

Doc. dr. sc. Marija Pospišil Miler,
Pravni fakultet, Rijeka
&
dr. sc. Marija Pospišil,
North of England P&I, Hong Kong

NOVINE PROTOKOLA IZ 2010. GODINE HNS KONVENCIJI IZ 1996. GODINE I IZGLEDI ZA STUPANJE NA SNAGU

UDK: 347.796

Pregledni znanstveni rad

Primljeno: 10.10.2011.

Na Diplomatskoj konferenciji IMO-a održanoj u Londonu od 26. do 30. travnja 2010. godine, punih 14 godina nakon usvajanja Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, (HNS konvencije) iz 1996. godine, usvojen je HNS Protokol iz 2010. godine toj Konvenciji, u cilju omogućavanja stupanja na snagu međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem. Cilj je Protokola iz 2010. godine, ukloniti zapreke koje su sprječavale stupanje na snagu HNS konvencije iz 1996. godine i time omogućiti žrtvama HNS šteta adekvatnu, brzu i efikasnu naknadu. Nakon stupanja na snagu HNS Protokola iz 2010. godine, odredbe HNS konvencije iz 1996. godine kako su izmijenjene Protokolom iz 2010. godine, zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2010. godine, činit će zajedno novu međunarodnu konvenciju pod nazivom: Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, (HNS konvencija) iz 2010. godine, kojom će se bez sumnje značajno doprinijeti unapređenju sustava međunarodnopravne regulacije odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora s brodova. U radu se analiziraju nova rješenja koja usvaja HNS protokol iz 2010. godine radi otklanjanja zapreka za stupanje na snagu Konvencije iz 1996. godine, s posebnim naglaskom na prednosti i nedostatke pojedinih odredbi Protokola iz 2010. godine te predviđanja o njegovom stupanju na snagu.

Ključne riječi: *onečišćenje mora opasnim i štetnim tvarima, ograničenje odgovornosti za pakirani HNS teret, obvezno osiguranje, izravna tužba.*

1. UVOD

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. godine (HNS konvencija)¹ donesena je na

¹ *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, (HNS)*. Prijevod Nacrta Konvencije: Corić, Dorotea, *Draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996* = Nacrt međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija) Usporedni engleski izvornik i hrvatski prijevod - prema: LEG/CONF.10/DC.4 (od 2. svibnja 1996.), u: Usporedno pomorsko pravo = *Comparative Maritime Law*, Vol. 37, broj 145/148=1/4 (1995.), str. 352.-435.

Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine. Iako Konvencija u većem dijelu slijedi rješenja već dobro uhodanog CLC/Fond sustava odgovornosti iz 1992. godine,² pojedina sporna pitanja kod donošenja HNS konvencije iz 1996. godine nisu bila u cijelosti riješena na zadovoljavajući način, što je razlog da Konvencija niti nakon 14 godina nije stupila na snagu. Stoga je trebalo poduzeti mjere radi oživotvorenja ove Konvencije i omogućavanja njezinog stupanja na snagu. Rezultat intenzivnih nastojanja u okviru IMO-a³ je usvajanje Protokola iz 2010. godine na Konferenciji održanoj u Londonu od 26. do 30. travnja 2010.

O važnosti stupanja na snagu HNS konvencije nije potrebno posebno govoriti, jer svi oni razlozi u prilog potrebi donošenja Konvencije, govore i u prilog potrebe njezinog što bržeg stupanja na snagu da bi se omogućilo sveobuhvatno funkcioniranje međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora, ne samo uljima, što je regulirano široko prihvaćenim CLC/Fond sustavom odgovornosti kako je revidiran 1992. godine i Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim gorivom (Bunker konvencija) iz 2001. godine,⁴ nego i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova.

Pojedina rješenja HNS konvencije prate rješenja CLC/Fond sustava. Prije svega u odnosu na najvažnije pitanje, o odgovornoj osobi za štete od opasnih i štetnih tvari, prihvaća dvoslojni sustav odgovornosti kojim se rizik raspoređuje na dvije strane, stranu broda i stranu tereta, s tim da je za razliku od CLC/Fond sustava, odgovornost i prvog i drugog sloja regulirana jedinstvenom konvencijom. HNS konvencija također predviđa obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika broda za štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima kao i izravnu tužbu prema osiguratelju.

² *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (CLC) and Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund)* – Protokoli su usvojeni u Londonu 27. 11. 1992., a stupili na snagu 30. 05. 1996. godine. CLC konvencija 1992. danas ima 125 država stranaka sa 96% svjetske tonaže brodova, Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs Depositary or other Functions, p. 245 <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202011.pdf> - posjećena 27. rujna 2011., a za RH stupili su na snagu 12. siječnja 1999. godine, Zakoni o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine objavljeni su u: NN – MU 2/1997.

³ Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization - IMO*), specijalizirana agencija UN-a, odgovorna za unapređenje sigurnosti na moru i sprječavanje onečišćenja s brodova, danas broji 170 država članica, te ima 61 međuvladinu i 80 nevladinih organizacija u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx> - posjećena 20. listopada 2011.

⁴ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001* (Bunker konvencija iz 2001.) donesena je u Londonu 21. ožujka 2001., stupila na snagu 21. studenoga 2008., a danas ima 59. država stranaka sa ukupno 88.95% svjetske tonaže brodova, Status of Multilateral Conventions... Poblizhe: Grabovac, Ivo, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, Suppl. Br. 2/2002., str. 219. do 227.; Pospišil, Marija, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., Zbornik PFZ, 58, (5) str. 1201.-1231. (2008.); Bravar, Aleksandar, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom: bunker konvencija, Zagreb, 2007.

2. GLAVNA OBILJEŽJA HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

HNS konvencija iz 1996. godine ne utvrđuje izravno na koje tvari će se primijeniti, nego utvrđuje da će se primijeniti na štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze kao teret u rasutom ili pakiranom stanju⁵ pozivanjem na liste tvari koje su kao opasne i štetne utvrđene u drugim međunarodnim konvencijama, kao što su npr. dodaci Prilozima MARPOL-u,⁶ i u drugim međunarodnim instrumentima IMO-a,⁷ pod uvjetom da već nisu uključene u CLC/Fond ili drugi međunarodni sustav odgovornosti,⁸ a uz izričito isključenje prijevoza ugljena, željezne rudače, ribljeg brašna i drvnih otpiljaka, kao nisko opasnih tvari prevoženih u rasutom stanju,⁹ te radioaktivnih tereta.

Šteta je prema HNS konvenciji definirana kao gubitak života i tjelesne ozljede osoba na brodu i izvan broda, imovinske štete, onečišćenje okoliša i troškovi preventivnih mjera kao i daljnje štete prouzročene tim mjerama,¹⁰ a smatrat će se da su sve štete prouzročene HNS teretom ako ih nije moguće razdvojiti od šteta prouzročenih različitim drugim uzrocima.

HNS konvencija predviđa dvoslojnu, dvostupanjsku odgovornost. To znači da za štetu prouzročenu HNS teretom u prvom stupnju ili prvom sloju odgovara upisani vlasnik broda kojim se prevozio HNS teret u trenutku nezgode i to temeljem objektivne, odnosno, kauzalne odgovornosti. U drugom stupnju, odnosno, drugom sloju odgovornosti, odgovara HNS fond za sve one HNS štete za koje oštećene osobe nisu bile u mogućnosti ishoditi punu i adekvatnu naknadu u prvom stupnju prema brodovlasniku, bilo da brodovlasnik prema HNS konvenciji nije odgovoran¹¹ ili nije u financijskoj mogućnosti naknaditi štetu, odnosno, ukoliko

⁵ U članku 1. točka 5. (a) navode se sljedeći tereti: (I) ulja koja se prevoze u rasutom stanju, (II) štetne i škodljive tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju, (III) opasne tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju, (IV) opasne štetne i škodljive tvari, materijali i proizvodi u pakiranom obliku, (V) ukapljeni plinovi, (VI) tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju i imaju plamište koje ne premašuje 60 stupnjeva C (mjereno testom zatvorene posude), (VII) kruti rasuti materijali koji su kemijski opasni, a pod 5(b) navode se: ostaci iz prijašnjeg prijevoza tvari u rasutom stanju navedenih u stavku (a) od (I) do (III) i (IV) do (VII). Poblize o opasnim i štetnim tvarima obuhvaćenim HNS konvencijom i njihovim karakteristikama vidi u: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS konvenciji, Pravni fakultet, Zagreb, 2007. str. 37. i dalje; vidi i: Wiswall, F. L. Jr., *Hazardous Waste, Dumping Convention, and Liability*, u knjizi: *Liability for Damage to the Marine Environment*, CMI-LLP, 1993., str. 189.-201.

⁶ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78), appendix I of Annex I, appendix II of Annex II.*

⁷ *International Maritime Dangerous Goods Code, (IMDG Code), Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, (IGC CODE), 1983, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, (IBC Code), 1983, Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.*

⁸ Poblize: Ćorić Dorotea, *Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa*, Zbornik, PFZ, 58, (1-2) (2008.), 431.-451.

⁹ Vidi dokumente: LEG/CONF. 10/6(a)/7, 10/6(a)/31 i 10/6(a)/12.

¹⁰ Poblize Seršić, Maja, *Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost*, Zbornik, PFZ, 58, (1-2) (2008.), 263.-291.

¹¹ Prema članku 7. HNS Konvencije brodovlasnik će se moći osloboditi odgovornosti ako dokaže: (a) da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, pobunom ili prirodnom silom

osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne pokriva štetu, ili je nedovoljno, ili ako šteta prelazi odgovornost brodovlasnika utvrđenoj prema HNS konvenciji.¹²

U drugom stupnju odgovornosti, maksimalni iznos naknade je 250 milijuna SDR, odnosno, HNS Fond isplaćuje razliku iznad iznosa plaćenog od strane vlasnika broda pa do maksimalnog iznosa od 250 milijuna SDR ukoliko ne dokaže da se radi o slučaju za koji se prema odredbama HNS konvencije i fond može osloboditi odgovornosti.¹³ Zbog vrlo visokih iznosa ograničenja odgovornosti vlasnika broda, odgovornost HNS fonda koji naknađuje štete u drugom stupnju ili drugom sloju odgovornosti, doći će u primjenu samo u iznimnim slučajevima katastrofalnih šteta. Upitna je stoga ravnomjerna raspodjela snošenja rizika šteta između strane broda i tereta, što je postavljeno kao osnovni cilj dvostupanjskog sustava odgovornosti prema HNS konvenciji.¹⁴

Osobe koje doprinose u HNS fond iz kojeg se isplaćuju štete u drugom stupnju, su primatelji, tj. one osobe koje su u kalendarskoj godini primile HNS teret prevožen morem i iskrčan u luci države ugovornice, osim tereta u tranzitu, u ukupnim količinama kako je utvrđeno HNS konvencijom. Primatelj je Konvencijom definiran kao osoba koja fizički primi HNS teret iskrčan u državi potpisnici, ali ako je osoba koja fizički prima HNS teret agent, primatelj će biti osoba za koju je dana obavijest HNS Fondu ili osoba koja se po nacionalnom pravu države potpisnice smatra primateljem. Samo u odnosu na LNG teret,¹⁵ primatelj je HNS konvencijom određen drugačije, pa se primateljem smatra osoba koja je bila ovlaštena raspolagati LNG teretom neposredno prije iskrcaja ovog tereta u luci ili terminalu države stranke ugovornice HNS konvencije.

U svojoj punoj funkciji HNS fond bi se sastojao od jednog općeg računa sa sektorom krutih HNS tvari u rasutom stanju i sektorom ostalih HNS tvari, te posebnih računa za pojedine tvari: a) postojana ulja i druga ulja u rasutom

izuzetnog, nepredvidivog i neizbježnog karaktera, ili (b) ako je šteta u cijelosti prouzročena aktom ili propustom treće osobe u namjeri da prouzroči nezgodu, ili (c) ako je šteta u cijelosti prouzročena nepažnjom državne vlasti koja je odgovorna za održavanje navigacijskih svjetala ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi, ili (d) ako je propust krcatelja da obavijesti vlasnika broda o opasnoj i štetnoj naravi tereta u cijelosti ili djelomično prouzročio štetu, ili doveo do toga da brodovlasnik ne ishodi obvezno osiguranje pod uvjetom da niti brodovlasnik niti njegov agent i druge osobe, nisu znale niti su morale znati za opasnu ili štetnu narav robe koja je dana na prijevoz.

¹² Prema članku 9. HNS konvencije brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti do iznosa koji se obračunava prema tonaži broda i to na 10 milijuna SDR za brodove do 2.000 BRT, a zatim dodavanjem određenog iznosa po toni broda, ali do ukupno maksimalnog iznosa od 100 milijuna SDR za brodove od 100.000 BRT i više.

¹³ Prema članku 14(3) HNS konvencije HNS fond se može osloboditi odgovornosti: (a) ako dokaže da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, pobunom ili je prouzročena opasnim ili štetnim tvarima sa ratnog broda, ili drugog broda u državnoj službi u vrijeme incidenta, ili (b) ukoliko oštećeni ne može dokazati vjerojatnost da je šteta posljedica nezgode s jednog ili više brodova.

¹⁴ Vidi i: Peričin, Ljiljana, *Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem* (London 1996.), Pomorski zbornik 38 (2000.) 1, str. 243.-265.

¹⁵ Karakteristike, definicije i razlika između LNG i LPG tereta detaljno u: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maitima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS konvenciji, op. cit. Str. 53.-63.

stanju, b) ukapljene zemne plinove (LNG) i c) ukapljene rafinirane plinove lakih ugljikovodika (LPG). Cilj osnivanja posebnih računa je da svaki račun naknađuje samo one štete koje su prouzročene HNS teretom pokrivenim upravo tim računom.

Vrlo bitna značajka HNS konvencije je obveza upisanog vlasnika broda koji stvarno prevozi HNS teret da mora imati obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao pokriće svoje odgovornosti, uz mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja. Dokaz o osigurateljnom pokriću ili drugom financijskom jamstvu, u formi Potvrde o obaveznom osiguranju kako je propisano HNS konvencijom, brod je u obvezi pružiti odmah po uplovljenju broda u luku bilo koje države stranke HNS konvencije, i to bez obzira da li je država u čiji upisnik je brod upisan stranka ugovornica HNS konvencije ili nije.

HNS konvencija predviđa skraćeni postupak za buduća povišenja limita ograničenja odgovornosti prema kojem se limit može mijenjati ako to zatraži polovica država ugovornica, a izmjene će biti usvojene ukoliko za njih glasa dvije trećine država ugovornica prisutnih na sjednici Pravnog odbora IMO-a. Važno je naglasiti da će se pri povišenju limita ograničenja odgovornosti rukovoditi određenim kriterijima i to: broju ranijih nezgoda, visini šteta proizašlih iz tih nezgoda, inflaciji kao i utjecaju predloženog povećanja na troškove osiguranja.

3. ZAPREKE ZA STUPANJE NA SNAGU HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE I RAZLOZI ZA DONOŠENJE PROTOKOLA IZ 2010. GODINE

HNS konvencija je svojim člankom 46. za stupanje na snagu postavila dva uvjeta: 1) da najmanje 12 država, uključujući najmanje 4 države od kojih svaka s najmanje 2 milijuna tonaže brodovlja, izrazi svoj pristanak da bude vezana Konvencijom, i 2) da Generalni tajnik IMO-a, kao depozitar HNS konvencije, primi obavijesti od država da su osobe u tim državama koje su odgovorne uplaćivati doprinose, primile tijekom prethodne kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona HNS tereta koji podliježe doprinosu na opći račun. Osamnaest mjeseci od datuma kada se kumulativno ispune ova dva uvjeta, Konvencija stupa na snagu.

Države ugovornice su obvezne prilikom ratifikacije, odnosno potvrđivanja HNS konvencije, kao i svake godine nakon toga dok Konvencija ne stupi na snagu, dati obavijest Generalnom tajniku IMO-a o količini primljenog HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, kako bi se omogućilo Generalnom tajniku IMO-a da utvrdi datum stupanja na snagu Konvencije. Međutim, za propust izvršenja ove obveze država ugovornica nisu utvrđene nikakve sankcije.

Konvencijom je predviđena i obveza država ugovornica o obavještanju direktora HNS fonda za svaku proteklu godinu o imenima i adresama primatelja i količinama HNS tereta koji doprinose u HNS fond, ali niti za slučaj propusta ove obveze od strane država ugovornica nisu predviđene nikakve sankcije.

Upravo zbog nedostatka sankcija za propust obavještanja Glavnog tajnika IMO-a prilikom ratifikacije Konvencije o količinama primljenog HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, nije bilo moguće utvrditi jesu li ispunjeni uvjeti koje je HNS konvencija iz 1996. utvrdila za svoje stupanje na snagu, jer je većina država koje su ratificirale Konvenciju, propustila prilikom ratifikacije dostaviti i podatke o količinama primljenog HNS tereta.¹⁶

Među ostalim, nemogućnost utvrđivanja ispunjavanja uvjeta za stupanje na snagu Konvencije, bila je razlog za raspravu i napore u pronalaženju rješenja radi otklanjanja zapreka i omogućavanja stupanja na snagu HNS konvencije iz 1996. godine.¹⁷ Već od 79. sjednice¹⁸ Pravnog odbora IMO-a, intenzivno se radilo na otklanjanju zapreka za stupanje na snagu HNS konvencije, sve do 95. sjednice¹⁹ na kojoj je usvojen Prijedlog Protokola za usvajanje na Diplomatskoj konferenciji zakazanoj za travanj 2010. godine.

