

plenamente aplicável o regime dos organismos de investimento alternativo em valores mobiliários estabelecido no Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, e em legislação e regulamentação complementar.»

deve ler-se:

«2 — Às SIMFE cujos ativos sob gestão sejam superiores aos estabelecidos no n.º 2 do artigo 9.º é ainda plenamente aplicável o regime dos organismos de investimento alternativo em valores mobiliários estabelecido no Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, e em legislação e regulamentação complementar.»

3 — No n.º 3 do artigo 13.º, onde se lê:

«3 — As SIMFE cujos ativos sob gestão não excedam os limiares previstos no n.º 2 do artigo 6.º podem optar por requerer a autorização prevista no capítulo II do título I do Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, nos termos previstos no Regulamento de Execução (UE) n.º 447/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, caso em que o regime previsto no Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, lhes será inteiramente aplicável.»

deve ler-se:

«3 — As SIMFE cujos ativos sob gestão não excedam os limiares previstos no n.º 2 do artigo 9.º podem optar por requerer a autorização prevista no capítulo II do título I do Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, nos termos previstos no Regulamento de Execução (UE) n.º 447/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, caso em que o regime previsto no Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo, aprovado pela Lei n.º 16/2015, de 24 de fevereiro, lhes será inteiramente aplicável.»

4 — No artigo 16.º, na alteração ao n.º 2 do artigo 17.º, onde se lê:

«2 — A nota informativa de papel comercial não admitido à negociação em mercado regulamentado deve incluir, além da informação relativa à emissão ou ao programa de emissão e sobre a situação jurídica e financeira do emitente anterior à emissão do instrumento de mercado monetário, um parecer elaborado por intermediário financeiro, pelo patrocinador da emissão ou por revisor oficial de contas, em qualquer caso, desde que não sujeito a instruções do emitente, tendo por objeto a verificação das informações ali contidas, nos termos da alínea c) do n.º 6 do artigo 172.º do Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo.»

deve ler-se:

«2 — A nota informativa de papel comercial não admitido à negociação em mercado regulamentado deve incluir, além da informação relativa à emissão ou ao programa de emissão e sobre a situação jurídica e financeira do emitente anterior à emissão do instrumento de mercado monetário, um parecer elaborado por intermediário financeiro, pelo patrocinador da emis-

são ou por revisor oficial de contas, em qualquer caso, desde que não sujeito a instruções do emitente, tendo por objeto a verificação das informações ali contidas, quando o papel comercial se destine a ser adquirido por entidades sujeitas ao disposto na alínea c) do n.º 6 do artigo 172.º do Regime Geral dos Organismos de Investimento Coletivo.»

Secretaria-Geral, 18 de agosto de 2017. — O Secretário-Geral, *David Xavier*.

## NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Decreto n.º 28/2017

de 25 de agosto

A Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, adiante designada Convenção, negociada no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI) e adotada no Quênia, a 18 de maio de 2007, estabeleceu um quadro jurídico internacional para uma rápida e eficaz remoção de destroços que podem ter o potencial de afetar, de forma adversa, a segurança de vida humana, bens e propriedades no mar, bem como o ambiente marinho.

A Convenção procurou, assim, preencher uma lacuna existente no quadro jurídico internacional, criando o primeiro conjunto uniformizado de regras internacionais, que possibilitam garantir a remoção, tanto eficiente como eficaz, dos destroços localizados além do mar territorial, nela se inclui ainda uma cláusula facultativa, que permite ao «Estado Parte» aplicar certas disposições da Convenção de Nairobi ao seu território, incluindo ao seu mar territorial.

Nela é criada a figura do «Proprietário Registrado», enquanto responsável pelos custos de localização, de marcação e de remoção de um destroço, que constitua um risco ou obstáculo para a navegação, que seja razoavelmente espectável que resulte em graves consequências para o ambiente marinho ou danos para a faixa costeira ou interesses relacionados com um ou mais «Estados».

A Convenção não prejudica o direito do armador de limitar a responsabilidade sob qualquer regime nacional ou internacional aplicável, sendo o comummente o que se encontra previsto no Protocolo de 1996 à Convenção sobre o Limite da Responsabilidade para Sinistros Marítimos, de 1976, Protocolo LLMC 1996.

A Convenção veio também esclarecer, a obrigatoriedade do «Proprietário Registrado» de um navio, com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a 300, subscrever um seguro ou outra garantia financeira, nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, que cubra os custos da remoção dos destroços e confira aos «Estados Parte» o direito de agirem diretamente contra as seguradoras ou entidades garante.

Atendendo à possibilidade conferida pelo n.º 2 do artigo 3.º da Convenção, Portugal decide estender a aplicação da Convenção aos destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, observado o n.º 4 do artigo 4.º, sem prejuízo dos direitos e deveres de Portugal em tomar medidas em relação a destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, que seja localizá-los, marcá-los e removê-los de acordo com a própria Convenção.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova, para adesão, a Convenção

Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, adotada a 18 de maio de 2007, cujo texto, em versão autenticada em inglês e respetiva tradução para a língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de junho de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Ana Paula Mendes Vitorino*.

