



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-18-11

Druk nr 4046
Warszawa, 29 marca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o ratyfikacji Protokołu zmieniającego
Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976
r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 2 maja 1996 r. został sporządzony w Londynie Protokół zmieniający Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.

Po zaznajomieniu się z powyższym Protokołem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- został on uznany za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tego Protokołu,
- będzie on niezmiennie zachowywany, z uwzględnieniem następującego zastrzeżenia: „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 wydarzeniami, które będą mieć miejsce po wejściu w życie przedmiotowej Konwencji w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej.”.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

U S T A W A

z dnia

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

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1) Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Dnia 2 maja 1996 r. w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie, został podpisany Protokół do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), (zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”), zwany dalej „Protokołem z 1996 r.”.

Zgodnie z artykułem 11 Protokołu z 1996 r., wchodzi on w życie z upływem 90 dni od chwili związania się nim przez 10 Państw. Warunek ten został spełniony w dniu 13 lutego 2004 r., z chwilą związania się nim przez Republikę Malty. Protokół z 1996 r. wszedł zatem w życie w dniu 13 maja 2004 r.

Instytucja ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie sięga swoimi korzeniami prawa rzymskiego. W średniowieczu wykształciło się pojęcie wyprawy morskiej, której uczestnicy ponosili ryzyko utraty swoich udziałów w takiej wyprawie (właściciel statku ryzykował – utratę statku, właściciel towaru – utratę towaru, kapitan i załoga – utratę wynagrodzenia). Z czasem, w drodze ewolucji, ograniczenie takie zostało zastąpione kwotowo określonym ograniczeniem odpowiedzialności. Ograniczenie to wynika przede wszystkim z potrzeby określenia granic ryzyka podejmowanego przez ubezpieczycieli, zwłaszcza w obliczu zdarzeń o charakterze katastrofalnym. Pozwala to na przewidywalność prowadzenia działalności gospodarczej, zwłaszcza w przypadku mniejszych podmiotów trudniących się żeglugą.

Protokół z 1996 r. wprowadza podwyższone, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, której Rzeczpospolita Polska jest obecnie stroną, limity odpowiedzialności za roszczenia morskie, co podyktowane jest utratą wartości SDR (Special Drawing Rights – Specjalne Prawo Ciągnięcia, którego wartość określana jest przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w stosunku do najważniejszych światowych walut) od czasu podpisania Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oraz chęcią zwiększenia bezpieczeństwa na morzu.

Ogrom szkód, znacznie przewyższających limity określone w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jakie mogą powodować zdarzenia z udziałem statków morskich pokazują wypadki statków „Exxon Valdez”, „Torrey Canyon”, „Erika”, czy też

„Prestige”, które spowodowały trudne do oszacowania straty dla gospodarki i środowiska naturalnego dotkniętych nimi rejonów nadmorskich.

Obowiązek stosowania postanowień Protokołu z 1996 r., od dnia 1 stycznia 2012 r., przewiduje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128). Ponadto w dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjęły oświadczenie, w którym jednomyślnie potwierdziły wagę stosowania Protokołu z 1996 r. w całej Wspólnocie.

2) Różnice między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

Zasady ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie uregulowane są obecnie na gruncie prawa polskiego w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857), zwanej dalej „Kodeksem morskim”, w tytule V zatytułowanym „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”, w art. 97 – 102.

Art. 97 § 1 Kodeksu morskiego, w którym ustawodawca posłużył się metodą inkorporacji Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, stanowi obecnie, że odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Roszczenia podlegające ograniczeniu (tak w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jak i w Protokole z 1996 r.), obejmują:

- a) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji,
- b) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu,
- c) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi,
- 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,

- e) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku,
- f) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z Konwencją, oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki.

Jak już wspomniano, Protokół z 1996 r. ma na celu przede wszystkim podwyższenie limitów odpowiedzialności wynikłej z tychże roszczeń, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Zależności te, różne dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała oraz dla pozostałych roszczeń, przedstawiają się następująco:

1. Roszczenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała

Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 500 ton – 333 000 SDR¹⁾, a ponadto:

- za każdą tonę od 501 do 3 000 ton – 500 SDR,
- za każdą tonę od 3 001 do 30 000 ton – 333 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 250 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 167 SDR.

