

۴۲۸۷۸/۱۵۷۹۴۸  
۱۳۸۸ / ۸ / - ۹



جمهوری اسلامی ایران  
رئیس جمهور

بسمه تعالی

«با صلوات بر محمد و آل محمد»

وزود به دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت ۴۶۴۶۴ / ۱۱ / ۸۸ صبح  
تاریخ ثبت:  
اقدام کننده: ۱۶ / ۸ / ۸۸ عصر

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی درباره انتقال لاشه کشتیها» که بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۷/۸ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می‌شود.

محمد احمدی نژاد

رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور، شورای نگهبان، وزارت راه و ترابری، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت امور خارجه، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.

۴۲۸۷۸/۱۵۷۹۴۸  
۱۳۸۸ / ۸ / ۹



### بسمه تعالی

#### مقدمه توجیهی:

با عنایت به اینکه کشتیرانی به آبراههایی ایمن نیاز دارد و وجود هرگونه مانع در مسیر تردد کشتیها خطر بالقوه برای کشتی محسوب می شود و لاشه کشتیهای مغروق در آبهای قابل دریانوردی بین المللی خطری بالقوه برای ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی است که هزینه و تعهدات زیادی را برای دولتها، مالکین کشتی و سایر اشخاص به وجود می آورد، بنابراین، در راستای تأمین، ایمنی کشتیرانی و حفاظت از آبهای بین المللی قابل کشتیرانی از آلودگیهای ناشی از فعالیت کشتیها، لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می شود:

#### «لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتیها»

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون بین المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتیها، مصوب ۲۰۰۷ (برابر با ۱۳۸۶) به شرح پیوست ملحق گردد و باتوجه به بند (۴) ماده (۱۵)، با انتخاب روش داوری موضوع جز (پ) بند (۱) ماده (۲۸۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی) مسئول اجرای کنوانسیون می باشد و تغییر آن برعهده دولت است.

تبصره ۲- ارجاع به داوری موضوع ماده واحده توسط دولت جمهوری اسلامی ایران منوط به رعایت قوانین و مقررات مربوط است.

تبصره ۳- رعایت لصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای هرگونه بازنگری یا اصلاح کنوانسیون در اجزای ماده (۱۴) آن، الزامی است.

وزیر راه و ترابری

رئیس جمهور

وزیر امور خارجه

## کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۷ (برابر با ۱۳۸۶)

### مقدمه

دولت‌های عضو این کنوانسیون؛  
با آگاهی از این واقعیت که لاشه کشتی‌ها، در صورت عدم انتقال ممکن است سبب ایجاد خطری برای دریانوردی یا محیط زیست دریایی شوند؛  
با اعتقاد به نیاز به تصویب رویه‌ها و قواعد بین‌المللی یکسان جهت حصول اطمینان از انتقال فوری و مؤثر لاشه کشتی‌ها و پرداخت غرامت برای هزینه‌های مترتب بر آن؛  
با توجه به این که بسیاری از لاشه کشتی‌ها ممکن است در قلمرو دولت‌ها از جمله دریای سرزمینی واقع شده باشند؛  
با تصدیق منافعی که از یکنواختی نظام‌های حقوقی حاکم بر مسؤولیت و پاسخگویی (مالی) برای انتقال لاشه کشتی‌های موجد خطر حاصل می‌شود؛  
با در نظر داشتن اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱/۹/۱۹) در خلیج متنگو و حقوق بین‌المللی عرفی دریاها و نیاز بعدی جهت اجرای این کنوانسیون طبق مفاد مزبور؛  
به شرح زیر توافق نموده‌اند:

### ماده ۱

#### تعاریف

از نظر این کنوانسیون:

- ۱- «منطقه کنوانسیون» یعنی منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت عضو، که طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده است یا اگر دولت عضوی چنین منطقه‌ای را تعیین نکرده است یک منطقه فراتر یا مجاور دریای سرزمینی آن دولت که توسط دولت مزبور طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده و بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأیی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن اندازه‌گیری می‌شود، امتداد نمی‌یابد.
- ۲- «کشتی» یعنی شناور دریایی از هر نوع که باشد و شامل قایق‌های پرنده، هوا ناوها، زیر دریایی‌ها، ناوهای شناور و سکوهای شناور، به استثنای زمانی که سکوهای مزبور در موقعیتی قرار دارند که به امر اکتشاف، استخراج یا استحصال منابع معدنی بستر دریا مشغول هستند، می‌شود.
- ۳- «سانحه دریایی» یعنی تصادم کشتی‌ها، به گل نشستن یا حادثه دیگر دریانوردی، یا اتفاق دیگری در کشتی، یا خارج از آن، که منجر به خسارت عمده یا تهدید قریب الوقوع بروز خسارت عمده به کشتی یا محموله آن می‌شود.
- ۴- «لاشه کشتی» در پی یک سانحه دریایی، یعنی:

الف) کشتی مغروق یا به گل نشسته؛ یا

ب) هر بخشی از کشتی مغروق یا به گل نشسته از جمله هر شیئی که در کشتی مزبور وجود دارد یا وجود داشته است؛ یا

پ) هر شیئی که در دریا از کشتی جدا شده است و به گل نشسته، غرق شده یا در دریا در حرکت است؛ یا  
ت) کشتی که در آستانه غرق شدن یا به گل نشستن است یا عرفاً انتظار به گل نشستن یا غرق شدن آن می‌رود چنانچه اقدامات مؤثر برای کمک به کشتی یا هر گونه اموال در معرض خطر، قبلاً اتخاذ نشده باشد.

