

N° 7855

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention internationale
sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007**

* * *

*(Dépôt: le 2.7.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (30.6.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	3
6) Fiche financière	6
7) Texte de la convention	6

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Article unique. Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Palais de Luxembourg, le 30 juin 2021

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Est approuvée la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation. Elle peut également être une menace pour l'environnement marin en raison de risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un État, la loi de cet État est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait, les droits souverains des États côtiers étant limités pour cette zone à l'exploitation, l'exploration, la conservation et la gestion des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide. Au-delà de la ZEE ou des 200 miles marins, la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer. Le Luxembourg n'a cependant pas ratifié cette dernière convention.

La convention de Nairobi, 2007, répond à trois objectifs :

- Définir les droits des États affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- Mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- Obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large, en ce que peuvent constituer une épave tout ou partie du navire et tout objet perdu en mer par celui-ci ou qui se trouvait à bord, lorsqu'il est échoué, submergé ou à la dérive.

La convention de Nairobi, 2007, oblige l'armateur et le capitaine à faire un rapport à l'État affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, 2007, le degré de dangerosité de l'épave sera évalué.

L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit, pour prévenir des accidents de navigation.

Dans le cas où l'épave constituerait un danger, le propriétaire inscrit du navire est également responsable pour son enlèvement. Il doit y procéder sous le contrôle de l'État affecté qui peut intervenir en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire inscrit. Le terme « danger » est également défini de manière large comme « toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États »

Les intérêts connexes incluent les intérêts de l'État côtier « tels que :

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et
- d) les infrastructures au large et sous-marine. »

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il peut également limiter sa responsabilité sur la base de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité, 1976 (LLMC 76) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la

responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

Le propriétaire inscrit peut toujours engager une action récursoire contre un tiers responsable.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'État du pavillon, ou par un autre État partie si l'État du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi, 2007.

La convention de Nairobi, 2007, est entrée en vigueur pour les États parties le 14 avril 2015.

Le Luxembourg n'ayant pas ratifié la convention de Nairobi, 2007, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, doivent se procurer le certificat d'assurance auprès d'autres États parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le projet de loi portant approbation de la convention de Nairobi, 2007, permettra ainsi à l'État luxembourgeois d'être un État partie et d'émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon. Les modalités pratiques de mise en œuvre seront adressées dans un second projet de loi.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE

Ad article unique.

Cet article porte approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « la convention de Nairobi, 2007 ». Le texte de la convention de Nairobi, 2007, sera annexé à la loi. Les modalités pour la mise en œuvre pratique de la convention de Nairobi, 2007, seront fixés dans une seconde loi.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
Ministère initiateur :	Ministère de l'Économie / Commissariat aux Affaires maritimes
Auteur :	Elisabeth Relave-Svendsen / Annabel Rossi
Tél. :	247-84457
Courriel :	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, Ministère des Affaires étrangères et européennes
Date :	4 juin 2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non ¹
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :

² N.a. : non applicable.

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité règlementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système :
au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,
la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le présent projet de loi devrait avoir un impact neutre, étant donné qu'il ne prévoit pas de mesures à charge du budget de l'État.

*

TEXTE DE LA CONVENTION

CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI sur l'enlèvement des épaves, 2007

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

Conscients du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin,

Convaincus de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre,

Notant que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale,

Reconnaissant les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses,

Conscients de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en oeuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- 1 „Zone visée par la Convention“ désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.
- 2 „Navire“ désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.
- 3 „Accident de mer“ désigne un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.
- 4 „Épave“, à la suite d'un accident de mer, désigne :
 - a) un navire naufragé ou échoué; ou

- b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; ou
 - c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
 - d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.
- 5 „Danger“ désigne toute circonstance ou menace qui :
- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou
 - b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États.
- 6 „Intérêts connexes“ désigne les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :
- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées;
 - b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
 - c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore; et
 - d) les infrastructures au large et sous-marines.
- 7 „Enlèvement“ désigne toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. Les termes „enlever“, „enlevé“ et „qui enlève“ sont interprétés selon cette définition.
- 8 „Propriétaire inscrit“ désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression „propriétaire inscrit“ désigne cette compagnie.
- 9 „Exploitant du navire“ désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.
- 10 „État affecté“ désigne l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.
- 11 „État d'immatriculation du navire“ désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- 12 „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
- 13 „Secrétaire général“ désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Objectifs et principes généraux

- 1 Un État Partie peut prendre des mesures conformément à la présente Convention en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention.
- 2 Les mesures prises conformément au paragraphe 1 par l'État affecté doivent être proportionnées au danger.
- 3 Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres États, y compris l'État d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.

