

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ NAIROBI VỀ DI DỜI XÁC TÀU ĐẮM NĂM 2007

CÁC QUỐC GIA THÀNH VIÊN CỦA CÔNG ƯỚC NÀY,

Ý THỨC được rằng xác tàu đắm, nếu không được di dời, có thể gây nguy hiểm cho ngành hàng hải hoặc môi trường biển,

BỊ THUYẾT PHỤC về sự cần thiết phải áp dụng các quy tắc và quy trình quốc tế thống nhất để đảm bảo việc di dời xác tàu đắm một cách nhanh chóng và hiệu quả và thanh toán bồi thường cho các chi phí liên quan,

GHI NHẬN rằng nhiều xác tàu đắm có thể nằm trong lãnh thổ của các quốc gia, bao gồm cả lãnh hải,

THỪA NHẬN những lợi ích thu được thông qua sự thống nhất trong các chế độ pháp lý điều chỉnh trách nhiệm và trách nhiệm di dời xác tàu nguy hiểm,

GHI NHỚ tầm quan trọng của Công ước của Liên Hợp Quốc về luật biển, được thực hiện tại Vịnh Montego vào ngày 10 tháng 12 năm 1982, và luật biển quốc tế theo phong tục, và do đó cần phải thực hiện Công ước này phù hợp với các quy định đó,

ĐÃ THỐNG NHẤT như sau:

Điều 1

Định nghĩa

Theo mục đích của Công ước này:

1 “Khu vực công ước” là vùng đặc quyền kinh tế của một Quốc gia thành viên, được thiết lập theo luật pháp quốc tế hoặc, nếu Quốc gia thành viên chưa thiết lập vùng này, thì là một khu vực bên ngoài và tiếp giáp với lãnh hải của Quốc gia đó do Quốc gia đó xác định phù hợp với luật pháp quốc tế và kéo dài không quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở mà chiều rộng lãnh hải được đo từ đó.

2 “Tàu” là tàu biển thuộc bất kỳ loại nào và bao gồm tàu cánh ngầm, phương tiện đệm khí, tàu lặn, tàu nổi và giàn nổi, trừ trường hợp các giàn này được đặt tại vị trí tham gia thăm dò, khai thác hoặc sản xuất tài nguyên khoáng sản dưới đáy biển.

3 “Tai nạn hàng hải” là sự cố va chạm của tàu, sự cố mắc cạn hoặc sự cố hàng hải khác, hoặc sự cố khác xảy ra trên tàu hoặc bên ngoài tàu, dẫn đến thiệt hại vật chất hoặc nguy cơ thiệt hại vật chất sắp xảy ra đối với tàu hoặc hàng hóa của tàu.

4 “Xác tàu đắm”, theo sau tai nạn hàng hải, có nghĩa là:

- (a) một con tàu bị chìm hoặc mắc cạn; hoặc
- (b) bất kỳ bộ phận nào của con tàu bị chìm hoặc mắc cạn, bao gồm bất kỳ vật thể nào đang hoặc đã ở trên con tàu đó; hoặc
- (c) bất kỳ vật thể nào bị mất trên biển từ một con tàu và bị mắc cạn, bị chìm hoặc trôi dạt trên biển; hoặc

(d) một con tàu sắp, hoặc theo dự kiến hợp lý có thể sẽ bị chìm hoặc mắc cạn, khi các biện pháp hữu hiệu để hỗ trợ con tàu hoặc bất kỳ tài sản nào đang gặp nguy hiểm chưa được thực hiện.

5 “Mối nguy” có nghĩa là bất kỳ điều kiện hoặc mối đe dọa nào:

(a) gây nguy hiểm hoặc cản trở quá trình di chuyển của tàu; hoặc

(b) theo dự kiến hợp lý có thể sẽ dẫn đến những hậu quả lớn có hại đối với môi trường biển, hoặc gây thiệt hại cho đường bờ biển hoặc các lợi ích liên quan của một hoặc nhiều Quốc gia.

6 “Lợi ích liên quan” có nghĩa là các lợi ích của một Quốc gia ven biển bị ảnh hưởng trực tiếp hoặc bị đe dọa bởi xác tàu đắm, chẳng hạn như:

(a) các hoạt động hàng hải ven biển, tại cảng và cửa sông, bao gồm các hoạt động thủy sản, tạo thành một phương tiện sinh kế thiết yếu của những người có liên quan;

(b) các điểm du lịch và các lợi ích kinh tế khác của khu vực liên quan;

(c) sức khỏe của người dân ven biển và sự an toàn của khu vực liên quan, bao gồm bảo tồn các nguồn tài nguyên sinh vật biển và động vật hoang dã; và

(d) cơ sở hạ tầng ngoài khơi và dưới nước.

7 “Di dời” có nghĩa là bất kỳ hình thức phòng ngừa, giảm thiểu hoặc loại bỏ mối nguy do xác tàu đắm tạo ra. “Di dời”, “đã di dời” và “đang di dời” sẽ được hiểu sao cho phù hợp.

8 “Chủ sở hữu đã đăng ký” có nghĩa là người hoặc những người được đăng ký với tư cách là chủ sở hữu tàu hoặc, trong trường hợp không đăng ký, là người hoặc những người sở hữu tàu tại thời điểm xảy ra tai nạn hàng hải. Tuy nhiên, trong trường hợp con tàu thuộc sở hữu của một Quốc gia và được khai thác bởi một công ty mà tại Quốc gia đó được đăng ký là nhà khai thác tàu, thì “chủ sở hữu đã đăng ký” có nghĩa là công ty đó.

9 “Nhà khai thác tàu” có nghĩa là chủ tàu hoặc bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào khác như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, người đã nhận trách nhiệm khai thác tàu từ chủ tàu và khi đảm nhận trách nhiệm đó, đã đồng ý tiếp nhận tất cả các nhiệm vụ và trách nhiệm được thiết lập theo Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế, đã được sửa đổi.