دفتر هیئت دولت

- ۵- «خطر» یعنی هر وضعیت یا تهدیدی که:  
 الف) خطر یا مانعی برای دریانوردی ایجاد می کند؛ یا  
 ب) عرفاً انتظار می رود که سبب بروز پیامدهای وسیع زیانبار برای محیط زیست دریایی، یا خسارت به خط ساحلی یا منافع مربوط یک یا چند دولت شود.
- ۶- «منافع مربوط» یعنی منافع دولت ساحلی که به طور مستقیم بوسیله لاشه کشتی تحت تأثیر یا مورد تهدید قرار می گیرد، مانند:  
 الف) فعالیت های دریایی در ساحل، بندر و دهانه رود، از جمله فعالیت های ماهیگیری که شیوه اصلی امرار معاش اشخاص مربوط را تشکیل می دهد؛  
 ب) جاذبه های گردشگری و سایر منافع اقتصادی منطقه مربوط؛  
 پ) سلامت جمعیت ساحلی و رفاه منطقه مربوط از جمله محافظت از منابع زنده دریایی و حیات وحش، و  
 ت) زیر ساخت فرا ساحلی و زیر آبی.
- ۷- «انتقال» یعنی هر شکل پیشگیری، کاهش یا حذف خطر ناشی از لاشه کشتی. «انتقال»، «انتقال یافته» و «در حال انتقال» بر این اساس تفسیر می شوند.
- ۸- «مالک ثبت شده» یعنی شخص یا اشخاص ثبت شده به عنوان مالک کشتی، یا در صورت فقدان ثبت، شخص یا اشخاصی که در زمان سانحه دریایی مالک کشتی می باشند. با این حال در مورد کشتی تحت مالکیت دولت و مورد بهره برداری توسط شرکتی که در آن دولت به عنوان بهره بردار کشتی مزبور ثبت شده، «مالک ثبت شده» به چنین شرکت اطلاق خواهد شد.
- ۹- «بهره بردار کشتی» یعنی مالک کشتی یا هر سازمان یا شخص دیگری مانند مدیر، یا مستاجر کشتی نخت، که مسؤولیت بهره برداری از کشتی را از طرف مالک کشتی بر عهده گرفته است و با فرض چنین مسؤولیتی، موافقت نموده تا همه وظایف و مسؤولیتهای مقرر به موجب مجموعه مقررات بین المللی مدیریت ایمنی آن طور که اصلاح شده را بر عهده گیرد.
- ۱۰- «دولت تحت تأثیر» یعنی دولتی که لاشه کشتی در منطقه کنوانسیون آن دولت واقع شده است.
- ۱۱- «دولت ثبت کشتی» در ارتباط با کشتی ثبت شده، یعنی دولت ثبت کشتی و در رابطه با کشتی ثبت نشده، یعنی دولتی که کشتی محقق به برافراشتن پرچم آن است.
- ۱۲- «سازمان» یعنی سازمان بین المللی دریانوردی.
- ۱۳- «دبیر کل» یعنی دبیر کل سازمان.

## ماده ۲

### اهداف و اصول کلی

- ۱- یک دولت عضو می تواند اقداماتی را طبق این کنوانسیون در رابطه با انتقال لاشه کشتی که در منطقه کنوانسیون موجب خطر می شود، اتخاذ نماید.
- ۲- اقدامات اتخاذ شده توسط دولت تحت تأثیر طبق بند (۱) باید متناسب با خطر باشد.
- ۳- چنین اقداماتی نباید فراتر از مواردی باشد به طور متعارف برای انتقال لاشه کشتی که خطری را ایجاد می کند، ضروری است، و باید به محض انتقال لاشه کشتی متوقف شود. اقدامات مزبور نباید به نحو غیر ضروری به حقوق و منافع سایر دولتها از جمله دولت ثبت کشتی، و هر شخص مرتبط اعم از حقیقی یا حقوقی خدشه وارد کند.

دفتر هیئت دولت

۴- اعمال این کنوانسیون در منطقه کنوانسیون، یک دولت عضو را محق به ادعا یا اعمال حاکمیت یا حقوق حاکمیتی بر هر بخش از دریای آزاد نمی‌نماید.

۵- چنانچه تأثیرات سانحه دریایی که منجر به ایجاد لاشه کشتی می‌شود، دولتی غیر از دولت تحت‌تأثیر را شامل شود، دولتهای عضو باید برای همکاری تلاش نمایند.

### ماده ۳

#### دامنه شمول

۱- این کنوانسیون، جز در صورتی که به نحو دیگری در این کنوانسیون مقرر شده باشد، در مورد لاشه کشتی‌ها در منطقه کنوانسیون اعمال خواهد شد.

۲- یک دولت عضو می‌تواند اعمال این کنوانسیون را به لاشه کشتی‌های واقع در قلمرو خود، از جمله دریای سرزمینی، با رعایت بند (۴) ماده (۴) تعمیم دهد. از این رو، در این صورت، دولت عضو باید دبیر کل را در زمان اعلام رضایت خود به التزام به این کنوانسیون، یا هر زمان بعد از آن، آگاه کند. چنانچه دولت عضوی اطلاعیه‌ای را در مورد اعمال این کنوانسیون به لاشه کشتی‌های واقع در قلمرو خود از جمله دریای سرزمینی صادر کرده باشد، این امر هیچ لطمه‌ای به حقوق و تعهدات آن دولت برای اتخاذ اقداماتی در رابطه با لاشه کشتی‌های واقع در قلمرو آن از جمله دریای سرزمینی به غیر از جانمایی، علامتگذاری و انتقال آنها طبق این کنوانسیون، وارد نمی‌سازد. مفاد مواد (۱۰)، (۱۱) و (۱۲) این کنوانسیون در مورد هر اقدامی که به این نحو اتخاذ شده باشد، به‌جز موارد مذکور در مواد (۷)، (۸) و (۹) این کنوانسیون اعمال نخواهد شد.

۳- چنانچه دولت عضوی، اطلاعیه‌ای را به موجب بند (۲) صادر کرده باشد، منطقه کنوانسیون دولت تحت تأثیر شامل قلمرو از جمله دریای سرزمینی آن دولت عضو خواهد بود.

۴- اطلاعیه صادره به موجب بند (۲) بالا، اگر قبل از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون برای آن دولت عضو صادر شده باشد به محض لازم الاجرا شدن، برای آن دولت عضو نافذ خواهد شد. اگر اطلاعیه بعد از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون برای آن دولت عضو صادر شده باشد، شش ماه پس از دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد.