Assinado em 10 de julho de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 18 de julho de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

### **Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007**

The States Parties to the present Convention,

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

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

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

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

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

have agreed as follows:

#### Article 1

##### Definitions

For the purposes of this Convention:

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

2 — «Ship» means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of 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 para-

graph 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 consti-

tute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

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

6 — The Affected State shall:

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article 10

#### Liability of the owner

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

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

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

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

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

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

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

## Article 11

### Exceptions to liability

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

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

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

(c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or

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

provided that the relevant convention is applicable and in force.

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

## Article 12

### Compulsory insurance or other financial security

1 — The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 — A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such

certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

(a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) gross tonnage of the ship;

(c) name and principal place of business of the registered owner;

(d) IMO ship identification number;

(e) type and duration of security;

(f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and

(g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

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

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

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

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

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

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

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

6 — An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date

on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

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

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

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

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

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

12 — Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13 — Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2,

when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

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

## Article 13

### Time limits

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

## Article 14

### Amendment provisions

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

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

## Article 15

### Settlement of disputes

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

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

3 — Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, un-

less that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

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

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

#### Article 16

##### Relationship to other conventions and international agreements

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

#### Article 17

##### Signature, ratification, acceptance, approval and accession

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

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

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

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

#### Article 18

##### Entry into force

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

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

#### Article 19

##### Denunciation

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

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

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

#### Article 20

##### Depositary

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

2 — The Secretary-General shall:

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

- (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
- (ii) the date of entry into force of this Convention;
- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
- (iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

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

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

#### Article 21

##### Languages

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

Done in Nairobi this eighteenth day of May two thousand and seven.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

## ANNEX

**Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability for the Removal of Wrecks**

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

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

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

Type of Security .....

Duration of Security .....

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

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

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

(Full designation of the State)

OR

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

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....

(Place)

(Date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

1 — If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 — If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 — If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 — The entry “Duration of Security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5 — The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007**

Os Estados Parte à presente Convenção,

Conscientes do facto de que os destroços, se não forem removidos, podem ser um perigo para a navegação ou para o meio ambiente marinho,

Convencidos da necessidade de adotar regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a rápida e eficiente remoção de destroços e o pagamento de indemnização pelos custos envolvidos nessa remoção,

Tendo em atenção que muitos destroços podem estar localizados no território dos Estados, incluindo no mar territorial,

Reconhecendo as vantagens obtidas através da uniformização de regimes legais que regulem a responsabilização e a responsabilidade pela remoção de destroços perigosos,

Considerando a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, adotada em Montego Bay, a 10 de dezembro de 1982, e do direito internacional consuetudinário do mar, e a consequente necessidade de implementar a presente Convenção de acordo com tais disposições,

acordaram o seguinte:

**Artigo 1.º****Definições**

Para efeitos da presente Convenção:

1 — «Área da Convenção» designa a zona económica exclusiva de um Estado Parte, estabelecida de acordo com o direito internacional ou, se o Estado Parte não tiver estabelecido essa zona, uma zona além e adjacente ao mar territorial do Estado, determinada por esse Estado de acordo com o direito internacional, e que se estenda no máximo até 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais a largura do seu mar territorial é medida.

2 — «Navio» designa qualquer embarcação marítima, seja qual for o tipo, e inclui embarcações de sustentação dinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, embarcações flutuantes e plataformas flutuantes, exceto quando tais plataformas se encontram no local em atividade de prospeção, exploração ou produção de recursos minerais dos fundos marinhos.

3 — «Acidente marítimo» designa uma colisão de navios, encalhe ou outro incidente de navegação a bordo do navio ou exterior a este, do qual resultem danos materiais ou ameaça iminente de danos materiais num navio ou à sua carga.

4 — «Destroço», decorrente de um acidente marítimo, designa:

- a) Um navio afundado ou encalhado; ou
- b) Qualquer parte de um navio afundado ou encalhado, incluindo qualquer objeto que esteja ou tenha estado a bordo desse navio; ou
- c) Qualquer objeto perdido no mar proveniente de um navio e que se encontre encalhado, afundado ou à deriva no mar; ou
- d) Um navio que esteja prestes a afundar ou encalhar, ou que se espere que afunde ou encalhe, quando medidas eficazes de auxílio ao navio ou a qualquer bem em perigo não estejam ainda a ser tomadas.

5 — «Perigo» designa qualquer condição ou ameaça:

- a) Que constitua um risco ou obstáculo para a navegação; ou
- b) Da qual seja razoável esperar que resultem graves consequências para o ambiente marinho, danos para a faixa costeira ou interesses relacionados de um ou mais Estados.



6 — «Interesses relacionados» designa os interesses de um Estado costeiro diretamente afetado ou ameaçado por um destroço, tais como:

- a) Atividades marítimas costeiras, portuárias e estuárias, incluindo atividades piscatórias, que constituam um meio essencial de subsistência dos interessados;
- b) Atrações turísticas e outros interesses económicos da área respetiva;
- c) A saúde da população costeira e o bem-estar da área respetiva, incluindo a conservação dos recursos marinhos vivos e da vida selvagem; e
- d) Infraestrutura ao largo e subaquática.

7 — «Remoção» designa qualquer forma de prevenção, mitigação ou eliminação do perigo criado por um destroço. «Remover», «removido» e «remoção» deverão ser interpretados neste sentido.