10 “Quốc gia bị ảnh hưởng” là Quốc gia có xác tàu đắm nằm trong khu vực Công ước.

11 “Quốc gia đăng ký tàu” có nghĩa là, đối với tàu đã đăng ký, Quốc gia đăng ký của con tàu và, đối với tàu chưa đăng ký, là Quốc gia có cờ mà tàu được quynen treo.

12 “Tổ chức” có nghĩa là Tổ chức Hàng hải Quốc tế.

13 “Tổng thư ký” có nghĩa là Tổng thư ký của Tổ chức.

Điều 2

Mục tiêu và nguyên tắc chung

- 1 Một quốc gia thành viên có thể thực hiện các biện pháp phù hợp với Công ước này liên quan đến việc di dời xác tàu gây nguy hiểm trong khu vực Công ước.
- 2 Các biện pháp do Quốc gia bị ảnh hưởng thực hiện theo khoản 1 phải tương ứng với mối nguy.
- 3 Các biện pháp này không được vượt quá những gì cần thiết một cách hợp lý để di dời xác tàu gây ra mối nguy và phải chấm dứt ngay sau khi xác tàu đã được di dời; các biện pháp này không được can thiệp một cách không cần thiết đến quyền và lợi ích của các Quốc gia khác bao gồm Quốc gia đăng ký tàu và quyền và lợi ích của mọi cá nhân hoặc doanh nghiệp có liên quan.
- 4 Việc áp dụng Công ước này trong phạm vi khu vực Công ước sẽ không cho phép một Quốc gia thành viên yêu sách hoặc thực hiện chủ quyền hoặc quyền chủ quyền đối với bất kỳ phần nào của vùng biển khơi.
- 5 Quốc gia thành viên phải nỗ lực hợp tác khi ảnh hưởng của tai nạn hàng hải dẫn đến xác tàu đắm liên quan đến Quốc gia không phải Quốc gia bị ảnh hưởng.

Điều 3

Phạm vi áp dụng

- 1 Trừ khi có quy định khác trong Công ước này, Công ước này sẽ áp dụng đối với các xác tàu đắm trong khu vực Công ước.
- 2 Một quốc gia thành viên có thể mở rộng việc áp dụng Công ước này đối với các xác tàu đắm nằm trong lãnh thổ của mình, bao gồm cả lãnh hải, theo điều 4, khoản 4. Trong trường hợp đó, quốc gia này phải thông báo cho Tổng thư ký sao cho phù hợp, tại thời điểm thể hiện sự đồng thuận bị ràng buộc theo Công ước này hoặc bất kỳ thời điểm nào sau đó. Khi một Quốc gia thành viên đã thông báo áp dụng Công ước này đối với các xác tàu đắm nằm trong lãnh thổ của mình, bao gồm cả lãnh hải, điều này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của Quốc gia đó trong việc thực hiện các biện pháp liên quan đến xác tàu đắm nằm trong lãnh thổ của mình, bao gồm lãnh hải, ngoài việc xác định vị trí, đánh dấu và di dời xác tàu đắm theo quy định của Công ước này. Các quy định tại điều 10, 11 và 12 của Công ước này sẽ không áp dụng đối với bất kỳ biện pháp nào được thực hiện ngoài những biện pháp nêu tại điều 7, 8 và 9 của Công ước này.
- 3 Khi một Quốc gia thành viên đã thông báo theo khoản 2, thì “Khu vực công ước” của Quốc gia bị ảnh hưởng sẽ bao gồm lãnh thổ, bao gồm cả lãnh hải, của Quốc gia thành viên đó.
- 4 Thông báo được đưa ra theo khoản 2 ở trên sẽ có hiệu lực đối với Quốc gia thành viên đó, nếu được đưa ra trước khi Công ước này có hiệu lực đối với Quốc gia thành viên đó. Nếu thông báo được thực hiện sau khi Công ước này có hiệu lực đối với Quốc gia thành viên đó, thì sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ khi Tổng thư ký nhận được.

5 Một quốc gia thành viên đã đưa ra thông báo theo khoản 2 có thể rút lại thông báo bất kỳ lúc nào bằng cách gửi thông báo rút lui cho Tổng thư ký. Thông báo rút lui này sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ khi Tổng thư ký nhận được thông báo, trừ khi thông báo này nêu rõ một ngày sau đó.

Điều 4

Trường hợp loại trừ

1 Công ước này sẽ không áp dụng đối với các biện pháp được thực hiện theo Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu, năm 1969, đã được sửa đổi, hoặc Nghị định thư liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp ô nhiễm do các chất không phải dầu, năm 1973, đã được sửa đổi.

2 Công ước này sẽ không áp dụng đối với bất kỳ tàu chiến hoặc tàu nào khác do một Quốc gia sở hữu hoặc khai thác và hiện tại chỉ được sử dụng cho dịch vụ phi thương mại của Chính phủ, trừ khi Quốc gia đó có quyết định khác.

3 Khi một Quốc gia thành viên quyết định áp dụng Công ước này đối với các tàu chiến của mình hoặc các tàu khác như được mô tả trong khoản 2, thì Quốc gia đó phải thông báo cho Tổng thư ký, nêu rõ các điều khoản và điều kiện của việc áp dụng này.

4 (a) Khi một Quốc gia thành viên đã đưa ra thông báo theo điều 3, khoản 2, thì các quy định sau đây của Công ước này sẽ không được áp dụng trên lãnh thổ của Quốc gia thành viên này, bao gồm cả lãnh hải:

(i) Điều 2, khoản 4;

(ii) Điều 9, khoản 1, 5, 7, 8, 9 và 10; và

(iii) Điều 15.