۵- دولت عضوی که اطلاعیه را به موجب بند (۲) صادر کرده است می‌تواند از طریق ارسال اطلاعیه انصراف، خطاب به دبیر کل، در هر زمانی از آن صرف نظر نماید. اطلاعیه انصراف مزبور (۶) ماه پس از دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد، مگر این که اطلاعیه تاریخ مؤخری را تعیین کرده باشد.

### ماده ۴

#### موارد عدم شمول

۱- این کنوانسیون در مورد اقدامات اتخاذ شده به موجب کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریای آزاد در مواقع سوانح آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ (برابر با ۱۳۴۸) آ‌نطور که اصلاح شده یا پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در مواقع آلودگی توسط مواد غیرنفتی، مصوب ۱۹۷۳ (برابر با ۱۳۵۲) آ‌نطور که اصلاح شده، اعمال نخواهد شد.

۲- این کنوانسیون در مورد هیچ کشتی جنگی یا کشتی دیگر تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت که در زمان استفاده تنها برای مقاصد غیر بازرگانی دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعمال نخواهد شد مگر این که آن دولت به نحو دیگری تصمیم بگیرد.

دفتر هیئت دولت

۳- چنانچه دولتی عضوی تصمیم به اعمال این کنوانسیون در مورد کشتی های جنگی خود یا سایر کشتی های مذکور در بند (۲) بگیرد، باید دبیر کل را از این امر با تصریح شرایط چنین اعمالی آگاه نماید.

۴- الف) چنانچه دولت عضوی به موجب بند (۲) ماده (۳)، اطلاعیه ای را صادر کرده، باشد، مفاد زیرین این کنوانسیون در قلمرو آن از جمله دریای سرزمینی اعمال نخواهد شد:

(۱) بند (۴) ماده (۲)

(۲) بند های (۱)، (۵)، (۷)، (۸)، (۹) و (۱۰) ماده (۹)

(۳) ماده (۱۵)

ب) بند (۴) ماده (۹)، تا حدی که در مورد قلمرو از جمله دریای سرزمینی یک دولت عضو اعمال می شود باید به شرح زیر قرائت شود:

با رعایت قانون ملی دولت تحت تأثیر، مالک ثبت شده می تواند از طرف مالک با هر نجات دهنده یا شخص دیگری برای انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری را ایجاد می کند، قرارداد منعقد نماید. قبل از شروع چنین انتقالی، دولت تحت تأثیر می تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به روشی انجام می شود که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی است، شرایطی را برای چنین انتقالی وضع نماید.

#### ماده ۵

##### گزارش دهی در مورد لاشه کشتی ها

۱- یک دولت عضو باید فرمانده و بهره بردار کشتی را که پرچم آن را برافراشته است ملزم نماید که وقتی آن کشتی دچار سانحه دریایی منجر به ایجاد لاشه کشتی می شود، بدون تأخیر مراتب را به دولت تحت تأثیر گزارش دهد. تا حدی که تعهد گزارش دهی به موجب این ماده، اعم از این که توسط فرمانده یا بهره بردار کشتی ایفا شده باشد، سایرین ملزم به گزارش دهی نیستند.

۲- چنین گزارشهایی باید حاوی نام و محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده و کلیه اطلاعات ضروری مرتبط برای دولت تحت تأثیر، برای تعیین این باشد که آیا لاشه کشتی خطری را طبق ماده (۶) به همراه دارد، از جمله:

الف) محل استقرار دقیق لاشه کشتی؛

ب) نوع، اندازه و ساختار لاشه کشتی؛

پ) ماهیت خسارت وارده به لاشه کشتی و شرایط لاشه کشتی؛

ت) چبستی و مقدار محموله، بویژه هرگونه مواد خطرناک و سمی؛ و

ث) مقدار و نوع نفت، از جمله نفت سوخت و روغن روان کننده در کشتی.

#### ماده ۶

##### تعیین خطر

به هنگام تعیین این که آیا لاشه کشتی خطری ایجاد می کند، معیارهای زیر باید توسط دولت تحت تأثیر در نظر گرفته شود:

الف) نوع، اندازه و ساختار لاشه کشتی؛

ب) عمق آب در منطقه؛

دفتر هیئت دولت

- پ) میزان جزر و مد و جریانات آب در منطقه؛
- ت) مناطق دریایی فوق‌العاده حساس شناسایی شده، و در صورت اقتضاء تعیین شده طبق دستورالعمل‌های مصوب سازمان، یا در مواردی که اقدامات اجباری خاص به موجب بند (۶) ماده (۲۱۱) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) تصویب شده است، منطقه‌ای که به وضوح منطقه انحصاری اقتصادی تعریف شده است؛
- ث) نزدیک بودن مسیرهای کشتیرانی یا خطوط رفت و آمد ایجاد شده؛
- ج) تراکم و تواتر رفت و آمد کشتی‌ها؛
- چ) نوع رفت و آمد؛
- ح) چستی و مقدار محموله لاشه کشتی، مقدار و انواع نفت (مانند نفت سوخت و روغن روان‌کننده) موجود در لاشه کشتی و به ویژه خسارت احتمالی در صورت رها شدن محموله یا سوخت در محیط زیست دریایی؛
- خ) در معرض آسیب بودن تسهیلات بندری؛
- د) شرایط هواشناختی و آب‌نگاشتی غالب؛
- ذ) پستی و بلندی‌های زیرآبی در منطقه؛
- ر) ارتفاع لاشه کشتی در زیر یا بالای سطح آب در پایین‌ترین حد جزر و مد نجومی؛
- ز) نیم‌رخ‌های صوتی و مغناطیسی لاشه کشتی؛
- ژ) نزدیک بودن تاسیسات فراساحلی، خطوط لوله، کابل‌های مخابراتی و سازه‌های مشابه؛ و
- س) هرگونه شرایط دیگری که ممکن است انتقال لاشه کشتی را ایجاب کند.

#### ماده ۷

##### تعیین محل لاشه کشتی‌ها

- ۱- دولت تحت تأثیر باید به محض آگاهی از وجود یک لاشه کشتی، تمام روش‌های عملی از جمله مساعی جمیله دولتها و سازمانها را به کار گیرد تا به عنوان یک امر اضطراری دریانوردان و دولتهای مرتبط را از ماهیت و محل لاشه کشتی آگاه نماید.
- ۲- اگر دولت تحت تأثیر دلیلی برای اعتقاد به این داشته باشد که لاشه کشتی دارای خطر است، باید اطمینان حاصل نماید که کلیه تمهیدات عملی برای تعیین محل دقیق لاشه کشتی اتخاذ شده است.

