

Warszawa, dnia 9 lutego 2012 r.

## Pozycja 147

### OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 22 grudnia 2011 r.

#### **w sprawie mocy obowiązującej Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r.**

Podaje się niniejszym do wiadomości, że na podstawie ustawy z dnia 13 maja 2011 r. o ratyfikacji Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.<sup>1)</sup>, sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz. U. Nr 140, poz. 815) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej dnia 19 października 2011 r. ratyfikował wyżej wymieniony protokół.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 protokołu wszedł on w życie dnia 13 maja 2004 r.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 protokołu w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej wchodzi on w życie dnia 15 lutego 2012 r.

Protokół ratyfikowano z następującym zastrzeżeniem:

„Zgodnie z artykułem 18 (1) (a) oraz (b) Konwencji z 1976 r. zmienionej Protokołem z 1996 r., Rzeczpospolita Polska wyłącza stosowanie artykułu 2 (1) (d) i (e) oraz roszczenia z tytułu szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. lub jakiegokolwiek jej zmiany bądź protokołu do tej Konwencji, które powstaną w związku z wydaniami, które będą mieć miejsce po wejściu w życie przedmiotowej Konwencji w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej.”

Przy składaniu dokumentu ratyfikacyjnego złożono następującą deklarację:

„Rzeczpospolita Polska zamierza skorzystać z możliwości uregulowania postanowieniami prawa krajowego systemu odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton, przewidzianej w artykule 15 (2) (b) Konwencji z 1976 r. zmienionej Protokołem z 1996 r., Rzeczpospolita Polska poinformuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej o tychże limitach po ich wprowadzeniu do polskiego prawodawstwa.”

Jednocześnie podaje się do wiadomości, co następuje:

1) w stosunku do następujących państw protokół wszedł lub wejdzie w życie w podanych niżej datach:

Republika Albanii	5 września 2004 r.
Antigua i Barbuda	10 stycznia 2010 r.
Związek Australijski	13 maja 2004 r.
Królestwo Belgii	7 stycznia 2010 r.
Republika Bułgarii	2 października 2005 r.
Republika Chorwacji	13 sierpnia 2006 r.

<sup>1)</sup> Tekst Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r., został ogłoszony w Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175.

---

Republika Cypryjska	23 marca 2006 r.
Królestwo Danii <sup>2)</sup>	13 maja 2004 r.
Republika Estońska	14 czerwca 2011 r.
Republika Finlandii	13 maja 2004 r.
Republika Francuska	14 lipca 2007 r.
Republika Grecka	4 października 2009 r.
Królestwo Hiszpanii	10 kwietnia 2005 r.
Republika Indii	21 czerwca 2011 r.
Republika Islandii	15 lutego 2009 r.
Jamajka	17 listopada 2005 r.
Japonia	1 sierpnia 2006 r.
Kanada	7 sierpnia 2008 r.
Republika Liberii	17 grudnia 2008 r.
Republika Litewska	13 grudnia 2007 r.
Wielkie Księstwo Luksemburga	19 lutego 2006 r.
Republika Łotewska	17 lipca 2007 r.
Malezja	10 lutego 2009 r.
Republika Malty	13 maja 2004 r.
Mongolia	27 grudnia 2011 r.
Królestwo Niderlandów	23 marca 2011 r.
Republika Federalna Niemiec	13 maja 2004 r.
Królestwo Norwegii	13 maja 2004 r.
Republika Palau	28 grudnia 2011 r.
Federacja Rosyjska	13 maja 2004 r.
Rumunia	10 czerwca 2007 r.
Saint Lucia	18 sierpnia 2004 r.
Niezależne Państwo Samoa	16 sierpnia 2004 r.
Republika Sierra Leone	13 maja 2004 r.
Syryjska Republika Arabska	1 grudnia 2005 r.
Królestwo Szwecji	20 października 2004 r.
Królestwo Tonga	13 maja 2004 r.
Republika Turcji	17 października 2010 r.
Tuvalu	12 kwietnia 2009 r.
Republika Węgierska	2 października 2008 r.

---

<sup>2)</sup> Protokół nie ma zastosowania wobec Wysp Owczych. Protokół od dnia 13 maja 2004 r. ma zastosowanie również wobec Grenlandii.

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej <sup>3)</sup>	13 maja 2004 r.
Wyspy Cooka	10 czerwca 2007 r.
Republika Wysp Marshalla	30 kwietnia 2006 r.