8 — «Proprietário registado» designa a pessoa ou pessoas em nome das quais o navio está registado, ou, na falta de registo, a pessoa ou pessoas proprietárias do navio à data do acidente marítimo. Todavia, no caso de um navio pertencente a um Estado e explorado por uma empresa que esteja registada nesse Estado como sendo a operadora do navio, «proprietário registado» designará essa empresa.

9 — «Operador do navio» designa o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa tal como o gestor, ou o afretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio em nome do proprietário do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em tomar para si todas as tarefas e responsabilidades estabelecidas no âmbito do Código Internacional de Gestão da Segurança, tal como emendado.

10 — «Estado Afetado» designa o Estado em cuja área da Convenção o destroço se encontra localizado.

11 — «Estado do registo do navio» designa, em relação a um navio registado, o Estado em que o mesmo foi registado e, em relação a um navio não registado, o Estado que lhe tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira.

12 — «Organização» designa a Organização Marítima Internacional.

13 — «Secretário-Geral» designa o Secretário-Geral da Organização.

## Artigo 2.º

### Objetivos e princípios gerais

1 — Um Estado Parte pode tomar medidas de acordo com a presente Convenção em relação à remoção de um destroço que represente um perigo na área da Convenção.

2 — As medidas tomadas de acordo com o n.º 1 pelo Estado Afetado deverão ser proporcionais ao perigo.

3 — Tais medidas não deverão ir para além do razoável para remover um destroço que represente um perigo e deverão terminar com a remoção do destroço; não deverão interferir desnecessariamente com os direitos e interesses de outros Estados, incluindo os do Estado de registo do navio, nem os de qualquer outra pessoa, singular ou coletiva, interessada.

4 — A aplicação da presente Convenção na área da Convenção não dará a nenhum Estado Parte o direito a reclamar ou a exercer soberania ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto mar.

5 — Os Estados Parte esforçar-se-ão por colaborar quando os efeitos de um acidente marítimo que resulte em destroços envolvam um Estado que não o Estado Afetado.

## Artigo 3.º

### Âmbito de aplicação

1 — Salvo disposição em contrário na presente Convenção, a presente Convenção aplicar-se-á aos destroços na área da Convenção.

2 — Um Estado Parte poderá estender a aplicação da presente Convenção aos destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, sujeito ao artigo 4.º, n.º 4. Nesse caso, notificará devidamente o Secretário-Geral, no momento em que manifestar o seu consentimento em vincular-se à presente Convenção ou em qualquer momento posterior. Quando um Estado Parte tenha notificado que aplicará a presente Convenção a destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, essa notificação não prejudicará os direitos nem os deveres desse Estado no que respeite às medidas a tomar em relação aos destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, que não sejam localizá-los, marcá-los e removê-los de acordo com a presente Convenção. As disposições dos artigos 10.º, 11.º e 12.º da presente Convenção não se aplicam a quaisquer medidas assim tomadas que não aquelas sugeridas nos artigos 7.º, 8.º e 9.º da presente Convenção.

3 — Quando um Estado Parte tenha efetuado uma notificação nos termos do n.º 2, a «área da Convenção» do Estado Afetado deverá incluir o território, incluindo o mar territorial, desse Estado Parte.

4 — Uma notificação efetuada nos termos do n.º 2 produzirá efeitos para esse Estado Parte, caso seja efetuada antes da entrada em vigor desta Convenção para esse Estado Parte, com a entrada em vigor. Se a notificação for efetuada após a entrada em vigor da presente Convenção para esse Estado Parte, produzirá efeitos seis meses após a sua receção pelo Secretário-Geral.

5 — Um Estado Parte que tenha efetuado uma notificação nos termos do n.º 2 poderá retirá-la a qualquer momento, através de uma notificação de retirada dirigida ao Secretário-Geral. Essa notificação produzirá efeitos seis meses após a sua receção junto do Secretário-Geral, a menos que a comunicação especifique uma data posterior.

## Artigo 4.º

### Exclusões

1 — A presente Convenção não se aplicará a medidas tomadas de acordo com a Convenção Internacional sobre a Intervenção em Alto Mar em caso de Acidente causando ou podendo vir a causar Poluição por Hidrocarbonetos, 1969, emendada, ou com o Protocolo relativo à Intervenção em Alto Mar em casos de Poluição por Substâncias diferentes dos Hidrocarbonetos, 1973, emendada.

2 — A presente Convenção não se aplicará a nenhum navio de guerra ou outro navio que seja propriedade de um Estado ou operado por um Estado e utilizado, no momento, apenas em serviço não comercial do Governo, a menos que esse Estado decida em contrário.

3 — Quando um Estado Parte decida aplicar a presente Convenção a navios de guerra ou outros navios tal como descrito no n.º 2, notificará o Secretário-Geral dessa situação, especificando os termos e condições dessa aplicação.