#### ماده ۸

##### علامتگذاری لاشه کشتی‌ها

- ۱- اگر دولت تحت تأثیر تشخیص دهد که لاشه کشتی خطری را ایجاد می‌کند، آن دولت باید اطمینان حاصل نماید که کلیه تمهیدات متعارف برای علامتگذاری لاشه کشتی مزبور صورت پذیرفته است.
- ۲- در علامتگذاری لاشه کشتی، باید کلیه تمهیدات عملی اتخاذ شود تا اطمینان حاصل گردد که علامتگذاری‌ها طبق نظام پذیرفته شده بین‌المللی برای بویه گذاری مورد استفاده در منطقه ای که لاشه کشتی در آن واقع شده، صورت می‌پذیرد.
- ۳- دولت تحت تأثیر باید مختصات علامتگذاری لاشه کشتی را با استفاده از کلیه روش‌های مقتضی، از جمله انتشارات دریایی مناسب، منتشر نماید.

دفتر هیئت دولت

## ماده ۹

### اقداماتی جهت تسهیل انتقال لاشه کشتی‌ها

- ۱- اگر دولت تحت تأثیر تشخیص دهد که لاشه کشتی خطری را ایجاد می‌کند، آن دولت باید بدون درنگ:
  - الف) به دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده اطلاع دهد؛ و
  - ب) با دولت ثبت کشتی و سایر دولتهای تحت تأثیر از لاشه کشتی در مورد اقداماتی که باید در رابطه با لاشه کشتی اتخاذ شود، مشورت نماید.
- ۲- مالک ثبت شده باید لاشه کشتی را که مشخص شده ایجاد خطر می‌نماید، انتقال دهد.
- ۳- وقتی تشخیص داده شده باشد که لاشه کشتی ایجاد خطر می‌کند، مالک ثبت شده یا طرف ذی‌نفع دیگر باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به نحو مقرر در ماده (۱۲) به مقام صالح دولت تحت تأثیر ارائه نماید.
- ۴- مالک ثبت شده می‌تواند جهت انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری ایجاد می‌نماید از طرف مالک با هر نجات دهنده یا شخص دیگر، قرارداد منعقد نماید. قبل از شروع چنین انتقالی، دولت تحت تأثیر می‌تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به روشی انجام می‌گیرد که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی است، شرایطی را برای چنین انتقالی وضع نماید.
- ۵- چنانچه انتقال موضوع بندهای (۲) و (۴) آغاز شده باشد، دولت تحت تأثیر می‌تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به طور موثر به روشی انجام می‌گیرد که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی است، در عملیات انتقال مداخله کند.
- ۶- دولت تحت تأثیر باید:
  - الف) مهلت متعارفی که طی آن مالک ثبت شده باید لاشه کشتی را با در نظر داشتن ماهیت خطر مشخص شده طبق ماده (۶) انتقال دهد، وضع نماید؛
  - ب) مالک ثبت شده را به طور کتبی از مهلتی که آن دولت در نظر گرفته است، آگاه کند و مشخص نماید که اگر مالک ثبت شده لاشه کشتی را در مهلت مزبور، انتقال ندهد، دولت مزبور می‌تواند مبادرت به انتقال لاشه کشتی به هزینه مالک ثبت شده بنماید؛ و
  - پ) به مالک ثبت شده به طور کتبی اطلاع دهد که قصد دارد در شرایطی که خطر به طور مشخص تشدید می‌شود، بی‌درنگ مداخله نماید.
- ۷- اگر مالک ثبت شده لاشه کشتی را ظرف مهلت مقرر طبق جزء الف) بند (۶) انتقال ندهد، یا نتوان با مالک ثبت شده تماس داشت، دولت تحت تأثیر می‌تواند لاشه کشتی را از طریق عملی‌ترین و سریع‌ترین روش‌های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی انتقال دهد.
- ۸- در شرایطی که اقدام فوری لازم باشد و بر این اساس دولت تحت تأثیر، دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده را از این موضوع آگاه کرده باشد، دولت تحت تأثیر می‌تواند لاشه کشتی را از طریق عملی‌ترین و سریع‌ترین روش‌های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی انتقال دهد.
- ۹- دولتهای عضو باید اقدامات مناسبی را به موجب قانون ملی خود برای حصول اطمینان از رعایت بندهای (۲) و (۳) توسط مالکان ثبت شده خود اتخاذ کنند.
- ۱۰- دولتهای عضو، در صورت درخواست، موافقت خود را به دولت تحت تأثیر جهت اقدام به موجب بند های (۴) تا (۸) اعلام خواهند نمود.
- ۱۱- اطلاعات موضوع این ماده باید توسط دولت تحت تأثیر به مالک ثبت شده‌ای که در گزارشهای موضوع بند (۲) ماده (۵) مشخص شده است، ارائه شود.

دفتر هیئت دولت



## ماده ۱۰

### مسئولیت مالک

۱- با رعایت ماده (۱۱)، مالک ثبت شده مسؤول هزینه های جانمایی، علامتگذاری و انتقال لاشه کشتی به ترتیب به موجب مواد (۷)، (۸) و (۹) می باشد، مگر این که مالک ثبت شده ثابت کند که سانحه دریایی که موجب ایجاد لاشه کشتی شده است:

الف) ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی با ویژگی استثنایی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل دفع بوده است؛

ب) تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛ یا

پ) تماماً ناشی از غفلت یا فعل زیانبار دیگر هر دولت یا مرجع دیگر مسؤول نگهداری چراغها یا سایر وسایل کمک ناوبری در اجرای آن وظیفه بوده است.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق مالک ثبت شده برای تحدید مسؤولیت به موجب هر نظام ملی یا بین المللی قابل اعمال، مانند کنوانسیون تحدید مسؤولیت دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ (برابر با ۱۳۵۵) آن طور که اصلاح شده، تأثیر نمی گذارد.