(b) Điều 9, khoản 4, trong phạm vi áp dụng đối với lãnh thổ, bao gồm cả lãnh hải của Quốc gia thành viên, quy định rằng:

Theo luật quốc gia của Quốc gia bị ảnh hưởng, chủ sở hữu đã đăng ký có thể ký hợp đồng với bất kỳ tàu cứu vớt nào hoặc người khác để thay mặt chủ sở hữu di dời xác tàu được xác định là tạo thành mối nguy. Trước khi việc di dời này bắt đầu, Quốc gia bị ảnh hưởng chỉ có thể đặt ra các điều kiện cho việc di dời đó trong phạm vi cần thiết để đảm bảo rằng việc di dời được tiến hành theo cách phù hợp với các cân nhắc về an toàn và bảo vệ môi trường biển.

Điều 5

Báo cáo xác tàu đắm

1 Một quốc gia thành viên phải yêu cầu thuyền trưởng và nhà khai thác tàu treo cờ của mình báo cáo ngay cho Quốc gia bị ảnh hưởng khi tàu đó có liên quan đến một vụ tai nạn hàng hải dẫn đến vụ đắm tàu. Trong phạm vi thuyền trưởng hoặc nhà khai thác tàu đã

hoàn thành nghĩa vụ báo cáo theo quy định tại Điều này thì người còn lại sẽ không có nghĩa vụ phải báo cáo.

2 Các báo cáo này phải cung cấp tên và địa điểm kinh doanh chính của chủ sở hữu đã đăng ký và tất cả các thông tin liên quan cần thiết để Quốc gia bị ảnh hưởng xác định xem xác tàu đắm có gây nguy hiểm theo quy định tại Điều 6 hay không, bao gồm:

- (a) vị trí chính xác của xác tàu đắm;
- (b) loại, kích thước và cấu tạo của xác tàu đắm;
- (c) đặc tính của thiệt hại và tình trạng của xác tàu đắm;
- (d) đặc tính và số lượng của hàng hóa, đặc biệt là các chất độc hại và nguy hiểm; và
- (e) số lượng và loại dầu, kể cả dầu nhiên liệu và dầu bôi trơn trên tàu.

Điều 6

Xác định môi nguy

Khi xác định xem xác tàu đắm có gây ra môi nguy hay không, các tiêu chí sau đây cần được Quốc gia bị ảnh hưởng xem xét:

- (a) loại, kích thước và cấu tạo của xác tàu đắm;
- (b) độ sâu vùng nước trong khu vực;
- (c) biên độ thủy triều và dòng chảy trong khu vực;
- (d) các vùng biển đặc biệt nhạy cảm được xác định và, nếu thích hợp, được chỉ định theo hướng dẫn được Tổ chức thông qua, hoặc một khu vực được xác định rõ ràng của vùng đặc quyền kinh tế nơi các biện pháp bắt buộc đặc biệt đã được áp dụng theo điều 211, khoản 6, của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển, năm 1982;
- (e) độ gần với các tuyến đường vận tải biển hoặc các làn đường giao thông đã được thiết lập;
- (f) mật độ và tần suất giao thông;
- (g) loại hình giao thông;
- (h) đặc tính và số lượng hàng hóa của xác tàu đắm, số lượng và loại dầu (như dầu nhiên liệu và dầu bôi trơn) trên xác tàu đắm và đặc biệt, thiệt hại có thể xảy ra nếu hàng hóa hoặc dầu được giải phóng vào môi trường biển;
- (i) khả năng dễ bị nguy hiểm của các công trình cảng;
- (j) các điều kiện khí tượng và thủy văn hiện hành;

- (k) địa hình dưới biển của khu vực;
- (l) chiều cao của xác tàu đắm trên hoặc dưới mặt nước khi ở mức thủy triều thiên văn thấp nhất;
- (m) cơ cấu âm thanh và từ tính của xác tàu đắm;
- (n) độ gần với các công trình lắp đặt ngoài khơi, đường ống, cáp viễn thông và các cấu trúc tương tự; và
- (o) bất kỳ trường hợp nào khác có thể đòi hỏi phải di dời xác tàu đắm.

Điều 7

Xác định vị trí xác tàu đắm

- 1 Khi biết về xác tàu đắm, Quốc gia bị ảnh hưởng phải sử dụng tất cả các phương tiện khả thi, bao gồm sự hỗ trợ của các Quốc gia và tổ chức, để cảnh báo cho các thuyền viên và các Quốc gia liên quan về đặc tính và vị trí của xác tàu đắm như là vấn đề khẩn cấp.
- 2 Nếu Quốc gia bị ảnh hưởng có lý do để tin rằng xác tàu đắm gây nguy hiểm, thì Quốc gia đó phải đảm bảo thực hiện tất cả các bước khả thi để xác định vị trí chính xác của xác tàu đắm.

Điều 8

Đánh dấu xác tàu đắm

- 1 Nếu Quốc gia bị ảnh hưởng xác định rằng xác tàu đắm là một mối nguy hiểm, thì Quốc gia đó phải đảm bảo thực hiện tất cả các bước hợp lý để đánh dấu xác tàu đắm.
- 2 Khi đánh dấu xác tàu đắm, tất cả các bước khả thi phải được thực hiện để đảm bảo rằng các dấu hiệu phù hợp với hệ thống đặt phao được quốc tế chấp nhận đang được sử dụng tại khu vực có xác tàu đắm.
- 3 Quốc gia bị ảnh hưởng phải công bố các chi tiết cụ thể về việc đánh dấu xác tàu đắm bằng cách sử dụng tất cả các phương tiện thích hợp, bao gồm cả các ấn phẩm hàng hải thích hợp.