4 — a) Quando um Estado Parte tenha efetuado uma notificação nos termos do artigo 3.º, n.º 2, as seguintes disposições da presente Convenção não se aplicarão ao seu território, incluindo o mar territorial:

- i) Artigo 2.º, n.º 4;
- ii) Artigo 9.º, n.ºs 1, 5, 7, 8, 9 e 10; e
- iii) Artigo 15.º

b) O artigo 9.º, n.º 4, na medida em que se aplique ao território, incluindo o mar territorial de um Estado Parte, terá a seguinte redação:

De acordo com a legislação nacional do Estado Afetado, o proprietário registado poderá contratar qualquer salvador ou outra pessoa para remover o destroço considerado como constituindo um perigo em nome do proprietário. Antes do início dessa remoção, o Estado Afetado poderá estabelecer condições para a remoção apenas até ao limite necessário para garantir que esta seja efetuada de forma que seja consistente com as considerações de segurança e de proteção do meio ambiente marinho.

#### Artigo 5.º

##### Comunicação de destroços

1 — Um Estado Parte exigirá que o comandante e o operador de um navio que arvora a sua bandeira comunique sem demora ao Estado Afetado que esse navio esteve envolvido num acidente marítimo do qual resultou um destroço. Sempre que a obrigação de comunicação nos termos deste artigo tenha sido cumprida pelo comandante ou pelo operador do navio, o outro não estará obrigado a informar.

2 — Tais comunicações fornecerão o nome e a morada principal do proprietário registado e toda a informação relevante necessária para o Estado Afetado determinar se o destroço constitui um perigo de acordo com o artigo 6.º, incluindo:

- a) A localização exata do destroço;
- b) O tipo, as dimensões e a construção dos destroços;
- c) A natureza dos danos, e as condições dos destroços;
- d) A natureza e a quantidade da carga, em especial quaisquer substâncias nocivas e potencialmente perigosas; e
- e) A quantidade e os tipos de hidrocarbonetos, incluindo combustível de bancas e óleo lubrificante, a bordo.

#### Artigo 6.º

##### Determinação do perigo

Para determinar se um destroço constitui um perigo, o Estado Afetado terá em consideração os seguintes critérios:

- a) O tipo, as dimensões e a construção do destroço;
- b) A profundidade da água na zona;
- c) A amplitude da maré e as correntes da zona;
- d) As áreas marítimas identificadas como particularmente sensíveis e, conforme adequado, designadas de acordo com as linhas de orientação adotadas pela Organização, ou uma zona claramente definida da zona económica exclusiva onde medidas obrigatórias especiais foram adotadas de acordo com o artigo 211.º, n.º 6, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982;
- e) A proximidade de rotas marítimas ou de vias de tráfego estabelecidas;
- f) A densidade e a frequência de tráfego;
- g) O tipo de tráfego;
- h) A natureza e quantidade dos destroços da carga, a quantidade e os tipos de hidrocarbonetos (tais como combustível de bancas e óleo lubrificante) a bordo do destroço e, em especial, os danos que possam resultar caso a carga ou os hidrocarbonetos sejam libertados para o meio ambiente marinho;
- i) A vulnerabilidade das instalações portuárias;
- j) As condições meteorológicas e hidrográficas prevalentes;
- k) A topografia submarina da zona;

l) A altura dos destroços acima ou abaixo da superfície da água na maré astronómica mais baixa;

m) Os perfis acústicos e magnéticos dos destroços;

n) A proximidade de instalações ao largo, tubagens, cabos de telecomunicações e estruturas idênticas; e

o) Quaisquer outras circunstâncias que possam exigir a remoção dos destroços.

#### Artigo 7.º

##### Localização dos destroços

1 — Após ter conhecimento da existência de um destroço, o Estado Afetado usará todos os meios possíveis, incluindo os bons ofícios dos Estados e organizações, para avisar os navegantes e respetivos Estados acerca da natureza e da localização do destroço com carácter de urgência.

2 — Se o Estado Afetado tiver motivos para crer que um destroço constitui um perigo, assegurará que serão tomadas todas as medidas possíveis para determinar a localização exata do destroço.

#### Artigo 8.º

##### Assinalação dos destroços

1 — Se o Estado Afetado determinar que um destroço constitui um perigo, esse Estado garantirá que são tomadas todas as medidas para assinalar o destroço.

2 — Ao assinalar o destroço, serão tomadas todas as medidas possíveis para assegurar que a assinalação está de acordo com o sistema de balizagem internacionalmente aceite em utilização na área onde o destroço se encontre localizado.

3 — O Estado Afetado promulgará as características da assinalação do destroço utilizando todos os meios adequados, incluindo as publicações náuticas adequadas.

#### Artigo 9.º

##### Medidas para facilitar a remoção de destroços

1 — Se o Estado Afetado determinar que um destroço constitui um risco, imediatamente esse Estado:

a) Informará o Estado do registo do navio e o proprietário registado; e

b) Consultará o Estado do registo do navio e outros Estados Afetados pelo destroço relativamente às medidas a ser tomadas em relação ao destroço.

2 — O proprietário registado removerá um destroço identificado como constituindo um perigo.

3 — Quando um destroço for identificado como constituindo um perigo, o proprietário registado, ou outra parte interessada, dará à autoridade competente do Estado Afetado provas de seguro ou de outra proteção financeira conforme exigido pelo artigo 12.º

4 — O proprietário registado poderá contratar qualquer salvador ou outra pessoa para remover o destroço que for identificado como constituindo um perigo em nome do proprietário. Antes do início dessa remoção, o Estado Afetado poderá estabelecer condições para essa remoção apenas até ao limite necessário para garantir que a remoção é efetuada de uma forma consistente com as considerações de segurança e proteção do meio ambiente marinho.

