

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2006 Nr. 17

---

---

A. TITEL

*Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976; Londen, 2 mei 1996*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Protocol zijn geplaatst in *Trb.* 1997, 300.

C. VERTALING

**Protocol van 1996 tot wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976**

De Partijen bij dit Protocol,

De wenselijkheid erkennende van wijziging van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, gedaan te Londen op 19 november 1976, teneinde te komen tot een hogere vergoeding en een vereenvoudigde procedure voor aanpassing van de beperkingsbedragen,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Voor de toepassing van dit Protocol betekent:

1. „Verdrag” het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, 1976.
2. „Organisatie” de Internationale Maritieme Organisatie.
3. „Secretaris-Generaal” de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

## Artikel 2

*Artikel 3, letter a, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:*

a. vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, iedere vordering ter zake van bijzondere vergoeding zoals bedoeld in artikel 14 van het Internationale Verdrag inzake hulpverlening, 1989, zoals gewijzigd, of wegens bijdrage in averij-grosse;

## Artikel 3

*Artikel 6, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:*

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

- a. met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:
  - i. 2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,
  - ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i:
    - per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 800 rekeneenheden;
    - per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden; en
    - per ton boven 70.000 ton, 400 rekeneenheden,
- b. met betrekking tot alle andere vorderingen:
  - i. 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,
  - ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i:
    - per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 400 rekeneenheden;
    - per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 300 rekeneenheden; en
    - per ton boven 70.000 ton, 200 rekeneenheden.

## Artikel 4

*Artikel 7, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:*

1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 175.000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat.

## Artikel 5

*Artikel 8, tweede lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:*

2. Niettemin kunnen Staten die geen lid zijn van het Internationale Monetaire Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toelaat, op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in dit Verdrag voorziene aansprakelijkheidsgrenzen die op hun grondgebied van toepassing zijn, als volgt worden vastgesteld:

a. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, onderdeel a, op een bedrag van:

- i. 30 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;
- ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i:  
per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 12.000 monetaire eenheden;  
per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 9.000 monetaire eenheden;  
en  
per ton boven 70.000 ton, 6.000 monetaire eenheden; en

b. met betrekking tot artikel 6, eerste lid, onderdeel b, op een bedrag van:

- i. 15 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton;
- ii. voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i:  
per ton tussen 2.001 en 30.000 ton, 6.000 monetaire eenheden;  
per ton tussen 30.001 en 70.000 ton, 4.500 monetaire eenheden;  
en  
per ton boven 70.000 ton, 3.000 monetaire eenheden; en

c. met betrekking tot artikel 7, eerste lid, op een bedrag van 2.625.000 monetaire eenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat.

Het tweede en derde lid van artikel 6 zijn van overeenkomstige toepassing op de onderdelen a en b van dit lid.

## Artikel 6

*De volgende tekst wordt toegevoegd als lid 3bis van artikel 15 van het Verdrag:*

3bis. Niettegenstaande de aansprakelijkheidsgrens zoals bepaald in artikel 7, eerste lid, kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, door middel van specifieke bepalingen in zijn nationale wetgeving het stelsel van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen ter

zake van dood of letsel van passagiers van een schip, mits de aansprakelijkheidsgrens niet lager is dan die welke is bepaald in artikel 7, eerste lid. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de Secretaris-Generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheids-grenzen zijn vastgesteld.

#### Artikel 7

*Artikel 18, eerste lid, van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:*

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enig tijdstip nadien, zich het recht voorbehouden:

a. de toepassing van artikel 2, eerste lid, onderdelen d en e, uit te sluiten;

b. vorderingen ter zake van schade in de zin van het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996, of enige wijziging hiervan of enig hierbij behorend protocol, uit te sluiten.

Andere voorbehouden ten aanzien van de wezenlijke bepalingen van dit Verdrag zijn niet toegestaan.

#### Artikel 8

##### *Wijziging van de grenzen*

1. Op verzoek van tenminste de helft, doch in geen geval minder dan zes, van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de grenzen bedoeld in artikel 6, eerste lid, artikel 7, eerste lid, en artikel 8, tweede lid, van het Verdrag, zoals gewijzigd door dit Protocol, door de Secretaris-Generaal toegezonden aan alle Leden van de Organisatie en aan alle Verdragsluitende Staten.

2. Elke wijziging die op de hierboven beschreven wijze wordt voorgesteld en toegezonden, wordt tenminste zes maanden na de datum van toezending ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (de Juridische Commissie).

3. Alle Verdragsluitende Staten die Partij zijn bij het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, ongeacht of deze Staten Lid zijn van de Organisatie, zijn gerechtigd om deel te nemen aan de besprekingen van de Juridische Commissie ter overweging en aanneming van wijzigingen.

4. Wijzigingen worden aangenomen met een meerderheid van twee derde van de Verdragsluitende Staten die Partij zijn bij het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, en die in de in overeenstemming met het derde lid uitgebreide Juridische Commissie aanwezig zijn en hun stem

uitbrengen, mits tenminste de helft van de Verdragsluitende Staten die Partij zijn bij het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, op het tijdstip van stemmen aanwezig is.

5. Wanneer de Juridische Commissie zich uitspreekt over een voorstel tot wijziging van de grenzen, houdt zij rekening met de ervaringen met betrekking tot gebeurtenissen en in het bijzonder met het bedrag van de hieruit voortvloeiende schade, met valutaschommelingen en met de gevolgen die de voorgestelde wijziging heeft voor de kosten van verzekering.

6. a. Geen enkele wijziging van de grenzen overeenkomstig dit artikel mag worden overwogen binnen een periode van vijf jaar nadat dit Protocol voor ondertekening is opengesteld of binnen een periode van vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel.

b. Geen enkele grens mag zodanig worden verhoogd dat een bedrag wordt overschreden dat gelijk is aan de grens zoals deze is vastgelegd in het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, vermeerderd met zes procent aan samengestelde interest per jaar, vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening is opengesteld.

c. Geen enkele grens mag zodanig worden verhoogd dat een bedrag wordt overschreden dat gelijk is aan het drievoudige van de grens zoals deze is vastgelegd in het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol.

7. Iedere wijziging die is aangenomen overeenkomstig het vierde lid wordt door de Organisatie bekendgemaakt aan alle Verdragsluitende Staten. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na het verstrijken van een periode van achttien maanden, te rekenen vanaf de datum van kennisgeving, tenzij tenminste een vierde van de Staten die op het tijdstip van de aanneming van de wijziging Verdragsluitende Staten waren, gedurende deze periode aan de Secretaris-Generaal hebben laten weten deze wijziging niet te aanvaarden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en geen geldigheid bezit.

8. Een wijziging die in overeenstemming met het zevende lid wordt geacht te zijn aanvaard, treedt achttien maanden na aanvaarding ervan in werking.

9. Alle Verdragsluitende Staten zijn door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Protocol in overeenstemming met artikel 12, eerste en tweede lid, tenminste zes maanden voor de inwerkingtreding van deze wijziging opzeggen. Deze opzegging wordt van kracht op het tijdstip waarop de wijziging in werking treedt.

10. Wanneer een wijziging is aangenomen, maar de aanvaardingsperiode van achttien maanden nog niet is verstreken, is elke Staat die gedurende deze periode Verdragsluitende Staat wordt, gebonden door de wijziging indien deze in werking treedt. Een Staat die na het verstrijken van deze periode Verdragsluitende Staat wordt, is gebonden door een

wijziging die overeenkomstig het zevende lid is aanvaard. In de in dit lid bedoelde gevallen is een Staat door een wijziging gebonden vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van de wijziging of vanaf het tijdstip waarop dit Protocol ten aanzien van deze Staat in werking treedt, indien dit tijdstip een later tijdstip is.

#### Artikel 9

1. Door de Partijen bij dit Protocol worden het Verdrag en dit Protocol tezamen gelezen en uitgelegd als een enkel instrument.

2. Een Staat die Partij is bij dit Protocol maar die geen Partij is bij het Verdrag, is ten opzichte van de andere Staten die Partij zijn bij het Protocol gebonden door het bepaalde in het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, doch deze Staat is ten opzichte van de Staten die alleen Partij zijn bij het Verdrag niet gebonden door het bepaalde in het Verdrag.

3. Het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol is slechts van toepassing op vorderingen die voortvloeien uit gebeurtenissen die zich voordoen nadat dit Protocol ten aanzien van iedere Staat in werking is getreden.

4. Geen enkele bepaling van dit Protocol doet afbreuk aan de verplichtingen die een Staat die zowel Partij is bij het Verdrag als bij dit Protocol heeft jegens een Staat die Partij is bij het Verdrag maar die geen Partij is bij dit Protocol.

#### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 10

##### *Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding*

1. Dit Protocol staat open voor ondertekening door alle staten op het hoofdkantoor van de Organisatie van 1 oktober 1996 tot en met 30 september 1997.

2. Iedere Staat kan het feit dat hij ermee instemt door dit Protocol te zijn gebonden, tot uitdrukking brengen door:

- a. ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- b. ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- c. toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

4. Iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die wordt nedergelegd na de inwerkingtreding van een wijziging van het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, wordt geacht van toepassing te zijn op het aldus gewijzigde Verdrag, zoals gewijzigd door deze wijziging.

#### Artikel 11

##### *Inwerkingtreding*

1. Dit Protocol treedt in werking negentig dagen na de datum waarop tien Staten het feit dat zij ermee instemmen hierdoor te zijn gebonden tot uitdrukking hebben gebracht.

2. Voor iedere Staat die het feit dat hij ermee instemt door dit Protocol te zijn gebonden tot uitdrukking brengt nadat is voldaan aan de voorwaarden voor inwerkingtreding bedoeld in het eerste lid, treedt dit Protocol in werking negentig dagen na de datum waarop deze instemming tot uitdrukking is gebracht.

#### Artikel 12

##### *Opzegging*

1. Dit Protocol kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat die Partij is, vanaf de datum waarop het in werking treedt ten aanzien van die Staat die Partij is.

2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de nederlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal, of zoveel later als in de akte van opzegging is vermeld.

4. In geen geval wordt opzegging van het Verdrag door één van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, in overeenstemming met artikel 19 van het Verdrag, uitgelegd als een opzegging van het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol.

#### Artikel 13

##### *Herziening en Wijziging*

1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Protocol kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de Verdragsluitende Staten die Partij zijn bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan op verzoek van tenminste een derde van de Verdragsluitende Staten.

## Artikel 14

*Depositaris*

1. Dit Protocol en alle in overeenstemming met artikel 8 aangenomen wijzigingen worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal:

a. stelt alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:

i. elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte, alsmede de datum daarvan;

ii. elke verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 8, tweede lid, van het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol, en overeenkomstig artikel 8, vierde lid, van het Verdrag;

iii. de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

iv. elk voorstel tot wijziging van de grenzen dat is gedaan in overeenstemming met artikel 8, eerste lid;

v. elke in overeenstemming met artikel 8, vierde lid, aangenomen wijziging;

vi. elke wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig artikel 8, zevende lid, alsmede de datum van inwerkingtreding van deze wijziging in overeenstemming met de leden 8 en 9 van dat artikel;

vii. de nederlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol, alsmede de datum van de nederlegging en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

b. doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle Ondertekenende Staten en aan alle Staten die tot dit Protocol toetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

## Artikel 15

*Talen*

Dit Protocol is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Arabische, Chinese, Engelse, Franse, Russische en Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN te Londen, de tweede mei negentienhonderd zesennegentig.



TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1997, 300.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie *Trb.* 1997, 300.

Partij	Onder-tekening	Ratifi-catie	Type <sup>1)</sup>	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Albanië		07-06-04	T	05-09-04		
Australië		08-10-02	T	13-05-04		
Bulgarije		04-07-05	T	02-10-05		
Canada	09-09-97					
Cyprus		23-12-05	T	23-03-06		
Denemarken	25-09-97	12-04-02	R	13-05-04		
Duitsland	25-04-97	03-09-01	R	13-05-04		
Finland	18-04-97	15-09-00	R	13-05-04		
Frankrijk	07-02-97					
Jamaica		19-08-05	T	17-11-05		
Luxemburg		21-11-05	T	19-02-06		
Malta		13-02-04	T	13-05-04		
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b>	29-09-97					
Noorwegen	25-09-97	17-10-00	R	13-05-04		
Russische Federatie		25-05-99	T	13-05-04		
Samoa		18-05-04	T	16-08-04		
Sierra Leone		01-11-01	T	13-05-04		
Sint Lucia		20-05-04	T	18-08-04		

Partij	Onder-tekening	Ratifi-catie	Type <sup>1)</sup>	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Spanje		10-01-05	T	10-04-05		
Syrië		02-09-05	T	01-12-05		
Tonga		18-09-03	T	13-05-04		
Verenigd Koninkrijk, het	16-10-96	11-06-99	R	13-05-04		
Zweden	18-02-97	22-07-04	R	20-10-04		

<sup>1)</sup> DO=Definitieve ondertekening, NB=Niet bekend, R=Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid

### Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Denemarken, 12 april 2002

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.

Duitsland, 3 september 2001

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 Repub-

lic 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. Sections 5e to 5l of this Act provide as follows:

*Section 5e*

(1) The limit of liability for the total of all claims in respect of personal injury arising on any distinct occasion shall be calculated as follows, so far as these are not claims within the meaning of sections 5h and 5k:

1. For a passenger ship or other ship not intended for the carriage of cargo, to the extent that a different amount does not arise under nos. 3 and 4, 200 Units of Account per cubic metre of displacement at maximum permitted draught shall be fixed, and, for ships equipped with mechanical means of propulsion, increased by 700 Units of Account for each kW of the motorpower of the means of propulsion.

2. For a ship intended for the carriage of cargo, 200 Units of Account per ton of the ships maximum dead weight shall be fixed, and, for ships equipped with mechanical means of propulsion, increased by 700 Units of Account for each kW of the motorpower of the means of propulsion.

3. For a tug or pusher, 700 Units of Account for each kW of the motorpower of the means of propulsion shall be fixed.

4. For a dredger, crane, elevator and any other floating moveable plant or appliance of a similar nature, the value which the plant or appliance had at the time of the occasion giving rise to liability shall be fixed.

(2) Where, at the time of the occasion giving rise to liability, a pusher was rigidly coupled with one or more pushed barges to form a pushed convoy, the amount to be fixed for the pusher in accordance with subsection 1 no. 3 shall be increased by 100 Units of Account per ton of the maximum dead weight of the push boat, to the extent that the pusher had not rendered salvage services or assistance services to one or more of these pushed barges. If the limit of liability is increased for the pusher pursuant to the first sentence, claims arising from the same occasion shall be reduced by the same amount for each pushed barge which was rigidly coupled with the pusher. However, the second sentence shall not apply to a claim of the party liable for the pusher against the party liable for one of the pushed barges rigidly coupled with the pusher for internal indemnification.

(3) Subsection 2 shall apply analogously to a mechanically propelled ship which, at the time of the occasion giving rise to liability, was securely coupled with one or more vessels, which do not constitute plants or appliances within the meaning of sub-section 1 no. 4, as well as to coupled ships; subject, however, to the proviso that the amount to be fixed for the moving ship in accordance with subsection 1 be increased by 1000 Units of Account per cubic metre of displacement or per ton of the maximum deadweight of the other ships.

(4) In any case, the limit of liability shall be not less than 200,000 Units of Account, to the extent that the vessel in question is not a barge which is only used for the purpose of transferring cargo in harbours.

*Section 5f*

(1) The limit of liability for claims in respect of material damage arising on any distinct occasion shall be one half of the relevant limits of liability mentioned in section 5e to the extent that these are not claims within the meaning of section 5h.

(2) On payment in respect of the maximum amount of liability referred to in sub-section 1, claims in respect of damage to harbour works, basins, waterways, locks, bridges and aids to navigation shall have priority over other claims.

*Section 5g*

Where the limit of liability for claims in respect of personal injury mentioned in section 5e is insufficient to pay these claims in full, the amount calculated in accordance with subsection 1 shall be available for payment of the unpaid balance of claims under section 5e. The balance of claims in respect of personal injury shall rank rateably with claims in respect of material damage in this context;

section 5f sub-section 2 is, in this respect, not to be applied.

*Section 5h*

(1) For the total of all claims in respect of damage caused by third parties arising on any distinct occasion as a result of dangerous substances transported on the ship of the party liable, a separate limit of liability shall apply where the claims are not claims under section 22 of the Water Resources Management Act. The limit of liability shall be available solely for payment of the claims referred to in the first sentence. Dangerous substances within the meaning of the first sentence are listed in Annex A to the Regulations for the Carriage of Dangerous Substances on the Rhine (ADNR) (Annex 1 to the Ordinance on the Entry into Force of the Regulations for the Carriage of Dangerous Substances on the Rhine and the Regulations for the Carriage of Dangerous Substances on the Mosel of 21 December 1994, Federal Law Gazette II pp. 3830, 3831) in the respective version enacted in the Federal Republic of Germany.