Điều 9

Các biện pháp tạo điều kiện thuận lợi cho việc di dời xác tàu đắm

- 1 Nếu Quốc gia bị ảnh hưởng xác định rằng xác tàu đắm là một mối nguy hiểm, thì Quốc gia đó phải ngay lập tức:
 - (a) thông báo cho Quốc gia đăng ký tàu và chủ sở hữu đã đăng ký; và
 - (b) tiến hành tham khảo ý kiến của Quốc gia đăng ký tàu và các Quốc gia khác bị ảnh hưởng bởi xác tàu đắm về các biện pháp cần thực hiện liên quan đến xác tàu đắm.

- 2 Chủ sở hữu đã đăng ký phải di dời xác tàu đắm được xác định là gây ra mối nguy.
- 3 Khi xác tàu đắm được xác định là gây ra mối nguy, thì chủ sở hữu đã đăng ký, hoặc bên liên quan khác, phải cung cấp cho cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia bị ảnh hưởng bằng chứng về bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác theo yêu cầu của Điều 12.
- 4 Chủ sở hữu đã đăng ký có thể ký hợp đồng với bất kỳ tàu cứu vớt nào hoặc người khác để thay mặt chủ sở hữu di dời xác tàu đắm được xác định là gây ra mối nguy. Trước khi việc di dời này bắt đầu, Quốc gia bị ảnh hưởng chỉ có thể đặt ra các điều kiện cho việc di dời đó trong phạm vi cần thiết để đảm bảo rằng việc di dời được tiến hành theo cách phù hợp với các cân nhắc về an toàn và bảo vệ môi trường biển.
- 5 Khi việc di dời nêu tại khoản 2 và 4 đã bắt đầu, Quốc gia bị ảnh hưởng chỉ có thể can thiệp vào việc di dời trong phạm vi cần thiết để đảm bảo rằng việc di dời diễn ra hiệu quả theo cách phù hợp với các cân nhắc về an toàn và bảo vệ môi trường biển.
- 6 Quốc gia bị ảnh hưởng phải:
 - (a) đặt ra một thời hạn hợp lý mà chủ sở hữu đã đăng ký phải di dời xác tàu đắm, có tính đến đặc tính của mối nguy được xác định theo Điều 6;
 - (b) thông báo bằng văn bản cho chủ sở hữu đã đăng ký về thời hạn mà Quốc gia bị ảnh hưởng đặt ra và nêu rõ rằng, nếu chủ sở hữu đã đăng ký không di dời xác tàu đắm trong thời hạn đó, thì Quốc gia bị ảnh hưởng có thể di dời xác tàu đắm với chi phí của chủ sở hữu đã đăng ký; và
 - (c) thông báo bằng văn bản cho chủ sở hữu đã đăng ký rằng Quốc gia bị ảnh hưởng có ý định can thiệp ngay lập tức trong những trường hợp mà mối nguy trở nên đặc biệt nghiêm trọng.
- 7 Nếu chủ sở hữu đã đăng ký không di dời xác tàu đắm trong thời hạn quy định theo đoạn 6 (a) hoặc không thể liên lạc được với chủ sở hữu đã đăng ký, thì Quốc gia bị ảnh hưởng có thể di dời xác tàu đắm bằng các phương tiện thiết thực và nhanh chóng nhất hiện có, phù hợp với các cân nhắc an toàn và bảo vệ môi trường biển.
- 8 Trong trường hợp cần hành động ngay lập tức và Quốc gia bị ảnh hưởng đã thông báo cho Quốc gia đăng ký tàu và chủ sở hữu đã đăng ký, thì Quốc gia bị ảnh hưởng có thể di dời xác tàu đắm bằng các phương tiện thiết thực và nhanh chóng nhất hiện có, phù hợp với các cân nhắc về an toàn và bảo vệ môi trường biển.
- 9 Quốc gia thành viên phải thực hiện các biện pháp thích hợp theo luật quốc gia của họ để đảm bảo rằng chủ sở hữu đã đăng ký của họ tuân thủ khoản 2 và 3.
- 10 Quốc gia thành viên đồng ý cho Quốc gia bị ảnh hưởng hành động theo đoạn 4 đến 8, nếu cần thiết.
- 11 Thông tin được đề cập trong điều này phải được Quốc gia bị ảnh hưởng cung cấp cho chủ sở hữu đã đăng ký được xác định trong các báo cáo được đề cập trong điều 5, khoản 2.

Điều 10

Trách nhiệm của chủ sở hữu

1 Theo quy định tại Điều 11, chủ sở hữu đã đăng ký sẽ chịu trách nhiệm về chi phí xác định vị trí, đánh dấu và di dời xác tàu đắm theo điều 7, 8 và 9, trừ khi chủ sở hữu đã đăng ký chứng minh được rằng tai nạn hàng hải gây ra vụ đắm tàu:

- (a) phát sinh từ hành động chiến tranh, thù địch, nội chiến, nổi dậy, hoặc một hiện tượng tự nhiên có tính chất đặc biệt, không thể tránh khỏi và bất khả kháng;
- (b) hoàn toàn do một hành động hoặc thiếu sót được thực hiện với ý định gây ra thiệt hại của bên thứ ba; hoặc
- (c) hoàn toàn do sơ suất hoặc hành động sai trái khác của các Chính phủ hoặc cơ quan có thẩm quyền chịu trách nhiệm bảo trì đèn chiếu sáng hoặc các thiết bị hỗ trợ điều hướng khác trong việc thực hiện chức năng đó.

2 Không có quy định nào trong Công ước này ảnh hưởng đến quyền của chủ sở hữu đã đăng ký trong việc giới hạn trách nhiệm theo bất kỳ chế độ quốc gia hoặc quốc tế nào được áp dụng, chẳng hạn như Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải, năm 1976, đã được sửa đổi.