5 — Quando a remoção referida nos n.ºs 2 e 4 tiver sido iniciada, o Estado Afetado poderá intervir na remoção apenas até onde for necessário para garantir que a remoção decorre eficazmente e de uma forma consistente com as considerações de segurança e proteção do meio ambiente marinho.

## 6 — O Estado Afetado:

a) Estabelecerá um prazo razoável para que o proprietário registado remova o destroço, tendo em consideração a natureza do perigo determinado de acordo com o artigo 6.º;

b) Informará por escrito o proprietário registado do prazo que estabeleceu e especificará que, se o proprietário registado não proceder à remoção do destroço dentro do prazo estabelecido, poderá remover o destroço a custas do proprietário registado; e

c) Informará por escrito o proprietário registado do modo como pretende intervir imediatamente nas circunstâncias em que o perigo se torne especialmente grave.

7 — Se o proprietário registado não remover o destroço dentro do prazo estabelecido de acordo com o n.º 6 (a), ou o proprietário registado não puder ser contactado, o Estado Afetado poderá remover o destroço com recurso aos meios mais práticos e expeditos disponíveis, e consistentes com as considerações de segurança e proteção do meio ambiente marinho.

8 — Nas circunstâncias em que seja necessária uma ação imediata e o Estado Afetado tenha informado devidamente o Estado de registo do navio e o proprietário registado, poderá remover o destroço com recurso aos meios mais práticos e expeditos disponíveis, e consistentes com as considerações de segurança e proteção do meio ambiente marinho.

9 — Os Estados Parte tomarão as medidas adequadas de acordo com a sua legislação nacional para assegurar que os seus proprietários registados cumprem com os n.ºs 2 e 3.

10 — Os Estados Parte dão o seu consentimento ao Estado Afetado para atuar nos termos dos n.ºs 4 a 8, quando necessário.

11 — A informação a que se refere o presente artigo será fornecida pelo Estado Afetado ao proprietário registado identificado nos relatórios referidos no artigo 5.º, n.º 2.

## Artigo 10.º

**Responsabilidade do proprietário**

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, o proprietário registado responsabilizar-se-á pelos custos de localização, de marcação e de remoção do destroço nos termos dos artigos 7.º, 8.º e 9.º, respetivamente, salvo se provar que o acidente marítimo que originou o destroço:

a) Teve origem num ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição, ou num fenómeno natural de carácter excecional, inevitável e irrisistível;

b) Foi inteiramente originado por ato ou omissão de terceiros que tivessem a intenção de causar danos; ou

c) Foi inteiramente originado por ato negligente ou doloso de qualquer Governo ou outra autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outras ajudas à navegação no exercício dessa função.

2 — Nenhuma disposição nesta Convenção afetará o direito do proprietário registado de limitar a sua responsabilidade nos termos de qualquer regime nacional ou internacional aplicável, tal como a Convenção sobre o Limite da Responsabilidade para os Créditos Marítimos, 1976, tal como emendada.

3 — Nenhuma reclamação sobre os custos referidos no n.º 1 poderá ser feita contra o proprietário registado que não de acordo com as disposições desta Convenção. Esta disposição não prejudica os direitos nem obrigações de um Estado Parte que tenha feito uma notificação nos termos do

artigo 3.º, n.º 2, em relação a destroços localizados no seu território, incluindo o mar territorial, que não a localização, marcação e remoção de acordo com esta Convenção.

4 — Nenhuma disposição do presente artigo prejudicará o direito de recurso contra terceiros.

## Artigo 11.º

**Exceções à responsabilidade**

1 — O proprietário registado não será responsável, nos termos da presente Convenção, pelos custos mencionados no artigo 10.º, n.º 1 se, e até ao momento em que, a responsabilidade por esses custos conflitar com:

a) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1969, tal como emendada;

b) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos resultantes do Transporte de Substâncias Perigosas e Nocivas por Mar, 1996, tal como emendada;

c) A Convenção sobre a Responsabilidade Civil em matéria de energia nuclear, 1960, tal como emendada, ou a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares, 1963, tal como emendada; ou legislação nacional que regule ou proíba a limitação da responsabilidade em matéria de energia nuclear; ou

d) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Danos resultantes da Poluição Causada por Bancas, 2001, tal como emendada;

desde que a convenção relevante seja aplicável e se encontre em vigor.

2 — Até ao ponto em que as medidas tomadas em virtude da presente Convenção sejam consideradas como salvados nos termos da legislação nacional aplicável ou de uma convenção internacional, tal legislação ou convenção aplicar-se-á a questões de remuneração ou indemnização devidas aos salvadores, excluindo as regras desta Convenção.

## Artigo 12.º

**Seguro obrigatório ou outra garantia financeira**

1 — O proprietário registado de um navio com arqueação bruta igual ou superior a 300 e que arvore a bandeira de um Estado Parte será obrigado a subscrever um seguro ou outra garantia financeira — nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante —, para cobertura da responsabilidade nos termos desta Convenção, numa quantia igual aos limites de responsabilidade nos termos do regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas em todos os casos não superior a uma quantia calculada de acordo com o artigo 6.º (1)(b) da Convenção sobre o Limite da Responsabilidade para os Critérios Marítimos, 1976, tal como emendada.

