

Organizzazione Marittima Internazionale

CONFERENZA INTERNAZIONALE SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI, 2007

Nairobi, 14-18 Maggio 2007

ADOZIONE DELL'ATTO FINALE E DI OGNI STRUMENTO, RACCOMANDAZIONE E RISOLUZIONE RISULTANTE
DAI LAVORI DELLA CONFERENZA

CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI, 2007

Testo adottato dalla conferenza

Traduzione a cura della Dott.ssa Martina Fanari

Preambolo

GLI STATI MEMBRI DELLA PRESENTE CONVENZIONE

CONSCI del fatto che i relitti, se non rimossi, possono mettere a rischio la navigazione o l'ambiente marino,

CONVINTI della necessità di adottare regole e procedure internazionali uniformi al fine di assicurare la rimozione pronta ed efficace dei relitti ed il pagamento del risarcimento per i costi ivi coinvolti,

CONSTATATO che molti relitti possono essere localizzati nei territori degli Stati, incluse le acque territoriali,

RICONOSCIUTI i benefici provenienti dall'uniformità di regimi normativi che governano la responsabilità legale e la responsabilità economica per la rimozione di relitti potenzialmente pericolosi,

TENENDO PRESENTE l'importanza della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare redatta a Montego Bay il 10 Dicembre 1982, e del diritto internazionale marittimo consuetudinario e della conseguente necessità di implementare l'attuale Convenzione in accordo con tali provvedimenti,

CONCORDANO quanto segue:

Articolo 1 **Definizioni**

Per gli scopi di questa Convenzione:

1. 'Area della Convenzione' significa la zona economica esclusiva di uno Stato Membro, stabilita in accordo con la legge internazionale o, se uno Stato Membro non ha definito tale zona, un'area al di là e adiacente alle acque territoriali di quello Stato determinata da quello Stato secondo la legge internazionale e che si estende non oltre le 200 miglia nautiche dalle linee di base dalle quali è misurata l'estensione delle sue acque territoriali .
2. 'Nave' significa imbarcazione di qualunque tipo e comprende aliscafi, hovercraft, sommergibili, imbarcazioni dislocanti e piattaforme galleggianti, tranne quando tali piattaforme si trovino in zone impegnate nell'esplorazione, nello sfruttamento o nella produzione di risorse minerarie del fondo marino.

3. 'Sinistro marittimo' significa una collisione di navi, incagliamento o altro incidente di navigazione, o altra occorrenza sull'imbarcazione o all'esterno di essa che risulti in un danno materiale o nella minaccia imminente di danno materiale alla nave o al suo carico.
4. 'Relitto' a seguito di sinistro marittimo, significa:
 - a. una nave affondata o incagliata; o
 - b. qualsiasi parte di una nave affondata o incagliata, compreso qualsiasi oggetto che è o è stato a bordo di quella nave; o
 - c. qualsiasi oggetto che è disperso in mare da quella nave e che è incagliato, affondato o alla deriva in mare; o
 - d. una nave che sta per, o che si potrebbe ragionevolmente ipotizzare che stia per affondare o incagliarsi, ove non siano già state prese efficaci misure per assistere la nave e qualsiasi proprietà in pericolo.
5. 'Rischio' significa ogni condizione o minaccia che:
 - a. rappresenta un pericolo o un impedimento alla navigazione; o
 - b. si può ragionevolmente ipotizzare che dia luogo a maggiori e più dannose conseguenze all'ambiente marino, o a un danno alla linea costiera o agli interessi correlati di uno o più stati.
6. 'Interessi correlati' significa gli interessi di uno Stato costiero direttamente colpiti o minacciati da un relitto, come:
 - a. l'attività marittima costiera, portuale ed estuaria comprese le attività di pesca che costituiscono un mezzo essenziale di sopravvivenza delle persone coinvolte;
 - b. le attrazioni turistiche e altri interessi economici dell'area interessata;
 - c. la salute della popolazione costiera e il benessere dell'area interessata, compresa la conservazione delle risorse marine viventi e della fauna protetta; e
 - d. le infrastrutture al largo e subacquee.
7. 'Rimozione' significa ogni forma di prevenzione, attenuazione, o eliminazione del rischio creato dal relitto. 'Rimuovere', 'rimosso' e 'rimuovendo' saranno interpretati di conseguenza.
8. 'Armatore' significa la persona o le persone registrate come proprietari della nave o, in assenza di registrazione, la persona o le persone che possedevano la nave al momento del sinistro marittimo. Tuttavia, nel caso di una nave di proprietà di uno Stato e gestita da una compagnia che è registrata in quel paese come operatore, l'armatore si identifica in tale compagnia.
9. 'Gestore della nave' significa il proprietario della nave o ogni altra organizzazione o persona quale il manager, o il noleggiatore della nave senza equipaggio, che ha assunto dal proprietario la responsabilità di gestione della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, ha accettato di assumersi tutti i doveri e le responsabilità stabiliti dal Codice internazionale della gestione della sicurezza delle navi, e successive modifiche¹
10. 'Stato coinvolto' significa Stato nella cui area di Convenzione è situato il relitto;
11. 'Stato del registro della nave' significa, in relazione ad una nave registrata, lo Stato di registrazione della nave e in relazione alle navi non registrate, lo Stato con la bandiera del quale la nave è intitolata alla navigazione.
12. 'Organizzazione' significa l'Organizzazione Marittima Internazionale
13. 'Segretario Generale' significa Segretario Generale dell'Organizzazione.

