

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2008 Nr. 115

A. TITEL

*Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken,
2007;
Nairobi, 18 mei 2007*

B. TEKST¹⁾

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:

¹⁾ De Arabische, Chinese, Franse, Russische en Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.
2. "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.
3. "Maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.
4. "Wreck", following upon a maritime casualty, means:
 - a) a sunken or stranded ship; or
 - b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
 - c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
 - d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.
5. "Hazard" means any condition or threat that:
 - a) poses a danger or impediment to navigation; or
 - b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.
6. "Related interests" means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:
 - a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
 - b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
 - c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
 - d) offshore and underwater infrastructure.

7. "Removal" means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. "Remove", "removed" and "removing" shall be construed accordingly.

8. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company.

9. "Operator of the ship" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

10. "Affected State" means the State in whose Convention area the wreck is located.

11. "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12. "Organization" means the International Maritime Organization.

13. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Objectives and general principles

1. A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2. Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3. Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship's registry, and of any person, physical or corporate, concerned.

4. The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

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

Article 3

Scope of application

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

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

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

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

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

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases

of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2. This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

3. Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4. a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

- (i) Article 2, paragraph 4;
- (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
- (iii) Article 15.

b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

Article 5

Reporting wrecks

1. A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2. Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- a) the precise location of the wreck;
- b) the type, size and construction of the wreck;

- c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

Article 6

Determination of hazard

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- a) the type, size and construction of the wreck;
- b) depth of the water in the area;
- c) tidal range and currents in the area;
- d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- f) traffic density and frequency;
- g) type of traffic;
- h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- i) vulnerability of port facilities;
- j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- k) submarine topography of the area;
- l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

Article 7

Locating wrecks

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

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

Article 8

Marking of wrecks

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

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

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

Article 9

Measures to facilitate the removal of wrecks

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
- b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2. The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3. When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4. The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5. When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

6. The Affected State shall:

a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;

b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and

c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7. If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8. In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9. States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10. States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11. The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

Article 10

Liability of the owner

1. Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3. No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

Article 11

Exceptions to liability

1. The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;

b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;

c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability

for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or

d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2. To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

1. The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6.1b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- b) gross tonnage of the ship;
- c) name and principal place of business of the registered owner;
- d) IMO ship identification number;
- e) type and duration of security;
- f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
- g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300

gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 13

Time limits

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

Article 14

Amendment provisions

1. At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

Article 15

Settlement of disputes

1. Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.

2. If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3. Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4. A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5. A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

Article 16

Relationship to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

a) States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (iii) accession.

b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 18

Entry into force

1. This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

Article 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

Article 20

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

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

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

Annex

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address

.....

.....

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of.....

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization)

AtOn

(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.

C. VERTALING

Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken, 2007

De Staten die partij zijn bij dit Verdrag,

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

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

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder „Verdragsgebied” de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Staat die Partij is een dergelijke zone niet heeft vastgesteld, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;
2. wordt verstaan onder „schip” een zeeschip, ongeacht het type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen en drijvende platforms, met uitzondering van platforms die ingezet worden bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem;
3. wordt verstaan onder „maritiem ongeval” een aanvaring, stranding of een ander navigatieincident of een ander voorval aan boord van een schip of daarbuiten dat leidt tot materiële schade of dreigend gevaar van materiële schade aan een schip of zijn lading;
4. wordt verstaan onder „wrak” als gevolg van een maritiem ongeval:
 - a. een gezonken of gestrand schip; of
 - b. een deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden; of
 - c. een zaak die op zee verloren is door een schip en is gestrand, gezonken of op zee op drift is geraakt; of
 - d. een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden of dat, naar redelijkerwijs verwacht kan worden, zal zinken of stranden, indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen aan het in gevaar verkerend schip of andere zaak;
5. wordt verstaan onder „gevaar” elke situatie of dreiging die:
 - a. een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart; of
 - b. naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer Staten;
6. worden verstaan onder „daarmee samenhangende belangen” de belangen van een kuststaat die rechtstreeks worden getroffen of bedreigd door een wrak, zoals:
 - a. maritieme activiteiten aan de kust, in een haven en in zeeomgevingen, met inbegrip van de visserij, die een essentieel middel van bestaan vormen voor de betrokken personen;
 - b. toeristische attracties en andere economische belangen in het betrokken gebied;

