

1. CANADA

“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.”

KANADA

„Kanada zastrzega sobie prawo do wyłączenia stosowania artykułu 2 ustępu 1(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.”

2. CROATIA

“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 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.”

CHORWACJA

“Zgodnie z artykułem 18 z ustępem 1 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Chorwacji zastrzega sobie prawo:

(a) wyłączenia stosowania artykułu 2 ustępu 1(d) oraz (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”

3. CYPRUS

"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."

CYPR

„Zgodnie z ustępem 1 artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Cypru niniejszym wyłącza:

(a) stosowanie artykułu 2 ustęp 1(d) oraz (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.”

4. DENMARK

“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.

As stated in the Instrument, the Protocol shall, however, not apply to the Faroe Islands and Greenland.”

On 25 March 2004, Denmark declared that the Protocol shall extend to Greenland with effect from 13 May 2004, i.e. the date of entry into force of the Protocol. Denmark also 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."

DANIA

“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., Dania skorzystała z możliwości przewidzianej w artykule 15 w ustępie 1 przedmiotowej Konwencji, odnośnie 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 Dania jest stroną Konwencji z 1976 r. oraz Protokołu z 1996 r. Dania akceptuje ograniczenie odpowiedzialności zgodnie z Konwencją z 1976 r. W odniesieniu do pozostałych podmiotów, stosuje się postanowienia Protokołu z 1996 r.”

2. Dania zamierza stosować postanowienia artykułu 15 ustęp 2(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. Dania poinformuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej o tychże limitach, po ich wprowadzeniu do duńskiego prawodawstwa.

Jak wskazano w Dokumencie, Protokół powinien jednakże nie mieć zastosowania do Wysp Owczych oraz Grenlandii.”

Dnia 25 marca 2004 r., Dania zadeklarowała, iż z dniem 13 maja 2004 r., tj. z dniem wejścia w życie Protokołu z 1996 r., zakres jego stosowania zostanie rozszerzony o Grenlandię.

Ponadto Dania zadeklarowała, iż:

„Deklaracja dokonana przez Danię podczas składania instrumentu ratyfikacyjnego Protokołu z 1996 r. zawierała w punkcie drugim oświadczenie, iż Dania zamierza skorzystać z postanowień artykułu 15 ustęp 2(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, iż od daty wejścia w życie Protokołu z 1996 r., duńskie limity ograniczenia odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton, wynosić będą 500.000 Jednostek Obliczeniowych, w porównaniu z 1 milionem Jednostek Obliczeniowych, przewidzianym w artykule 6 w ustępie 1(b)(i) Konwencji zmienionej Protokołem.”

4. FRANCE

[Translation]

“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”.

FRANCJA

[Tłumaczenie]

„Zgodnie z postanowieniami artykułu 7 przedmiotowego Protokołu, zmieniającego ustęp 1(a), artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., Rząd Republiki Francuskiej podtrzymuje swą decyzję, ogłoszoną przy deponowaniu dokumentu zatwierdzenia wyżej wymienionej Konwencji, o wyłączeniu prawa do ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń wymienionych w ustępach 1(d) oraz 1(e), artykułu 2 Konwencji”.

5. GERMANY

"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.

Moreover, the 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."

NIEMCY

“W związku z artykułem 15 z ustępem 2 (a), zdanie pierwsze, Konwencji zmienionej Protokołem, ograniczenie odpowiedzialności stosowane będzie 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 artykułem 15 ustępem 2 (b), zdanie pierwsze, Konwencji zmienionej Protokołem, ograniczenie odpowiedzialności dla statków o tonażu do 250 ton, uregulowane jest właściwymi postanowieniami prawa wewnętrznego Republiki Federalnej Niemiec, w taki sposób, iż w odniesieniu do takich statków, ograniczenie odpowiedzialności wyliczone zgodnie z artykułem 6 ustępem 1 (b) Konwencji stanowi połowę limitu ograniczenia odpowiedzialności dla statku o tonażu 2.000 ton.

Ponadto, Republika Federalna Niemiec zastrzega sobie prawo, zgodnie z artykułem 18 ustępem 1 Konwencji w brzmieniu zmienionym Protokołem, do wyłączenia stosowania artykułu 2 ustęp 1 (d) oraz (e) Konwencji, w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r.”

6. ICELAND

“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.”

ISLANDIA

“W związku z artykułem 18 ustępem 1 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z dnia 19 Listopada 1976 r., zmienionej przez artykuł 7 Protokołu, Islandia wyłącza stosowanie artykułu 2, ustępów 1(d) oraz (e).