2 — Deverá ser emitido, pela autoridade competente do Estado de registo do navio, um certificado para cada navio com arqueação bruta igual a 300 que comprove que este beneficia de um seguro ou de outra garantia financeira válidos, nos termos do disposto na presente Convenção, após determinação de que os requisitos do n.º 1 foram cumpridos. No caso de navios registados num Estado Parte, esse certificado será emitido ou confirmado pela autoridade competente do Estado de registo do navio; no caso de navios não registados num Estado Parte, o certificado poderá ser emitido ou confirmado pela autoridade competente de qualquer Estado Parte. Este certificado de seguro obrigatório

rio estará conforme o modelo previsto no anexo da presente convenção e incluirá as seguintes informações:

- a) Nome do navio, distintivo em números ou letras e porto de registo;
- b) Arqueação bruta do navio;
- c) Nome e local de estabelecimento principal do proprietário registado;
- d) Número OMI de identificação do navio;
- e) Tipo e duração da garantia;
- f) Nome e local de estabelecimento principal da seguradora ou de outra pessoa que presta a garantia e, sendo o caso, estabelecimento de subscrição do seguro ou garantia; e
- g) Prazo de validade do certificado, que não excederá o prazo de validade do seguro ou de outra garantia.

3 — a) Um Estado Parte poderá permitir a uma instituição ou a uma organização por si reconhecida emitir o certificado referido no n.º 2. A referida instituição ou organização deverá informar esse Estado da emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir plenamente e em todas as circunstâncias o caráter exaustivo e o rigor do certificado assim emitido, e comprometer-se-á a assegurar a adoção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.

- b) O Estado Parte deverá notificar o secretário-geral:
  - i) Das responsabilidades específicas e condições de delegação de poderes numa instituição ou organização por si reconhecida;
  - ii) Da revogação desses poderes; e
  - iii) Da data a partir da qual esses poderes ou a retirada desses poderes produzem efeitos.

Uma delegação de poderes não produzirá efeitos antes de decorridos três meses a contar da data da respetiva notificação ao Secretário-Geral.

c) A instituição ou organização com permissão para emitir certificados nos termos do disposto no presente número poderá, no mínimo, ser autorizada a retirar esses certificados caso não sejam cumpridas as condições nas quais estes foram emitidos. A instituição ou organização deverá, através de qualquer meio, comunicar essa retirada ao Estado em cujo nome tiver sido emitido o certificado.

4 — O certificado será emitido na língua ou línguas do Estado emissor. Se a língua utilizada não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá incluir uma tradução numa destas línguas e, caso o Estado assim o decida, a língua oficial do Estado poderá ser omitida.

5 — O certificado será mantido a bordo do navio, devendo ser depositada uma cópia junto das autoridades responsáveis pelo arquivo do registo do navio ou, caso o navio não esteja registado num Estado Parte, junto da autoridade do Estado que emitir ou confirmar o certificado.

6 — O seguro ou outra garantia financeira não satisfará os requisitos do presente artigo se puder caducar por outras razões que não a da cessação do prazo de validade do seguro ou de outra garantia financeira, tal como constante no certificado referido no n.º 2, antes de decorridos três meses a contar da data em que as autoridades mencionadas no n.º 5 receberem um aviso nesse sentido, a menos que o certificado tenha sido devolvido às referidas autoridades ou tenha sido emitido um novo certificado no mesmo período. As disposições anteriores serão igualmente aplicáveis a qualquer alteração da qual resulte que o seguro ou garantia financeira deixe de satisfazer os requisitos do presente artigo.

7 — O Estado de registo do navio determinará — sem prejuízo do disposto no presente artigo e tendo em consideração quaisquer linhas de orientação adotadas pela Organização sobre a responsabilidade financeira dos proprietários registados —, as condições de emissão e de validade do certificado.

8 — Nenhuma disposição da presente convenção será interpretada como impedimento a que um Estado Parte faça fé nas informações obtidas de outros Estados ou da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira das seguradoras ou de outros prestadores de garantias financeiras para efeitos da presente Convenção. Nesses casos, o Estado Parte que faz fé nas referidas informações não ficará ilibado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado exigido pelo n.º 2.

9 — Os certificados emitidos e certificados sob a autoridade de um Estado Parte serão reconhecidos por outros Estados Partes para efeitos da presente Convenção e serão considerados por estes como dotados do mesmo valor que os certificados por si emitidos ou confirmados, ainda que tenham sido emitidos ou confirmados relativamente a navios não registados num Estado Parte. Um Estado Parte poderá a qualquer momento solicitar uma consulta do Estado de emissão ou confirmação, caso considere que a seguradora ou o garante mencionado no certificado de seguro não tem capacidade financeira para cumprir as obrigações impostas pela presente convenção.

