet het bedrag, uit elk daarvan afkomstig, afzonderlijk worden vermeld.
3. Indien de zekerheid is gesteld in meerdere vormen, moet elk daarvan worden opgenoemd.
4. Onder het kopje „Duur van de zekerheid” moet de datum worden vermeld waarop de zekerheid van kracht wordt.
5. Onder het kopje „Adres van de verzekeraar(s) en/of persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen worden vermeld. Indien van toepassing, dient het kantoor waar de verzekering of de zekerheid is gesloten respectievelijk gesteld, te worden vermeld.

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**Text adopted by the Conference****Preamble**

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.

* Refer to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.741(18), as amended.

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.

* Refer to the revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, adopted by the Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.982(24), as amended.

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)

LEG/CONF.16/19
ANNEX
Page 2

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.
-