۳- هیچ دعوایی برای هزینه های موضوع بند (۱) نمی تواند علیه مالک ثبت شده مگر طبق مفاد این کنوانسیون اقامه شود. این امر هیچ خدشهای به حقوق و تعهدات دولت عضوی که اطلاعیه ای را به موجب بند (۲) ماده (۳) در رابطه با لاشه کشتی های واقع در قلمرو خود از جمله دریای سرزمینی، صادر کرده است به جز در مورد جانمایی، علامتگذاری و انتقال طبق این کنوانسیون، وارد نمی سازد.

۴- هیچ چیز در این ماده، خدشهای به هر حقی جهت رجوع به اشخاص ثالث وارد نمی کند.

## ماده ۱۱

### استثنائات مسؤولیت

۱- مالک ثبت شده برای هزینه های موضوع بند (۱) ماده (۱۰)، اگر و تا میزانی که مسؤولیت چنین هزینه هایی معارض با موارد زیر باشد به موجب این کنوانسیون مسؤول نخواهد بود:

الف) کنوانسیون بین المللی مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ (برابر با ۱۳۴۸) آن طور که اصلاح شده.

ب) کنوانسیون بین المللی مسؤولیت و پرداخت غرامت در مورد خسارت ناشی از حمل مواد سمی و خطرناک از طریق دریا، مصوب ۱۹۹۶ (برابر با ۱۳۷۵) آن طور که اصلاح شده.

پ) کنوانسیون مسؤولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته ای، مصوب ۱۹۶۰ (برابر با ۱۳۳۹) آن طور که اصلاح شده یا کنوانسیون وین درباره مسؤولیت مدنی برای خسارت هسته ای، مصوب ۱۹۶۳ (برابر با ۱۳۴۲) آن طور که اصلاح شده یا قانون ملی حاکم یا ممنوع کننده تحدید مسؤولیت برای خسارت هسته ای، یا

ت) کنوانسیون بین المللی درباره مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ (برابر با ۱۳۸۰) آن طور که اصلاح شده،

مشروط بر این که کنوانسیون مربوط قابل اعمال و لازم الاجرا باشد.

۲- تا حدی که اقدامات اتخاذ شده به موجب این کنوانسیون به موجب قانون ملی یا یک کنوانسیون بین المللی قابل اعمال، عملیات نجات تلقی شود، قانون یا کنوانسیون مزبور در مورد درخواستهای پاداش یا غرامت قابل پرداخت به نجات دهندگان در موارد خارج از قواعد این کنوانسیون، اعمال می شود.

دفتر هیئت دولت

## ماده ۱۲

### بیمه اجباری یا تضمین مالی دیگر

۱- مالک ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بالاتر که پرچم یک دولت عضو را برمی افرازد ملزم است که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت نامه یک بانک یا مؤسسه مشابه را برای پوشش مسؤولیت به موجب این کنوانسیون به میزانی معادل حدود مسؤولیت به موجب نظام ملی یا بین‌المللی حاکم اما در همه موارد نه بیش از میزان محاسبه شده طبق جزء (ب) بند (۱) ماده (۶) کنوانسیون تحدید مسؤولیت دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ (برابر با ۱۳۵۵) آن طور که اصلاح شده به همراه داشته باشد.

۲- پس از این که مقام صالح دولت ثبت کشتی احراز نماید که الزامات بند (۱) رعایت شده است گواهینامه‌ای حاکی از آن که بیمه یا تضمین مالی دیگر طبق مفاد این کنوانسیون دارای اعتبار است برای هر کشتی با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بالاتر صادر خواهد شد. در مورد یک کشتی ثبت شده در دولت عضو گواهینامه مزبور باید توسط مقام صالح دولت ثبت کشتی صادر یا تصدیق شود، در مورد کشتی که در دولت عضو ثبت نشده، گواهینامه مزبور می‌تواند توسط مقام صالح هر دولت عضوی، صادر یا تصدیق شود. این گواهینامه بیمه اجباری باید به شکل نمونه مندرج در پیوست این کنوانسیون و حاوی موارد زیر باشد:

(الف) نام کشتی، شماره یا حروف مشخص و بندر ثبت؛

(ب) ظرفیت ناخالص کشتی؛

(پ) نام و محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده؛

(ت) شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی؛

(ث) نوع و مدت تضمین؛

(ج) نام و محل اصلی کسب و کار بیمه گر یا شخص دیگر ارائه کننده تضمین و در صورت اقتضاء محل کسب و کاری که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده است؛ و

(چ) مدت اعتبار گواهینامه، که نباید طولانی تر از مدت اعتبار بیمه یا تضمین دیگر باشد.

۳- (الف) دولت عضو می‌تواند به یک مؤسسه یا سازمان به رسمیت شناخته شده توسط خود اجازه دهد تا گواهینامه موضوع بند (۲) را صادر نماید. مؤسسه یا سازمان مزبور، آن دولت را از صدور هر گواهینامه آگاه خواهد نمود. در تمام موارد، دولت عضو باید کامل بودن و صحت گواهینامه ای را که بدین شکل صادر شده است کاملاً تضمین نماید و متعهد گردد که از اتخاذ ترتیبات لازم برای تحقق این تعهد، اطمینان حاصل نماید. (ب) دولت عضو باید موارد زیر را به دبیر کل اعلام نماید:

(۱) مسؤولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به مؤسسه یا سازمان به رسمیت شناخته شده توسط آن؛

(۲) رفع اثر از چنین تفویض اختیاری، و

(۳) تاریخی که از آن اختیار مزبور یا رفع اثر از چنین تفویض اختیاری نافذ می‌گردد.

اختیار تفویض شده تا سه ماه قبل از تاریخی که در آن، اطلاعیه‌ای به این منظور به دبیر کل داده شده است، نافذ نخواهد شد.

(پ) مؤسسه یا سازمانی که طبق این بند مجاز به صدور گواهینامه است باید حداقل مجاز شده باشد که اگر شرایطی که به موجب آنها گواهینامه‌ها صادر شده است، حفظ نشود، از این گواهینامه‌ها رفع اثر کند. در تمام موارد، مؤسسه یا سازمان باید چنین رفع اثرهایی را به دولتی که از طرف آن، گواهی نامه را صادر کرده است، گزارش نماید.