- c. de gezondheid van de bevolking aan de kust en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende mariene rijkdommen en van de flora en fauna; en
- d. infrastructuur buitengaats en onder water;
7. wordt verstaan onder „opruiming” elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak. “Opruimen” en “opgeruimd” worden dienovereenkomstig uitgelegd;
8. wordt verstaan onder „geregistreerde eigenaar” de persoon of personen die als eigenaar van het schip is of zijn ingeschreven of, bij het ontbreken van registratie, de persoon of personen die eigenaar was of waren van het schip op het tijdstip van het maritieme ongeval. Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat is geregistreerd als exploitant van het schip, wordt onder „geregistreerde eigenaar” die maatschappij verstaan;
9. wordt verstaan onder „exploitant van het schip” de eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon, zoals de manager of rompbevrachter, die namens de eigenaar de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor de exploitatie van het schip en die bij de aanvaarding van die verantwoordelijkheid de verplichting op zich heeft genomen zich te kwijten van alle bijbehorende taken en verantwoordelijkheden die worden opgelegd door de Internationale Veiligheidsbeleidscodes (ISM-code), zoals gewijzigd;¹⁾
10. wordt verstaan onder „getroffen Staat” de Staat in het Verdragsgebied waarvan het wrak zich bevindt;
11. wordt verstaan onder „Staat waar het schip geregistreerd is” met betrekking tot een geregistreerd schip, de Staat waarin het schip is geregistreerd en met betrekking tot een niet- geregistreerd schip, de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;
12. wordt verstaan onder „Organisatie” de Internationale Maritieme Organisatie;
13. wordt verstaan onder de „Secretaris-Generaal” de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel 2

Doelstellingen en algemene beginselen

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

¹⁾ Zie de International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (internationale code voor de veilige exploitatie van schepen en voor de voorkoming van vervuiling), bij Resolutie A.741(18), zoals gewijzigd, aangenomen door de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie.

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

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

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

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

Artikel 3

Toepassingsgebied

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 4

Uitsluitingen

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

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

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

4. a. Indien een Staat die Partij is een kennisgeving uit hoofde van artikel 3, tweede lid, heeft gedaan zijn de volgende bepalingen van dit Verdrag niet van toepassing binnen zijn grondgebied, met inbegrip van de territoriale zee:

i. artikel 2, vierde lid

ii. artikel 9, eerste, vijfde, zevende, achtste, negende en tiende lid

iii. artikel 15

b. en luidt artikel 9, vierde lid, voor zover het van toepassing is op het grondgebied met inbegrip van de territoriale zee van een Staat die Partij is:

„Onverminderd het nationale recht van de getroffen Staat, kan de

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

Artikel 5

Melden van wrakken

1. Een Staat die Partij is verlangt van de kapitein en de exploitant van een schip dat zijn vlag voert en betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval dat geleid heeft tot een wrak dit onverwijld te melden aan de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

2. In deze meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die nodig zijn voor de getroffen Staat teneinde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in overeenstemming met artikel 6, waaronder:

- a. de precieze locatie van het wrak;
- b. het type, de omvang en constructie van het wrak;
- c. de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;
- d. de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en
- e. de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

Artikel 6

Vaststelling van gevaar

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

- a. het type, de omvang en constructie van het wrak;
- b. diepte van het water in het gebied;
- c. getijverschil en stromingen in het gebied;

- d. bijzonder kwetsbare gebieden die in overeenstemming met de door de Organisatie aangenomen richtlijnen²⁾ zijn erkend en indien van toepassing, aangewezen, of een duidelijk omschreven gebied van de exclusieve economische zone waar bijzondere verplichte maatregelen zijn aangenomen uit hoofde van artikel 211, zesde lid, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982;
- e. nabijheid van scheepvaartroutes of vastgestelde verkeersroutes;
 - f. verkeersdichtheid en frequentie;
 - g. soort verkeer;
 - h. aard en kwantiteit van de lading van het wrak, de hoeveelheid en soorten olie (bijvoorbeeld bunkerolie en smeerolie) aan boord van het wrak en in het bijzonder de schade die waarschijnlijk kan ontstaan indien de lading of olie vrijkomt in het mariene milieu;
 - i. de kwetsbaarheid van de havenvoorzieningen;
 - j. de heersende meteorologische en hydrografische omstandigheden;
 - k. de submariene topografie van het gebied;
 - l. de hoogte van het wrak boven of onder het wateroppervlak bij het laagste astromisch getij;
 - m. de akoestische en magnetische profielen van het wrak;
 - n. de nabijheid van installaties, pijpleidingen, telecommunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
 - o. andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Artikel 7

Lokaliseren van wrakken

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

²⁾ Zie de herziene Richtlijnen voor de erkenning en aanwijzing van bijzonder kwetsbare zeegebieden, bij resolutie A.982(24) door de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen, zoals gewijzigd.