3 Không được yêu cầu bồi thường các chi phí nêu tại khoản 1 chống lại chủ sở hữu đã đăng ký nếu không phù hợp với các quy định của Công ước này. Điều này không gây phương hại đến quyền và nghĩa vụ của một Quốc gia thành viên đã đưa ra thông báo theo Điều 3, khoản 2, liên quan đến xác tàu đắm nằm trong lãnh thổ của mình, bao gồm cả lãnh hải, ngoại trừ việc xác định vị trí, đánh dấu và loại bỏ theo Công ước này.

4 Không có nội dung nào trong điều này ảnh hưởng đến bất kỳ quyền truy đòi nào đối với các bên thứ ba.

Điều 11

Các trường hợp ngoại lệ đối với trách nhiệm pháp lý

1 Chủ sở hữu đã đăng ký sẽ không chịu trách nhiệm theo Công ước này đối với các chi phí được đề cập trong điều 10, khoản 1 nếu và trong phạm vi mà trách nhiệm pháp lý đối với các chi phí đó sẽ mâu thuẫn với:

- (a) Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, năm 1969, đã được sửa đổi;
- (b) Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển, năm 1996, đã được sửa đổi;
- (c) Công ước về trách nhiệm của bên thứ ba trong lĩnh vực năng lượng hạt nhân, năm 1960, đã được sửa đổi, hoặc Công ước Vienna về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do hạt nhân, năm 1963, đã được sửa đổi; hoặc luật

Quốc gia quản lý hoặc cấm giới hạn trách nhiệm đối với thiệt hại hạt nhân; hoặc

- (d) Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu, năm 2001, đã được sửa đổi;

với điều kiện là công ước liên quan có thể áp dụng và có hiệu lực.

2 Trong phạm vi mà các biện pháp theo Công ước này được coi là biện pháp cứu nạn trên biển theo luật quốc gia hiện hành hoặc công ước quốc tế, thì luật hoặc công ước này sẽ được áp dụng đối với các thắc mắc về thù lao hoặc khoản bồi thường phải trả cho những tàu cứu vớt nếu loại trừ các quy tắc của Công ước này.

Điều 12

Bảo hiểm bắt buộc hoặc bảo đảm tài chính khác

1 Chủ sở hữu đã đăng ký của một con tàu có tổng dung tích từ 300 trở lên và treo cờ của một Quốc gia thành viên phải duy trì bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác, chẳng hạn như bảo lãnh của ngân hàng hoặc tổ chức tương tự, để trang trải trách nhiệm theo Công ước này trong số tiền tương đương với giới hạn trách nhiệm theo chế độ giới hạn quốc gia hoặc quốc tế được áp dụng, nhưng trong mọi trường hợp không vượt quá số tiền được tính theo Điều 6 (1) (b) của Công ước về Giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải, năm 1976, đã được sửa đổi.

2 Giấy chứng nhận rằng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác có hiệu lực theo quy định của Công ước này sẽ được cấp cho mỗi tàu có tổng dung tích từ 300 trở lên bởi cơ quan thích hợp của Quốc gia đăng ký tàu sau khi xác định rằng các yêu cầu của khoản 1 đã được tuân thủ. Đối với tàu được đăng ký tại một Quốc gia thành viên, giấy chứng nhận này sẽ được cấp hoặc chứng nhận bởi cơ quan thích hợp của Quốc gia đăng ký tàu; đối với tàu không được đăng ký tại Quốc gia thành viên, thì giấy chứng nhận có thể được cấp hoặc chứng nhận bởi cơ quan thích hợp của bất kỳ Quốc gia thành viên nào. Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc này sẽ ở dạng mẫu được nêu trong phụ lục của Công ước này và phải có các thông tin chi tiết sau:

- (a) tên con tàu, số đăng ký hoặc hô hiệu và cảng đăng ký;
- (b) tổng dung tích của tàu;
- (c) tên và địa điểm kinh doanh chính của chủ sở hữu đã đăng ký;
- (d) số nhận dạng tàu IMO;
- (e) loại và thời hạn bảo đảm;
- (f) tên và địa điểm kinh doanh chính của công ty bảo hiểm hoặc người cung cấp bảo đảm và, nếu thích hợp, địa điểm kinh doanh nơi bảo hiểm hoặc bảo đảm được thiết lập; và
- (g) thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận, không được dài hơn thời hạn hiệu lực của bảo hiểm hoặc bảo đảm khác.

- 3 (a) Một quốc gia thành viên có thể ủy quyền cho một cơ quan hoặc một tổ chức được quốc gia đó công nhận để cấp giấy chứng nhận nêu tại khoản 2. Cơ quan hoặc tổ chức đó phải thông báo cho quốc gia đó về việc cấp từng giấy chứng nhận. Trong mọi trường hợp, Quốc gia thành viên phải hoàn toàn đảm bảo tính đầy đủ và chính xác của giấy chứng nhận đã cấp và phải cam kết đảm bảo các thoả thuận cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ này.
- (b) Một quốc gia thành viên phải thông báo cho Tổng thư ký về:
- (i) các trách nhiệm và điều kiện cụ thể của quyền hạn được giao cho một cơ quan hoặc tổ chức được quốc gia thành viên đó công nhận;
 - (ii) việc thu hồi quyền hạn đó; và
 - (iii) ngày mà quyền hạn đó hoặc việc thu hồi quyền hạn đó có hiệu lực.
- Quyền hạn được ủy quyền sẽ không có hiệu lực trước ba tháng kể từ ngày thông báo về hiệu lực được gửi cho Tổng thư ký.
- (c) Tối thiểu, cơ quan hoặc tổ chức được phép cấp các giấy chứng nhận theo quy định tại khoản này phải được phép thu hồi các giấy chứng nhận này nếu các điều kiện mà giấy chứng nhận được cấp không được duy trì. Trong mọi trường hợp, cơ quan hoặc tổ chức phải báo cáo việc thu hồi đó cho Quốc gia mà giấy chứng nhận được cấp thay mặt họ.

4 Giấy chứng nhận phải bằng ngôn ngữ chính thức hoặc các ngôn ngữ của Quốc gia cấp. Nếu ngôn ngữ được sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, thì văn bản phải bao gồm bản dịch sang một trong những ngôn ngữ này và, nếu Quốc gia quyết định như vậy, thì có thể bỏ qua ngôn ngữ chính thức của Quốc gia.

5 Giấy chứng nhận phải được mang trên tàu và bản sao phải được gửi cho các cơ quan có thẩm quyền lưu giữ hồ sơ đăng ký của tàu hoặc, nếu tàu không được đăng ký tại một Quốc gia thành viên, thì gửi cho các cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc chứng nhận giấy chứng nhận.

6 Bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác sẽ không đáp ứng các yêu cầu của điều này nếu có thể chấm dứt vì những lý do khác ngoài việc hết thời hạn hiệu lực của bảo hiểm hoặc bảo đảm được quy định trong giấy chứng nhận theo khoản 2 trước khi ba tháng trôi qua kể từ ngày mà thông báo về việc chấm dứt được gửi cho các cơ quan có thẩm quyền nêu trong đoạn 5 trừ khi giấy chứng nhận đã được giao nộp cho các cơ quan này hoặc giấy chứng nhận mới đã được cấp trong thời hạn nói trên. Các quy định nêu trên sẽ áp dụng tương tự đối với bất kỳ sửa đổi nào dẫn đến việc bảo hiểm hoặc bảo đảm không còn đáp ứng các yêu cầu của điều này.

7 Theo các quy định của điều này và dựa trên bất kỳ hướng dẫn nào được Tổ chức thông qua về trách nhiệm tài chính của các chủ tàu đã đăng ký, Quốc gia đăng ký tàu sẽ xác định các điều kiện cấp và hiệu lực của giấy chứng nhận.

8 Không có quy định nào trong Công ước này được hiểu là ngăn cản một Quốc gia thành viên dựa vào thông tin thu được từ các Quốc gia khác hoặc Tổ chức hoặc các tổ chức

quốc tế khác liên quan đến tình hình tài chính của các nhà cung cấp bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cho các mục đích của Công ước này. Trong những trường hợp như vậy, Quốc gia thành viên dựa vào thông tin đó sẽ không bị miễn trách nhiệm với tư cách là Quốc gia cấp giấy chứng nhận theo quy định tại khoản 2.

9 Các giấy chứng nhận được cấp và chứng nhận theo thẩm quyền của một Quốc gia thành viên sẽ được các Quốc gia thành viên khác chấp nhận cho các mục đích của Công ước này và sẽ được các Quốc gia thành viên khác coi là có cùng hiệu lực với các giấy chứng nhận do họ cấp hoặc chứng nhận, ngay cả khi được cấp hoặc được chứng nhận đối với một con tàu không được đăng ký tại một Quốc gia thành viên. Một Quốc gia thành viên bất kỳ lúc nào cũng có thể yêu cầu tham khảo ý kiến với Quốc gia cấp hoặc chứng nhận nếu họ tin rằng công ty bảo hiểm hoặc người bảo đảm có tên trong giấy chứng nhận không đủ khả năng tài chính để đáp ứng các nghĩa vụ do Công ước này áp đặt.

10 Bất kỳ khiếu nại nào về các chi phí phát sinh theo Công ước này có thể được đưa ra trực tiếp chống lại công ty bảo hiểm hoặc người cung cấp bảo đảm tài chính về trách nhiệm của chủ sở hữu đã đăng ký. Trong trường hợp này, bị đơn có thể yêu cầu các biện pháp bảo vệ (ngoài việc phá sản hoặc chấm dứt hoạt động của chủ sở hữu đã đăng ký) mà chủ sở hữu đã đăng ký sẽ được quyền yêu cầu, bao gồm cả việc giới hạn trách nhiệm theo bất kỳ chế độ quốc gia hoặc quốc tế nào được áp dụng. Hơn nữa, ngay cả khi chủ sở hữu đã đăng ký không được giới hạn trách nhiệm, thì bị đơn có thể giới hạn trách nhiệm trong số tiền tương đương với số tiền bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác cần thiết để duy trì theo khoản 1. Hơn nữa, bị đơn có thể yêu cầu bào chữa rằng tai nạn hàng hải là do hành vi sai trái cố ý của chủ sở hữu đã đăng ký, nhưng bị đơn không được yêu cầu bất kỳ biện pháp bào chữa nào khác mà bị đơn có thể được quyền yêu cầu trong các thủ tục tố tụng do chủ sở hữu đăng ký đưa ra chống lại bị đơn. Trong mọi trường hợp bị đơn sẽ có quyền yêu cầu chủ sở hữu đã đăng ký tham gia thủ tục tố tụng.

11 Một quốc gia thành viên sẽ không cho phép bất kỳ con tàu nào có quyền treo cờ của họ (mà điều này áp dụng) hoạt động bất cứ lúc nào trừ khi giấy chứng nhận đã được cấp theo khoản 2 hoặc 14.

12 Theo các quy định của điều này, mỗi Quốc gia thành viên phải đảm bảo theo luật quốc gia của mình rằng bảo hiểm hoặc bảo đảm khác trong phạm vi yêu cầu của khoản 1 sẽ có hiệu lực đối với bất kỳ con tàu nào có tổng dung tích từ 300 trở lên, ở bất kỳ nơi nào được đăng ký, vào hoặc rời một cảng trong lãnh thổ của mình, đến hoặc đi từ một công trình ngoài khơi trong lãnh hải của mình.