Protokół z 1996 r.:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2 000 ton – 2 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton – 800 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 600 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 400 SDR.

Zatem przykładowo, w przypadku statku o tonażu 500 GT są to następujące limity:

¹⁾Jeden SDR ma obecnie wartość około 4,50 PLN

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 333 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 2 000 000 SDR.

W przypadku statku o tonażu 15 000 GT:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 5 579 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 12 400 000 SDR.

Dla statku o tonażu 40 000 GT:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 13 074 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 30 400 000 SDR.

2. Roszczenia inne niż z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała

Także limity dotyczące innych roszczeń uległy w Protokole z 1996 r. podwyższeniu w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności. Są one dokładnie o połowę niższe niż limity dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2 000 ton – 1 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton – 400 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 300 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 200 SDR.

Przykładowo, dla statku o tonażu 15 000 GT, są to następujące limity:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 2 588 500 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 6 200 000 SDR.

Ponadto w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności w odniesieniu do limitów odpowiedzialności z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera statku granicę odpowiedzialności (dla każdego odrębnego zdarzenia) stanowi kwota 46 666 SDR, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym, nieprzekraczająca jednak 25 mln SDR.

Przy czym za pasażera uważa się osobę, która:

- a) odbywa podróż na podstawie umowy o przewóz pasażera lub
- b) która, za zgodą przewoźnika, towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom przewożonym na podstawie umowy o przewóz towarów.

Natomiast zgodnie z postanowieniami Protokołu z 1996 r., w odniesieniu do roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku, granicę odpowiedzialności właściciela statku stanowi kwota 175 000 SDR, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym. Ponadto dodanie ustępu 3bis w artykule 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oznacza, że dopuszczono, aby Państwa-Strony swobodnie regulowały odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera, z zastrzeżeniem jednak dolnej granicy przewidzianej w artykule 7 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Protokół z 1996 r. W Protokole z 1996 r. zrezygnowano z maksymalnego limitu 25 mln SDR, co będzie miało znaczący efekt w przypadku dużych statków. Na przykład dla statku uprawnionego zgodnie z certyfikatem okrętowym do przewożenia 1 000 pasażerów będzie to odpowiednio:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 25 000 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 175 000 000 SDR.

3) Protokół z 1996 r. jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

4) Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową

Stosownie do postanowień art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z 2002 r. Nr 216, poz. 1824 oraz z 2010 r. Nr 213, poz. 1395), zwanej dalej „ustawą o umowach międzynarodowych”, Protokół z 1996 r., z uwagi na fakt, że dotyczy materii uregulowanej w Kodeksie morskim, spełnia przesłanki określone w art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.) i z tego względu podlega ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

Protokół z 1996 r. nie został przez Rzeczpospolitą Polską podpisany. W związku z faktem, że wszedł on w życie w dniu 13 maja 2004 r., a jego podpisanie nie jest już możliwe, Rzeczpospolita Polska zamierza do Protokołu z 1996 r., zgodnie z jego artykułem 10, przystąpić. Na mocy art. 17 ustawy o umowach międzynarodowych, do przystąpienia stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące ratyfikacji lub zatwierdzenia umowy międzynarodowej, zatem zastosowanie będzie mieć, w szczególności, art. 15 ustawy o umowach międzynarodowych.

Protokół z 1996 r. przewiduje, przez wprowadzenie zmiany w artykule 18 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, możliwość zastrzeżenia wyłączenia stosowania artykułu 2 ustęp 1 liter d) i e), to jest wyłączenia spod ograniczenia roszczeń objętych zakresem przedmiotowym Międzynarodowej konwencji o usuwaniu wraków, sporządzonej w Nairobi w 2007 r. (Konwencja z 2007 r.):

– lit. d) 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,

– lit. e) z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku.

Państwa członkowskie UE zobowiązały się we wspólnym oświadczeniu do związania się postanowieniami Konwencji z 2007 r. do dnia 1 stycznia 2013 r.

Ponadto wskazany przepis przewiduje możliwość 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, sporządzonej w Londynie dnia 3 maja 1996 r. (tzw. „Konwencja HNS”, która została przyjęta w tym samym czasie, co Protokół z 1996 r.), bądź jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu do tej Konwencji. Protokół do Konwencji HNS przyjęty został podczas konferencji dyplomatycznej w kwietniu 2010 r. w Londynie.

Z uwagi na fakt, że Rzeczpospolita Polska zamierza Konwencję z 2007 r. oraz Konwencję HNS ratyfikować, zasadne jest złożenie stosownego zastrzeżenia. Ponadto Rzeczpospolita Polska zamierza skorzystać z możliwości uregulowania postanowieniami prawa krajowego systemu odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton, przewidzianej w artykule 15 ustęp 2 litera b) Konwencji z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r. W związku z tym, Rzeczpospolita Polska złoży deklarację tej treści przez przekazanie noty dyplomatycznej Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej i poinformuje Sekretarza Generalnego o takich limitach, w oddzielnej nocie dyplomatycznej, po ich wprowadzeniu do polskiego prawodawstwa.

5) Proponowane regulacje prawne

W związku z faktem, że w art. 97 § 1 Kodeksu morskiego ustawodawca posłużył się metodą inkorporacji do polskiego porządku prawnego postanowień Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności „wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób”, ratyfikacja Protokołu z 1996 r. nie pociąga za sobą konieczności zmian ustawodawstwa.

6) Przewidywane skutki ratyfikacji umowy

Protokół z 1996 r. zakłada przede wszystkim podwyższenie (przeciętnie ponad dwukrotnie) ogólnych granic odpowiedzialności dłużnika z tytułu szkód na osobie (z zastrzeżeniem postanowień szczególnych odnośnie do roszczeń pasażerów) i szkód w mieniu (artykuł 6 ustęp 1). Protokół z 1996 r. przewiduje także podwyższenie (prawie czterokrotnie) kwotowej granicy odpowiedzialności z tytułu roszczeń odnośnie do statków pasażerskich, określoną w artykule 7 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Podwyższenie limitów odpowiedzialności przewidziane w Protokole z 1996 r., nie spowoduje wzrostu kosztów ubezpieczenia dla statków ubezpieczonych w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I (zrzeszającej podmioty oferujące wyspecjalizowane ubezpieczenia morskie), która obejmuje ponad 90 % światowej floty. Zapewniona w ramach Grupy ochrona przewyższa bowiem limity przewidziane w Protokole z 1996 r. Może natomiast pociągnąć za sobą wzrost kosztów ubezpieczenia w przypadku podmiotów nieobjętych ochroną ubezpieczeniową w ramach tejże Grupy. Wzrost ten jednak będzie nieznaczny.

Zwiększenie sum wypłacanych z tytułu roszczeń morskich zapewni natomiast lepszą ochronę dla podmiotów uprawnionych z tytułu tychże roszczeń.

21/03/EP

PROTOKÓŁ

ZMIENIAJĄCY KONWENCJĘ O OGRANICZENIU ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE Z 1976 R.

sporządzony w Londynie dnia 2 maja 1996 r.

STRONY NINIEJSZEGO PROTOKOŁU,

ZWAŻYWSZY, że pożądanym jest zmienić Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzoną w Londynie, w dniu 19 listopada 1976 r., w celu zapewnienia większego odszkodowania oraz ustanowienia uproszczonej procedury aktualizacji kwot ograniczenia,

UZGODNIŁY, co następuje:

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszego Protokołu:

1. „Konwencja” oznacza Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.
2. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
3. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł 2

Artykuł 3 litera a) Konwencji otrzymuje brzmienie:

a) roszczeń z tytułu ratownictwa, łącznie z wszelkimi, przysługującymi w stosownych przypadkach roszczeniami z tytułu specjalnego wynagrodzenia, o których mowa w artykule 14 Międzynarodowej Konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. wraz ze zmianami, lub udziału w awarii wspólnej.

Artykuł 3

Artykuł 6, ustęp 1 Konwencji otrzymuje brzmienie:

1. Granice odpowiedzialności dla roszczeń innych niż wymienione w artykule 7, wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, powinny być obliczone następująco:

a) w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

i) 2 miliony jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nie przekraczającym 2 000 ton,

ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodane do wymienionej w i):

za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton - 800 jednostek obliczeniowych;

za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton - 600 jednostek obliczeniowych; oraz

za każdą tonę ponad 70 000 ton - 400 jednostek obliczeniowych,

b) w odniesieniu do wszelkich innych roszczeń:

i) 1 milion jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nie przekraczającym 2 000 ton,

ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodane do wymienionej w i):

za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton - 400 jednostek obliczeniowych;

za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton - 300 jednostek obliczeniowych; oraz

za każdą tonę ponad 70 000 ton - 200 jednostek obliczeniowych.

Artykuł 4

Artykuł 7, ustęp 1 Konwencji otrzymuje brzmienie:

1. W odniesieniu do roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku, granicę odpowiedzialności właściciela statku stanowi kwota 175 000 jednostek obliczeniowych pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym.

Artykuł 5

Artykuł 8, ustęp 2 Konwencji otrzymuje brzmienie:

2. Niezależnie od powyższego, te państwa, które nie są członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego i których prawo nie zezwala na stosowanie przepisów ustępu 1, mogą w czasie podpisywania bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo w czasie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, albo też w dowolnym późniejszym terminie oświadczyć, że granice odpowiedzialności przewidziane w niniejszej Konwencji, stosowane na ich obszarach, będą ustalane następująco:

a) w odniesieniu do artykułu 6 ustęp 1 litera a) kwota:

i) 30 milionów jednostek walutowych - dla statku o tonażu nie przekraczającym 2 000 ton;

ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodane do wymienionej w i):

za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton - 12 000 jednostek walutowych;

za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton - 9 000 jednostek walutowych; oraz

za każdą tonę ponad 70 000 ton - 6 000 jednostek walutowych; oraz

b) w odniesieniu do artykułu 6 ustęp 1 litera b) kwota:

i) 15 milionów jednostek walutowych - dla statku o tonażu nie przekraczającym 2 000 ton;

ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodane do wymienionej w i):

za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton - 6 000 jednostek walutowych;

za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton - 4 500 jednostek walutowych; oraz

za każdą tonę ponad 70 000 ton - 3 000 jednostek walutowych; oraz

c) w odniesieniu do artykułu 7 ustęp 1 kwota 2 625 000 jednostek walutowych, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie ze swoim certyfikatem.

Ustępy 2 i 3 artykułu 6 stosuje się odpowiednio do liter a) i b) niniejszego ustępu.

Artykuł 6

W artykule 15 Konwencji dodaje się ustęp 3bis:

3bis. Niezależnie od granic odpowiedzialności, o których mowa w artykule 7 ustęp 1, Państwo-Strona może regulować szczególnymi przepisami prawa wewnętrznego zasady odpowiedzialności, które będą miały zastosowanie do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku, z tym zastrzeżeniem, że granica odpowiedzialności nie może być niższa niż określona w artykule 7 ustęp 1. Państwo-Strona, które skorzysta z możliwości, o której mowa w niniejszym ustępie, zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjętych granicach odpowiedzialności albo o braku ich istnienia.

Artykuł 7

Artykuł 18 ustęp 1 Konwencji otrzymuje brzmienie:

1. Każde Państwo może w czasie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia lub w każdym innym późniejszym czasie, zastrzec sobie prawo do:

a) wyłączenia stosowania artykułu 2 ustępu 1 liter d) i e);

b) wyłączenia roszczeń 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.

Nie są dopuszczalne żadne inne zastrzeżenia do merytorycznych postanowień niniejszej Konwencji.

Artykuł 8

Zmiany granic

1. Na wniosek co najmniej połowy, jednak w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu Państw-Stron niniejszego Protokołu, propozycje wprowadzenia zmian granic odpowiedzialności, wskazanych w artykule 6 ustęp 1, w artykule 7 ustęp 1 oraz w artykule 8 ustęp 2 Konwencji

zmienionej niniejszym Protokołem są przekazywane przez Sekretarza Generalnego wszystkim członkom Organizacji oraz wszystkim Umawiającym się Państwom.

2. Każda zmiana zaproponowana i podana do wiadomości w sposób określony powyżej zostanie przedłożona do rozpatrzenia Komitetowi Prawnemu Organizacji (Komitetowi Prawnemu) najpóźniej sześć miesięcy od chwili podania do wiadomości.

3. Państwa będące stronami Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, bez względu na to, czy są członkami Organizacji, mają prawo do uczestnictwa w obradach Komitetu Prawnego, mających na celu rozpatrzenie i przyjęcie zmian.

4. Zmiany będą przyjęte większością dwóch trzecich głosów Umawiających się Państw – Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, obecnych i głosujących w ramach Komitetu Prawnego, powiększonego zgodnie z postanowieniami ustępu 3, pod warunkiem, że w momencie głosowania obecna jest co najmniej połowa Umawiających się Państw – Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

5. Podczas prac nad propozycją wprowadzenia zmian granic odpowiedzialności, Komitet Prawny uwzględnia występowanie zdarzeń, w szczególności zaś wielkość szkód z nich wynikających, zmiany wartości monetarnych, jak również wpływ proponowanych zmian na koszty ubezpieczenia.

6. a) Żadna zmiana granic odpowiedzialności, zgodnie z niniejszym artykułem, nie może być rozważona przed upływem pięciu lat od momentu otwarcia Protokołu do podpisu, ani przed upływem pięciu lat od momentu wejścia w życie poprzednich zmian dokonanych zgodnie z niniejszym artykułem.

b) Żadna granica odpowiedzialności nie może zostać zwiększona w stopniu przekraczającym kwotę odpowiadającą granicy określonej w Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, zwiększoną o sześć procent rocznie i obliczoną według metody składanej, począwszy od dnia otwarcia do podpisu niniejszego Protokołu.

c) Żadna granica odpowiedzialności nie może zostać zwiększona w taki sposób, że będzie przekraczała kwotę odpowiadającą granicy określonej w Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, pomnożoną przez trzy.

7. Każda zmiana przyjęta zgodnie z ustępem 4 będzie podawana do wiadomości przez Organizację wszystkim Umawiającym się Państwom-Stronom. Zmianę uznaje się za przyjętą po upływie osiemnastu miesięcy od chwili podania do wiadomości, o ile we wspomnianym okresie nie mniej niż jedna czwarta państw stanowiących Umawiające się Państwa-Strony podczas przyjęcia zmian nie poinformowała Sekretarza Generalnego, że nie akceptuje zmian, w którym to przypadku zmiany zostają wycofane i nie mają mocy obowiązującej.

8. Zmiany uznane za przyjęte zgodnie z ustępem 7, wchodzi w życie osiemnaście miesięcy od momentu ich przyjęcia.

9. Wszystkie Umawiające się Państwa są związane zmianami, o ile nie wypowiedzą niniejszego Protokołu zgodnie z artykułem 12 ustępami 1 i 2, co najmniej sześć miesięcy przed wejściem w życie zmian. Wypowiedzenie nabiera mocy w momencie wejścia zmian w życie.

10. Jeżeli zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze okres osiemnastu miesięcy na jej akceptację, Państwo, które staje się Umawiającą się Stroną w tym okresie, jest związane zmianą, jeśli wejdzie ona w życie. Państwo, które staje się Umawiającą się Stroną po wspomnianym okresie, jest związane zmianą, która została przyjęta zgodnie z ustępem 7. W przypadku, o którym mowa w niniejszym ustępie, Państwo staje się związane zmianą z chwilą wejścia tej zmiany w życie bądź z chwilą wejścia niniejszego Protokołu w życie w stosunku do tego Państwa, jeśli następuje to później.

Artykuł 9

1. Konwencja oraz niniejszy Protokół są rozumiane i interpretowane przez Strony niniejszego Protokołu w całości, jako jeden dokument.

2. Państwo, które jest Stroną niniejszego Protokołu, ale nie będące Stroną Konwencji, jest związane postanowieniami Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem względem innych Państw będących Stronami niniejszego Protokołu, jednak nie jest związane postanowieniami Konwencji względem Państw, które są Stronami wyłącznie samej Konwencji.

3. Konwencja, zmieniona niniejszym Protokołem, ma zastosowanie wyłącznie do roszczeń powstałych w wyniku zdarzeń, które zaistniały po wejściu w życie niniejszego Protokołu, w stosunku do każdego z Państw-Stron tego Protokołu.

4. Żadne z postanowień niniejszego Protokołu nie narusza obowiązków Państwa, które jest Stroną zarówno Konwencji, jak i niniejszego Protokołu, względem Państwa, które jest Stroną Konwencji, ale nie będącego Stroną niniejszego Protokołu.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 10

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejszy Protokół będzie otwarty do podpisu przez wszystkie Państwa w siedzibie Organizacji od dnia 1 października 1996 r. do dnia 30 września 1997 r.