Artikel 8

Markeren van wrakken

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

Artikel 9

Maatregelen ter vereenvoudiging van het opruimen van wrakken

1. Indien de getroffen Staat vaststelt dat een wrak een gevaar vormt, dient deze Staat onverwijld:
 - a. de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar te informeren; en
 - b. met de Staat waar het schip geregistreerd is alsmede met andere door het wrak getroffen Staten te overleggen over de te treffen maatregelen met betrekking tot het wrak.
2. De geregistreerde eigenaar dient een wrak waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt op te ruimen.
3. Indien vastgesteld is dat een wrak een gevaar vormt, dient de geregistreerde eigenaar of een andere belanghebbende partij aan de bevoegde autoriteit van de getroffen Staat een bewijs van verzekering of andere financiële zekerheid zoals vereist op grond van artikel 12, te overleggen.
4. De geregistreerde eigenaar kan namens de eigenaar een overeenkomst sluiten met een hulpverlener of andere persoon teneinde het wrak op te ruimen waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt. Alvorens het opruimen aanvangt, kan de getroffen Staat voorwaarden vastleggen voor dit opruimen uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat het opruimen geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

5. Wanneer het in het tweede en vierde lid bedoelde opruimen is aangevangen, kan de getroffen Staat optreden bij het opruimen uitsluitend voor zover zulks noodzakelijk is om te waarborgen dat dit doeltreffend geschiedt op een wijze die verenigbaar is met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

6. De getroffen Staat:

a. stelt een redelijke termijn binnen welke de geregistreerde eigenaar het wrak moet opruimen, rekening houdend met de aard van het in overeenstemming met artikel 6 vastgestelde gevaar;

b. stelt de geregistreerde eigenaar schriftelijk in kennis van de door hem gestelde termijn en vermeldt daarbij dat, indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen die termijn op te ruimen, hij het wrak voor rekening van de geregistreerde eigenaar kan doen opruimen; en

c. stelt de geregistreerde eigenaar schriftelijk ervan in kennis dat hij beoogt onverwijld op te treden indien het gevaar bijzonder groot wordt.

7. Indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen de in overeenstemming met het zesde lid, onderdeel a, vastgestelde termijn op te ruimen, of indien geen contact kan worden gelegd met de geregistreerde eigenaar, kan de getroffen Staat het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

8. In omstandigheden waarin onverwijld optreden vereist is en de getroffen Staat de Staat waar het schip geregistreerd is en de geregistreerde eigenaar daarvan in kennis heeft gesteld, kan hij het wrak langs de meest praktische en snelle weg doen opruimen, in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

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

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

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

Artikel 10

Aansprakelijkheid van de eigenaar

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

a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelikheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;

b. in zijn geheel is veroorzaakt door een handelen of nalaten door een derde met het oogmerk schade te veroorzaken; of

c. in zijn geheel is veroorzaakt door nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een Regering of andere autoriteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud van verlichting of andere navigatiehulpmiddelen bij de uitoefening van die taak.

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

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

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

Artikel 11

Uitzonderingen op de aansprakelijkheid

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

a. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, zoals gewijzigd;

b. het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, zoals gewijzigd;

c. het Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, 1960, zoals gewijzigd, of het Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, 1963, zoals gewijzigd; of nationaal recht dat beperking van de aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; of

d. het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, zoals gewijzigd;

mits het desbetreffende verdrag van toepassing en van kracht is.

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

Artikel 12

Verplichte verzekering of andere financiële zekerheid

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

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

omtrent verzekering heeft de vorm van het model vervat in de bijlage bij dit Verdrag en bevat de volgende gegevens:

- a. naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en plaats van registratie;
- b. brutotonnage van het schip;
- c. naam en adres van het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar;
- d. IMO-scheepsidentificatienummer;
- e. aard en duur van de zekerheid;
- f. naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of een andere persoon die zekerheid stelt en, indien van toepassing, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;
- g. geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

3. a. Een Staat die Partij is kan een door hem erkende instelling of organisatie machtigen het in het tweede lid bedoelde certificaat af te geven. Deze instelling of organisatie stelt die Staat in kennis van de afgifte van iedere certificaat. In alle gevallen waarborgt de Staat die Partij is onverkort de volledigheid en juistheid van het aldus afgegeven certificaat en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om deze verplichting na te komen.

- b. Een Staat die Partij is stelt de Secretaris-Generaal in kennis van:
 - i. de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die hij aan een door hem erkende instelling of organisatie verleent;
 - ii. de intrekking van een dergelijke machtiging; en
 - iii. de datum waarop de machtiging of de intrekking van de machtiging van kracht wordt.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit Verdrag kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar. In een dergelijk geval kan de

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

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

12. Met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, draagt elke Staat die Partij is er zorg voor dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven dat verzekering of andere zekerheid tot de in het eerste lid genoemde omvang verplicht is voor elk schip met een brutotonnage van 300 of meer, waar ook geregistreeerd, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen installatie.