¹ Riferimento al Codice Internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione Marittima Internazionale con la risoluzione A.741(18), e successive modifiche.

Articolo 2
Obiettivi e principi generali

1. Uno Stato Membro può prendere misure in accordo con questa Convenzione relativamente alla rimozione di un relitto che costituisce un rischio nell'area di Convenzione.
2. Le misure prese dallo Stato Coinvolto di cui al paragrafo 1 devono essere proporzionate al rischio.
3. Tali misure non andranno oltre ciò che è ragionevolmente necessario a rimuovere il relitto che costituisce un rischio e cesseranno non appena il relitto sia stato rimosso; esse non interferiranno inutilmente con i diritti e gli interessi degli altri Stati compreso lo Stato di registrazione della nave e di ogni persona, fisica o giuridica, coinvolta.
4. L'applicazione di questa Convenzione entro l'area di Convenzione non dà diritto allo Stato Membro di rivendicare o esercitare sovranità o diritti di sovranità su alcuna parte dell'alto mare.
5. Gli Stati Membri si impegneranno a cooperare quando gli effetti di un sinistro marittimo che determina un relitto coinvolgano uno Stato diverso dallo Stato Coinvolto.

Articolo 3
Raggio di applicazione

1. Eccetto quanto in altro modo previsto dalla presente Convenzione, questa Convenzione si applica a tutti i relitti nell'area di Convenzione.
2. Uno Stato Membro può estendere l'applicazione della presente Convenzione a relitti situati all'interno del suo territorio, comprese le acque territoriali, soggetti all'articolo 4, paragrafo 4. In quel caso, deve notificare al Segretario Generale contestualmente, al momento dell'espressione del suo consenso ad essere vincolato da questa Convenzione o in qualunque momento successivo. Quando uno Stato Membro fa una notifica per l'applicazione della presente Convenzione ai relitti situati all'interno del suo territorio, incluse le acque territoriali, ciò non pregiudica i diritti e gli obblighi di quello Stato di adottare delle misure relative ai relitti situati nel suo territorio, incluse le acque territoriali, differenti dal localizzarli, segnalarli e rimuoverli secondo questa Convenzione. Le clausole di cui agli articoli 10, 11 e 12 di questa Convenzione non si applicano ad ulteriori misure così prese diversamente da quelle cui si riferiscono gli articoli 7, 8 e 9 di questa Convenzione.
3. Quando uno Stato Membro ha fatto una notifica secondo il paragrafo 2, 'l'area di Convenzione' dello Stato Coinvolto deve includere il territorio, comprese le acque territoriali di quello Stato Membro.
4. Una notifica redatta secondo il paragrafo 2 di cui sopra, se fatta prima che questa Convenzione entri in vigore per quello Stato Membro, sarà effettiva per quello Stato Membro al momento dell'entrata in vigore. Se la notifica è redatta dopo l'entrata in vigore di questa Convenzione per quello Stato Membro, essa sarà effettiva sei mesi dopo la sua ricezione da parte del Segretario Generale.
5. Uno Stato Membro che ha redatto una notifica secondo il paragrafo 2 può ritirarla in qualunque momento a mezzo di notifica di recesso al Segretario Generale. Tale notifica di recesso sarà effettiva sei mesi dopo la ricezione da parte del Segretario Generale, a meno che la notifica non specifichi una data posteriore.