Razmatranje pitanja vezanih uz provedbu HNS konvencije intenziviralo se povodom izvještaja s posebnog konzultativnog sastanka država i predstavnika zainteresirane industrije u nedržavnim organizacijama²⁰ podnesenom na 80. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj u listopadu 1999. godine, na kojoj je osnovana posebna Radna skupina pod vodstvom Ujedinjenog Kraljevstva²¹ sa zadatkom praćenja provedbe Konvencije.

Identificirana su pojedina pravna i tehnička pitanja koja predstavljaju zapreke za provedbu Konvencije, za koja je trebalo naći odgovarajuća rješenja, a za 83. sjednicu Pravnog odbora IMO-a Radna skupina je pripremila Nacrt Vodiča za provedbu HNS konvencije²² na temelju kojeg je na 22. sjednici Skupštine IMO-a

¹⁶ Konvenciju je ratificiralo 14 država koje predstavljaju 14% svjetske flote: Angola, Cipar, Etiopija, Liberija, Litva, Mađarska, Maroko, Ruska Federacija, St. Kitts and Nevis, Samoa, Siera Leone, Slovenija, Sirija i Tonga od kojih samo Cipar, Liberija i Ruska Federacija imaju tonažu brodovlja preko 2 milijuna tona, a osim Slovenije i Cipra, ostale države nisu dostavile Glavnom tajniku IMO-a obavijesti u skladu s člankom 43. Konvencije o količini tereta koji su osobe u tim državama koje su odgovorne uplaćivati doprinose, primile tijekom prethodne kalendarske godine. *Status of Multilateral Conventions and Instruments 31 August 2011.* p. 453 - <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202011.pdf> - posjećena 27. rujna 2011.

¹⁷ Luttenberger, Axel, Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, Pomorski zbornik, Knjiga 40 (2002.), str. 445.-452;

¹⁸ Pitanje stupanja na snagu HNS Konvencije razmatrano na sjednicama Pravnog odbora IMO-a održanim od 1998. do 2004., sadržano je u dokumentima tih sjednica, a posebno u dokumentima: LEG 80/10/2, LEG 80/10/3, LEG 81/7, LEG 82/8, LEG 83/6, LEG 83/INF.3, LEG 84/9, LEG 85/5, LEG 85/INF.2, LEG 86/7, LEG 87/11, LEG 88/8, LEG 89/10 itd.

¹⁹ 95. sjednica IMO-a održana je u Londonu od 30. ožujka do 3. travnja 2009.

²⁰ Sastanak je održan 16. travnja 1999., uz sudjelovanje 29 država (Argentina, Australija, Bahami, Brazil, Cipar, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Japan, Južnoafrička Republika, Kanada, Kina, Kuba, Liberija, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Njemačka, Republika Koreja, Sjedinjene Američke Države, Španjolska, Švedska, Trinidad i Tobago, Ujedinjeno Kraljevstvo, i Vanuatu), i predstavnici sljedećih nevladinih udruga: CEFIC, FETSA, ICHSA, ICS, *International Group of P&I Clubs* i OCIMF, kao i predstavnici tajništva IMO-a i IOPC Fonda.

²¹ *IMO Legal Committee – 80th Session 11-15 October 1999 (LEG 80/10) – Set up of Correspondence Group on implementation of HNS Convention.*

²² LEG 83/INF.3 (14 September 2001)

usvojena Rezolucija broj A 932(22)²³ kojom se državama preporučuje davanje prioriteta što bržoj provedbi HNS konvencije. U cilju poticanja provedbe HNS konvencije, u travnju 2002. godine prihvaćeno je Obrazloženje za njezinu provedbu,²⁴ a svoj poticaj dala je i Europska unija usvajanjem Odluke²⁵ kojom ovlašćuje države članice EU na potvrđivanje ili pristupanje HNS konvenciji, ukoliko je moguće prije 30. lipnja 2006. godine.

Nakon sastanka Radne skupine i zainteresiranih strana održanom u Otavi od 3.-5. lipnja 2003. godine,²⁶ Radna skupina je podnijela izvještaj na 87. sjednici Pravnog odbora IMO-a²⁷ temeljem radova pripremljenih od strane država članica Radne skupine i ostalih zainteresiranih strana.²⁸

Zaključeno je da je Radna skupina IMO-a napravila značajan korak u razrješavanju spornih pitanja koja su državama predstavljala ozbiljne pravne, ali još više praktične zapreke za provedbu HNS konvencije, kao npr. u odnosu na osiguranje i Potvrde o obveznom osiguranju, u odnosu na definiciju primatelja, posebno kod pakiranog tereta, te načinu izvještavanja o količinama primljenog HNS tereta itd. U tom smislu prezentirana je i posebna baza podataka pripremljena od strane IOPC Fonda (1992.) pod nazivom *HNS Convention Contributing Cargo Calculator (HNS CCCC)*, s ciljem uklanjanja brojnih administrativnih nedorečenosti.

Uočeno je, međutim, da neke od zapreka za stupanje na snagu HNS konvencije neće biti moguće riješiti bez njezine izmjene i prije njezinog stupanja na snagu. Stoga je na 12. zasjedanju Skupštine IOPC fonda (1992.) održanom u listopadu 2007., osnovana HNS Radna skupina (*'HNS Focus Group'*)²⁹ koja je bila zadužena da u okviru glavnih razloga i zapreka za stupanje na snagu HNS konvencije, pripremi prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije kojim bi

²³ Resolution A. 932(22) – *Implementation of the HNS Convention, adopted 29 November 2001*

²⁴ *IMO Legal Committee – 84th Session 22-26 April 2002. - An Overview of the HNS Convention adopted (LEG 84/9)*

²⁵ *Council decision of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention), Official Journal of the European Communities, L 337/55 13. 1. 2002.*

²⁶ Na sastanku u Otavi sudjelovale su sljedeće države članice Radne skupine i međuvladine i ne-vladine organizacije: Australija, Brazil, Kanada, Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Republika Koreja, Japan, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Ruska Federacija, Španjolska, Ujedinjeno Kraljevstvo, *International Maritime Organization (IMO), International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Fund), European Chemical Industries Council (CEFIC), International Group of Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs), International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*

²⁷ *IMO Legal Committee 87th Session 13-17 October 2003 (LEG. 87/11)*

²⁸ LEG. 87/11/1 sadrži 10 Dodataka koji se odnose na pojedina pitanja sadržana u zaključcima Radne skupine. O tome detaljnije: Pospišil Miler, Marija; Pospišil, Marija, *Prijedlog izmjena Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem. (HNS konvencije) iz 1996. godine, Poredbeno pomorsko pravo=Comparative Maritime Law, God. 49 (2010.), br. 164, str. 427.-469.*

²⁹ *Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly held from 15 to 19 October 2007, (92FUND/A.12/28 – Paragraph 27.16)*

se omogućilo potvrđivanje HNS konvencije kako je izmijenjena Protokolom i time ubrzalo njezino stupanje na snagu. Da bi se ubrzalo utvrđivanje prijedloga Protokola, mandat HNS Radne skupine strogo je ograničen na samo tri pitanja³⁰ koja su identificirana kao glavne zapreke koje onemogućuju stupanje na snagu HNS konvencije, a koje treba riješiti Protokolom. Ta pitanja odnosila su se na: a) Doprinos na LNG račun, b) Definiciju 'primatelja' u odnosu na pakirani teret i c) Propust podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Konvencije i nakon toga, o količini primljenog tereta koji doprinosi u HNS fond.

3.1 Doprinos na LNG račun

Glavni problem u odnosu na doprinos na LNG račun predstavljala je odredba HNS konvencije³¹ kojom se na plaćanje doprinosa na LNG račun obvezuje osoba ovlaštena raspolagati teretom u trenutku koji prethodi neposredno prije njegovog iskrcaja, a ne primatelj, kako je to utvrđeno kod svih ostalih računa.

Problem takvog određenja osobe obvezne na plaćanje doprinosa je u tome što se osoba ovlaštena raspolagati LNG teretom koja potječe iz države koja nije stranka HNS konvencije ne bi mogla podvesti pod nadležnost države stranke HNS konvencije. Stoga se niti ne bi mogla zahtijevati uplata doprinosa na LNG račun od osobe nad kojom država stranka HNS konvencije nema nadležnost. Takva situacija mogla je izazvati manjak sredstava na LNG računu, što bi moglo ugroziti mogućnost HNS fonda da isplati puni iznos naknade štete prouzročene LNG teretom ili dovesti do neproporcionalnog opterećenja povećanim doprinosima onih primatelja LNG tereta koji se nalaze u okviru nadležnosti država stranaka HNS konvencije.