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

14. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een Staat die Partij is geen verzekering afgesloten of geen financiële

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

Artikel 13

Termijnen

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

Artikel 14

Wijzigingen

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

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

Artikel 15

Beslechting van geschillen

1. Indien tussen twee of meer Staten die Partij zijn een geschil rijst met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten zij dit in eerste instantie te beslechten door middel van onderhandeling, onderzoek, bemiddeling, conciliatie, arbitrage, gerechtelijke schikking, een beroep op regionale organen of regelingen of andere vreedzame middelen naar hun keuze.

2. Indien binnen een redelijke termijn van ten hoogste twaalf maanden nadat een Staat die Partij is de ander ervan in kennis heeft gesteld

dat er een geschil tussen hen bestaat, geen beslechting mogelijk is, zijn de bepalingen inzake de regeling van geschillen uiteengezet in Deel XV van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982, van overeenkomstige toepassing, ongeacht of de Staten die partij zijn bij het geschil tevens Staten zijn die Partij zijn bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, 1982.

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

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

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

Artikel 16

Verhouding tot andere verdragen en internationale overeenkomsten

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

Artikel 17

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

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

a. Staten kunnen hun instemming door dit Verdrag te worden gebonden tot uitdrukking brengen door:

i. ondertekening zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

ii. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

iii. toetreding.

b. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

Artikel 18

Inwerkingtreding

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

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

Artikel 19

Opzegging

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

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

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

Artikel 20

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.
2. De Secretaris-Generaal:
 - a. stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van:
 - i. iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;
 - ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
 - iii. de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Verdrag, de datum van de nederlegging en de datum waarop deze opzegging van kracht wordt; en
 - iv. andere verklaringen en kennisgevingen die ingevolge dit Verdrag ontvangen worden;
en
 - b. doet alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen.
3. Terstond na inwerkingtreding van dit Verdrag zendt de Secretaris-Generaal een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de tekst aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 21

Talen

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

GEDAAN TE NAIROBI op 18 mei 2007.

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

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

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

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

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

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

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

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot.....

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

(Volledige aanduiding van de Staat)

OF

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

Dit certificaat is afgegeven onder de bevoegdheid van de Regering van

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

te op
(Plaats) (Datum)

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

Toelichting:

1. In de aanduiding van de Staat kan desgewenst een verwijzing naar de bevoegde openbare autoriteit van het land waar het certificaat wordt afgegeven, worden opgenomen.

2. Indien het totale bedrag van de zekerheid uit meerdere bronnen afkomstig is, moet het bedrag, uit elk daarvan afkomstig, afzonderlijk worden vermeld.

3. Indien de zekerheid is gesteld in meerdere vormen, moet elk daarvan worden opgenoemd.

4. Onder het kopje „Duur van de zekerheid” moet de datum worden vermeld waarop de zekerheid van kracht wordt.

5. Onder het kopje „Adres van de verzekeraar(s) en/of persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of persoon/personen die de zekerheid stelt/stellen worden vermeld. Indien van toepassing, dient het kantoor waar de verzekering of de zekerheid is gesloten respectievelijk gesteld, te worden vermeld.

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

E. PARTIJGEGEVENS

Definitieve ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding zijn voorzien in artikel 17 van het Verdrag.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 18, eerste lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop tien Staten het Verdrag hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie.

J. VERWIJZINGEN

- Titel : Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee;
Montego-Bay, 10 december 1982
- Tekst : *Trb.* 1983, 83 (Engels en Frans)
Trb. 1984, 55 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 272
- Titel : Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken;
Brussel, 29 november 1969
- Tekst : *Trb.* 1970, 197 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 214
- Titel : Protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie, 1973;
Londen, 2 november 1973
- Tekst : *Trb.* 1977, 162 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2004, 238
- Titel : Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976;
Londen, 19 november 1976
- Tekst : *Trb.* 1980, 23 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1990, 111
- Titel : Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie;
Brussel, 29 november 1969
- Tekst : *Trb.* 1970, 196 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 53
- Titel : Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996;
Londen, 3 mei 1996
- Tekst : *Trb.* 1997, 302 (Engels en Frans)
Trb. 2002, 222 (vertaling)
- Titel : Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie;
Parijs, 29 juli 1960
- Tekst : *Trb.* 1961, 27 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2003, 71

- Titel : Verdrag van Wenen inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade;
Wenen, 21 mei 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 177 (Engels en Frans)
Trb. 1965, 172 (vertaling)
- Titel : Internationaal verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001;
Londen, 23 maart 2001
- Tekst : *Trb.* 2005, 329 (Engels, Frans en vertaling)

Uitgegeven de *zevenentwintigste* mei 2008.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN