

Internationales Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen²

Abgeschlossen in Brüssel am 10. Oktober 1957

Von der Bundesversammlung genehmigt am 1. Dezember 1965³

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 21. Januar 1966

In Kraft getreten für die Schweiz am 31. Mai 1968⁴

(Stand am 5. April 2005)

Die Hohen Vertragsparteien,

in Erkenntnis der Zweckmässigkeit einer vertraglichen Festlegung einheitlicher Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu treffen und haben demgemäss folgendes vereinbart:

Art. 1

(1) Der Eigentümer eines Seeschiffes kann seine Haftung für Ansprüche, die aus einem der folgenden Umstände entstanden sind, auf den nach Artikel 3 bestimmten Betrag beschränken, es sei denn, dass das den Anspruch begründende Ereignis auf seinem persönlichen Verschulden beruht:

- a) Tod oder Körperverletzung von Personen, die sich zum Zweck der Beförderung an Bord des Schiffes befanden, oder Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord des Schiffes;
- b) Tod oder Körperverletzung anderer Personen an Land oder auf dem Wasser, Verlust oder Beschädigung anderer Sachen oder Beeinträchtigung von Rechten, verursacht durch Handeln, Unterlassen oder Verschulden einer Person, die sich an Bord des Schiffes befand und für die der Eigentümer haftet, oder einer Person, die sich nicht an Bord des Schiffes befand und für die der Eigentümer haftet; im letzteren Fall kann der Eigentümer die Haftung jedoch nur beschränken, wenn sich das Handeln, Unterlassen oder Verschulden auf die Führung oder die sonstige Bedienung des Schiffes, das Laden, Befördern oder Löschen von Gütern oder auf das Einschiffen, Befördern oder Ausschiffen von Reisenden bezog;

AS 1966 1467; BBl 1965 II 1

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² Dieses Übereinkommen ist nur noch anwendbar im Verhältnis mit den Staaten, die dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (SR 0.747.331.53 Art. 17 Ziff. 4) nicht angehören. Siehe die Liste der Vertragsstaaten am Schluss des vorliegenden Übereink.

³ Art. 1 Abs. 1 Bst. a des BB vom 1. Dez. 1965 (AS 1966 975).

⁴ AS 1968 1340

- c) jede durch ein Gesetz über die Beseitigung von Wracks auferlegte Verpflichtung oder Haftung, die sich auf die Hebung, Beseitigung oder Vernichtung eines gesunkenen, gestrandeten oder verlassenen Schiffes (einschliesslich alles dessen, was sich an Bord befindet) bezieht, sowie jede Verpflichtung oder Haftung als Folge von Schäden, die ein Seeschiff an Hafenanlagen, Hafenbecken oder Wasserstrassen verursacht hat.
- (2) In diesem Übereinkommen bedeutet der Ausdruck «Ansprüche wegen Personenschäden», die Ansprüche wegen Tötung oder Körperverletzung; der Ausdruck «Ansprüche wegen Sachschäden» bedeutet alle anderen im Absatz 1 bezeichneten Ansprüche.
- (3) Das Recht des Schiffseigentümers, in den im Absatz 1 bezeichneten Fällen seine Haftung zu beschränken, besteht auch, wenn die Haftung, ohne dass ein Verschulden des Eigentümers oder der Personen, für die er haftet, nachgewiesen zu werden braucht, auf dem Eigentum an dem Schiff, dessen Besitz, Obhut oder Kontrolle beruht.
- (4) Dieser Artikel ist nicht anzuwenden auf
- a) Ansprüche auf Hilfeleistung oder Bergung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur grossen Haverei;
 - b) Ansprüche des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder oder Ansprüche aller anderen Bediensteten des Schiffseigentümers, die sich an Bord befinden oder deren Aufgaben mit dem Schiff zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben und sonstiger Ersatzberechtigter, wenn der Eigentümer nach dem Recht, das für den Dienstvertrag gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den im Artikel 3 vorgesehenen übersteigt.
- (5) Hat der Schiffseigentümer gegen den Gläubiger einen Anspruch, der aus dem gleichen Ereignis entstanden ist, so sind die beiderseitigen Ansprüche gegeneinander aufzurechnen und die Bestimmungen dieses Übereinkommens nur auf den etwa verbleibenden Anspruch anzuwenden.
- (6) Das am Ort des Gerichts massgebende Recht bestimmt, wem der Beweis obliegt, ob das Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, auf persönlichem Verschulden des Schiffseigentümers beruht.
- (7) die Geltendmachung der beschränkten Haftung bedeutet keine Anerkennung der Haftung.

Art. 2

- (1) Die im Artikel 3 vorgesehene Haftungsbeschränkung bezieht sich auf die Gesamtheit aller Ansprüche wegen Personenschäden und Sachschäden, die aus demselben Ereignis entstanden sind, und zwar ohne Rücksicht auf aus einem anderen Ereignis entstandene oder später entstehende Ansprüche.
- (2) Übersteigt der Gesamtbetrag aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche den sich aus Artikel 3 ergebenden Höchstbetrag, so kann in Höhe dieses Betrages ein gesonderter Haftungsfonds errichtet werden.

(3) Dieser Haftungsfonds steht zur Befriedigung nur der Ansprüche zur Verfügung, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden kann.

(4) Nach Errichtung des Haftungsfonds kann kein Gläubiger einen Anspruch, der aus dem Fonds zu befriedigen ist, gegen das sonstige Vermögen des Schiffseigentümers geltend machen, vorausgesetzt, dass der Fonds tatsächlich zugunsten des Gläubigers zur Verfügung steht.

Art. 3⁵

(1) Die Beträge, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung in den Fällen des Artikels 1 beschränken kann, sind:

- a) insgesamt 1000 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis nur zu Ansprüchen wegen Sachschäden geführt hat;
- b) insgesamt 3100 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis nur zu Ansprüchen wegen Personenschäden geführt hat;
- c) insgesamt 3100 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis zu Ansprüchen wegen Personenschäden und wegen Sachschäden geführt hat; davon ist ein erster Teilbetrag von 2100 Franken je Raumtonnen des Schiffes ausschliesslich für die Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden und ein zweiter Teilbetrag von 1000 Franken je Raumtonne des Schiffes für die Befriedigung der Ansprüche wegen Sachschäden bestimmt; reicht der erste Teilbetrag zur vollen Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden nicht aus, so nimmt der nicht befriedigte Rest dieser Ansprüche bei der Befriedigung der Ansprüche wegen Sachschäden aus dem zweiten Teilbetrag im gleichen Rang teil.

(2) Die Verteilung jedes der beiden Teilbeträge des Haftungsfonds unter die Gläubiger erfolgt im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche.

(3) Hat der Schiffseigentümer vor der Verteilung des Fonds ganz oder teilweise Ansprüche befriedigt, die unter Artikel 1 Absatz 1 fallen, so nimmt er in Höhe dieser Leistung bei der Verteilung des Fonds die Stellung des Gläubigers ein, dessen Anspruch er befriedigt hat, dies jedoch nur insoweit, als nach dem Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Eigentümer hätte gerichtlich durchsetzen können.

(4) Weist der Schiffseigentümer nach, dass er zu einem späteren Zeitpunkt gezwungen werden könnte, einen unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Anspruch ganz oder teilweise zu befriedigen, so kann das Gericht oder die sonst zuständige Behörde des Staates, in dem der Fonds errichtet wurde, anordnen, dass ein ausreichender Betrag vorläufig zurückbehalten wird, damit der Eigentümer später seinen Anspruch gegen den Fonds nach Massgabe des Absatzes 3 geltend machen kann.

⁵ Siehe auch das Prot. vom 21. Dez. 1979 (SR 0.747.331.521).

(5) Zum Zweck der Ermittlung des Höchstbetrages der beschränkten Haftung des Schiffseigentümers nach den Bestimmungen dieses Artikels gilt der Raumgehalt eines Schiffes von weniger als 300 Tonnen als Raumgehalt von 300 Tonnen.

(6) Als Franken im Sinne dieses Artikels gilt eine Werteinheit von fünfundsechzig und einem halben Milligramm Gold von neunhundert Tausendstel Feingehalt. Die im Absatz 1 genannten Beträge sind in die Währung des Staates umzurechnen, in dem die Beschränkung der Haftung geltend gemacht wird; die Umrechnung erfolgt nach dem Verhältnis des Wertes der betreffenden Währung zu der im Satz 1 bezeichneten Werteinheit in dem Zeitpunkt, in dem der Schiffseigentümer den Fonds errichtet oder die Zahlung oder eine nach dem Recht dieses Staates gleichwertige Sicherheit geleistet hat.

(7) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird der Schiffsraum wie folgt errechnet:

Bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit mechanischem Antrieb wird der Nettoraumgehalt um den Raumgehalt erhöht, der zum Zweck der Berechnung des Nettoraumgehaltes vom Bruttogehalt als Maschinenraum abgezogen worden war;

bei allen anderen Schiffen wird der Nettoraumgehalt zugrunde gelegt.

Art. 4

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 regeln sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds sowie das gesamte Verfahren nach dem Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet wird.

Art. 5

(1) Sind in einem Falle, in dem der Schiffseigentümer seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, das Schiff oder ein anderes Schiff oder sonstige Vermögensgegenstände, die dem Schiffseigentümer gehören, im Hoheitsbereich eines Vertragsstaates mit Arrest belegt worden oder ist Sicherheit zur Abwendung des Arrestes geleistet worden, so kann das Gebiet oder die sonst zuständige Behörde des Vertragsstaates die Freigabe des Schiffes, der sonstigen Vermögensgegenstände oder der Sicherheit anordnen, wenn nachgewiesen wird, dass der Eigentümer bereits eine dem Höchstbetrag seiner Haftung nach diesem Übereinkommen entsprechende, ausreichende Sicherheit geleistet hat, die zugunsten des Gläubigers, nach Massgabe seiner Rechte, tatsächlich zur Verfügung steht.

(2) Ist in den Fällen des Absatzes 1 die Sicherheit schon in einem der folgenden Häfen geleistet worden:

- a) in dem Hafen, in dem sich der den Anspruch begründete Unfall ereignet hat,
- b) in dem ersten nach dem Unfall angelaufenen Hafen, wenn sich der Unfall nicht in einem Hafen ereignet hat,
- c) in dem Ausschiffs- oder Löschhafen, wenn es sich um Ansprüche wegen Personenschäden oder wegen an der Ladung entstandener Sachschäden handelt,

so hat das Gericht oder die sonst zuständige Behörde die Freigabe des Schiffes oder der Sicherheit anzuordnen, wenn die Voraussetzung des Absatzes 1 vorliegen.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind ebenfalls anzuwenden, wenn die bereits geleistete Sicherheit zwar niedriger ist als der Höchstbetrag der Haftung nach diesem Übereinkommen, für den fehlenden Unterschiedsbetrag aber eine ausreichende Sicherheit geleistet wird.

(4) Hat der Schiffseigentümer eine dem Höchstbetrag seiner Haftung nach diesem Übereinkommen entsprechende Sicherheit geleistet, so steht diese für die Befriedigung aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche zur Verfügung, für die der Eigentümer seine Haftung beschränken kann.

(5) Das Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten auf Grund dieses Übereinkommens sowie die Fristen für die Einleitung solcher Rechtsstreitigkeiten bestimmen sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem der Rechtsstreit geführt wird.

Art. 6

(1) Die Haftung des Schiffseigentümers im Sinne dieses Übereinkommens schliesst die Haftung des Schiffes selbst ein.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 gilt dieses Übereinkommen in gleicher Weise wie für den Schiffseigentümer auch für den Reeder, sofern er nicht Schiffseigentümer ist, den Charterer und den Ausrüster eines Schiffes und, soweit sie in Ausübung ihres Dienstes handeln, für den Kapitän, die Mitglieder der Besatzung und alle anderen Bediensteten des Eigentümers, Reeders, Charterers oder Ausrüsters; der Gesamtbetrag der beschränkten Haftung des Eigentümers und aller hier bezeichneten Personen für alle aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden darf jedoch die nach Artikel 3 bestimmten Beträge nicht übersteigen.

(3) Werden Ansprüche gegen den Kapitän oder gegen Mitglieder der Besatzung geltend gemacht, so können diese Personen ihre Haftung auch dann beschränken, wenn das den Anspruch begründende Ereignis auf ihrem persönlichen Verschulden beruht. Ist der Kapitän oder das Besatzungsmitglied jedoch gleichzeitig Eigentümer, Miteigentümer, Reeder, Charterer oder Ausrüster des Schiffes, so findet Satz 1 nur Anwendung, wenn es sich um ein schuldhaftes Handeln oder Unterlassen in der Eigenschaft oder als Besatzungsmitglied handelt.

Art. 7

Dieses Übereinkommen findet in jedem Falle Anwendung, in dem der Schiffseigentümer oder eine andere Personen, die nach Artikel 6 die gleichen Rechte wie dieser hat, vor dem Gericht eines Vertragsstaates die Haftung beschränkt oder zu beschränken beansprucht oder im Hoheitsbereich eines Vertragsstaates die Freigabe eines mit Arrest belegten Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstandes oder einer Sicherheit betreibt.

Jeder Vertragsstaat hat das Recht, von den Vergünstigungen dieses Übereinkommens ganz oder teilweise auszuschliessen: Staaten, die nicht Vertragsparteien dieses

Übereinkommens sind; Personen, die zu dem Zeitpunkt, indem sie ihre Haftung zu beschränken beanspruchen oder gemäss Artikel 5 die Freigabe eines mit Arrest belegten Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstandes oder einer Sicherheit betreiben, ihren gewöhnlichen Aufenthalt oder ihre Hauptniederlassung nicht in einem Vertragsstaat haben; Schiffe, die in dem Zeitpunkt, zu dem eine Haftungsbeschränkung für sie beansprucht oder ihre Freigabe betrieben wird, nicht die Flagge eines Vertragsstaates führen.

Art. 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, zu bestimmen, welche anderen Arten von Schiffen für die Zwecke dieses Übereinkommens den Seeschiffen gleichgestellt werden.

Art. 9

Dieses Übereinkommen steht den auf der zehnten Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen.

Art. 10

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt; diese notifiziert jede Hinterlegung auf diplomatischem Wege allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

Art. 11

(1) Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach Hinterlegung von wenigstens zehn Ratifikationsurkunden in Kraft, von denen mindestens fünf von Staaten stammen müssen, die je eine Million oder mehr Bruttoregistertonnen Schiffsraum haben.

(2) Für jeden Unterzeichnerstaat, der das Übereinkommen nach Hinterlegung derjenigen Ratifikationsurkunde ratifiziert, die nach Absatz 1 das Inkrafttreten des Übereinkommens bewirkt, tritt es sechs Monate nach Hinterlegung seiner eigenen Ratifikationsurkunde in Kraft.

Art. 12

Jeder auf der zehnten Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz nicht vertretene Staat kann diesem Übereinkommen beitreten.

Die Beitrittsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt; diese setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von jeder Hinterlegung in Kenntnis.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat sechs Monate nach Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft, jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel 11 Absatz 1.

Art. 13

Jede Hohe Vertragspartei ist berechtigt, dieses Übereinkommen, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit zu kündigen. Die Kündigung wird jedoch erst ein Jahr nach Eingang der entsprechenden Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam; diese setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von der Notifizierung in Kenntnis.

Art. 14

(1) Jede Hohe Vertragspartei kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach der belgischen Regierung schriftlich notifizieren, dass dieses Übereinkommen auch für alle oder einzelne Hoheitsgebiete gilt, deren internationale Beziehungen sie wahrnimmt. Das Übereinkommen findet sechs Monate nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung auf die darin genannten Hoheitsgebiete Anwendung, jedoch nicht vor seinem Inkrafttreten für die betreffende Hohe Vertragspartei.

(2) Jede Hohe Vertragspartei, die eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, welche dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen sie wahrnimmt, kann jederzeit der belgischen Regierung notifizieren, dass das Übereinkommen für das betreffende Hoheitsgebiet nicht mehr gilt. Diese Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

(3) Die belgische Regierung setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von jeder auf Grund dieses Artikels bei ihr eingegangenen Notifizierung in Kenntnis.

Art. 15

Jede Hohe Vertragspartei kann jederzeit nach Ablauf von drei Jahren, nachdem dieses Übereinkommen für sie in Kraft getreten ist, die Einberufung einer Konferenz zur Behandlung von Änderungsvorschlägen zu diesem Übereinkommen verlangen.

Jede Hohe Vertragspartei, die von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen wünscht, notifiziert dies der belgischen Regierung; diese beruft die Konferenz binnen sechs Monaten ein.

Art. 16

Für die Beziehungen zwischen Staaten, die dieses Übereinkommen ratifizieren oder ihm beitreten, ersetzt es das am 25. August 1924⁶) in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, das insoweit ausser Kraft tritt.

⁶ (BS 7 565).

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Brüssel am 10. Oktober 1957 in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der belgischen Regierung hinterlegt wird, diese erteilt beglaubigte Abschriften.

Unterzeichnungsprotokoll

- (1) Jeder Staat kann in dem Zeitpunkt, zu dem er dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, die im Absatz 2 genannten Vorbehalte machen. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind unzulässig.
- (2) Nur die nachstehenden Vorbehalte sind zulässig:
 - a) Der Vorbehalt des Rechtes, die Anwendung des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe c auszuschliessen;
 - b) der Vorbehalt des Rechtes, die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als dreihundert Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften abweichend zu regeln;
 - c) der Vorbehalt des Rechtes, dieses Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Geltungsbereich am 10. Februar 2005

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		In-Kraft-Treten	
Algerien	18. August	1964 B	31. Mai	1968
China				
Macau ^a	6. Dezember	1999	20. Dezember	1999
Fidschi*	22. August	1972 N	10. Oktober	1970
Ghana*	26. Juli	1961 B	31. Mai	1968
Indien*	1. Juni	1971	1. Dezember	1971
Iran*	26. April	1966 B	31. Mai	1968
Island*	16. Oktober	1968 B	16. April	1969
Israel*	30. November	1967	31. Mai	1968
Kongo (Kinshasa)	17. Juli	1967 B	31. Mai	1968
Libanon	23. Dezember	1994 B	23. Juni	1995
Luxemburg	18. Februar	1991 B	18. Mai	1991
Madagaskar	13. Juli	1965 B	31. Mai	1968
Monaco*	24. Januar	1977 B	24. Juli	1977
Niederlande				
Aruba	16. Juni	1986	16. Dezember	1986
Papua-Neuguinea*	14. März	1980 B	14. September	1980
Polen	1. Dezember	1972	1. Juni	1973
Portugal*	8. April	1968	8. Oktober	1968
Salomoninseln*	17. September	1981 N	7. Juli	1978
Schweiz	21. Januar	1966	31. Mai	1968
Singapur	13. September	1977 N	31. Mai	1968
Spanien*	16. Juli	1959	31. Mai	1968
Syrien	10. Juli	1972 B	10. Januar	1973
Tonga*	13. Juni	1978 B	13. Dezember	1978

* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.

^a Vom 23. Sept. 1999 bis zum 19. Dez. 1999 war das Übereink. auf Grund einer Ausdehnungserklärung Portugals in Macau anwendbar. Seit dem 20. Dez. 1999 bildet Macau eine Besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 6. Dez. 1999 ist das Übereink. seit dem 20. Dez. 1999 auch in der SAR Macau anwendbar.

Vorbehalte und Erklärungen

Fidschi

Bei der Ratifikation hat sich die Regierung das Recht vorbehalten:

1. gemäss den Bestimmungen von Absatz 2 Buchstabe a des Unterzeichnungsprotokolls die Bestimmungen von Artikel 1 Buchstabe c des Übereinkommens nicht anzuwenden;
2. gemäss den Bestimmungen von Absatz 2 Buchstabe b des Unterzeichnungsprotokolls, die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als 300 Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften zu regeln;
3. ausserdem, gemäss den Bestimmungen von Absatz 2 Buchstabe c des Unterzeichnungsprotokolls, erklärt die Regierung, dass das Übereinkommen als solches nicht Bestandteil der Rechtsordnung ist, aber dass entsprechende Bestimmungen in das Landesrecht aufgenommen worden sind, um dem Übereinkommen Rechtskraft zu verleihen.

Ghana

Ghana hat sich das Recht vorbehalten:

1. die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c nicht anzuwenden;
2. die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als dreihundert Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften zu regeln;
3. das Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Indien

Gleiche Vorbehalte wie Ghana.

Iran

Bei der Unterzeichnung des Übereinkommens hat sich Iran das Recht vorbehalten:

1. die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c nicht anzuwenden;
2. die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als dreihundert Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften zu regeln;
3. das Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Island

Die Regierung Islands behält sich das Recht vor:

1. die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als dreihundert Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften zu regeln;
2. das Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Israel

Gleiche Vorbehalte wie Ghana.

Monaco

Monaco hat die drei Vorbehalte, die in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) des Unterzeichnungsprotokolls vorgesehen sind, angebracht.

Papua-Neuguinea

- a) Die Regierung von Papua-Neuguinea schliesst die Anwendung von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c aus.
- b) Die Regierung von Papua-Neuguinea wird das auf Schiffe mit weniger als 300 Raumtonnen anwendbare System der Haftungsbeschränkung mittels spezieller Bestimmungen der nationalen Gesetzgebung regeln.
- c) Die Regierung von Papua-Neuguinea wird dem vorliegenden Übereinkommen Gesetzeskraft verleihen, indem sie die Bestimmungen des vorliegenden Übereinkommens der nationalen Gesetzgebung von Papua-Neuguinea einverleiben wird.

Portugal

Gleiche Vorbehalte wie Ghana

Salomon-Inseln

Die Vorbehalte gemäss Absatz 2 Buchstaben a und b des Unterzeichnungsprotokolls.

Spanien

Gleiche Vorbehalte wie Ghana.

Tonga

Die Regierung von Tonga behält sich das Recht vor:

1. die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c des Übereinkommens nicht anzuwenden,
2. die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als 300 Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften zu regeln.