

2014/2015第14号 - 内罗毕国际残骸清除公约生效

2014年10月

尊敬的会员,

内罗毕国际残骸清除公约生效

2014年4月14日, 2007年内罗毕国际残骸清除公约(以下简称“公约”)达到要求的批准国家数量(10个), 满足生效条件。该公约将于2015年4月14日在缔约国范围内生效。

对受海上事故影响的缔约国, 该公约规定了严格责任、赔偿和强制保险制度。针对在缔约国的公约适用区域内被认为构成危害的船舶残骸, 公约要求船舶登记所有人负责进行定位、标记和清除。本通函结尾部分对公约中的主要定义和术语进行了说明。

公约适用范围

公约第3(2)条规定缔约国可以将领海包括在本公约的适用范围内。到目前为止, 已有3个国家(保加利亚、丹麦和英国)将本公约适用范围扩大至领海。对于没有行使该选择权的缔约国, 公约仅适用于专属经济区, 不适用于领海。2014年4月, IG向国际海事组织法律委员会提交了一份文件, 提醒缔约国注意, 如其未选择扩大公约适用范围, 则不得针对领海区域内发生的“残骸”事故行使公约赋予的直诉保险人/担保人的权利。

保险要求

在缔约国登记或进出缔约国港口的超过300总吨(包括300总吨)的船舶登记所有人, 需要安排满足公约要求的保险, 并获取缔约国出具的证明该保险有效的证书。该证书必须时刻放在船上。

残骸清除公约中的严格责任和保险规定, 基本沿用了当前适用于油轮的国际油污损害民事责任公约(CLC)和适用于1,000总吨及1,000总吨以上船舶的燃油公约中的相应规定。

证书和证书下的Pooling分摊责任

根据IG各协会董事会的决定，协会同意签发公约要求的“蓝卡”，以使会员从缔约国获取证书。

尽管IG各协会通常不将P&I战争险作为主险承保，但协会已进一步同意对证书下的所有责任进行分摊（适用于除外责任），分摊数额最多不超过证书所保证的责任额度。对于非在证书中提述的责任，保单下的抗辩和除外条款继续照常适用。对于强制保险，公约规定证书下的责任不应超过根据1976年海事赔偿责任限制公约及其1996年议定书计算的限额。公约还排除了因战争行为（战争定义不包括恐怖袭击）产生的责任和完全由第三方故意行为造成的损害责任。

协会签发蓝卡的前提条件是，会员应同意如果协会在证书下支付的任何款项涉及战争风险，则会员应赔付协会，赔付限度为P&I战争险保单下可获赔偿的款项，或如果会员遵守标准的P&I战争险保单的条款和条件，本可以获得赔偿的款项，并应将会员在该保单下的及针对第三人的所有权利转让给协会。要求协会签发蓝卡的会员将被视为同意该条件。

因此，会员有必要确保以具有单独P&I责任限额的标准条款投保了P&I战争险。

缔约国证书

很明显，缔约国将会为签发一系列证书制定重要的行政管理要求。

在缔约国登记的船舶必须获取该缔约国证书。船舶在停靠另一缔约国的港口时，该证书可以作为充分的保险证明。

非缔约国登记的船舶在前往缔约国时，应从某一缔约国获取证书。IG秘书处正在联系缔约国的相关部门，以便确定哪些缔约国愿意向非悬挂该国船旗的船舶签发证书。协会将会适时提供进一步信息。

蓝卡

在即将开始的续保工作中，协会将根据会员的要求签发蓝卡。

缔约国已经获悉IG各协会正在越来越多的使用电子形式签发蓝卡。会员可以将电子蓝卡以电子形式发送给签发证书的相关缔约国主管机构。IMO第3464号通函鼓励缔约国“如果能够从IG保赔协会网站上认证蓝卡，则应接受协会签发的蓝卡”。

公约缔约国（截至2014年10月10日）

国家/地区	批准日期	生效日期
保加利亚*	08/02/2012	14/04/2015
刚果	19/05/2014	14/04/2015
丹麦*	14/04/2014	14/04/2015
德国	20/06/2013	14/04/2015
印度	23/03/2011	14/04/2015
伊朗 (伊斯兰共和国)	19/04/2011	14/04/2015
马来西亚	28/11/2013	14/04/2015
摩洛哥	13/06/2013	14/04/2015
尼日利亚	23/07/2009	14/04/2015
帕劳	29/09/2011	14/04/2015
英国*	30/11/2012	14/04/2015

* 带星号国家将公约适用范围扩大至领海。

本通函中所引用的公约定义和条款

公约定义

“登记所有人”系指登记为船舶所有人的一人或多人，或若没有登记，在发生海上事故时拥有船舶的一个或多人。然而，当船舶为国家所有并由在该国登记为该船经营人的公司营运时，“登记所有人”须指此种公司。

“船舶”系指任何类型的海船，包括水翼艇、气垫船、潜水器、浮动航行器和浮动平台，但已经固定从事海床矿产资源的勘探、开采和生产的此类平台除外。

“残骸”系指发生海上事故后：(一)沉没或搁浅的船舶；或(二)沉没或搁浅船舶的任一部分，包括当时或曾经在该船上的任何物品；或(三)船舶在海上损失掉的并在海上搁浅、沉没或漂浮的任何物品；或(四)即将或有合理预期将沉没或搁浅的船舶，而尚未为救助该船或处于危险中的任何财产采取有效措施。

“危害”系指：以下任何情况或威胁：(一)对航行构成威胁或妨碍；或者(二)有合理预期会对海上环境造成重大有害影响，或是损害一国或多国的海岸线或相关利益。

“公约区域”系指一缔约国根据国际法设立的专属经济区，或者，如果一缔约国尚未设立此种区域，则为该国在根据国际法所确定的领海之外并与其领海毗邻的、从测量其领海宽度的基线向外延伸不超过200海里的区域。

领海的范围通常为从领海基线向外延伸12海里的海域。专属经济区是指在领海之外并邻接领海的一个区域，最远延伸至领海基线以外200海里。

IG内各保赔协会均发布类似通函。

商祺！

代表： West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

西英伦保险服务（卢森堡）有限公司

(作为管理公司)

A Paulson

董事