2. Każde z Państw może wyrazić swoją zgodę na związanie się niniejszym Protokołem przez:

a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; albo

b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, a następnie ratyfikowanie, przyjęcie lub zatwierdzenie; albo

c) przystąpienie.

3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi przez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

4. Każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po wejściu w życie zmiany do Konwencji, zmienionej niniejszym Protokołem, będzie uważany za mający zastosowanie do tak zmienionej Konwencji wraz z tego typu zmianą.

Artykuł 11

Wejście w życie

1. Niniejszy Protokół wchodzi w życie z upływem dziewięćdziesięciu dni od daty, w której dziesięć Państw wyrazi zgodę na związanie się tym Protokołem.

2. W odniesieniu do każdego Państwa, które wyrazi zgodę na związanie się niniejszym Protokołem po spełnieniu warunków poprzedzających wejście w życie Protokołu,

wymienionych w ustępie 1, wejdzie on w życie z upływem dziewięćdziesięciu dni od daty wyrażenia takiej zgody.

Artykuł 12

Wypowiedzenie

1. Niniejszy Protokół może być wypowiedziany przez każde Państwo-Stronę, w każdym czasie po dacie jego wejścia w życie wobec tego Państwa-Strony.
2. Wypowiedzenie nabiera mocy przez złożenie dokumentu wypowiedzenia Sekretarzowi Generalnemu.
3. Wypowiedzenie nabiera mocy z upływem dwunastu miesięcy od jego złożenia Sekretarzowi Generalnemu lub takiego dłuższego okresu, który może być wymieniony w dokumencie wypowiedzenia.
4. W stosunkach pomiędzy Państwami-Stronami niniejszego Protokołu, wypowiedzenie Konwencji przez jakiegokolwiek z nich, zgodnie z jej artykułem 19, nie będzie w żaden sposób interpretowane jako wypowiedzenie Konwencji, zmienionej niniejszym Protokołem.

Artykuł 13

Rewizja i poprawki

1. Organizacja może zwołać konferencję, w celu rewizji lub poprawienia niniejszego Protokołu.
2. Organizacja zwoła konferencję Umawiających się Stron niniejszego Protokołu w celu jego rewizji lub poprawienia na wniosek nie mniej niż jednej trzeciej Umawiających się Stron.

Artykuł 14

Depozytariusz

1. Niniejszy Protokół oraz wszelkie zmiany przyjęte stosownie do artykułu 8 zostaną złożone Sekretarzowi Generalnemu.

2. Sekretarz Generalny:

a) zawiadomi wszystkie Państwa, które podpiszą lub przystąpią do niniejszego Protokołu o:

(i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu, łącznie z datami;

(ii) każdym oświadczeniu lub zawiadomieniu, o którym mowa w artykule 8 ustęp 2 Konwencji, zmienionej niniejszym Protokołem oraz w artykule 8 ustęp 4 Konwencji;

(iii) dniu wejścia w życie niniejszego Protokołu;

(iv) każdej propozycji wprowadzenia zmiany granic, złożonej stosownie do artykułu 8 ustęp 1;

(v) każdej zmianie przyjętej zgodnie z artykułem 8 ustęp 4;

(vi) każdej zmianie uznanej za przyjętą zgodnie z artykułem 8 ustęp 7, łącznie z datą wejścia tej zmiany w życie zgodnie z ustępami 8 i 9 tego artykułu;

(vii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego Protokołu, łącznie z datą złożenia oraz o dniu, w którym nabiera ono mocy;

b) przekaże należycie poświadczony odpisy Protokołu wszystkim Państwom, które go podpisały oraz wszystkim Państwom, które do niego przystąpią.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu, jego tekst zostanie przesłany przez Sekretarza Generalnego do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 15

Języki

Niniejszy Protokół został sporządzony w jednym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, z których każdy tekst jest jednakowo autentyczny.

SPORZĄDZONO W LONDYNIE drugiego dnia maja tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego szóstego roku.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszy Protokół.

Zastrzeżenie

“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 wydarzeniami, które będą mieć miejsce po wejściu w życie przedmiotowej Konwencji w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej.”

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 szkoda 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.”

24/03/EP

Deklaracja

„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.”