Kako su najveći proizvođači i izvoznici LNG tereta³² države u razvoju koje su isticale da odredba članka 19. HNS konvencije prebacuje neproporcionalno veliki ekonomski teret na proizvođače i izvoznike tih zemalja, kod rješavanja ovog pitanja trebalo je uzeti u obzir i položaj država u razvoju kao i činjenicu da je LNG teret jedini teret za koji plaćanje doprinosa u HNS Fond ne obvezuje primatelja.

3.2 Definicija 'primatelja' u odnosu na pakirani teret

Prema HNS konvenciji primatelj koji podliježe plaćanju doprinosa u HNS fond, definiran je dvojako:³³ kao osoba koja fizički prima teret, a izuzetno, ukoliko

³⁰ *Terms of Reference of the HNS Focus Group (92FUND/WGR5/1, Annex)*

³¹ *Article 19(1)(b) HNS Convention*

³² Najveći izvoznici LNG tereta prema: *Statistics of the LNG World Trade*: (tablica iz dokumenta 92FUND/A/ES.12/9/1/Rev.1)

³³ *Article 1.4 'Receiver' means either:*

(a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the agent discloses the principal to the HNS Fund; or

je osoba koja fizički prima teret agent, on svoju obvezu plaćanja doprinosa može prenijeti na svog nalogodavatelja, pod uvjetom postojanja odnosa agent/nalogodavatelj. Ova definicija predstavlja problem u odnosu na pakirani teret, odnosno kod utvrđivanja i izvještavanja o količinama primljenog pakiranog HNS tereta. Naime, fizički primatelj kako je definiran člankom 1.4(a) Konvencije, najčešće je luka ili lučki terminal koji pruža infrastrukturu za iskrcaj tereta s ro-ro brodova i trajekata na kamione. Lučki terminali, međutim, najčešće nisu u mogućnosti identificirati nalogodavatelja, a izvještavanje o svakom pakiranom HNS teretu koji se prevozi kontejnerima i prolazi kroz luku ili terminal predstavljalo bi preveliki administrativni teret i za terminale i za države stranke ugovornice Konvencije.

Izvještavanje o količinama pakiranog HNS tereta postalo je stoga jedan od glavnih razloga što države prilikom potvrđivanja Konvencije nisu podnosile izvještaje o količinama primljenog HNS tereta u prethodnoj godini,³⁴ kao i jedan od najvažnijih razloga mnogim državama, koje bi inače potvrdile Konvenciju, što to nisu učinile, radi čega se izmjena Konvencije po tom pitanju ukazala nužnom.

3.3 Propust podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Konvencije i nakon toga

Zbog propusta država da prilikom potvrđivanja HNS konvencije kao i svake godine nakon toga podnesu izvještaje o količinama tereta koji podliježe doprinosu u HNS fond, nije se moglo utvrditi jesu li uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni pa je i ovo pitanje bilo nužno riješiti izmjenom odredaba Konvencije.

Trebalo je također riješiti i pitanje koje se odnosilo na postupak prema državi stranci koja nakon stupanja na snagu Konvencije, iz bilo kojeg razloga propusti dostavljati direktoru HNS fonda izvještaje o teretima koji podliježu doprinosu te utvrditi sankcije za takav propust po uzoru na rješenje iz Protokola o osnivanju Dopunskog fonda iz 2003. godine³⁵ koji vezuje isplatu naknade štete državi stranci s ispunjavanjem njezine obveze u odnosu na davanje izvještaja o teretima koji podliježu doprinosu za sve godine koje su prethodile nastupanju štetnog događaja.

(b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).

³⁴ Čak sedam, od devet država koje su već potvrdile HNS konvenciju, nije prilikom potvrđivanja, a niti nakon toga, podnijelo potrebne izvještaje u skladu s Konvencijom, *Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly held from 15 to 19 October 2007, (92FUND/A.12/28 – Paragraph 27.3)*

³⁵ Protokol iz 2003. godine Konvenciji o Fondu iz 1992. godine koji predviđa osnivanje Dopunskog Fonda tzv. Treći sloj odgovornosti u CLC sustavu odgovornosti, usvojen 16. svibnja 2003., stupio na snagu 3. ožujka 2005. godine, u članku 15. predviđa da se neće naknaditi šteta do koje dođe u državi ugovornici, osim onih za tjelesne ozljede i smrt, sve dok ta država ne ispuni u cijelosti svoju obvezu o podnošenju izvještaja o teretima koji podliježu plaćanju doprinosa za sve godine prije nastupanja štetnog događaja.

4. NOVA RJEŠENJA PREMA PROTOKOLU IZ 2010. GODINE MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U SVEZI S PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM (HNS), IZ 1996.

Na Diplomatskoj konferenciji koja je održana u Londonu od 26. do 30. travnja 2010. godine, usvojen je Protokol iz 2010. godine Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi za štetu u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. godine³⁶ čiji je osnovni cilj bio otkloniti tri glavne zapreke koje su do tada sprječavale države da potvrde HNS konvenciju iz 1996. godine i koje su onemogućavale Generalnog tajnika IMO-a da utvrdi jesu li uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni.

Odredbom članka 18. Protokola iz 2010. godine, utvrđeno je da će Konvencija iz 1996. i Protokol iz 2010. godine, za stranke Protokola predstavljati i interpretirati se kao jedan jedinstveni instrument prema kojem će odredbe članka 1. do 44. i Dodatak I. i II. konvencije iz 1996. godine kako su izmijenjeni Protokolom iz 2010. godine, zajedno sa završnim odredbama iz članka 20. do 29. Protokola iz 2010. godine čiji redni brojevi će se uskladiti s prethodno navedenim člancima Konvencije, činiti novu međunarodnu konvenciju pod nazivom: 'Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 2010. godine,'³⁷ a završne odredbe Protokola iz 2010., postat će njezine završne odredbe.

U skladu s odredbom članka 20(8) Protokola iz 2010. godine, za državu koja izjavi svoju suglasnost da će biti vezana Protokolom iz 2010. godine, smatrat će se da je na dan potvrđivanja Protokola iz 2010. godine, otkazala HNS konvenciju iz 1996. godine. Prema tome, države koje su izrazile svoju suglasnost biti strankom HNS konvencije iz 1996., neće morati posebno otkazivati Konvenciju iz 1996. godine da bi postale strankom Protokola iz 2010., nego će biti dovoljno da potvrde Protokol iz 2010. godine. Time se riješilo pitanje onih država koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine³⁸ i otklonilo svaku sumnju o tome kojim instrumentom

³⁶ *PROTOCOL OF 2010 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA, 1996*, Vidi: *Text examined and approved by the drafting committee, LEG/CONF.17/DC/1, 29 April 2010.*

³⁷ *The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention).*

³⁸ Na 94. sjednici Pravnog odbora istaknut je problem vezan uz potvrđivanje novog Protokola od strane država kao što je Cipar, koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine. Iako je analiza pravnih učinaka iz dokumenta LEG 95/3/3 tajništva IMO-a, pokazala je da je već bilo precedenata u okviru IMO-a (Protokol 1978. MARPOL konvenciji iz 1973. i Protokol 1992. Konvenciji o fondu iz 1971.), u kojima je bilo omogućeno državama da potvrde Protokol prije stupanja na snagu same Konvencije, rješenje iz Protokola 2010. HNS konvenciji iz 1996. godine, omogućuje državama da i bez formalnog otkazivanja Konvencije iz 1996. godine prestaju njome biti vezane, a izbjegla se i mogućnost istovremene vezanosti i jednim i drugim instrumentom. To je u skladu i s odredbom članka 54(b) Bečke konvencije iz 1969. godine, prema kojoj, u periodu dok Konvencija još nije stupila na snagu, država koja je izjavila suglasnost biti vezana nekom konvencijom, može svoju suglasnost povući u 'bilo koje vrijeme.

su vezane.

4.1. Rješenje pitanja podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Protokola i nakon toga i sankcije za propust

Protokolom iz 2010. godine, utvrđena je obveza država da prilikom potvrđivanja Protokola iz 2010. godine, dostave Generalnom tajniku IMO-a izvještaj s podacima o ukupnim količinama tereta primljenim u toj državi prethodne godine koji podliježe plaćanju doprinosa na opći i na pojedine posebne račune, a u suprotnom izjava o potvrđivanju Protokola neće biti prihvaćena od strane Generalnog tajnika IMO-a.³⁹

Također je utvrđena obveza država, da nakon potvrđivanja Protokola iz 2010. godine, svake godine do najkasnije 31. svibnja, pa sve dok Protokol iz 2010. godine ne stupi na snagu, dostavljaju izvještaj s podacima o ukupnim količinama tereta koji podliježe plaćanju doprinosa na opći i na pojedine posebne račune primljenim u toj državi prethodne godine, a u suprotnom njezin status stranke ugovornice Protokola bit će privremeno suspendiran, sve dok ne dostavi izvještaje s potrebnim podacima.⁴⁰ Dakle, sankcija za nedostavljanje izvještaja nakon potvrđivanja Protokola do njegovog stupanja na snagu je da Protokol neće stupiti na snagu za tu državu koja je u zakašnjenju s dostavom izvještaja, niti će se ta država računati kao stranka ugovornica u svrhu stupanja na snagu Protokola.

Odredbom članka 14. Protokola iz 2010. utvrđena je odredba 21bis Konvenciji, a kojom se utvrđuju sankcije za propuštanje dostavljanja izvještaja o teretu koji podliježe plaćanju doprinosa nakon stupanja na snagu Protokola, na način da se naknada štete iz Fonda privremeno neće isplatiti, osim za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda, sve dok država ugovornica ne ispuni svoju ugovornu obvezu o dostavi izvještaja za sve godine koje prethode nezgodi iz koje se potražuje naknada štete. Ukoliko država svoju obvezu ne ispuni u roku od godine dana od obavijesti direktora Fonda o propustu, isplata naknade štete obustavit će se trajno. Ovom odredbom ispravlja se propust HNS konvencije iz 1996. godine koja nije imala sankcije za propuste u davanju izvještaja.

4.2. Rješenje pitanja pakiranog tereta povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani teret

Protokol iz 2010. godine riješio je i problem koji su države imale u vezi izvještavanja o količinama uvezenog pakiranog HNS tereta i njihovim primateljima na način da je pakirani teret potpuno izuzet od obveze izvještavanja o količinama pakiranog HNS tereta kao i od obveze da doprinosi u HNS fond pa je time izvještavanje o teretima koji doprinose u HNS fond značajno pojednostavljeno. Ta je izmjena utvrđena odredbom članka 3. Protokola iz 2010. godine kojom

³⁹ Članak 20 (4) i (5) Protokola iz 2010.

⁴⁰ Članak 20 (6) i (7) Protokola iz 2010.

se mijenja odredba članka 1(5) Konvencije i odvojeno definira HNS teret u rasutom stanju i pakirani teret.⁴¹ S tim u vezi izmijenjena je i odredba članka 1(10) Konvencije koja utvrđuje plaćanje doprinosa u HNS fond samo za teret u rasutom stanju.⁴²

Međutim, da bi se zadržao dvostupanjski sustav odgovornosti i za štete prouzročene pakiranim HNS teretom, te su štete ostale pokrivene općim računom HNS fonda kako bi se u nezgodama velikih razmjera osigurala naknada i žrtvama pakiranog HNS tereta. Da bi se, međutim, smanjilo dodatno opterećenje općeg računa HNS fonda u koji doprinose plaća samo rasuti teret, a iz kojeg će se prema Protokolu isplaćivati i štete za pakirani teret, povišen je iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani HNS teret u prvom stupnju odgovornosti. Države članice Konvencije, a time i primatelji pakiranog tereta oslobođeni su obveze izvještavanja o količinama primljenog pakiranog tereta i plaćanja doprinosa za taj teret u HNS fond na teret brodovlasnika koji prevoze takav teret kojima je iznos ograničenja odgovornosti povišen. Postavlja se pitanje je li takvo rješenje bilo opravdano.

Iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani HNS teret u prvom stupnju odgovornosti povišen je iako su statistički podaci⁴³ i analiza šteta koje bi se potencijalno mogle podvesti pod primjenu HNS konvencije da je bila na snazi, pokazali da je čak 98% analiziranih slučajeva bio u okviru iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika i sa sadašnjim limitom ograničenja odgovornosti i da bi samo u dva slučaja došlo do odgovornosti Fonda, od kojih se niti jedan slučaj nije odnosio na pakirani teret. Statistički podaci su pokazali da zapravo nije bilo nikakvog opravdanja za povišenje iznosa ograničenja odgovornosti za vlasnika broda, niti za štete prouzročene pakiranim, niti za štete prouzročene drugim HNS teretom. Povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika opravdavallo se, stoga, potrebom postizavanja kompromisa sa stranom HNS tereta koji doprinosi

⁴¹ Dodani su stavci:

5bis: 'Bulk HNS' means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).

5ter 'Packaged HNS' means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(iv).;

⁴² Izmijenjeni Članak 1(10) glasi: 'Contributing cargo' means any bulk HNS which is carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the destination.'

⁴³ Statistički podaci o nezgodama za period od 5 godina (2002.-2007.), koje bi se mogle podvesti pod HNS konvenciju da je Konvencija bila na snazi, izrađeni od strane *International Group of P&I* na zahtjev UK-a i ostalih država HNS Radne skupine, pokazali su da je u tom periodu identificirano 126 takvih nezgoda. Od tih 126 nezgoda čak u 124 nezgode (98% slučajeva), naknada štete bi bila u okviru ograničene odgovornosti brodovlasnika, a samo u dva slučaja bi prelazila taj iznos, pa bi došlo do odgovornosti i drugog stupnja, tj. HNS Fonda, i to za relativno mali iznos. Iz statistike također proizlazi da se niti u jednom od ova dva slučaja nije radilo o štetama uzrokovanim pakiranim teretom. Pobljiže: *Analysis of Claims Data on List of HNS Incidents involving Vessels entered in an International Group Member Club in the Period 2002-2007, Submitted by International Group of P&I Clubs, 18 January 2008 - 92FUND/WGR.5/5.*

na opći račun HNS fonda, pa je na 94. i 95. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a većina delegacija bila spremna, u interesu postizavanja kompromisa, prihvatiti 'umjereno' povišenje ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani teret, ali nisu predloženi konkretni iznosi.

Na Konferenciji je bilo istaknuto da cilj Protokola nije revizija Konvencije u odnosu na pakirani HNS teret, nego uspostava ravnoteže u odgovornosti između strane broda i strane tereta nakon izuzimanja pakiranog tereta od plaćanja doprinosa u HNS fond. U tu je svrhu bilo potrebno utvrditi koji bi to iznosi bili 'umjereni' i prihvatljivi državama da bi ratificirale Protokol i da bi se time postigao cilj, njegovo što brže stupanje na snagu. Svoje mišljenje u vezi pitanja povišenja iznosa ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim HNS teretom na Konferenciji su iznijele delegacije država, ali i nevladine organizacije, posebno CMI, *International Group of P&I Clubs* i ICS.⁴⁴

U svojim zaključnim razmatranjima CMI je istakao⁴⁵ da se 'umjerenim' povišenjem može smatrati svako povišenje od 10-100% te da će povišenje ispod 50% biti stoga '*relatively modest*'.

P&I klubovi su u svojoj diskusiji na Konferenciji iznijeli podatke⁴⁶ prema njihovoj najnovijoj analizi koja je pokazala da bi samo u 3, od ukupno 192 razmatrana slučaja koja bi se mogla podvesti pod primjenu HNS konvencije da je bila na snazi, šteta prelazila iznos ograničene odgovornosti brodovlasnika i da se ni jedan od tih slučajeva nije odnosio na pakirani teret. Osim toga, iz analiziranih podataka je proizlazilo da je svega oko 15% brodova koji su prevozili HNS teret u analiziranim slučajevima bio ispod 2.000 BRT, iz čega se može zaključiti da brodovi manje tonaže nisu u većem riziku kako se to ranije pretpostavljalo, te da stoga svako povećanje iznosa ograničenja odgovornosti treba biti ravnomjerno i u okviru iste razine, bez obzira na tonažu brodova.

Ovaj zaključak podržan je i od strane ICS-a,⁴⁷ a u odnosu na iznos povišenja ograničenja odgovornosti brodovlasnika istaknuto je da to povišenje ne smije biti tako visoko da potpuno eliminira drugi stupanj odgovornosti putem HNS fonda jer bi to narušilo ravnotežu i osnovni princip Konvencije o podjele rizika između

⁴⁴ *Committee Maritime International (CMI)* - Međunarodni pomorski odbor osnovan 1987. u Antwerpenu sa ciljem unifikacije pomorskog prava, a koji danas okuplja oko 50 nacionalnih udruženja za pomorsko pravo, među kojima i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Vidi: <http://www.committeemaritime.org> – posjećena 10. prosinca 2011.

International Group of P&I Clubs – Međunarodna grupa P&I klubova koja predstavlja 13 P&I klubova koji pružaju osigurateljno pokriće od ugovorne i izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika za preko 90% ukupne svjetske pomorske flote. Vidi: <http://www.igpandi.org> – posjećena 10. prosinca 2011.

Internacional Chamber of Shipping – Međunarodna pomorska komora koja predstavlja nacionalna udruženja brodara, vlasnika oko 80% ukupne svjetske flote, među kojima i hrvatska Udruga brodara 'Mare Nostrum'. Vidi: <http://www.marisec.org> – posjećena 10. prosinca 2011.

⁴⁵ LEG/CONF.17/5

⁴⁶ *Analysis of claims data collated by P&I Clubs on incidents involving the carriage of HNS between 2002 and 2010 submitted to the International Conference on the Revision of the HNS Convention by the International Group of P&I Clubs* (LEG.CONF. 17/6) 8 March 2010.

⁴⁷ LEG.CONF. 17/8

strane broda i tereta pa da bi stoga, povišenje trebalo biti ispod razine predložene od strane CMI-a.

Države koje su na Konferenciji učestvovala u diskusiji o utvrđivanju iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika, predlagale su povišenje od 5 – 50%, s tim da je bilo i onih koje su s obzirom na podatke iz analize P&I klubova, smatrale da nikakvo povišenje nije ni potrebno.⁴⁸ Međutim, većina država koje su iznijele svoja stajališta,⁴⁹ zalagale su se za povišenje od 10-15% uz obrazloženje da je unatoč pokazateljima iz provedene analize koji govore protiv bilo kakvog povišenja, umjereno povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika potrebno radi postizanja ravnoteže koja je narušena zbog izuzimanja pakiranog tereta iz obveze plaćanja doprinosa u HNS fond. Time prouzročen manjak sredstava u HNS fondu treba nadomjestiti na način da se povisi iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika kako bi na taj način HNS fond u manjem broju slučajeva dolazio u priliku naknađivati štete koje su prouzročene pakiranim HNS teretom. Pri tome, međutim, povišenje ne treba biti tako visoko da HNS fond bude potpuno isključen iz plaćanja bilo kakve naknade ovih šteta u svim slučajevima.

Nasuprot ovim mišljenjima, određene države⁵⁰ zagovarale su povišenje od 50% opravdavajući ga činjenicom da je prošao već dugi niz godina od utvrđivanja iznosa ograničenja u Konvenciji iz 1996., pa da je vrijeme da se iznosi ograničenja sada povise.

Uzimajući u obzir cjelokupnu diskusiju, na Konferenciji je zaključeno i odlučeno da se iznos ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim teretom povisi u prvom stupnju odgovornosti za 15%, a taj postotak će se primijeniti na sve brodove bez obzira na tonažu.

Temeljem ovog zaključka Konferencije, odredbom članka 7. Protokola iz 2010. godine, izmijenjena je odredba članka 9(1) Konvencije iz 1996., na način da su utvrđeni različiti iznosi ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene teretom u rasutom stanju, od iznosa ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim teretom.

Iznosi ograničenja odgovornosti za štete prouzročene rasutim teretom nisu mijenjani, i ostali su na razini od 10 milijuna SDR za brodove do 2.000 BRT-a, do maksimalno 100 milijuna SDR za brodove od 100.000 BRT-a i veće.

Iznos ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim teretom povišen je za 15% na iznose ograničenja za rasuti teret i to za sve brodove bez obzira na njihovu tonažu što znači na 11,5 milijuna SDR za brodove do 2.000 tona, a zatim po 15% povišenja za svaku tonu preko 2.000 tona, do maksimalno 115 milijuna SDR za brodove od 100.000 BRT-a i veće.

⁴⁸ Kina i Čile.

⁴⁹ Danska, Malezija, Cipar, Belgija, Nizozemska, Japan, Poljska, Angola, Singapur, Finska, Republika Koreja, Grčka, Španjolska, UK, Nigerija, Panama, Maršalski otoci, Južna Afrika, Liberija, Ruska Federacija i dr.

⁵⁰ Njemačka, Kanada i Francuska.

Međutim, ako se analizira formulacija točke (b) izmijenjenog članka 9(1), proizlazi da se ovi povišeni iznosi neće primijeniti samo na štete prouzročene pakiranim teretom, nego i na štete prouzročene pakiranim i rasutim teretom, ili na štete za koje nije moguće utvrditi da li su prouzročene pakiranim ili rasutim teretom s istog broda.⁵¹ Naime, iz teksta preambule u točki (b) vidljivo je da će se ovi viši iznosi ograničenja odgovornosti brodovlasnika koji su utvrđeni za štete prouzročene pakiranim teretom, ipak primijeniti i na štete prouzročene rasutim teretom i to u dva slučaja:

1.) kad je šteta prouzročena pakiranim i rasutim teretom, i

2.) kad je šteta prouzročena pakiranim i rasutim teretom ako nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena pakiranim ili rasutim teretom s istog broda.

I dok se čini opravdanim više iznose ograničenja primijeniti i u slučajevima kad nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena pakiranim ili rasutim teretom s istog broda, nema, čini se, opravdanja za primjenu viših iznosa ograničenja na štete prouzročene rasutim teretom u slučajevima gdje je moguće utvrditi da li je štetu prouzročio pakirani ili rasuti teret ili ako je šteta prouzročena i jednim i drugim teretom, ali je moguće utvrditi koji dio štete je prouzročen rasutim, a koji dio pakiranim HNS teretom. Naime, iz formulacije točke 1) proizlazi da će se ovi povišeni iznosi primijeniti i na štete prouzročene rasutim teretom, zbog same činjenice što se istim brodom prevezio i pakirani i rasuti teret, makar se zna da li je štetu prouzročio rasuti ili pakirani teret.⁵²

4.3. Rješenje pitanja LNG tereta

U svezi osobe obvezne na plaćanje doprinosa za LNG teret, odredbom članka 11. Protokola iz 2010. godine izmijenjena je odredba članka 19. Konvencije i

⁵¹ Članak 9 (1) Konvencije iz 1996. kako je izmijenjen člankom 7 Protokola iz 2010. glasi:

(1) The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) Where the damage has been caused by bulk HNS:

(i) 10 million units of account for a ship not exceeding 2.000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each unit of tonnage from 2.001 to 50.000 units of tonnage, 1.500 units of account; for each unit of tonnage in excess of 50.000 units of tonnage, 360 units of account; provided, however that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.

(b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage has been caused by both bulk HNS and packaged HNS, or where it is not possible to determine whether the damage originating from that ship has been caused by bulk HNS or by packed HNS:

(i) 11.5 million units of account for a ship not exceeding 2.000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i): for each unit of tonnage from 2.002 to 50.000 units of tonnage, 1.725 units of account; for each unit of tonnage in excess of 50.000 units of tonnage, 414 units of account; provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 115 million units of account.

⁵² Za pretpostaviti je da je uzrok ove nelogične formulacije previd kod redakcije ovog teksta.

dodan novi stavak 1bis u odnosu na plaćanje doprinosa za LNG teret.⁵³ Tom je izmjenom utvrđena obveza primatelja na plaćanje doprinosa, osim ako se na plaćanje doprinosa obvezala osoba ovlaštena na raspolaganje LNG teretom neposredno prije njegovog iskrcaja, pod uvjetom postojanja ugovora između te osobe i primatelja i ukoliko je primatelj obavijestio državu ugovornicu o postojanju takvog ugovora.

Međutim, ukoliko osoba ovlaštena na raspolaganje teretom neposredno prije njegovog iskrcaja ne plati doprinos, ili dio doprinosa, primatelj je u obvezi plaćanja tog dijela doprinosa. Internim propisima HNS fonda će se utvrditi kada će se smatrati da osoba ovlaštena na raspolaganje teretom nije ispunila svoju obvezu plaćanja doprinosa. Ovaj kompromisni prijedlog uvažava postojeću praksu trgovine LNG teretom i rješava potencijalni pravni problem naplate doprinosa od osobe koja nije u nadležnosti države ugovornice. Fleksibilan je i jednostavan za primjenu, a udovoljava i potrebama država u razvoju o pravednijoj raspodjeli ekonomskog tereta, jer je obveznik na plaćanje doprinosa u prvoj instanci primatelj, a opcija njegove zamjene na osobu koja je ovlaštena raspolagati teretom predviđa se samo kad je tako među strankama ugovoreno.

U svezi s izmjenom osobe obvezne na plaćanje doprinosa na LNG račun, odredbom članka 13. Protokola, izmijenjena je i odredba članka 21(5)(b) Konvencije kojom se utvrđuje redoslijed i način izdavanja računa za plaćanje doprinosa u slučaju LNG tereta.