Articolo 4

Esclusioni

1. Questa Convenzione non si applica alle misure prese secondo la Convenzione Internazionale in relazione all'Intervento in alto mare in caso di sinistri che causino o possano causare inquinamento da idrocarburi, 1969, e successive modifiche, o al Protocollo relativo all'intervento in alto mare in casi di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, 1973, e successive modifiche.
2. Questa Convenzione non si applica ad alcuna nave da guerra o altra nave di proprietà di od operata da uno Stato e usata, in quel momento, solo per servizi governativi non a scopo commerciale, a meno che quello Stato non decida altrimenti.
3. Ove uno Stato Membro decida di applicare questa Convenzione alle sue navi da guerra o altre navi come descritto nel paragrafo 2, esso notificherà al Segretario Generale, al riguardo, specificando i termini e le condizioni di tale applicazione.
4.
 - a. Quando uno Stato Membro fa una notifica secondo l'articolo 3, paragrafo 2, le seguenti clausole di questa Convenzione non si applicano nel suo territorio, comprese le acque territoriali:
 - i. Articolo 2, paragrafo 4;
 - ii. Articolo 9, paragrafi 1, 5, 7, 8, 9 e 10; e
 - iii. Articolo 15
 - b. Articolo 9, paragrafo 4, per quanto si applica al territorio, comprese le acque territoriali di uno Stato Membro, leggerà:

Soggetto alla legge nazionale dello Stato Coinvolto, l'armatore può contrattare per conto del proprietario con qualsiasi recuperatore o altra persona la rimozione del relitto destinato a costituire un rischio. Prima che tale rimozione cominci, lo Stato Coinvolto può stabilire le condizioni per tale rimozione solo fino al limite necessario per assicurare che la rimozione proceda in linea con le norme di sicurezza e protezione dell'ambiente marino.

Articolo 5

Segnalazione dei relitti

1. Uno Stato Membro deve richiedere che il comandante e l'operatore di una nave battente la sua bandiera relazioni senza ritardo lo Stato Coinvolto quando quella nave sia coinvolta in un sinistro marittimo che produce un relitto. Fintanto che l'obbligo di comunicazione secondo questo articolo è rispettato dal comandante o dall'operatore della nave, l'altro non sarà obbligato a fare la segnalazione.
2. Tali segnalazioni devono fornire il nome e il principale luogo di affari dell'armatore e tutte le informazioni rilevanti necessarie perché lo Stato Coinvolto determini se il relitto costituisca un rischio secondo l'articolo 6, incluso:
 - a. la precisa localizzazione del relitto;
 - b. il tipo, la dimensione e la costruzione del relitto;
 - c. la natura del danno e le condizioni del relitto;
 - d. la natura e l'ammontare del carico, in particolare qualsiasi sostanza nociva e pericolosa; e
 - e. la quantità e i tipi di sostanze oleose, compresi l'olio combustibile e l'olio lubrificante a bordo

Articolo 6

Determinazione del rischio

Quando si determina se il relitto costituisca un pericolo, lo Stato Coinvolto deve prendere in considerazione i seguenti criteri:

- a. il tipo, la dimensione e la costruzione del relitto;
- b. la profondità dell'acqua nell'area;
- c. la variazione delle maree e le correnti nell'area;
- d. le aree marine particolarmente sensibili identificate e, secondo i casi, designate secondo le linee guida adottate dall'Organizzazione², o un'area chiaramente definita della zona economica esclusiva dove sono state adottate misure speciali obbligatorie conformi all'articolo 211, paragrafo 6, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982;
- e. la prossimità delle rotte di navigazione o delle corsie di traffico stabilite;
- f. la densità e la frequenza del traffico;
- g. il tipo di traffico;
- h. la natura e la quantità del carico del relitto, la quantità e il tipo di sostanze oleose (come ad esempio l'olio combustibile e l'olio lubrificante) a bordo del relitto e, in particolare, il danno possibile in caso di dispersione del carico o del carburante nell'ambiente marino;
- i. la vulnerabilità dei servizi portuali;
- j. le condizioni meteorologiche e idrografiche prevalenti;
- k. la topografia sottomarina dell'area;
- l. l'altezza del relitto sopra o sotto la superficie dell'acqua a livello della più bassa marea astronomica;
- m. i profili acustici e magnetici del relitto;
- n. la prossimità di installazioni a largo, di tubazioni, di cavi di telecomunicazioni e strutture simili; e
- o. ogni altra circostanza che potrebbe rendere necessaria la rimozione del relitto

Articolo 7

Localizzazione dei relitti

1. Appena informato del relitto, lo Stato Coinvolto deve utilizzare tutti i possibili mezzi praticabili, compresi i buoni uffici degli Stati e delle organizzazioni, per avvertire i marinai e gli Stati coinvolti della natura e dell'ubicazione del relitto come fattore di urgenza;
2. Se lo Stato Coinvolto ha ragione di credere che un relitto costituisce un pericolo, deve assicurare che tutti i passi praticabili vengano fatti per stabilire la precisa ubicazione del relitto.

Articolo 8

Segnalamento dei relitti

1. Se lo Stato Coinvolto determina che un relitto costituisce un pericolo, quello Stato deve assicurare che tutte le operazioni ragionevoli vengano fatte per segnalare il relitto.

² Riferito all'edizione riveduta delle Linee Guida per l'identificazione e la designazione di aree marine particolarmente sensibili adottata dall'Assemblea dell'organizzazione Marittima Internazionale con la risoluzione A.982(24), e successive modifiche.