2) składając dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia i przystąpienia oraz w terminie późniejszym, następujące państwa złożyły następujące zastrzeżenia i deklaracje:

#### **Królestwo Belgii**

Zastrzeżenie:

„Zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. (a) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Królestwo Belgii zastrzega sobie prawo do wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r.”

Reservation:

“In accordance with article 18, paragraph 1(a) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, the Kingdom of Belgium reserves the right to exclude application of article 2, paragraph 1(d) and (e) of the 1976 Convention, as amended by the 1996 Protocol.”

#### **Republika Chorwacji**

Zastrzeżenie:

„Na podstawie art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Chorwacji zastrzega sobie prawo do:

- (a) wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e);
- (b) wyłączenia roszczeń z tytułu szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. lub jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu zmieniającego do tejże Konwencji.”

Reservation:

“Pursuant to Article 18 paragraph 1 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, the Republic of Croatia reserves the right:

- (a) to exclude the application of article 2 paragraphs 1(d) and (e);
- (b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention of Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or protocol thereto.”

#### **Republika Cypryjska**

Zastrzeżenie:

„Zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Cypryjska niniejszym wyłącza:

- (a) stosowanie art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e);
- (b) roszczenia z tytułu szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. lub jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu zmieniającego do tejże Konwencji.”

<sup>3)</sup> Protokół od dnia 13 maja 2004 r. ma zastosowanie również wobec Wyspy Man, od dnia 14 grudnia 2009 r. – również wobec Jersey, a od dnia 31 stycznia 2011 r. – także wobec Kajmanów.

## Reservation:

“Pursuant to paragraph 1 of Article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, the Republic of Cyprus hereby excludes:

- (a) the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e);
- (b) claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or any amendment or protocol related thereto.”

**Królestwo Danii**

## Deklaracja:

„1. W Akcie Nr 228 z dnia 21 kwietnia 1999 r., implementującym Protokół z 1996 r. zmieniający Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., Królestwo Danii skorzystało z możliwości przewidzianej w art. 15 ust. 1 przedmiotowej Konwencji odnośnie do stosowania tejże Konwencji. W związku z tym podmiot posiadający miejsce pobytu lub miejsce prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium Państwa-Strony Konwencji z 1976 r., nie zmienionej Protokołem z 1996 r., może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności przed sądem duńskim, podczas gdy Królestwo Danii jest stroną Konwencji z 1976 r. oraz Protokołu z 1996 r. Królestwo Danii akceptuje ograniczenie odpowiedzialności zgodnie z Konwencją z 1976 r. W odniesieniu do pozostałych podmiotów stosuje się postanowienia Protokołu z 1996 r.

2. Królestwo Danii zamierza stosować postanowienia art. 15 ust. 2 lit. (b) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. Zgodnie z nimi Państwo-Strona może regulować przepisami prawa wewnętrznego system ograniczenia odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton. Królestwo Danii poinformuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej o tychże limitach po ich wprowadzeniu do duńskiego prawodawstwa.”

Deklaracja z dnia 25 marca 2004 r.:

„Deklaracja dokonana przez Królestwo Danii podczas składania dokumentu ratyfikacyjnego Protokołu z 1996 r. zawierała w punkcie drugim oświadczenie, że Królestwo Danii zamierza skorzystać z postanowień art. 15 ust. 2 lit. (b) Konwencji, zgodnie z którym Państwo-Strona może regulować przepisami prawa wewnętrznego system ograniczenia odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton. W związku z tym mam zaszczyt poinformować, że od daty wejścia w życie Protokołu z 1996 r. duńskie limity ograniczenia odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton będą wynosić 500 000 jednostek obliczeniowych, w porównaniu z 1 milionem jednostek obliczeniowych przewidzianym w art. 6 ust. 1 lit. (b) oraz lit. (i) Konwencji zmienionej Protokołem.”

## Declaration:

“1. In Act No. 228 of 21 April 1999, implementing the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Denmark has made use of the provision in Article 15, paragraph 1, of the said Convention, on the application of the Convention. Consequently, if a person, who has his habitual residence or principal place of business in a State Party to the Convention of 1976, but not to the Protocol of 1996, seeks to limit his liability before a Court in Denmark during the period where Denmark is both a State Party to the Convention of 1976 and the Protocol of 1996, Denmark will accept limitation of liability according to the Convention of 1976. For other persons seeking to limit liability, Denmark will apply the limitation of the Protocol of 1996.

2. Denmark intends to make use of the provision in the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Article 15, paragraph 2(b). According to this provision a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons. Denmark will inform the Secretary-General of the International Maritime Organization of the limits of liability upon adoption of the specific provisions in the Danish Legislation.”

On 25 March 2004, Denmark declared that:

“The declaration made by Denmark upon deposit of its instrument of ratification of the Protocol of 1996, in which it was stated under point 2 that Denmark intended to make use of the provision in Article 15, paragraph 2(b), of the Convention according to which a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to

be applied to ships of less than 300 tons. In this connection, I have the honour to inform you that with effect from the date of entry into force of the Protocol of 1996, the Danish limits of liability for ships of less than 300 tons will be 500.000 Units of Account as compared with the 1 million Units of Account stipulated in Article 6, paragraph 1(b)(i), of the Convention as amended by the Protocol.”

### **Republika Francuska**

#### Zastrzeżenie:

„Zgodnie z postanowieniami art. 7 przedmiotowego Protokołu, zmieniającego art. 18 ust. 1 lit. (a) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., Rząd Republiki Francuskiej podtrzymuje swą decyzję, ogłoszoną przy złożeniu dokumentu zatwierdzenia wyżej wymienionej Konwencji, o wyłączeniu prawa do ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń wymienionych w art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji.”

#### Reservation:

“Pursuant to the provisions of article 7 of this Protocol amending paragraph 1(a), article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, the Government of the Republic of France reiterates its decision, declared on depositing its instrument of approval of the above-mentioned Convention, to exclude all entitlement to limitation of liability for claims relating to paragraphs 1(d) and 1(e), article 2 of the Convention.”

### **Królestwo Hiszpanii**

#### Deklaracja:

„W związku z art. 15 ust. 2 lit. (b) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., ograniczenie odpowiedzialności dla statków nieprzekraczających 300 ton brutto powinno być uregulowane właściwymi postanowieniami prawa krajowego Królestwa Hiszpanii, które to, w odniesieniu do takich statków, ograniczenie odpowiedzialności, obliczane zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. (a) oraz lit. (b) Konwencji, powinno stanowić połowę ograniczenia odpowiedzialności stosowanego dla statku nieprzekraczającego 2000 ton brutto.”

#### Zastrzeżenie:

„Królestwo Hiszpanii, w związku z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., zastrzega prawo do niestosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji.

Roszczenia odnoszące się do art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji nie są poddane ograniczeniu odpowiedzialności i powinny być regulowane postanowieniami prawa krajowego, w szczególności art. 107 ustawy o Portach Państwowych i Marynarce Handlowej Nr 27/1992 z dnia 24 listopada 1992 r.”

#### Declaration:

“In accordance with paragraph 2(b), article 15 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, the limit of liability for ships not exceeding 300 gross tonnage shall be regulated by specific provisions of the national law of the Kingdom of Spain, such that, in respect of those ships, the limit of liability, calculated in accordance with paragraph 1(a) and (b), article 6 of the Convention, shall be half of the liability limit applicable to a ship not exceeding 2,000 gross tonnage.”

#### Reservation:

“The Kingdom of Spain, in accordance with paragraph 1, article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, reserves the right not to apply paragraph 1(d) and (e), article 2 of the Convention.

Claims relating to paragraph 1(d) and (e), article 2 of the Convention shall not have entitlement to limitation of liability and shall be subject to the provisions of national law, specifically article 107 of the State Ports and Merchant Marine Act No. 27/1992 of 24 November 1992.”

**Republika Islandii**

## Zastrzeżenie:

„W związku z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z dnia 19 listopada 1976 r., zmienionej przez art. 7 Protokołu, Islandia wyłącza stosowanie art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji.

W związku z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z dnia 19 listopada 1976 r., zmienionej przez art. 7 Protokołu, Islandia wyłącza roszczenia z tytułu poniesienia szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, z 1996 r., bądź jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu do tej Konwencji.

Wszystkie pozostałe postanowienia Konwencji będą przestrzegane.”

## Reservation:

“In accordance with Article 18, paragraph 1, of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, as amended by Article 7 of the Protocol, Iceland excludes the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e).

In accordance with Article 18, paragraph 1, of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, as amended by Article 7 of the Protocol, Iceland excludes claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment of protocol thereto.

The other provisions of the Convention shall be inviolably observed.”

**Kanada**

## Zastrzeżenie:

„Kanada zastrzega sobie prawo do wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d):

- (d) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku.”