دفتر هیئت دولت

۴- گواهینامه باید به زبان یا زبانهای رسمی دولت صادر کننده باشد. اگر زبان به کار رفته، انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی نباشد، متن باید شامل ترجمه به یکی از این زبانها باشد و در مواردی که دولت، چنین تصمیمی بگیرد، زبان (زبانهای) رسمی دولت مزبور می تواند حذف شود.

۵- گواهینامه باید در کشتی وجود داشته باشد و یک نسخه به مقامهایی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می کنند، یا اگر کشتی در یک دولت عضو ثبت نشده باشد، به مقامهای صادر کننده یا تأیید کننده گواهینامه، تسلیم شود.

۶- اگر امکان از بین رفتن بیمه یا تضمین مالی دیگر به عللی غیر از انقضاء مهلت اعتبار بیمه یا تضمین مشخص شده در گواهینامه به موجب بند (۲)، قبل از سپری شدن (۳) ماه از تاریخی که در آن، اعلامیه انقضاء آن به مقامهای مذکور در بند (۵) داده شده وجود داشته باشد، بیمه یا تضمین مالی دیگر، الزامات این ماده را تأمین نخواهد کرد، مگر این که گواهینامه به این مقامها تسلیم یا گواهینامه جدیدی ظرف مدت مذکور صادر شده باشد. مفاد اخیرالذکر باید به طور مشابه، در مورد هر اصلاحیه‌ای در بیمه یا تضمینی که الزامات این ماده را پوشش نمی‌دهد، اعمال شود.

۷- دولت ثبت کشتی با رعایت مفاد این ماده و در نظر گرفتن دستورالعملهای مصوب سازمان در مورد مسؤولیت مالی مالکان ثبت شده، شرایط صدور و اعتبار گواهینامه را تعیین خواهد کرد.

۸- هیچ چیز در این کنوانسیون نباید به عنوان عامل بازدارنده یک دولت عضو از اعتماد به اطلاعات بدست آمده از سایر دولتها یا سازمانها یا سایر سازمانهای بین‌المللی در رابطه با اعتبار مالی موجود ارائه کنندگان بیمه یا تضمین مالی دیگر از نظر این کنوانسیون تفسیر شود. در چنین مواردی، دولت عضوی که به چنین اطلاعاتی اعتماد کرده از مسؤولیت خود به عنوان دولت صادر کننده گواهینامه‌ای که در ماده (۲) مقرر شده، مبرا نخواهد شد.

۹- گواهینامه‌هایی که به موجب تفویض اختیار دولت عضو صادر و تأیید شده است باید توسط سایر دولتهای عضو برای مقاصد این کنوانسیون پذیرفته شود و باید توسط سایر دولتهای عضو دارای همان اعتباری تلقی شوند که گواهینامه‌هایی که خود آنها صادر یا تأیید کرده‌اند از آن برخوردار هستند، حتی اگر گواهینامه صادره یا تأیید شده مربوط به کشتی باشد که توسط یک دولت عضو ثبت نشده باشد. یک دولت عضو اگر اعتقاد داشته باشد که بیمه‌گر یا تضمین کننده مذکور در گواهینامه از نظر مالی قادر به تأمین تعهدات مقرر در این کنوانسیون نیست می‌تواند در هر زمانی درخواست مشاوره با دولت صادر کننده یا تأیید کننده گواهینامه را بنماید.

۱۰- هر دعوی برای هزینه‌های موجود آمده به موجب این کنوانسیون می‌تواند به طور مستقیم علیه بیمه‌گر یا شخص دیگر ارائه کننده تضمین مالی برای مسؤولیت مالک ثبت شده اقامه شود. در چنین موردی خواننده می‌تواند به دفاعیه‌هایی که مالک ثبت شده محق بوده است که به آنها استناد کند (غیر از ورشکستگی یا انحلال مالک ثبت شده) از جمله تحدید مسؤولیت به موجب هر رژیم ملی یا بین‌المللی قابل اعمال، استناد کند. بعلاوه، حتی اگر مالک ثبت شده محق به تحدید مسؤولیت نباشد، خواننده می‌تواند مسؤولیت را به میزانی برابر با میزان بیمه یا تضمین مالی دیگری محدود کند که طبق بند (۱) لازم است نگهداری شود. افزون بر آن خواننده می‌تواند به این دفاع استناد کند که سانحه دریایی ناشی از سوء رفتار عمدی مالک ثبت شده بوده است، اما خواننده نباید به دفاع دیگری استناد کند که خواننده احیاناً محق بوده در جریان دادرسی که توسط مالک ثبت شده علیه خواننده اقامه شده، به آن استناد کند. در هر صورت خواننده حق خواهد داشت که مالک ثبت شده را به جریان دادرسی فراخواند.

۱۱- یک دولت عضو نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده در مورد آن اعمال می‌شود، اجازه دهد که در هیچ زمانی مورد بهره‌برداری قرار گیرد مگر این که گواهینامه‌ای به موجب بند (۲) یا (۱۴) صادر شده باشد.

۱۲- هر دولت عضو با رعایت مفاد این ماده، باید به موجب قانون ملی خود، اطمینان حاصل نماید که بیمه یا تضمین دیگر به میزانی که در بند (۱) مقرر شده است، در مورد کشتی با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن یا بیشتر - هر کجا که

دفتر هیئت دولت

ثبت شده باشد- در زمان ورود یا ترک بندر واقع در قلمرو آن یا در زمان ورود یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در دریای سرزمینی آن ، وجود دارد.

۱۳- صرف نظر از مقررات بند (۵)، دولت عضو می تواند به دبیر کل اعلام نماید که برای مقاصد بند (۱۲)، کشتی ها ملزم به همراه داشتن یا ارائه گواهینامه مقرر در بند (۲) در زمان ورود یا ترک بندری در قلمرو آن یا رسیدن یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در آبهای سرزمینی آن نیستند، مشروط بر این که دولت عضوی که گواهینامه مقرر به موجب بند (۲) را صادر می کند به دبیر کل اعلام کرده باشد که سوابق را به شکل الکترونیکی، قابل دسترس برای کلیه دولتهای عضو، مؤید وجود گواهینامه و قادر کننده دولتهای عضو به ایفاء وظایفشان به موجب بند (۱۲)، نگهداری می کند.