2. Nel segnalare il relitto, devono essere portate avanti tutte le operazioni praticabili per assicurare che la segnalazione sia conforme al sistema di boe internazionalmente condiviso in uso nell'area dove il relitto è ubicato.
3. Lo Stato Coinvolto diffonde i particolari della segnalazione del relitto utilizzando tutti i mezzi appropriati, comprese le pubblicazioni nautiche apposite.

Articolo 9

Misure per facilitare la rimozione dei relitti

1. Se lo Stato Coinvolto determina che un relitto costituisce un pericolo, quello Stato immediatamente deve:
 - a. informare lo Stato del registro della nave e dell'armatore;
 - b. procedere alla consultazione dello Stato del registro della nave e degli altri Stati coinvolti dal relitto riguardo alle misure da prendere in relazione al relitto.
2. L'armatore deve rimuovere un relitto destinato a costituire un pericolo.
3. Quando si determina che un relitto costituisce un pericolo, l'armatore, o altra parte interessata, deve fornire all'autorità competente dello Stato Coinvolto delle prove di assicurazione o di altra garanzia finanziaria come richiesto dall'articolo 12.
4. L'armatore può accordarsi con qualsiasi recuperatore o altra persona per conto del proprietario per rimuovere il relitto destinato a costituire un pericolo. Prima che tale rimozione cominci, lo Stato Coinvolto può stabilire le condizioni per tale rimozione solo entro il limite necessario ad assicurare che la rimozione proceda in linea con le norme di sicurezza e protezione dell'ambiente marino.
5. Quando la rimozione di cui ai paragrafi 2 e 4 è iniziata, lo Stato Coinvolto può intervenire nella rimozione solo entro il limite necessario ad assicurare che la rimozione proceda efficacemente in modo che sia in linea con le norme di sicurezza e protezione dell'ambiente marino.
6. Lo Stato Coinvolto deve :
 - a. porre una scadenza ragionevole entro cui l'armatore debba rimuovere il relitto, tenendo conto della natura del pericolo determinato secondo l'articolo 6;
 - b. informare per iscritto l'armatore della scadenza che ha posto e specificare che, se l'armatore non rimuove il relitto entro quella data, il relitto può essere rimosso a spese dell'armatore;
 - c. informare per iscritto l'armatore che intende intervenire immediatamente nell'eventualità che il pericolo diventi particolarmente serio.
7. Se l'armatore non rimuove il relitto entro la scadenza posta secondo il paragrafo 6(a), o se l'armatore non può essere contattato, lo Stato Coinvolto può rimuovere il relitto con i mezzi più pratici e solleciti disponibili, coerenti con le norme di sicurezza e protezione dell'ambiente marino.
8. Nel caso in cui si renda necessaria un'azione immediata e lo Stato Coinvolto abbia informato lo Stato del registro della nave e di conseguenza l'armatore, esso può rimuovere il relitto utilizzando i mezzi più pratici e solleciti disponibili, coerenti con le norme di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino.
9. Gli Stati Membri devono adottare misure adeguate secondo la loro legge nazionale per assicurare che i loro armatori registrati si conformino a quanto detto nei paragrafi 2 e 3.
10. Gli Stati Membri danno il loro consenso allo Stato Coinvolto ad agire secondo i paragrafi dal 4 all'8, ove richiesto.
11. L'informazione cui si fa riferimento in questo articolo sarà fornita dallo Stato Coinvolto all'armatore identificato nel rapporto cui si fa riferimento all'articolo 5, paragrafo 2.

Articolo 10
Responsabilità economica del proprietario

1. Secondo l'articolo 11, l'armatore deve essere responsabile per i costi di localizzazione, segnalazione e rimozione del relitto secondo gli articoli 7, 8 e 9, rispettivamente a meno che l'armatore non dimostri che il sinistro marittimo che ha causato il relitto è:
 - a. il risultato di un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione o di un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile o ineluttabile;
 - b. totalmente causato da un atto o da un'omissione fatta intenzionalmente da terzi per causare un danno; o
 - c. interamente causata da negligenza o altra azione illecita di qualsiasi Governo o altra autorità responsabile della manutenzione delle luci o altri supporti di navigazione nell'esercizio di tale funzione.
2. Niente in questa convenzione deve condizionare il diritto dell'armatore di limitare la responsabilità secondo qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile, come ad esempio la Convenzione sulla Limitazione della Responsabilità per Crediti Marittimi, 1976, e successive modifiche
3. Nessuna rivendicazione per i costi cui si fa riferimento al paragrafo 1 può essere avanzata contro l'armatore se non secondo le disposizioni di questa Convenzione.
Ciò non pregiudica i diritti e gli obblighi di uno Stato Membro che ha fatto la notifica secondo l'articolo 3, paragrafo 2 in relazione ai relitti ubicati nel suo territorio, incluse le acque territoriali, differenti dal localizzarli, segnalarli e rimuoverli in accordo con la presente Convenzione.
4. Niente in questo articolo, deve pregiudicare qualsiasi diritto al ricorso contro parti terze.