13 Bất chấp các quy định tại khoản 5, một Quốc gia thành viên có thể thông báo cho Tổng thư ký rằng, theo mục đích của khoản 12, các tàu không bắt buộc phải mang trên tàu hoặc xuất trình giấy chứng nhận theo yêu cầu của khoản 2, khi vào hoặc rời cảng trong lãnh thổ của mình, hoặc đến hoặc rời khỏi một công trình ngoài khơi trong lãnh hải của mình, với điều kiện Quốc gia thành viên cấp giấy chứng nhận theo yêu cầu của khoản 2 đã thông báo cho Tổng thư ký rằng họ lưu trữ hồ sơ ở định dạng điện tử mà tất cả các Quốc gia thành viên có thể truy cập được, chứng thực sự tồn tại của giấy chứng nhận và cho phép các Quốc gia thành viên thực hiện nghĩa vụ của mình theo khoản 12.

14 Nếu bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác không được duy trì đối với con tàu thuộc sở hữu của một Quốc gia thành viên, thì các quy định của điều này có liên quan sẽ

không được áp dụng cho con tàu đó, nhưng con tàu phải mang theo giấy chứng nhận do cơ quan có thẩm quyền thích hợp của Quốc gia đăng ký cấp, nêu rõ rằng con tàu thuộc sở hữu của Quốc gia đó và trách nhiệm của con tàu nằm trong giới hạn quy định tại khoản 1. Giấy chứng nhận này phải theo sát mẫu quy định tại khoản 2.

Điều 13

Thời hạn

Quyền thu hồi chi phí theo Công ước này sẽ bị chấm dứt trừ khi có hành động theo Công ước này trong vòng ba năm kể từ ngày mối nguy được xác định phù hợp với Công ước này. Tuy nhiên, trong mọi trường hợp, hành động sẽ không được thực hiện sau sáu năm kể từ ngày xảy ra tai nạn hàng hải dẫn đến vụ đắm tàu. Trong trường hợp tai nạn hàng hải bao gồm một loạt các sự cố, thì thời hạn sáu năm sẽ có hiệu lực kể từ ngày xảy ra sự cố đầu tiên.

Điều 14

Điều khoản sửa đổi

1 Theo yêu cầu của không dưới một phần ba số Quốc gia thành viên, Tổ chức sẽ triệu tập một hội nghị với mục đích sửa đổi hoặc bổ sung Công ước này.

2 Mọi sự đồng ý bị ràng buộc theo Công ước này, được thể hiện sau ngày sửa đổi Công ước này có hiệu lực, sẽ được coi là áp dụng cho Công ước này, như đã được sửa đổi.

Điều 15

Giải quyết tranh chấp

1 Trong trường hợp tranh chấp phát sinh giữa hai hoặc nhiều Quốc gia thành viên về việc giải thích hoặc áp dụng Công ước này, thì họ phải tìm cách giải quyết tranh chấp của mình trước hết thông qua thương lượng, hỏi đáp, dàn xếp, hòa giải, trọng tài, giải quyết tư pháp, nhờ đến các cơ quan khu vực hoặc các thỏa thuận hoặc các biện pháp hòa bình khác mà họ lựa chọn.

2 Nếu không thể giải quyết được trong một khoảng thời gian hợp lý không quá mười hai tháng sau khi một Quốc gia thành viên đã thông báo cho Quốc gia khác rằng có tranh chấp giữa họ, thì các quy định liên quan đến việc giải quyết tranh chấp được nêu trong Phần XV của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 sẽ được áp dụng *với những sửa đổi phù hợp*, cho dù các Quốc gia thành viên tranh chấp có phải là Quốc gia thành viên của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 hay không.

3 Bất kỳ thủ tục nào được lựa chọn bởi một Quốc gia thành viên của Công ước này và Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982, theo Điều 287, sẽ được áp dụng để giải quyết các tranh chấp theo điều này, trừ khi Quốc gia thành viên đó, khi phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này, hoặc bất kỳ lúc nào sau đó, lựa chọn một thủ tục khác theo Điều 287 cho mục đích giải quyết các tranh chấp phát sinh từ Công ước này.

4 Một quốc gia thành viên của Công ước này không phải là bên tham gia Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982, khi phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này hoặc bất kỳ lúc nào sau đó sẽ được tự do lựa chọn, bằng văn bản tuyên bố, một hoặc nhiều phương tiện quy định tại Điều 287, khoản 1, Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982, nhằm mục đích giải quyết các tranh chấp theo Điều này. Điều 287 sẽ được áp dụng đối với tuyên bố này, cũng như đối với bất kỳ tranh chấp nào mà Quốc gia đó là thành viên mà không có trong tuyên bố có hiệu lực. Nhằm mục đích hòa giải và phân xử trọng tài, theo Phụ lục V và VII của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982, Quốc gia đó có quyền đề cử hòa giải viên và trọng tài viên có trong danh sách nêu trong Phụ lục V, Điều 2, và Phụ lục VII, Điều 2, để giải quyết các tranh chấp phát sinh từ Công ước này.

5 Tuyên bố được đưa ra theo khoản 3 và 4 sẽ được gửi cho Tổng thư ký, người sẽ chuyển các bản sao của tuyên bố này cho các Quốc gia thành viên.

Điều 16

Mối quan hệ với các công ước và hiệp định quốc tế khác

Không quy định nào trong Công ước này làm phương hại đến quyền và nghĩa vụ của bất kỳ Quốc gia nào theo Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 và theo luật biển quốc tế theo phong tục.

Điều 17

Ký tên, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập

1 Công ước này sẽ được đề nghị để ký tên tại Trụ sở của Tổ chức từ ngày 19 tháng 11 năm 2007 đến ngày 18 tháng 11 năm 2008 và sau đó sẽ vẫn đề nghị để gia nhập.