4.4. Ostala pitanja raspravljana na Konferenciji

U cilju otklanjanja nesporazuma i razjašnjenja geografskog djelokruga primjene Konvencije, prihvaćen je prijedlog delegacije Japana da se izmijeni sadašnji tekst

⁵³ Stavak 1bis članka 19 Konvencije iz 1996., dodan člankom 11 Protokola iz 2010. glasi:

‘19. 1bis:

- (a) In the case of the LNG account, subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the LNG account shall be made in respect of each State Party by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of any quantity of LNG.
- (b) However, any contributions shall be made by the person who, immediately prior to discharge, held the title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State (the titleholder) where:
 - (i) the titleholder has entered into an agreement with the receiver that the titleholder shall make such contributions; and
 - (ii) the receiver has informed the State Party that such an agreement exists.
- (c) If the titleholder referred to in subparagraph (b) above does not make the contributions or any part thereof, the receiver shall make the remaining contributions. The Assembly shall determine in the internal regulations the circumstances under which the titleholder shall be considered as not having made the contributions and the arrangements in accordance with which the receiver shall make any remaining contributions.
- (d) Nothing in this paragraph shall prejudice any rights of recourse or reimbursement of the receiver that may arise between the receiver and the titleholder under the applicable law.’

članka 3(d) Konvencije.⁵⁴

Prijedlog Bahama u vezi ranije iznijetog prijedloga pred Pravnim odborom IMO-a, a koji se odnosio na definiciju HNS tereta i prijedlog da se pozivanje na *IMDG Code*,⁵⁵ koji je u međuvremenu revidiran, treba odnositi na sada važeći umjesto na verziju iz 1996. godine, nije prihvaćen. Većina delegacija smatrala je da ne bi trebalo dirati u definiciju HNS tereta koja je utvrđena na Konferenciji iz 1996. godine, pa je prihvaćeno da se u članku 1. stavku 5(vii) HNS konvencije iz 1996. godine, iza upućivanja na *IMDG Code*, dodaju riječi '*as in effect in 1996*', kako se ne bi ponovno otvarala diskusija o tvarima na koje se primjenjuje Konvencija, a što je već riješeno 1996. godine. Smatralo se da bi bilo koja izmjena u definiciji HNS tereta, mogla imati za posljedicu promjenu i u već utvrđenom sustavu doprinosa što bi moglo dovesti do produžetka rada na Protokolu, a time i do odgode stupanja na snagu Konvencije, što se željelo izbjeći.

Na Konferenciji je bilo i prijedloga za izmjenu Konvencije u odnosu na tzv. 'postupak prešutnog prihvata' (*Tacit amendment procedure*) iz članka 23. prijedloga Protokola, kojim se predlagao još pojednostavljeniji i brži postupak prihvaćanja izmjena Konvencije, odnosno Protokola,⁵⁶ što se obrazlagalo značajno dugim periodom koji je protekao od donošenja Konvencije iz 1996. kao i činjenicom da će proteći još određeni period dok Protokol iz 2010. stupi na snagu. Prijedlog se zasnivao na postupku utvrđenom u članku 24. Protokola o Dopunskom fondu iz 2003. godine, i između ostalog predlagao se manji broj država,⁵⁷ za postavljanje zahtjeva za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti, čime bi se olakšalo započinjanje tog postupka. Predlagalo se i smanjenje perioda nakon kojeg se postupak može predložiti sa dosadašnjih pet godina na tri godine od stupanja na snagu Protokola. Međutim, ovom prijedlogu se protivio veći broj država,⁵⁸ pa su predlagatelji odustali od njega, a nisu prihvaćeni ni neki drugi prijedlozi podnijeti na samoj Konferenciji.⁵⁹

Uz Protokol iz 2010. godine donesene su i četiri rezolucije kojima se uređuju sljedeća pitanja: osnivanje HNS fonda, pitanje tehničke suradnje i pomoći,

⁵⁴ *LEG 95/3/5 – Article 3 (d): to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c).*

⁵⁵ *IMDG Code Amendments, adopted May 2004, entry into force 1 January 2006; Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code update several sections of the Code relating to the carriage of dangerous goods and also include a new chapter 1.4 on Security Provisions intended to address the security of dangerous goods being transported by sea.*

⁵⁶ Prijedlog Kanade i Nizozemske, LEG/CONF.17/CW/WP.5 podržan od: Njemačke, UK, Danske, Norveške, Italije, Australije i Novog Zelanda.

⁵⁷ Četvrtina, umjesto jedne polovine kako je bilo utvrđeno do sada.

⁵⁸ Kina, Malezija, Singapur, Grčka, Cipar, Belgija, Nigerija, Liberija, Južna Afrika, Maršalski otoci i dr.

⁵⁹ Prijedlog da se smanji period potreban za stupanje na snagu Protokola sa 18 na 12 mjeseci, prijedlog za povećanje količine od 40 milijuna ukupno primljenog tereta kao kriterija za stupanje na snagu Protokola, prijedlog modifikacije obveze izvještavanja IOPC fondu o količinama tereta, prijedlog modifikacije odredbi radi izbjegavanja situacije stupanja na snagu i Konvencije iz 1996. i Konvencije iz 2010., koje pitanje je, međutim, regulirano posebnom Rezolucijom donesenom uz Protokol iz 2010. (vidi *infra* sljedeća bilješka).

pitanje izbjegavanja situacije stupanja na snagu i istovremenog egzistiranja obaju instrumenata (HNS konvencije iz 1996. godine i HNS konvencije iz 2010. godine) te pitanje provedbe HNS protokola iz 2010. godine.⁶⁰

5. IZGLEDI ZA STUPANJE NA SNAGU PROTOKOLA IZ 2010. GODINE HNS KONVENCIJI IZ 1996. GODINE

Izmjene Konvencije koje su usvojene Protokolom iz 2010., razrješile su ona pitanja koja su predstavljala glavne zapreke u provedbi HNS konvencije iz 1996. godine, pa će stupanje na snagu Protokola iz 2010. godine dovesti do novog međunarodnog instrumenta, HNS konvencije iz 2010. godine, koja će unaprijediti i završiti međunarodnopravnu regulaciju odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova, te pružiti žrtvama šteta proučenih HNS tvarima puno više, sigurniju i bržu naknadu.

S obzirom na vrlo široku listu stvari na koje se Konvencija primjenjuje te da gotovo i nema broda koji u nekom trenutku neće prevoziti opasni i štetni teret prema Konvenciji, očito je da se radi o vrlo kompleksnom međunarodnom instrumentu. Radi toga je nužno da prije potvrđivanja i stupanja na snagu Protokola iz 2010., države izvrše čitav niz predradnji i zahvata u nacionalne propise kojima bi se uspostavio sustav praćenja potencijalnih tereta koji podliježu doprinosu, sustav izvještavanja i suradnje s IOPC fondom radi usklađenja nacionalnog sustava sa sustavom i bazom podataka Fonda, te sustav izdavanja Potvrda o obveznom osiguranju i njihove kontrole kao i suradnje s osigurateljima u tom pogledu, što sve usporava postupke potvrđivanja i stupanja na snagu Protokola iz 2010. godine.

Međutim, od donošenja Protokola iz 2010.godine već je učinjen niz koordiniranih akcija u cilju ubrzanja postupaka potvrđivanja i time bržeg stupanja na snagu Protokola. Tako je na 98. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a⁶¹ potvrđen konsolidirani tekst HNS konvencije iz 1996. godine i Protokola iz 2010. godine,⁶² prihvaćen Pregled HNS konvencije iz 2010. godine s objašnjenjima njezine svrhe i dometa⁶³ kako bi se pomoglo državama u provedbi Konvencije, kao i model izvještaja o primicima doprinosećih tereta⁶⁴ koje su države dužne podnijeti

⁶⁰ RESOLUTION 1: Resolution on setting up the HNS Fund, RESOLUTION 2: Resolution on promotion of technical co-operation and assistance, RESOLUTION 3: Resolution on avoidance of a situation in which two conflicting treaty regimes are operational, RESOLUTION 4: Resolution on implementation of the 2010 HNS Protocol; Vidi: LEG/CONF. 17/DC/2.

⁶¹ *IMO Legal Committee - 98th Session 8 April 2011 (LEG 98/11).*

⁶² *Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention* – <http://www.hnsconvention.org/en/npdf/2010%20HNS%20Convention%20Consolidated%20text.pdf> – posjećena 27. rujna 2011.

⁶³ *An Overview of the International Convention ... (The 2010 HNS Convention)*, <http://www.hnsconvention.org/en/npdf/HNS%20Overview.pdf> – posjećena 27. 09. 2011.