Articolo 11
Eccezioni alla responsabilità

1. L'armatore non deve essere responsabile secondo questa Convenzione per i costi menzionati nell'articolo 10, paragrafo 1 se, e nella misura in cui, la responsabilità di tali costi fosse in conflitto con:
 - a. La Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, 1969 e successive modifiche
 - b. La Convenzione internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per danni causati dal trasporto in mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, 1996, e successive modifiche;
 - c. La Convenzione sulla responsabilità dei terzi nel campo dell'energia nucleare, 1960 e successive modifiche, o la Convenzione di Vienna sulla responsabilità civile in materia di danni nucleari, 1963 e successive modifiche; o legge nazionale che governi o proibisca la limitazione di responsabilità per danno nucleare; o
 - d. La Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi, 2001 e successive modifichea condizione che la convenzione pertinente sia applicabile e in vigore.
2. Fintanto che quelle misure secondo questa Convenzione sono considerate salvataggio secondo la legge nazionale applicabile o una convenzione internazionale, tale legge o convenzione si deve

applicare alle domande di remunerazione o compenso pagabile agli operatori di salvataggio ad esclusione delle regole fissate da questa Convenzione.

Articolo 12

Assicurazione obbligatoria o altra garanzia finanziaria

1. L'armatore di una nave di 300 tonnellate lorde e oltre e battente bandiera di uno Stato Membro deve necessariamente possedere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, come la garanzia di una banca o di un'istituzione simile, per coprire la responsabilità secondo questa Convenzione per un ammontare pari ai limiti di responsabilità secondo il regime di limitazione nazionale o internazionale applicabile, ma in tutti i casi non eccedente un ammontare calcolato secondo l'articolo 6(1)(b) della Convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, 1976 e successive modifiche.
2. Un certificato attestante che l'assicurazione o altra garanzia finanziaria è in vigore secondo le clausole di questa Convenzione deve essere rilasciato ad ogni nave di 300 tonnellate lorde e oltre da parte dell'autorità competente dello Stato di registrazione della nave, dopo aver stabilito che i requisiti di cui al paragrafo 1 sono stati rispettati. In riferimento ad una nave registrata in uno Stato Membro, tale certificato deve essere rilasciato o certificato dall'autorità competente dello Stato di registrazione della nave; in riferimento ad una nave non registrata in uno Stato Membro, il certificato può essere rilasciato o certificato dall'autorità competente di qualsiasi Stato Membro. Questa certificazione assicurativa obbligatoria deve essere nella forma del modello descritto nell'allegato di questa Convenzione e dovrà contenere i seguenti dati:
 - a. Nome della nave, numero o lettere distintive e porto di registrazione;
 - b. Stazza lorda della nave;
 - c. Nome e principale luogo di affari dell'armatore;
 - d. Numero OMI di identificazione della nave;
 - e. Tipo e durata dell'assicurazione;
 - f. Nome e principale luogo di affari dell'assicuratore o di altra persona garante e, all'occorrenza, luogo di affari dove l'assicurazione o la garanzia è stabilita e
 - g. Periodo di validità del certificato, che non deve essere più lungo del periodo di validità dell'assicurazione o di altra garanzia;
3. (a) Uno Stato Membro può autorizzare un'istituzione o un'organizzazione da esso riconosciuta a rilasciare il certificato di cui al paragrafo 2. Tale istituzione od organizzazione deve informare quello Stato del rilascio di ogni certificato. In ogni caso, lo Stato Membro deve garantire assoluta completezza e accuratezza del certificato così rilasciato e deve impegnarsi ad assicurare gli accordi necessari a soddisfare tale obbligo.
(b) Uno Stato Membro deve notificare al Segretario Generale:
 - i. le specifiche responsabilità e condizioni dell'autorità delegata a un'istituzione od organizzazione da esso riconosciuta;
 - ii. il ritiro di tale autorità; e
 - iii. la data a partire dalla quale tale autorità o ritiro di tale autorità è effettiva;

Un'autorità delegata non deve essere effettiva prima di tre mesi dalla data in cui la notifica di tale effettività viene presentata al Segretario Generale.

(c) L'istituzione o l'organizzazione autorizzata a rilasciare i certificati di cui al presente paragrafo sarà, come minimo, autorizzata a ritirare questi certificati se le condizioni secondo cui sono stati

rilasciati non vengono rispettate. In tutti i casi l'istituzione o l'organizzazione deve comunicare tale ritiro allo Stato a nome del quale il certificato è stato rilasciato.