## Reservation:

“Canada reserves the right to exclude the application of article 2, paragraph 1(d):

- (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such a ship.”

**Republika Litewska**

## Zastrzeżenie:

„Zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Litewska niniejszym wyłącza:

- (1) stosowanie art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.;
- (2) roszczenia z tytułu poniesienia szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, z 1996 r., bądź jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu do tej Konwencji.”

## Reservation:

“Pursuant to paragraph 1 of Article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, the Republic of Lithuania hereby excludes:

- (1) the application of subparagraphs d) and e) of paragraph 1 of Article 2 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976;
- (2) claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or any amendment or protocol related thereto.”

**Republika Malty**

## Zastrzeżenie:

„Zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. (a) oraz lit. (b) Konwencji z 1976 r. zmienionej Protokołem z 1996 r. Republika Malty zastrzega sobie prawo do wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e), a także wyłączenia roszczeń z tytułu szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r., które powstaną w związku z wydarzeniami, które będą mieć miejsce po wejściu w życie przedmiotowej Konwencji jako część prawodawstwa Republiki Malty.”

## Deklaracje:

„1. Republika Malty zamierza skorzystać z możliwości uregulowania postanowieniami prawa krajowego, systemu odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton, przewidzianej w art. 15 ust. 2 lit. (b) Konwencji z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r. Prawo wewnętrzne Republiki Malty będzie w stosunku do takich statków stosować postanowienia Konwencji z 1976 r., w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r. Jednakże dla takich statków art. 6 będzie stosowany, jak gdyby art. 6 ust. 1 lit. (a) oraz lit. (i) odnosił się do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, a art. 6 ust. 1 lit. (b) oraz lit. (i) odnosił się do 500 000 jednostek obliczeniowych.

2. Republika Malty zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w art. 15 ust. 3bis Konwencji z 1976 r. w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r., polegającej na regulacji właściwymi postanowieniami prawa krajowego, systemu ograniczenia odpowiedzialności stosowanego do pasażerów. W związku z tym prawo krajowe Republiki Malty implementujące postanowienia Konwencji z 1976 r. w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r. nie będzie mieć zastosowania do roszczeń objętych zakresem Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, z 1974 r., które powstaną w wyniku zdarzeń mających miejsce po wejściu w życie Konwencji jako części maltańskiego prawodawstwa.”

## Reservation:

“Pursuant to Article 18(1)(a) and (b) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol, Malta reserves the right to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e), and to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, which arise from occurrences which take place after the coming into force of that Convention as part of the Law of Malta.”

## Declarations:

“1. Malta intends to make use of the option provided for in Article 15(2)(b) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships less than 300 tons. National law in Malta will apply the provisions of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to such ships. However, for such ships, Article 6 will have effect as if Article 6(1)(a)(i) refers to 1,000,000 units of account and Article 6(1)(b)(i) refers to 500,000 units of account.

2. Malta intends to make use of the option provided for in article 15(3bis) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to passengers. To this effect, national law in Malta implementing the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol will not apply to claims covered by the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, which arise from occurrences which take place after the coming into force of that Convention as part of the Law of Malta.”

**Królestwo Niderlandów**

## Zastrzeżenie:

„Królestwo Niderlandów zastrzega sobie prawo, zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, z 1976 r., zmienionego art. 7 Protokołu z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e);
- (b) roszczeń za szkodę w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. bądź jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu do tej Konwencji.”

## Reservation:

“The Kingdom of the Netherlands reserves the right, pursuant to paragraph 1 of article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by article 7 of the Protocol of 1996, to exclude:

- (a) the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e);
- (b) claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or protocol related thereto.”

**Republika Federalna Niemiec**

## Deklaracja:

„W związku z art. 15 ust. 2 lit. (a) zdanie pierwsze Konwencji, zmienionej Protokołem, ograniczenie odpowiedzialności będzie stosowane do statków, które zgodnie z prawem Republiki Federalnej Niemiec są statkami przeznaczonymi do żeglugi śródlądowej, zgodnie z postanowieniami ustawy w sprawie aspektów prawa prywatnego odnoszących się do żeglugi śródlądowej.

W związku z art. 15 ust. 2 lit. (b) zdanie pierwsze Konwencji, zmienionej Protokołem, ograniczenie odpowiedzialności dla statków o tonażu do 250 ton jest uregulowane właściwymi postanowieniami prawa wewnętrznego Republiki Federalnej Niemiec, w taki sposób, że w odniesieniu do takich statków ograniczenie odpowiedzialności wyliczone zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. (b) Konwencji stanowi połowę limitu ograniczenia odpowiedzialności dla statku o tonażu 2000 ton.”