W związku z artykułem 18 ustępem 1 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 19 Listopada 1976 r., zmienionej przez artykuł 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”.

7. LITHUANIA

“... 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.”

LITWA

“...zgodnie z ustępem 1 artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., Republika Litwy niniejszym wyłącza:

- (1) stosowanie liter d) oraz e) ustępu 1, w artykule 2 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.”

8. MALTA

"(a) 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.

(b) 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.

(c) 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."

MALTA

“(a) Zgodnie z artykułem 18(1) (a) oraz (b) Konwencji z 1976 r. zmienionej Protokołem z 1996 r., Malta zastrzega sobie prawo do wyłączenia stosowania artykułu 2 ustępu 1 liter d) oraz 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 Malty.

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

(c) Malta zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w artykule 15 ustęp 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 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.”

9. NETHERLANDS

"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."

NIDERLANDY

“Królestwo Niderlandów zastrzega prawo, zgodnie z paragrafem 1 artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionego przez artykuł 7 Protokołu z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) stosowania artykułu 2, paragraf 1(d) oraz (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.”

10. NORWAY

"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."

NORWEGIA

“W związku z artykułem 18 ustępem 1 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionej przez artykuł 7 Protokołu z 1996 r., Norwegia 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.”

11. RUSSIAN FEDERATION

[Translation]

"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."

Statement

"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."

FEDERACJA ROSYJSKA

[Tłumaczenie]

“Federacja Rosyjska zastrzega prawo, zgodnie z ustępem 1 artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) postanowień liter (d) oraz (e), ustępu 1, artykułu 2;
- (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.”

Oświadczenie

„Federacja Rosyjska, zgodnie z literą (e) artykułu 3 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r., stosować będzie 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 ustępie 3 artykułu 15 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., 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 używaniem 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 ustępie 3 artykułu 15 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., 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.”

12. SPAIN

"1. 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.

2. 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."

HISZPANIA

“1. W związku z ustępem 2(b), artykułu 15 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 ustępem 1(a) oraz (b), artykułu 6 Konwencji, powinno stanowić połowę ograniczenia odpowiedzialności stosowanego dla statku nieprzekraczającego 2,000 ton brutto.

2. Królestwo Hiszpanii, w związku z ustępem 1, artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie z 1976 r., w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., zastrzega prawo do niestosowania ustępów 1(d) oraz (e), artykułu 2 Konwencji.

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

13.TURKEY

"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."

TURCJA

“Republika Turcji zastrzega sobie prawo, zgodnie z ustępem 1 artykułu 18 Konwencji o Ograniczeniu Odpowiedzialności za Roszczenia Morskie, 1976, zmienionej przez artykuł 7 Protokołu z 1996 r., do wyłączenia:

- (a) stosowania artykułu 2, ustępów 1 (d) oraz (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.”

14. UNITED KINGDOM

"(a) 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.

(b) 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.

(c) 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."

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO

“(a) Zgodnie z artykułem 18(1)(a) oraz (b) Konwencji z 1976 r. w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., Zjednoczone Królestwo zastrzega prawo do wyłączenia stosowania artykułu 2, ustępów 1(d) oraz (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.

(b) Zjednoczone Królestwo zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w artykule 15(2)(b) Konwencji z 1976 r., 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 będzie stosować postanowienia Konwencji z 1976 r., w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1996 r. do takich statków. Jednakże, dla statków tych, artykuł 6 będzie miał zastosowanie jak gdyby artykuł 6(1)(a)(i) odnosił się do 1,000,000 Jednostek Obliczeniowych, a artykuł 6(1)(b)(i) odnosił się do 500,000 Jednostek Obliczeniowych.

(c) Zjednoczone Królestwo zamierza skorzystać z możliwości przewidzianej w artykule 15 (3bis) Konwencji z 1976 r., w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., przewidującej regulowanie właściwymi postanowieniami prawa krajowego systemu ograniczenia odpowiedzialności stosowanego do pasażerów. Prawo Krajowe Zjednoczonego Królestwa implementujące Konwencję z 1976 r. w brzmieniu zmienionym przez Protokół z 1996 r., przewidywać będzie 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 nie zostanie rozciągnięta na Terytoria Zamorskie Zjednoczonego Królestwa, do czasu, gdy zostanie do nich rozszerzone wypowiedzenie przez Zjednoczone Królestwo Konwencji z 1976 r.”