4. Il certificato deve essere redatto nella/e lingua/e ufficiale/i dello Stato che lo rilascia. Se la lingua usata non è l'Inglese, il Francese o lo Spagnolo il testo deve includere la traduzione in una di queste lingue e, ove lo Stato lo decidesse, la/e lingua/e ufficiale/i dello Stato può/possono essere omessa/e.
5. Il certificato deve essere tenuto a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene nota del registro delle navi o, se la nave non è registrata in uno Stato Membro, presso l'autorità che rilascia e certifica tale certificato.
6. Un'assicurazione o altra garanzia finanziaria non deve soddisfare i requisiti del presente articolo se essa può cessare per ragioni diverse dalla scadenza del periodo di validità dell'assicurazione o garanzia specificata nel certificato di cui al paragrafo 2 prima che siano passati tre mesi dalla data in cui la comunicazione della sua scadenza viene data alle autorità di cui al paragrafo 5 a meno che il certificato non sia stato consegnato a quell'autorità o un nuovo certificato sia stato rilasciato entro il detto periodo. I suddetti procedimenti si applicheranno similmente ad ogni modifica che dia origine ad un'assicurazione o garanzia che non soddisfi più i requisiti del presente articolo.
7. Lo Stato del registro della nave, rispettando i provvedimenti del presente articolo e avendo riguardo di ogni linea guida adottata dall'Organizzazione sulla responsabilità finanziaria dei proprietari registrati, deve determinare le condizioni di rilascio e validità del certificato.
8. Nella presente Convenzione niente dovrà essere interpretato tanto da impedire ad uno Stato di basarsi su informazioni ottenute da altri Stati o dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali sullo stato finanziario degli assicuratori o del garante finanziario per gli scopi di questa Convenzione. In tali casi, lo Stato Membro che si basa su tali informazioni non è sollevato da responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato richiesto dal paragrafo 2.
9. I certificati rilasciati e certificati sotto l'autorità di uno Stato Membro devono essere accettati dagli altri Stati Membri per gli scopi della presente Convenzione e devono essere considerati dagli altri Stati Membri come aventi lo stesso valore dei certificati rilasciati da loro stessi, anche se rilasciati o certificati nei confronti di una nave non registrata in uno Stato Membro. Uno Stato Membro può, in qualunque momento, richiedere una consultazione con lo Stato emittente o certificatore se dovesse ritenere che l'assicuratore o il garante nominato sul certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente Convenzione.
10. Qualunque reclamo per costi derivanti dalla presente Convenzione può essere presentato direttamente contro l'assicuratore o altra persona fornente garanzia finanziaria per la responsabilità dell'armatore. In tale eventualità il difensore può invocare la difesa (diversa da bancarotta o liquidazione di attività) dell'armatore che l'armatore sarebbe stato intitolato a invocare, inclusa la limitazione della responsabilità secondo qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile. Inoltre, anche se l'armatore non è intitolato a limitare la responsabilità, il difensore può limitare la responsabilità ad un ammontare corrispondente all'ammontare dell'assicurazione o della garanzia finanziaria richiesta secondo il paragrafo 1. In più, il difensore può invocare la difesa che il sinistro marittimo è stato causato da cattiva condotta intenzionale da parte dell'armatore, ma il difensore non può invocare alcuna altra difesa che il difensore potrebbe essere intitolato ad invocare in procedimenti avanzati dall'armatore contro il difensore. Il difensore in ogni caso deve avere il diritto di richiedere all'armatore di essere incluso nel procedimento.
11. Uno Stato Membro non deve permettere ad alcuna nave autorizzata a battere la sua bandiera a cui si applica il presente articolo, ad operare in qualsiasi momento a meno che sia stato rilasciato un certificato secondo i paragrafi 2 o 14.