۱۴- اگر بیمه یا تضمین مالی دیگر در مورد کشتی که متعلق به یک دولت عضو است، نگهداری نشود مفاد این ماده درخصوص کشتی مزبور قابل اعمال نخواهد بود، اما کشتی مزبور باید گواهینامه صادره توسط مقام صلاحیتدار دولت ثبت کشتی را که حاکی از تعلق کشتی به آن دولت است و این که مسؤولیت کشتی به میزان مذکور در بند (۱) تحت پوشش قرار گرفته است، به همراه داشته باشد. گواهینامه مزبور تا سر حد امکان باید با نمونه مذکور در بند (۲) هماهنگ باشد.

#### ماده ۱۳

##### مرور زمان

حقوق مربوط به وصول هزینه ها به موجب این کنوانسیون، جز در صورتی که دعوی تحت شرایط مقرر، ظرف (۳) سال از تاریخ تعیین خطر طبق این کنوانسیون اقامه شود، از بین خواهد رفت. با این حال، در هیچ موردی یک دعوا پس از (۶) سال از تاریخ سانحه دریایی منجر به ایجاد لاشه کشتی، نمی تواند اقامه شود. چنانچه سانحه دریایی مرکب از تعدادی از وقایع است، دوره (۶) ساله از تاریخ نخستین واقعه شروع می شود.

#### ماده ۱۴

##### مقررات اصلاح

- ۱- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم دولتهای عضو، فراهمایی (کنفرانسی) را با هدف بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون برگزار خواهد نمود.
- ۲- هر اعلام رضایتی در مورد التزام به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم الاجرا شدن اصلاحیه این کنوانسیون لبراز شود، اعلام رضایت نسبت به این کنوانسیون به شکل اصلاح شده، تلقی خواهد شد.

#### ماده ۱۵

##### حل و فصل اختلافات

- ۱- چنانچه اختلافی بین دو یا چند دولت عضو در مورد تفسیر یا اعمال این کنوانسیون بروز کند، آنها در وهله اول باید تلاش کنند که اختلاف خود را از طریق مذاکره، تحقیق، میانجی گری، مصالحه، داوری، حل و فصل قضایی، توسل به ترتیبات یا مؤسسات منطقه ای یا سایر روش های مسالمت آمیز به انتخاب خود حل و فصل کنند.
- ۲- اگر ظرف مدت زمان متعارفی که بیش از (۱۲) ماه پس از تاریخی نخواهد بود که دولت عضوی به دولت عضو دیگر اعلام نموده که اختلافی بین آنها وجود دارد، حل و فصل ممکن نباشد، مقررات مربوط به حل و فصل اختلافات مقرر در بخش (۱۵) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱)، با اعمال

دفتر هیئت دولت

تغییرات لازم، اعمال می‌شود، خواه دولتها طرف اختلاف، عضو کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) نیز باشند یا نباشند.

۳- هر روشی که توسط یک دولت عضو این کنوانسیون و کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) به موجب ماده (۲۸۷) کنوانسیون اخیر انتخاب شود، در مورد حل و فصل اختلافات به موجب این ماده اعمال خواهد شد، مگر این که دولت عضو مزبور به هنگام تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا هر زمانی پس از آن، روش دیگری را طبق ماده (۲۸۷) به منظور حل و فصل اختلافات ناشی از این کنوانسیون، انتخاب کند.

۴- دولت عضو این کنوانسیون که عضو کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) نیست، به هنگام تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا هر زمانی پس از آن، مختار خواهد بود که از طریق اعلامیه کتبی، یک یا چند روش مذکور در بند (۱) ماده (۲۸۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) را به منظور حل و فصل اختلافات به موجب این ماده انتخاب کند. ماده (۲۸۷) در مورد اعلامیه مزبور و نیز هر اختلافی که چنین دولتی، طرف آن است و تحت پوشش یک اعلامیه لازم الاجرا قرار نمی‌گیرد، اعمال خواهد شد. به منظور مصالحه و داوری طبق پیوستهای (۵) و (۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱)، دولت مزبور محق خواهد بود که سازش دهندگان و داوران خود را جهت ذکر در فهرستهای موضوع ماده ۲ پیوست (۵) و ماده ۲ پیوست (۷) جهت حل و فصل اختلافات ناشی از این کنوانسیون معرفی نماید.

۵- اعلامیه تدوین شده طبق بندهای (۳) و (۴) باید به دبیر کل تسلیم شود که او نیز نسخه‌هایی از آن را به دولتهای عضو ارسال خواهد نمود.

#### ماده ۱۶

##### ارتباط با سایر کنوانسیونها و موافقت نامه های بین المللی

هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به حقوق و تعهدات هیچ دولتی به موجب کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) و حقوق بین‌المللی عرفی دریاها وارد نمی‌کند.

#### ماده ۱۷

##### امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

این کنوانسیون در مقر سازمان از تاریخ ۱۹ نوامبر ۲۰۰۷ تا ۱۸ نوامبر ۲۰۰۸ (برابر با ۱۳۸۶/۸/۲۸ تا ۱۳۸۷/۸/۲۷) جهت امضاء مفتوح خواهد بود و پس از آن برای الحاق مفتوح باقی خواهد ماند.

الف) دولتها می‌توانند رضایت خود را برای التزام به این کنوانسیون به روش‌های زیر ابراز دارند:

(۱) امضاء بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب؛ یا

(۲) امضاء به شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب که متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب صورت گیرد، یا

(۳) الحاق.

ب) تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به وسیله سپردن سندی به همین منظور نزد دبیر کل، صورت خواهد گرفت.

#### ماده ۱۸

##### لازم الاجرا شدن

۱- این کنوانسیون (۱۲) ماه پس از تاریخی لازم الاجرا خواهد شد که در آن ده دولت، آن را بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب، امضاء کرده باشد یا سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق را نزد دبیر کل سپرده باشند.