## Zastrzeżenie:

„Republika Federalna Niemiec zastrzega sobie prawo, zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji w brzmieniu zmienionym Protokołem, do wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r.”

## Declaration:

“In accordance with Article 15 paragraph 2 first sentence (a) of the Convention as amended by the Protocol, the limitation of liability to be applied to vessels which are, according to the law of the Federal Republic of Germany, ships intended for navigation on inland waterways, is regulated by the provisions of the Act Relating to the Private Law Aspects of Inland Navigation.

In accordance with Article 15 paragraph 2 first sentence (b) of the Convention as amended by the Protocol, the limit of liability for ships with a tonnage of up to 250 tons is regulated by specific provisions of the domestic law of the Federal Republic of Germany to the effect that, with respect to such a ship, the limit of liability to be calculated in accordance with Article 6 paragraph 1 (b) of the Convention is one half of the limit of liability applicable to a ship with a tonnage of 2,000 tons.”

## Reservation:

“Federal Republic of Germany reserves the right, in accordance with Article 18 paragraph 1 of the Convention as amended by the Protocol, to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e) of the Convention as amended by the Protocol of 1996.”

### Królestwo Norwegii

#### Zastrzeżenie:

„W związku z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, z 1976 r., zmienionej przez art. 7 Protokołu z 1996 r., Królestwo Norwegii zastrzega sobie prawo wyłączenia roszczeń za szkodę w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, z 1996 r., lub jakiegokolwiek jej zmiany bądź Protokołu ją zmieniającego.”

#### Reservation:

“In accordance with article 18 paragraph 1 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 as amended by article 7 of the Protocol of 1996, Norway reserves its right to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or protocol thereto.”

### Federacja Rosyjska

#### Zastrzeżenie:

„Federacja Rosyjska zastrzega prawo, zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) postanowień art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e) Konwencji;
- (b) roszczeń związanych ze szkodą w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, z 1996 r., lub jakiegokolwiek zmiany bądź odnoszącego się doń protokołu.”

#### Deklaracja:

„Federacja Rosyjska, zgodnie z art. 3 lit. (e) Konwencji, zmienionej Protokołem z 1996 r., będzie stosować prawodawstwo Federacji Rosyjskiej dotyczące odszkodowania za uszkodzenie ciała lub naruszenie mienia, w pełni, do roszczeń za uszkodzenie ciała lub mienia wyrządzonych pracownikom właściciela statku lub ratownikom, wynikających ze zobowiązań związanych ze statkiem lub ratownictwem, jak również do roszczeń ich spadkobierców, osób pozostających na utrzymaniu lub uprawnionych do pozostawania na utrzymaniu, jeśli umowa o pracę pomiędzy właścicielem statku lub ratownikiem a tymi pracownikami jest poddana prawu Federacji Rosyjskiej.

Federacja Rosyjska korzysta z uprawnienia przewidzianego w art. 15 ust. 3 Konwencji, zmienionej Protokołem z 1996 r., i będzie stosować prawo Federacji Rosyjskiej dotyczące odszkodowania za uszkodzenie ciała lub naruszenie mienia osobistego, w pełni, do roszczeń o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną osobom lub mieniu osobistemu, bezpośrednio związaną z użytkowaniem statku lub ratownictwem, jeśli właściciel statku i osoba, której to dotyczy, lub ratownik i osoba, której to dotyczy, są organizacjami lub obywatelami Federacji Rosyjskiej.

Federacja Rosyjska korzysta z uprawnienia przewidzianego w art. 15 ust. 3 Konwencji, zmienionej Protokołem z 1996 r., i będzie stosować prawo Federacji Rosyjskiej dotyczące odszkodowania za zdrowie lub życie obywateli, w pełni, do roszczeń o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną życiu lub zdrowiu pasażerów statku, jeśli właściciel statku i pasażer są organizacjami lub obywatelami Federacji Rosyjskiej.”

#### Reservation:

“The Russian Federation reserves the right, pursuant to paragraph 1 of article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by the Protocol of 1996, to exclude:

- (a) the provisions of subparagraphs (d) and (e) of paragraph 1 of article 2;
- (b) claims related to damage in the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or any amendment or protocol related thereto.”

## Declaration:

“The Russian Federation pursuant to subparagraph (e) of article 3 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by the Protocol of 1996, will apply the legislation of the Russian Federation on compensation for injury to persons or property, in full, to claims for personal injury or property caused to employees of shipowners or rescuers, arising from liabilities related to the vessel or rescue operations, as well as to claims by their heirs, dependants or persons entitled to be maintained by them, if the contract of employment between the shipowner or rescuer and those employees is subject to the law of the Russian Federation.

The Russian Federation makes use of the possibility, provided in paragraph 3 of article 15 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by the Protocol of 1996, and will apply the law of the Russian Federation on compensation for damage to persons or personal property, in full, to claims for compensation for damage to persons or personal property, directly connected with the operation of the ship or with rescue operations, if the shipowner and the person concerned or rescuer and the person concerned are organizations or citizens of the Russian Federation.

The Russian Federation makes use of the possibility, provided in paragraph 3 of article 15 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by the Protocol of 1996, and will apply the law of the Russian Federation on compensation for damage to the life or health of citizens, in full, to claims for compensation for damage caused to the life or health of passengers on a ship if the shipowner and passenger are organizations or citizens of the Russian Federation.”

**Republika Turcji**

## Zastrzeżenie:

„Republika Turcji zastrzega sobie prawo, zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zmienionej przez art. 7 Protokołu z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e);
- (b) roszczeń za szkodę w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. oraz jakiegokolwiek jej zmiany bądź Protokołu.”

## Reservation:

“The Republic of Turkey reserves the right, pursuant to paragraph 1 of article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, amended by article 7 of the Protocol of 1996, to exclude:

- (a) the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e);
- (b) claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or protocol related thereto.”

**Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej**

## Zastrzeżenie:

„Zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. (a) oraz lit. (b) Konwencji w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zastrzega prawo do wyłączenia stosowania art. 2 ust. 1 lit. (d) oraz lit. (e), a także do wyłączenia roszczeń za szkodę w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r.”

## Deklaracje:

„Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w art. 15 ust. 2 lit. (b) Konwencji, w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., by regulować właściwymi postanowieniami prawa krajowego system ograniczenia odpowiedzialności mający zastosowanie do statków mniejszych niż 300 ton. Prawo krajowe Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej będzie stosować postanowienia

Konwencji w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r. do takich statków. Jednakże dla tych statków art. 6 będzie miał zastosowanie, jak gdyby art. 6 ust. 1 lit. (a) oraz lit. (i) odnosił się do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, a art. 6 ust. 1 lit. (b) oraz lit. (i) odnosił się do 500 000 jednostek obliczeniowych.

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w art. 15 ust. 3bis Konwencji, w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., przewidującej regulowanie właściwymi postanowieniami prawa krajowego systemu ograniczenia odpowiedzialności stosowanego do pasażerów. Prawo krajowe Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej implementujące Konwencję w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r. będzie przewidywać brak ograniczenia odpowiedzialności w odniesieniu do roszczeń powstałych w związku z utratą życia lub uszkodzeniem ciała pasażerów statku. Jednakże odrębne ograniczenia mogą nadal mieć zastosowanie do odpowiedzialności za roszczenia podlegające prawu krajowemu opartemu na postanowieniach Konwencji w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu.

Ratyfikacja Protokołu z 1996 r. przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej nie zostanie rozciągnięta na terytoria zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej do czasu, gdy zostanie względem nich rozszerzone wypowiedzenie przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej Konwencji z 1976 r.”

Reservation:

“Pursuant to article 18(1)(a) and (b) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol, the United Kingdom reserves the right to exclude the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e), and to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.”

Declaration:

“The United Kingdom intends to make use of the option provided for in article 15(2)(b) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships less than 300 tons. National law in the United Kingdom will apply the provisions of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to such ships. However, for such ships, article 6 will have effect as if article 6(1)(a)(i) referred to 1,000,000 Units of Account and article 6(1)(b)(i) referred to 500,000 Units of Account.

The United Kingdom intends to make use of the option provided for in article 15(3bis) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to passengers. National law in the United Kingdom implementing the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol will provide for no limit of liability in respect of claims arising from the loss of life or personal injury to passengers of a ship. However, separate limits may continue to apply to a liability for such claims under national law based on the provisions of the Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.

The United Kingdom’s ratification of the Protocol of 1996 will not be extended to the Overseas Territories of the United Kingdom until such time as the United Kingdom’s denunciation of the 1976 Convention is extended to them.”

Minister Spraw Zagranicznych: *R. Sikorski*