⁶⁴ *Report on Receipts of Contributing Cargo made in accordance with Article 20 of the Protocol of 2010*, http://www.hnsconvention.org/en/npdf/Contributing%20Cargo%20Reporting%20Form_e.pdf – posjećena 27. rujna 2011.

prilikom potvrđivanja Protokola iz 2010. i nakon toga.

Tajništvo IMO-a poslalo je državama Cirkularno pismo s listama opasnih tvari,⁶⁵ a pripremio je i omogućilo pristup Listi opasnih i štetnih tvari obuhvaćenih u IMDG Code, 1996.⁶⁶

Posebnu ulogu u ubrzavanju postupka stupanja na snagu Protokola iz 2010. godine ima i IOPC fond (1992) koji je razvio i dalje razvija bazu podataka HNS tereta koji doprinose u HNS fond (*HNS Contributing Cargo Calculator*), a održao je i više prezentacija o provedbi HNS Konvencije na seminarima za države zainteresirane za njezino potvrđivanje.⁶⁷

Među zainteresiranim državama, u periodu otvorenom za potpisivanje Protokola iz 2010. godine, prva ga je potpisala Danska, a zatim još 7 država tako da je Protokol 2010. potpisalo ukupno 8 država, ali pod uvjetom potvrđivanja.⁶⁸ To su države koje su i do sada imale značajnu ulogu u okviru radnih skupina za utvrđivanje zapreka koje su sprječavale stupanje na snagu HNS konvencije iz 1996. godine kao i kod utvrđivanja prijedloga nacрта Protokola iz 2010. godine. Međutim, za potvrđivanje su svakako zainteresirane i neke druge države koje su svoj interes pokazivale i ranije, a sudjelovale su i na seminaru EMSE održanom u svibnju 2011. i konzultativnom sastanku u Rotterdamu održanom u lipnju 2011.⁶⁹

Stoga se može očekivati da će s obzirom na usku i koordiniranu suradnju IMO-a i IOPC fonda (1992.) te zainteresiranih država, relativno brzo doći do stupanja na snagu Protokola iz 2010. godine.

U provođenju ove Konvencije bit će značajan doprinos i P&I klubova ako prihvate izdavati brodovima *Blue Cards* na temelju kojih će vlasnici brodova koji prema Konvenciji podliježu obveznom osiguranju za štete prouzročene HNS teretom, moći ishoditi potrebne Potvrde o obveznom osiguranju koje su prema Konvenciji dužne izdati države članice Konvencije u čiji upisnik je brod

⁶⁵ Circular letter No. 3144 of 6 January 2011, sa Listama opasnih tvari koje obuhvaća IMSBC Code i IMDG Code, 1996, i liste opasnih tvari koje obuhvaća samo IMBSC Code, ali ne i IMDG Code 1996, <http://www.hnsconvention.org/en/npdf/IMO%20Circular%20letter%20No.3144.pdf> – posjećena 27. 09. 2011.

⁶⁶ IMDG Code 1996, http://www.hnsconvention.org/en/npdf/IMDG%20Code%201996_searchable.pdf – posjećena 27. rujna 2011.

⁶⁷ *European Maritime Safety Agency (EMSA) Seminar, Lisbon, 18 May 2011 – HNS Convention: Developments and Implementation; Special Consultative Meeting, Rotterdam, 14-15 June 2011, The HNS Convention: Role of the IOPC Funds.*

⁶⁸ HNS Protokol iz 2010. godine bio je otvoren za potpisivanje od 1. studenoga 2010. do 31. listopada 2011. Prva ga je potpisala Danska 14. travnja 2011., a 24. listopada 2011. Protokol je potpisalo još 6 država: Kanada, Francuska, Njemačka, Nizozemska, Norveška i Turska, dok je Grčka potpisala 31. listopada 2011. Vidi: <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/53-hns-2010.aspx> - posjećena 20. siječnja 2012.

⁶⁹ Na Seminaru EMSE 18.-19. 2011 sudjelovalo je 17 država članica EU te Norveška i Island, a države koje su sudjelovale na konzultativnom sastanku u Rotterdamu su: Australija, Belgija, Danska, Francuska, Njemačka, Malezija Nizozemska, Norveška i Poljska. Jedan od zaključaka sa sastanka u Rotterdamu je bio da će države nastojati dovršiti svoje interne legislativne pripreme postupke tijekom 2012.-2013. godine koji period se smatra potrebnim za provođenje postupka potvrđivanja.

upisan. S obzirom na vrlo značajne i vrijedne analize i statističke podatke koje je *International Group of P&I Clubs* pružao radnim skupinama i Pravnom odboru IMO-a prije konferencije kao i na samoj konferenciji, za vjerovati je da će P&I klubovi prihvatiti izdavati *Blue Cards* vlasnicima brodova koji prevoze HNS teret pod sličnim uvjetima i na sličan način kako to već čine prema CLC i Bunker konvenciji.

6. ZAKLJUČAK

Analizom novih odredaba Protokola iz 2010. godine HNS konvenciji iz 1996. godine može se zaključiti da su glavne zapreke koje su onemogućavale stupanje na snagu HNS konvencije iz 1996. godine sada otklonjene, iako pojedina rješenja, kao npr. povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene pakiranim teretom, nisu opravdana stvarnom potrebom, nego političkim razlozima postizanja kompromisa oko otklanjanja administrativnih poteškoća koje su države i primatelji pakiranog tereta imali u pogledu izvještavanja o primljenim količinama pakiranog tereta koji je trebao doprinositi u HNS fond. Međutim, kako je Protokol iz 2010. godine usvojen kompromisno, to bi trebalo značiti da postoji realna mogućnost njegovog širokog prihvaćanja i relativno brzog stupanja na snagu.

Za Republiku Hrvatsku, stoga bi također bilo uputno da što prije razmotri svoje interese u odnosu na HNS protokol, odnosno Konvenciju iz 2010. godine, koja omogućava bolju zaštitu i višu naknadu u slučaju nezgoda brodova koji prevoze opasne i štetne tvari, a koje nezgode nisu tako rijetke niti u Jadranu.⁷⁰ To pogotovo s obzirom na intenciju ulaska Hrvatske u EU, a upravo su se države EU značajno angažirale oko usuglašavanja kompromisnog prijedloga koji je doveo do prihvaćanja i usvajanja Protokola iz 2010. godine pa je za pretpostaviti da će države članice EU, među prvima potvrditi Protokol iz 2010. godine.

Međutim, bez obzira hoće li Republika Hrvatska ući u EU, zbog kompleksnosti ovog međunarodnog instrumenta, za Republiku Hrvatsku je od interesa unaprijed pripremiti industriju i uspostaviti sustav i bazu podataka za praćenje primitka potencijalnih HNS tereta koji podliježu doprinosu prema HNS protokolu, jer ako odluči potvrditi HNS protokol iz 2010. godine morat će raspolagati podacima o količinama primljenog HNS tereta u kalendarskoj godini koja je prethodila potvrđivanju Protokola. U protivnom, bez potrebnih izvještaja, izjava o potvrđivanju neće biti prihvaćena od strane Generalnog tajnika IMO-a.

⁷⁰ Sjetimo se broda *Und Adriyatik* koji je prevozeći opasan teret dana 6. veljače 2008. bio zahvaćen požarom 13 milja od obale Istre pa je prijetila ekološka katastrofa, ali na sreću požar je ugašen pa do toga nije došlo. Vidi: http://en.wikipedia.org/wiki/MS_UND_Adriyatik - posjećena 10. prosinca 2011.

NOVELTIES OF THE 2010 PROTOCOL TO THE 1996 HNS CONVENTION AND THE PROSPECTS FOR ITS ENTRY INTO FORCE

The 2010 HNS Protocol to the 1996 HNS Convention has been adopted at the IMO Diplomatic Conference held in London from 26 to 30 April 2010, 14 years after the adoption of the 1996 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, (HNS Convention), with an aim to facilitate the entry into force of an international system of liability and compensation in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea. The main goal of the 2010 HNS Protocol is to ensure adequate, prompt and effective compensation of victims of HNS damages by removing the obstacles which have inhibited 1996 HNS Convention to enter into force. Upon entry into force of the 2010 HNS Protocol, the articles of the 1996 Convention as amended by the 2010 Protocol, together with the final clauses of the 2010 Protocol, shall constitute the new Convention called the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention) which will, without any doubt, significantly improve international regulations of the liability damages caused by pollution of the sea from ships. The paper analyses new solutions adopted by 2010 HNS Protocol in order to remove the obstacles inhibiting the entry into force of the 1996 Convention, with a special emphasis on advantages and disadvantages of some Articles of 2010 Protocol and the prospects for its entry into force.

Key words: *pollution of sea by hazardous and noxious substances, limitation of liability for packaged HNS cargo, compulsory insurance, direct action.*