10 — Quaisquer reclamações sobre custas que surjam no cumprimento da presente convenção poderão ser apresentadas diretamente contra a seguradora ou contra outra pessoa que tenha prestado a garantia financeira de responsabilidade do proprietário registado. Nesse caso, o requerido poderá invocar os argumentos de defesa (excluindo falência ou processo de liquidação do proprietário registado) a que o proprietário registado teria direito a invocar, incluindo limite de responsabilidade nos termos de qualquer regime nacional ou internacional aplicável. Além disso, mesmo que o proprietário registado não tenha direito a limitação da responsabilidade, o requerido poderá limitar a responsabilidade a um montante igual ao montante do seguro ou de outra garantia financeira exigido de acordo com o n.º 1. Por outro lado, o requerido poderá alegar em sua defesa que o acidente marítimo resultou da conduta dolosa do proprietário registado, embora não possa alegar qualquer outro argumento de defesa que tivesse podido invocar em ação intentada contra si pelo proprietário registado. O requerido terá de qualquer modo o direito de solicitar que o proprietário registado seja chamado ao processo.

11 — Um Estado Parte não autorizar, em caso algum, que um navio que arvore a sua bandeira e ao qual seja aplicável o disposto no presente artigo opere, a menos que tenha sido emitido um certificado nos termos dos n.ºs 2 ou 14.

12 — Nos termos do disposto no presente artigo, cada Estado Parte garantirá, em conformidade com a sua legislação nacional, que qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 300, independentemente do seu local de registo, que entre ou saia de um porto no seu território, ou que chegue ou saia de uma instalação no mar no seu mar territorial, está coberto por um seguro ou outra garantia financeira nos limites previstos no n.º 1.

13 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5, um Estado Parte poderá notificar o Secretário-Geral, para efeitos da aplicação do n.º 12, que os navios não são obrigados a ter a bordo ou a apresentar o certificado previsto no n.º 2, quando entrem ou saiam de um porto situado no seu território, ou quando cheguem ou saiam de uma instalação no mar no seu mar territorial, contanto que o Estado Parte

que emite o certificado exigido pelo n.º 2 tenha notificado o Secretário-Geral de que mantém registos eletrónicos, acessíveis a todos os Estados Parte, que comprovam a existência do certificado e permitindo aos Estados Parte satisfazer as obrigações que lhes incumbam por força do n.º 12.

14 — Se um navio propriedade de um Estado Parte não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira, as disposições pertinentes do presente artigo não serão aplicáveis a esse navio, embora este deva ter a bordo um certificado emitido pela autoridade competente do Estado de registo, declarando que o navio é propriedade desse Estado e que a responsabilidade do navio está coberta até aos montantes previstos nos termos do n.º 1. Esse certificado deverá assemelhar-se o mais possível ao modelo previsto no n.º 2.

#### Artigo 13.º

##### Limites temporais

Os direitos a reembolso dos custos nos termos da presente Convenção caducam, salvo se for intentada uma ação, após decorrido um período de três anos sobre a data em que tenha sido determinado o perigo, de acordo com esta convenção. Contudo, em em nenhum caso será uma ação intentada após decorridos seis anos sobre a data do acidente marítimo do qual resultaram os destroços. Quando o acidente marítimo consista de uma série de ocorrências, o período de seis anos decorrerá a partir da data da primeira ocorrência.

#### Artigo 14.º

##### Disposições sobre emendas

1 — A pedido de pelo menos um terço dos Estados Parte, a Organização convocará uma conferência para efeitos de revisão ou de emenda desta Convenção.

2 — Qualquer consentimento de vinculação à presente Convenção, expresso após a data em vigor de uma emenda à presente convenção, será considerado como aplicável à presente convenção conforme alterada.

#### Artigo 15.º

##### Resolução de litígios

1 — Sempre que surja um litígio relativo à interpretação ou aplicação desta Convenção entre dois ou mais Estados Parte, estes procurarão solucionar o seu litígio, antes de mais nada, através de negociação, consulta, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, recurso a agências regionais ou a acordos, ou a outros meios pacíficos da sua escolha.

2 — Se não for possível qualquer resolução dentro de um prazo razoável, não superior a doze meses após um Estado Parte ter notificado outro em como existe um litígio entre eles, aplicar-se-ão, *mutatis mutandis*, as disposições relativas à resolução de litígios previstas na Parte XV da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, independentemente de os Estados Parte ao litígio serem ou não também Partes naquela convenção.

3 — Qualquer procedimento escolhido por um Estado Parte à presente Convenção que seja simultaneamente parte à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, por força do artigo 287.º desta última, aplicar-se-á à resolução de litígios nos termos deste artigo, a menos que esse Estado Parte escolha outro procedimento, no momento da ratificação, da aceitação, da aprovação ou da adesão à presente Convenção, ou em qualquer outro momento posterior, e nos termos do mesmo artigo 287.º

4 — Um Estado Parte à presente Convenção que não seja Parte à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, será livre de escolher através de declaração escrita apresentada no momento da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção, ou em qualquer momento posterior, um ou mais do que um dos meios previstos no artigo 287.º, n.º 1 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982. O artigo 287.º aplicar-se-á a essa declaração, assim como a qualquer litígio ao qual esse Estado seja parte, e que não esteja abrangido por uma declaração em vigor. Para efeitos de conciliação e de arbitragem, nos termos dos Anexos V e VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, esse Estado terá direito a nomear conciliadores e árbitros a incluir nas listas referidas no Anexo V, artigo 2.º, e Anexo VII, artigo 2.º, para a resolução de litígios decorrentes desta Convenção.

5 — A declaração prevista nos n.ºs 3 e 4 será depositada junto do Secretário-Geral, que transmitirá aos Estados Parte cópias da mesma.