(2) The limit of liability applicable pursuant to subsection 1 shall be,

1. for the total of all claims in respect of personal injury arising on any distinct occasion, three times the limits of liability applicable pursuant to section 5e; subject, however, to minimum of 5 million Units of Account;

2. for the total of all claims in respect of material damage arising on any distinct occasion, three times the limits of liability applicable pursuant to section 5f; subject, however, to a minimum of 5 million Units of Account.

(3) On payment in respect of the maximum amount of liability referred to in sub-section 2 no. 2, claims in respect of damage to harbour works, basins, waterways, locks, bridges and aids to navigation shall have priority over other claims.

(4) Where the limit of liability for claims in respect of personal injury applicable pursuant to subsection 2 no. 1 is insufficient to pay these

claims in full, the amount calculated in accordance with subsection 2 no. 2 shall be available for payment of the unpaid balance of claims under subsection 2 no. 1. The balance of claims in respect of personal injury shall rank rateably with claims in respect of material damage in this context; subsection 3 is, in this respect, not to be applied.

*Section 5i*

Notwithstanding sections 5e, 5f subsection 1 and section 5h, a salvor within the meaning of section 5c subsection 1 no. 2 or a pilot working on board can limit his liability for the total of all claims in respect of personal injury arising on any distinct occasion to an amount of 200,000 Units of Account, and, for claims in respect of material damage, to an amount of 100,000 Units of Account.

Section 5f subsection 2 and section 5g shall apply analogously.

*Section 5j*

For the total of all claims arising from wreck removal, a separate limit of liability shall apply. This limit shall be one half of the limits of liability mentioned in section 5e. The limit of liability shall be available solely for payment of the claims arising from wreck removal.

*Section 5k*

(1) In respect of the total of all claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to persons carried by that ship (passengers):

1. under a contract of passenger carriage, or

2. who, with the consent of the carrier, are accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods, a separate limit of liability shall apply. This limit of liability shall be available solely for payment of claims made by those passengers.

(2) The limit of liability for claims in respect of personal injury to passengers pursuant to subsection 1 shall be 60,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate. If the number of passengers who may be carried is not specified, the limit of liability shall be determined on the basis of the number of passengers actually carried by the ship at the time of the occasion giving rise to liability. However, the limit of liability shall be no less than 720,000 Units of Account and shall not exceed 12 million Units of Account.

(3) Notwithstanding subsection 2, the limit of liability for a salvor with the meaning of section 5c subsection 1 no. 2 or a pilot working on board shall be 720,000 Units of Account.

*Section 5l*

The Unit of Account referred to in this chapter shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The limits of liability mentioned in sections 5e to 5k shall be converted into German Marks according to the value of the German Mark at the date the limitation fund shall have been constituted or at the date of the provision of security permitted by a court. If the limit of liability is asserted by way of defence pursuant to section 5d subsection 3, the date of the

court decision shall be decisive for the date of conversion. The value of the German Mark in terms of the Special Drawing Right shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

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

Noorwegen, 17 oktober 2000

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.

Russische Federatie, 25 mei 1999 (vertaling)

Reservation

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

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

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.

Verenigd Koninkrijk, het, 11 juni 1999

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.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zijn ingevolge artikel 11, eerste lid, op 13 mei 2004 in werking getreden.

Voor de staten die na 13 mei 2004 hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederleggen, treedt het Protocol ingevolge artikel 11, tweede lid in werking negentig dagen na de datum van nederlegging van de akte.

#### J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 1997, 300.

#### **Verbanden**

Het onderhavige Protocol wijzigt:

Titel : Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor  
maritieme vorderingen, 1976;  
Londen, 19 november 1976  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1990, 111

#### **Overige verwijzingen**

Titel : Verdrag nopens de Internationale Maritieme Organi-  
satie;  
Genève, 6 maart 1948  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 76

Titel : Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, 1989;  
Londen, 28 april 1989  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 321

Titel : Overeenkomst betreffende het Internationale Mone-  
taire Fonds;  
Washington, 27 december 1945  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1998, 72



- Titel : Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996;  
Londen, 3 mei 1996
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 222
- Titel : Handvest van de Verenigde Naties;  
San Francisco, 26 juni 1945
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2004, 240

Uitgegeven de *vijfentwintigste* januari 2006.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

B. R. BOT