12. Soggetto ai provvedimenti del presente articolo, ogni Stato Membro deve assicurare, secondo la propria legge nazionale, che l'assicurazione o altra garanzia nella misura in cui è richiesto dal paragrafo 1 sia in vigore per tutte le imbarcazioni di 300 tonnellate lorde e oltre, ovunque siano registrate, in ingresso o in uscita dal porto nel suo territorio, o in arrivo o in partenza da una struttura in mare aperto nelle sue acque territoriali.
13. Nonostante i provvedimenti di cui al paragrafo 5, uno Stato Membro può notificare al Segretario Generale che, per gli scopi di cui al paragrafo 12, non è richiesto alle imbarcazioni di avere a bordo o produrre il certificato richiesto dal paragrafo 2, quando è in ingresso o in uscita dal porto nel suo territorio, o in arrivo o in partenza da qualsiasi struttura in mare aperto nelle sue acque territoriali, a patto che lo Stato Membro che rilascia il certificato richiesto al paragrafo 2 abbia notificato al Segretario Generale che esso possiede una documentazione in formato elettronico accessibile a tutti gli Stati Membri, attestante l'esistenza del certificato e che autorizza gli Stati Membri all'esonero dai loro obblighi secondo il paragrafo 12.
14. Se l'assicurazione o altra garanzia finanziaria non viene rispettata in riferimento ad una nave di proprietà di uno Stato Membro, i provvedimenti del presente articolo relativi a ciò non devono essere applicabili a tale nave, ma la stessa dovrà possedere il certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di registrazione, dichiarando che essa è di proprietà di quello Stato e che la responsabilità della nave è coperta entro i limiti prescritti nel paragrafo 1. Tale certificato deve seguire il più fedelmente possibile il modello prescritto nel paragrafo 2.

Articolo 13

Limiti di tempo

I diritti di recupero dei costi secondo la presente Convenzione si estingueranno a meno che non venga portata avanti un'azione entro tre anni dalla data in cui è stato determinato il sinistro secondo la presente Convenzione. Tuttavia, in nessun caso si potrà portare avanti un'azione dopo sei anni dalla data del sinistro marittimo che ha determinato il relitto. Quando il sinistro marittimo consta di una serie di occorrenze, il periodo di decorrenza di sei anni inizia dalla data della prima occorrenza.

Articolo 14

Clausole di emendamento

1. Su richiesta di non meno di un terzo degli Stati Membri, l'Organizzazione deve convocare una Conferenza allo scopo di rivedere e modificare la presente Convenzione.
2. Qualsiasi consenso acquisito dalla presente Convenzione, espresso dopo la data di entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, sarà ritenuto applicabile alla presente Convenzione, come emendato.

Articolo 15

Composizione delle dispute

1. Ove sorgesse una disputa tra due o più Stati Membri relativamente all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione essi dovranno cercare di risolvere la disputa in prima istanza attraverso la negoziazione, l'inchiesta, la mediazione, la conciliazione, l'arbitrato, la risoluzione giudiziaria, il ricorso alle agenzie regionali o ad accordi o altri mezzi pacifici di loro scelta.
2. Se nessun accordo è possibile entro un limite di tempo ragionevole non eccedente i dodici mesi dopo che uno Stato Membro ha notificato all'altro che esiste una disputa tra di essi, i

provvedimenti relativi alla composizione delle dispute illustrati nella Parte XV della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, si applicherà, mutatis mutandis, sia che gli Stati coinvolti nella disputa siano anche Stati Membri della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982 che in caso contrario.

3. Ogni procedura scelta da uno Stato Membro di questa Convenzione e della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, secondo l'articolo 287 di quest'ultima, si applicherà alla composizione delle dispute secondo il presente articolo, a meno che lo Stato Membro, nel ratificare, accettare, approvare o aderire alla presente Convenzione, o in qualsiasi altro momento successivo, scelga un'altra procedura secondo l'articolo 287 allo scopo di comporre le dispute derivanti dalla presente Convenzione.
4. Uno Stato Membro della presente Convenzione che non sia membro della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, nel ratificare, accettare, approvare o aderire alla presente Convenzione o in qualsiasi momento seguente sarà libera di scegliere, a mezzo dichiarazione scritta, uno o più mezzi stabiliti nell'articolo 287, paragrafo 1, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, allo scopo di appianare le dispute di cui al suddetto articolo. L'Articolo 287 si deve applicare a tale dichiarazione, come pure a qualsiasi disputa della quale tale Stato è parte, che non è coperta da una dichiarazione in vigore. Allo scopo della conciliazione e dell'arbitrato, in accordo con gli Annessi V e VII della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, tale Stato sarà autorizzato a nominare conciliatori ed arbitri da includere nelle liste di cui all'Annesso V, Articolo 2, e Annesso VII, Articolo 2 per la risoluzione delle dispute derivanti dalla presente Convenzione.
5. Una dichiarazione fatta secondo i paragrafi 3 e 4 deve essere depositata presso il Segretario Generale che ne trasmetterà copia agli Stati Membri.

Articolo 16

Relazioni con altre Convenzioni e accordi internazionali.

Niente nella presente Convenzione pregiudicherà i diritti e gli obblighi di alcuno Stato sotto la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, 1982, e secondo il diritto internazionale marittimo consuetudinario.

Articolo 17

Firma, ratifica, accettazione, approvazione, adesione.