4 L'application de la présente Convention dans la zone visée par la Convention n'autorise pas un État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État affecté.

Article 3

Champ d'application

1 Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique aux épaves se trouvant dans la zone visée par la Convention.

2 Un État Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 4. En pareil cas, il en adresse notification au Secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention ou à n'importe quel moment par la suite. Lorsqu'un État Partie notifie qu'il appliquerait la présente Convention aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, cette notification ne porte pas atteinte aux droits et obligations de cet État de prendre des mesures à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement de ces épaves conformément à la présente Convention. Les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la présente Convention ne s'appliquent pas aux mesures ainsi prises autres que celles qui sont visées aux articles 7, 8 et 9 de la présente Convention.

3 Lorsqu'un État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la „zone visée par la Convention“ de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

4 Une notification faite en vertu du paragraphe 2 ci-dessus prend effet à l'égard de cet État Partie, si elle est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, au moment de l'entrée en vigueur. Si la notification est faite après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, elle prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général.

5 Un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification de retrait adressée au Secrétaire général. Cette notification de retrait prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général, à moins qu'elle ne spécifie une date ultérieure.

Article 4

Exclusions

1 La présente Convention ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, ou du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié.

2 La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

3 Lorsqu'un État Partie décide d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

- 4 a) Quand un État a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, les dispositions ci-après de la présente Convention ne s'appliquent pas à son territoire, y compris la mer territoriale :
- i) article 2, paragraphe 4;
 - ii) article 9, paragraphes 1, 5, 7, 8, 9 et 10; et
 - iii) article 15.
- b) Le paragraphe 4 de l'article 9, pour autant qu'il s'applique au territoire, y compris à la mer territoriale, d'un État Partie, se lit comme suit :
- Sous réserve de la législation nationale de l'État affecté, le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

Article 5

Déclaration des épaves

- 1 Un État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave. Dans la mesure où l'un des deux s'acquitte de l'obligation d'adresser un rapport en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.
- 2 Ces rapports doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'État affecté d'établir si l'épave présente un danger conformément à l'article 6, y compris :
- a) l'emplacement précis de l'épave;
 - b) le type, les dimensions et la construction de l'épave;
 - c) la nature des dommages causés à l'épave et son état;
 - d) la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
 - e) la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

Article 6

Détermination du danger

Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté tient compte des critères ci-après :

- a) type, dimensions et construction de l'épave;
- b) profondeur d'eau dans la zone;
- c) amplitude de la marée et courants dans la zone;
- d) zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux Directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;
- e) proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies;
- f) densité et fréquence du trafic;
- g) type de trafic;
- h) nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin;

- i) vulnérabilité des installations portuaires;
- j) conditions météorologiques et hydrographiques du moment;
- k) topographie sous-marine de la zone;
- l) hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique;
- m) profils acoustiques et magnétiques de l'épave;
- n) proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues; et
- o) toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave.

Article 7

Localisation des épaves

- 1 Lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.
- 2 Si l'État affecté a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, il veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

Article 8

Signalisation des épaves

- 1 Si l'État affecté établit que l'épave constitue un danger, il doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave.
- 2 Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.
- 3 L'État affecté diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

Article 9

Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves

- 1 Si l'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement :
 - a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
 - b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.
- 2 Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.
- 3 Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12.
- 4 Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

5 Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'État affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

6 L'État affecté :

- a) fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article 6;
- b) informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit; et
- c) informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.

7 Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6 a) ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

8 Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'État affecté en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

9 Les États Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3.

10 Les États Parties consentent à ce que l'État affecté agisse en application des dispositions des paragraphes 4 à 8, lorsqu'il le faut.

11 Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'État affecté au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés au paragraphe 2 de l'article 5.

Article 10

Responsabilité du propriétaire

1 Sous réserve de l'article 11, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles 7, 8 et 9, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

2 Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

3 Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1 ne peut être formée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la présente Convention. Cela ne porte aucunement atteinte aux droits et obligations d'un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement conformément à la présente Convention.

4 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

*Article 11****Exceptions à la responsabilité***

1 Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu de la présente Convention, de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où, l'obligation de payer ces frais est incompatible avec :

- a) la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
- b) la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée;
- c) la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires; ou
- d) la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, telle que modifiée;

à condition que la convention pertinente soit applicable et en vigueur.