دفتر هیئت دولت

۲- برای هر دولتی که پس از تحقق شرایط مندرج بند (۱) برای لازم‌الاجرا شدن، این کنوانسیون را مورد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق قرار دهد، این کنوانسیون (۳) ماه پس از تاریخ سپردن سند مربوط توسط دولت مزبور اما نه قبل از این که این کنوانسیون طبق بند (۱) لازم‌الاجرا شده باشد، لازم‌الاجرا خواهد شد.

#### ماده ۱۹

##### فسخ

- ۱- هر دولت عضوی می‌تواند عضویت خود را در این کنوانسیون در هر زمان پس از انقضای یک سال از تاریخی که در آن، این کنوانسیون برای آن دولت لازم‌الاجرا می‌شود، فسخ نماید.
- ۲- فسخ عضویت با سپردن سندی به آن منظور نزد دبیر کل صورت خواهد گرفت.
- ۳- فسخ عضویت پس از گذشت یک سال، یا مدتی طولانی‌تری که ممکن است در سند فسخ عضویت مشخص شده باشد، از تاریخ دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد.

#### ماده ۲۰

##### امین اسناد

- ۱- این کنوانسیون نزد دبیر کل سپرده خواهد شد.
- ۲- دبیر کل باید:
  - الف) موارد زیر را به اطلاع تمام دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند برساند:
    - (۱) هر امضای جدید یا سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق یا ذکر تاریخ آن؛
    - (۲) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون؛
    - (۳) سپردن هر سند فسخ عضویت در این کنوانسیون به همراه تاریخ سپردن آن سند و تاریخی که در آن، فسخ عضویت نافذ می‌شود؛ و
    - (۴) سایر اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌هایی که بر اساس این کنوانسیون دریافت می‌گردد؛ و
  - ب) نسخه‌های برابر با اصل این کنوانسیون را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.
- ۳- به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یک نسخه برابر با اصل آن توسط دبیر کل به دبیر کل سازمان ملل متحد به منظور ثبت و انتشار آن طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد ارسال خواهد شد.

#### ماده ۲۱

##### زبانها

- این کنوانسیون در یک نسخه اصلی واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی تنظیم شده است که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان هستند.
- در تأیید مراتب فوق امضاء کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور دارای اختیار کامل می‌باشند، این کنوانسیون را امضا کردند.
- این کنوانسیون در شهر نایروبی در روز هجدهم ماه می سال دو هزار و هفت (برابر با بیست و هشتم اردیبهشت یکهزار و سیصد و هشتاد و شش) تصویب شد.

دفتر هیئت دولت

## پیوست

### گواهینامه بیمه یا تضمین مالی دیگر در مورد مسؤلیت انتقال لاشه کشتی‌ها

صادر شده طبق مفاد ماده (۱۲) کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۷ (برابر با ۱۳۸۶)

نام کشتی	ظرفیت ناخالص	شماره یا حروف مشخص	شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریا نوردی کشتی	بندر ثبت	نام و نشانی کامل محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده

بدین وسیله گواهی می‌شود که برای کشتی فوق یک بیمه نامه یا تضمین مالی دیگر معتبر وجود دارد که الزامات ماده (۱۲) کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۷ (برابر با ۱۳۸۶) را تأمین می‌نماید.

نوع تضمین: .....

مدت تضمین: .....

نام و نشانی بیمه‌گر(ها) و/یا تضمین‌کننده (ها)

نام: .....

نشانی: .....

این گواهینامه تا تاریخ ..... دارای اعتبار است.

صادر شده یا تصدیق شده توسط دولت .....

(عنوان کامل دولت)

یا

متن زیر باید هنگامی مورد استفاده قرار گیرد که یک دولت عضو، خود را از بند (۳) ماده (۱۲) بهره‌مند می‌گرداند:

این گواهینامه با تجویز دولت ..... (عنوان کامل دولت) توسط ..... (نام مؤسسه یا سازمان)

در ..... صادر گردیده است.

(تاریخ)

(مکان)

(امضاء و عنوان مقام مسئول صادرکننده یا تصدیق‌کننده)

#### نکات توضیحی:

(۱) در صورت تمایل، عنوان دولت می‌تواند شامل اشاره به مقام دولتی صالح دولت محل صدور گواهینامه نیز باشد.

(۲) چنانچه کل میزان تضمین از بیش از یک منبع تأمین شده باشد، میزان هر یک از منابع باید مشخص شود.

(۳) اگر تضمین در شکلهای گوناگون ارائه شود، این شکلهای باید برشمرده شوند.

(۴) قلم اطلاعاتی «مدت تضمین» باید تاریخی که تضمین مزبور از آن تاریخ نافذ می‌شود را تصریح نماید.

(۵) قلم اطلاعاتی «نشانی» بیمه‌گر(ها) و یا تضمین‌کننده(ها) باید بیانگر محل اصلی کسب و کار بیمه‌گر(ها) و یا تضمین‌کننده(ها) باشد. در صورت اقتضاء باید محل ایجاد کسب و کار بیمه یا تضمین دیگر، قید گردد.

دفتر هیئت دولت

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

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

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

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

### Article 1

#### Definitions

For the purposes of this Convention:

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

2 *Ship* means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and



floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed 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.

دفتر هیئت دولت

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.

دفتر هیئت دولت

5 States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

### Article 3

#### *Scope of application*

1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the Convention area of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

دفتر هیئت دولت

## 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;

دفتر هیئت دولت

- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

## Article 7

### *Locating wrecks*

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

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

## Article 8

### *Marking of wrecks*

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

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

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

دفتر همت دولت

**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.

دفتر هیئت دولت  
21



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.

دفتر هیئت دولت

## 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.

دفتر هیئت دولت

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.

دفتر هیئت دولت

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.

دفتر هیئت دولت

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.

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

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

دفتر هیئت دولت

---

\* Signatures omitted.

## 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 .....

on .....

*(place)*

*(date)*

.....  
*(Signature and title of issuing or certifying official)*

**Explanatory notes:**

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

دفتر هیئت دولت