#### Artigo 16.º

##### Relação para com outras convenções e acordos internacionais

Nenhuma disposição da presente Convenção prejudicará os direitos e deveres emergentes para qualquer Estado ao abrigo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, nem nos termos do direito consuetudinário internacional do mar.

#### Artigo 17.º

##### Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — A presente Convenção estará aberta à assinatura na sede da Organização, de 19 de novembro de 2007 a 18 de novembro de 2008, e manter-se-á depois disso aberta para adesão.

a) Os Estados poderão expressar o seu consentimento a ficarem vinculados à presente Convenção através de:

i) Assinatura sem reservas no que respeita à ratificação, aceitação ou aprovação; ou

ii) Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

iii) Adesão.

b) A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão produzirão efeitos com o depósito do instrumento para esse efeito junto do Secretário-Geral.

#### Artigo 18.º

##### Entrada em vigor

1 — A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data na qual dez Estados a tenham assinado sem reservas relativamente à ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do Secretário-Geral.

2 — Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira à presente Convenção após terem sido cumpridas as condições previstas no n.º 1 para entrada em vigor, a presente Convenção entrará em vigor três meses após a data do depósito por esse Estado do instrumento adequado, mas não antes de a presente Convenção ter entrado em vigor de nos termos do n.º 1.

## Artigo 19.º

**Denúncia**

1 — A presente Convenção poderá ser denunciada por um Estado Parte em qualquer momento após decorrido um ano sobre a data na qual a presente Convenção tenha entrado em vigor para esse Estado.

2 — A denúncia produzirá efeitos com o depósito de um instrumento para esse efeito junto do Secretário-Geral.

3 — Uma denúncia produzirá efeitos um ano a partir da sua receção pelo Secretário-Geral, ou em momento posterior que poderá ser especificado no instrumento de denúncia.

## Artigo 20.º

**Depósito**

1 — A presente Convenção será depositada junto do Secretário-Geral.

2 — O Secretário-Geral:

*a)* Informará todos os Estados que tenham assinado ou aderido à presente Convenção:

*i)* De cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, assim como da data em que tenham ocorrido;

*ii)* Da data de entrada em vigor da presente Convenção;

*iii)* Do depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, assim como da data do depósito e a data a partir da qual a denúncia se torne efetiva; e

*iv)* De outras declarações e notificações recebidas nos termos da presente Convenção;

*b)* Transmitirá cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados que tenham assinado ou aderido à presente convenção.

3 — Logo que a presente Convenção entre em vigor, uma cópia autenticada do texto será transmitida pelo Secretário-Geral ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para registo e publicação nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

## Artigo 21.º

**Línguas**

Esta Convenção é redigida num único original nas línguas árabe, chinesa, inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico.

Feito em Nairobi neste décimo oitavo dia de maio de dois mil e sete.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizado pelos seus respetivos Governos para esse fim, assinaram a presente Convenção.

## ANEXO

**Certificado de Seguro ou de Outra Garantia Financeira respeitante à Responsabilidade pela Remoção de Destroços****Emitido nos termos do disposto no artigo 12.º da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços, 2007**

Nome do navio	Arqueação bruta	Distintivo em número ou letras	Número IMO de identificação do navio	Porto de Registo	Nome e endereço completo do local de estabelecimento principal do proprietário registado

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira válida que satisfaz os requisitos do artigo 12.º da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007.

Tipo de garantia .....  
 Duração da garantia .....  
 Nome e endereço da(s) seguradora(s) e/ou do fiador(es) .....  
 Nome .....  
 Endereço .....  
 O presente certificado é válido até .....  
 Emitido ou certificado pelo Governo de ..... (Designação oficial do Estado)

OU

O texto que se segue será utilizado quando um Estado Parte fizer uso do artigo 12.º, número 3:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de ..... (nome completo do Estado) por/pelo/pela ..... (nome da instituição ou organização)

Em ..... A .....  
 (Local) (Data)

.....  
 (Assinatura e título do responsável que emite o certificado)

**Notas explicativas:**

1 — Caso desejado, a designação do Estado pode incluir uma referência à autoridade pública competente do país no qual o certificado é emitido.

2 — Se a quantidade total de garantias tiver sido fornecida por mais do que uma fonte, a quantidade de cada uma delas deverá ser indicada.

3 — Se a garantia for fornecida de várias maneiras, estas serão enumeradas.

4 — A entrada «Duração da Garantia» deverá estipular a data na qual essa garantia produz efeitos.

5 — A entrada «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou fiador(es) deverá indicar o local de estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou fiador(es). Caso necessário, o local de estabelecimento onde o seguro ou outra garantia é estabelecido será indicado.

**ECONOMIA****Decreto-Lei n.º 104/2017**

**de 25 de agosto**

Considerando que a operacionalização da IFD — Instituição Financeira de Desenvolvimento, S. A. (IFD), é um eixo crítico para o sucesso das políticas de apoio à competitividade do tecido empresarial português, designadamente para os desideratos plasmados no Programa Nacional de Reformas, no Programa Capitalizar e no Programa Nacional para a Coesão Territorial, é fundamental alargar as atividades desenvolvidas pela IFD, tal como previstas nos