2 Pour autant que les mesures prises en vertu de la présente Convention soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles de la présente Convention.

*Article 12****Assurance obligatoire ou autre garantie financière***

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention et doit comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
- b) jauge brute du navire;
- c) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
- d) numéro OMI d'identification du navire;
- e) type et durée de la garantie;
- f) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de tout autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite; et
- g) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

- 3 a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :
- i) les responsabilités spécifiques et les conditions d'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
 - ii) le retrait de cette habilitation; et
 - iii) la date à compter de laquelle l'habilitation ou le retrait de l'habilitation prend effet.
- L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification dans ce sens a été adressée au Secrétaire général.
- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer les certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.
- 4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues et, si cet État en décide ainsi, sa ou ses langues officielles peuvent ne pas être utilisées.
- 5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.
- 6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de sa période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité visée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification qui est telle que l'assurance ou la garantie ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
- 7 L'État d'immatriculation du navire fixe les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et compte tenu des directives que l'Organisation aura pu adopter au sujet de la responsabilité financière des propriétaires inscrits.
- 8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou autres organisations internationales au sujet de la situation financière des assureurs ou autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. En pareil cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.
- 9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État qui a délivré ou visé le certificat s'il estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.
- 10 Toute demande de remboursement des frais découlant de la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie

financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise à aucun moment un navire habilité à battre son pavillon auquel s'appliquent les dispositions du présent article à être exploité si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie répondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port situé dans son territoire ou le quitte ou qui arrive dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sort.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de présenter le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils entrent dans un port situé dans son territoire ou le quittent ou qu'ils arrivent dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sortent, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables; ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

Article 13

Délais de prescription

Les droits à remboursement des frais en vertu de la présente Convention s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la présente Convention. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 14

Dispositions relatives aux amendements

1 À la demande du tiers au moins des États Parties, une conférence est convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente Convention telle que modifiée.

Article 15

Règlement des différends

1 Lorsqu'un différend surgit entre deux ou plusieurs États Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention, ils cherchent à régler leur différend en premier lieu par la

négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

2 Si aucun règlement n'intervient dans un délai raisonnable ne dépassant pas douze mois après la date à laquelle un État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées dans la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent *mutatis mutandis* à un tel différend, que les États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État Partie à la présente Convention et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 au titre de l'article 287 de celle-ci s'applique au règlement des différends en vertu du présent article, à moins que cet État Partie, lorsqu'il a ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou y a adhéré, ou à n'importe quel moment par la suite, n'ait choisi une autre procédure au titre de l'article 287 pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

4 Un État Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, lorsqu'il ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens énumérés au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 aux fins du règlement des différends en vertu du présent article. L'article 287 s'applique à cette déclaration, ainsi qu'à tout différend auquel cet État est partie et qui n'est pas visé par une déclaration en vigueur. Aux fins de conciliation et d'arbitrage, conformément aux Annexes V et VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, cet État est habilité à désigner des conciliateurs et des arbitres, qui seront inscrits sur les listes visées à l'article 2 de l'Annexe V et à l'article 2 de l'Annexe VII, pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

5 Toute déclaration faite en vertu des paragraphes 3 et 4 est déposée auprès du Secrétaire général, qui en communique des exemplaires aux États Parties.

Article 16

Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1 La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

- a) Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :
 - i) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - ii) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - iii) adhésion.
- b) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

Article 18

Entrée en vigueur

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2 Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur de la présente Convention dans les conditions prévues au paragraphe 1.

Article 19

Dénonciation

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État Partie à n'importe quel moment après l'expiration d'une période de un an après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans cet instrument.

Article 20

Dépositaire

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général :

a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et

iv) de tout autre déclaration et notification reçues en application de la présente Convention;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3 Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 21

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à NAIROBI, ce dix-huit mai deux mille sept.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière
relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves**

Délivré conformément aux dispositions de
l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi
sur l'enlèvement des épaves, 2007

Nom du navire	Jauge brute	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Type de garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

Le présent Certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

.....
(Nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 :

Le présent Certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de
..... (Nom complet de l'État) par (Nom
de l'institution ou de l'organisme)

À

(Lieu)

Le

(Date)

.....
(Signature et titre du fonctionnaire
qui délivre ou vise le Certificat)

Notes explicatives :

- 1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
- 2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
- 3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
- 4 Dans la rubrique „Durée de la garantie“, il convient de préciser la date à laquelle cette garantie prend effet.
- 5 Dans la rubrique „Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)“, il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