- (a) Các quốc gia có thể bày tỏ sự đồng ý bị ràng buộc theo Công ước này bằng:
 - (i) chữ ký mà không cần bảo lưu để phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc
 - (ii) chữ ký phải được phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt, sau đó là phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc
 - (iii) bằng cách gia nhập.
- (b) Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng cách gửi một văn kiện về việc này cho Tổng thư ký.

Điều 18

Có hiệu lực

1 Công ước này sẽ có hiệu lực sau mười hai tháng kể từ ngày mười Quốc gia đã ký kết mà không cần bảo lưu để phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt hoặc đã lưu chiếu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập với Tổng thư ký.

2 Đối với bất kỳ Quốc gia nào phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này sau khi các điều kiện trong khoản 1 để có hiệu lực đã được đáp ứng, Công ước này sẽ có hiệu lực sau ba tháng kể từ ngày Quốc gia đó gửi văn bản thích hợp, nhưng không phải trước khi Công ước này có hiệu lực theo khoản 1.

Điều 19

Bãi bỏ

1 Công ước này có thể bị một Quốc gia thành viên bãi bỏ bất cứ lúc nào sau khi hết hạn một năm kể từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với Quốc gia đó.

2 Việc bãi bỏ sẽ được thực hiện bằng việc gửi một văn kiện về việc này cho Tổng thư ký.

3 Việc bãi ước sẽ có hiệu lực sau một năm, hoặc khoảng thời gian lâu hơn có thể được nêu trong văn kiện bãi ước, sau khi Tổng thư ký nhận được.

Điều 20

Lưu chiếu

1 Công ước này sẽ được lưu chiếu cho Tổng thư ký.

2 Tổng thư ký phải:

- (a) thông báo cho tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Công ước này về:
 - (i) mỗi chữ ký mới hoặc việc lưu chiếu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập, cùng với ngày tháng;
 - (ii) ngày Công ước này có hiệu lực;
 - (iii) việc lưu chiếu bất kỳ văn kiện bãi ước nào của Công ước này, cùng với ngày lưu chiếu và ngày bãi bỏ có hiệu lực; và
 - (iv) các tuyên bố và thông báo khác nhận được theo Công ước này;
- (b) chuyển các bản sao có chứng thực của Công ước này cho tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Công ước này.

3 Ngay sau khi Công ước này có hiệu lực, một bản sao có chứng thực của văn bản sẽ được Tổng thư ký chuyển cho Tổng thư ký Liên hợp quốc để đăng ký và công bố theo Điều 102 của Hiến chương Liên hợp quốc.

Điều 21

Ngôn ngữ

Công ước này được lập thành một bản gốc duy nhất bằng tiếng Ả Rập, tiếng Trung, tiếng Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi văn bản đều có giá trị như nhau.

LẬP TẠI NAIROBI vào ngày 18 tháng 5 năm 2007.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ tương ứng của họ ủy quyền hợp pháp cho mục đích tương ứng, đã ký Công ước này.

PHỤ LỤC

**GIẤY CHỨNG NHẬN BẢO HIỂM HOẶC BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH KHÁC LIÊN
QUAN ĐẾN TRÁCH NHIỆM DI DỜI XÁC TÀU ĐẮM**

Cấp theo quy định tại Điều 12 của Công ước Quốc tế Nairobi về Di dời Xác tàu đắm năm 2007

Tên tàu	Tổng dung tích	Số đăng ký hoặc hô hiệu	Số nhận dạng tàu IMO	Cảng đăng ký	Tên và địa chỉ đầy đủ của cơ sở kinh doanh chính của chủ sở hữu đã đăng ký

Giấy này nhằm xác nhận rằng đối với con tàu nêu trên, có một hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác đáp ứng các yêu cầu của Điều 12 của Công ước Quốc tế Nairobi về Di dời Xác tàu đắm năm 2007.

Loại bảo đảm

Thời gian bảo đảm.....

Tên và địa chỉ của (các) công ty bảo hiểm và/hoặc (các) người bảo đảm

Tên.....

Địa chỉ

.....

Giấy chứng nhận này có giá trị cho đến

Được cấp hoặc chứng nhận bởi Chính phủ

.....

(Tên đầy đủ của Quốc gia)

HOẶC

Nên sử dụng văn bản sau đây khi một Quốc gia thành viên áp dụng điều 12, khoản 3:

Giấy chứng nhận này được cấp theo thẩm quyền của Chính phủ.....

(tên đầy đủ của Quốc gia) bởi (tên của cơ quan hoặc tổ chức)

Tại Vào

(Địa điểm)

(Ngày)

.....

(Chữ ký và Chức danh của cán bộ cấp hoặc chứng nhận)

Ghi chú giải thích:

- 1 Nếu muốn, tên của Quốc gia có thể bao gồm tham chiếu đến cơ quan công quyền có thẩm quyền của quốc gia nơi cấp Giấy chứng nhận.
- 2 Nếu tổng số lượng bảo đảm được cung cấp bởi nhiều hơn một nguồn, thì số lượng của mỗi nguồn phải được chỉ ra.
- 3 Nếu bảo đảm được cung cấp dưới nhiều hình thức, thì những hình thức này phải được liệt kê.
- 4 Mục “Thời gian bảo đảm” phải quy định ngày mà bảo đảm này có hiệu lực.
- 5 Mục “Địa chỉ” của (các) công ty bảo hiểm và/hoặc (các) người bảo lãnh phải chỉ ra địa điểm kinh doanh chính của (các) công ty bảo hiểm và/hoặc (các) người bảo lãnh. Nếu thích hợp, phải nêu rõ địa điểm kinh doanh nơi bảo hiểm hoặc bảo đảm khác được thiết lập.