1. La presente Convenzione sarà aperta alla firma presso il Quartier Generale dell'Organizzazione dal 19 Novembre 2007 al 18 Novembre 2008 e rimarrà in seguito aperta per adesione.
 - a. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere legati alla presente Convenzione da:
 - i. Firma senza riserva quanto a ratifica, accettazione o approvazione; o
 - ii. Firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione, seguita da ratifica, accettazione o approvazione; o
 - iii. Adesione
 - b. Ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno rese effettive dal deposito di uno strumento per quell'effetto presso il Segretario Generale

Articolo 18
Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui dieci Stati l'hanno firmata senza riserve quanto a ratifica, accettazione, approvazione oppure abbiano depositato strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario Generale.
2. Per ogni Stato che ratifica, accetta, approva o aderisce alla presente Convenzione dopo che le condizioni di entrata in vigore di cui al paragrafo 1 vengono rispettate, la presente Convenzione entrerà in vigore nei tre mesi successivi alla data di deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato, ma non prima che la presente Convenzione sia entrata in vigore secondo il paragrafo 1.

Articolo 19
Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato Membro in qualsiasi momento dopo il termine di scadenza di un anno dalla data in cui la presente Convenzione sia entrata in vigore in quello Stato.
2. La denuncia sarà resa effettiva dal deposito di uno strumento per quell'effetto presso il Segretario Generale.
3. Una denuncia sarà effettiva dopo un anno o per un tempo più lungo che sia specificato nello strumento di denuncia, a seguito della sua ricezione da parte del Segretario Generale.

Articolo 20
Depositario

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario Generale
2. Il Segretario Generale dovrà:
 - a. Informare tutti gli Stati che hanno firmato o aderito alla presente Convenzione de:
 - i. ogni nuova firma o deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione, adesione insieme alla data relativa;
 - ii. la data d'entrata in vigore della presente Convenzione;
 - iii. il deposito di ogni strumento di denuncia della presente Convenzione, insieme alla data del deposito e alla data in cui la denuncia diventa effettiva; e
 - iv. altre dichiarazioni e notifiche ricevute a seguito della presente Convenzione
 - b. trasmettere copia conforme certificata di questa Convenzione a tutti gli Stati che hanno firmato o aderito alla presente Convenzione
3. Non appena entra in vigore la presente Convenzione, una copia conforme certificata deve essere inviata dal Segretario Generale al Segretario Generale delle Nazioni Unite, per la registrazione e la pubblicazione secondo l'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 21
Lingue

La presente Convenzione viene redatta in un unico originale in Arabo, Cinese, Inglese, Francese, Russo e Spagnolo ed ogni testo è ugualmente autentico.

FATTO A NAIROBI il giorno diciotto di Maggio duemilasette.

ALLEGATO

CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O ALTRA GARANZIA FINANZIARIA RELATIVAMENTE ALLA RESPONSABILITA' PER LA RIMOZIONE DEI RELITTI

Emanato secondo i provvedimenti di cui all'Articolo 12 della Convenzione Internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti, 2007

Nome della nave	Stazza lorda	Numeri o lettere distintivi	Numero di identificazione OMI della nave	Porto di Registrazione	Nome e indirizzo completo del luogo principale di affari dell'armatore

Si certifica che è in vigore, relativamente alla summenzionata nave, una polizza di assicurazione o altra garanzia finanziaria che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 12 della Convenzione Internazionale di Nairobi per la rimozione dei relitti, 2007.

Tipo di Assicurazione

Durata dell'Assicurazione

Nome e Indirizzo dell'assicuratore/degli assicuratori e/o garante/i

Nome

Indirizzo

Il presente certificato è valido fino a

Emesso o certificato dal Governo di

(Denominazione completa dello Stato)

OPPURE

Il seguente testo deve essere utilizzato quando uno Stato Membro si avvale dell'Articolo 12, paragrafo 3:

Il presente certificato viene emesso sotto l'autorità del Governo di

(denominazione completa dello Stato) da..... (nome dell'istituzione od organizzazione)

In il

(Luogo) (Data)

.....
(Firma e Titolo del funzionario che certifica o rilascia)

Note Esplicative:

- 1 Se desiderato, la denominazione dello Stato può includere un riferimento all'autorità pubblica competente del paese ove il certificato viene rilasciato.
- 2 Se l'ammontare totale della somma assicurativa è stato fornito da più di una fonte, deve essere indicato l'ammontare di ciascuna di esse.
- 3 Se l'assicurazione è fornita in diverse forme, esse devono essere enumerate.
- 4 La voce 'Durata della Garanzia' deve stipulare la data in cui tale garanzia diventa effettiva.
- 5 La voce Indirizzo dell'assicuratore/degli assicuratori e/o garante/i deve indicare il luogo principale di affari dell'assicuratore/degli assicuratori e/o garante/i. Se pertinente, deve essere indicato il luogo di lavoro dove l'assicurazione o altra garanzia è stabilito.