**PROTOCOL OF 1996 TO AMEND THE CONVENTION ON LIMITATION
OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, done at London on 19 November 1976, to provide for enhanced compensation and to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1. "Convention" means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Article 3, subparagraph (a) of the Convention is replaced by the following text:

- (a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average;

Article 3

Article 6, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,
- (b) in respect of any other claims,
 - (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

Article 4

Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

Article 5

Article 8, paragraph 2 of the Convention is replaced by the following text:

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

- (a) in respect of article 6, paragraph 1(a), at an amount of:
 - (i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons:

- (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and
- (b) in respect of article 6, paragraph 1(b), at an amount of:
 - (i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and
- (c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

Article 6

The following text is added as paragraph 3bis in article 15 of the Convention:

3bis Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

Article 7

Article 18, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve 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.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

Article 8

Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.
5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
6.
 - (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.
 - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
 - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.
7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 9

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. The Convention as amended by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

FINAL CLAUSES

Article 10

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 by all States.

2. Any State may express its consent to be bound by this Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

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

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Article 11

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force ninety days following the date on which ten States have expressed their consent to be bound by it.

2. For any State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force ninety days following the date of expression of such consent.

Article 12

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which it enters into force for that State Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 19 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 13

Revision and amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a conference of Contracting States to this Protocol for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Article 14

Depositary

1. This Protocol and any amendments adopted under article 8 shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol, and article 8, paragraph 4 of the Convention;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend limits which has been made in accordance with article 8, paragraph 1;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with article 8, paragraph 4;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under article 8, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.
3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 15

Languages

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

DONE AT LONDON this second day of May one thousand nine hundred and ninety-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

البحرية ، لعام 1976 الذي حرر في مدينة لندن في 2 أيار/مايو 1996 ، وأودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系1996年5月2日订于伦敦的修正《1976年海上索賠责任限制公约》的《1996年议定书》中文文本的核正无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, done at London on 2 May 1996, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996, dont l'exemplaire original a été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Протокола 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, принятого в Лондоне 2 мая 1996 года, подлинник которого слан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

7. XI. 1996

Reservation

"Pursuant to Article 18(1) (a) and (b) of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol, the Republic of Poland hereby excludes the application of Article 2(1) (d) and (e), and 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, which arise from occurrences which take place after the entry into force of that Convention with regard to the Republic of Poland."

*La zgodności tłumaczenia
i oryginalnego*

Roberton Paweł
21-02-2011

RECEIVED
12 FEB 2011
12:14:30
OFFICE OF THE
SECRETARY OF
STATE
415
STATE DEPT
WASHINGTON, DC 20520-4153

Declaration

„The Republic of Poland 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. The Republic of Poland will inform the Secretary-General of the International Maritime Organization of the limits of liability upon adoption of the specific provisions in the Polish legislation.”

*La zgodności tłumaczenia
& angielskim*

[Signature]
Dyrektor

21.02.2011

MINISTERSTWO MORSKICH SPRAW
Departament ds. Morskich i Rybackich
[English Maritime Dept]
ul. Chałubińskiego 4/3
00-926 WARSZAWA



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 21 marca 2011 r.

DPUE - 920 - 300 - 11/ml/1
SM-544

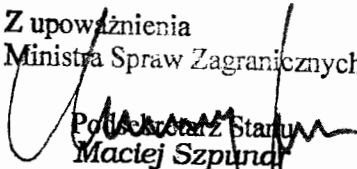
dot.: RM-10-18-11 i RM-111-28-11 z dn. 14.03.2011 r.

**Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przekazaniem wnioskiem Ministra Infrastruktury dotyczącym ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r. w załączeniu przedstawiam opinię nt. zgodności Protokołu oraz projektu ustawy o ratyfikacji Protokołu z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury



Minister Spraw Zagranicznych

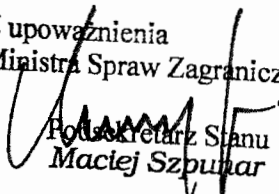
Warszawa, 21 marca 2011 r.

DPUE - 920 - 803 - 11/ml/2/
SM-544

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r. oraz projektu ustawy o ratyfikacji Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r.* wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) w związku z § 8 ust. 2 pkt 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2000 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2000 r. Nr 79, poz. 891) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Protokół zmieniający Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzony w Londynie dnia 2 maja 1996 r. jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 4 kwietnia 2011 r.

Cena 2,40 zł + 23% VAT

