

TREBA LI REPUBLIKA HRVATSKA POTVRDITI KONVENCIJU O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U SVEZI S PRIJEVOZOM OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM IZ 2010.?

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić*

Izv. prof. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić**

UDK: 347.792-032.3:347.51(26)

347.795.3-032.3:349.6(26)

347.51:349.6(26)

DOI: 10.3935/zpfz.74.3.2

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: lipanj 2024.

Sustav građanskopravne odgovornosti za štete nastale onečišćenjem mora s brodova na međunarodnoj razini još uvijek nije potpun, jer na snagu nije stupila Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 2010. Konvenciju je potvrdilo osam država, a tri su države za znatnom količinom kontribuirajućeg tereta u završnom postupku pripremnih radnji za njezino potvrđivanje, pa se može očekivati da će Konvencija u doglednoj budućnosti skupiti 12 država stranaka i time ispuniti uvjete za stupanje na snagu. Povećan promet opasnih i štetnih tvari morem na području Republike Hrvatske i povećan rizik koje takav promet sa sobom nosi svakako nameću potrebu preispitivanja potrebe za potvrđivanjem ove Konvencije svakoj državi, a posebice onim državama kojih je gospodarstvo oslonjeno na prihode iz obalnog turizma, kao što je Republika Hrvatska. U radu se skreće pozornost na fragmentarno uređenje ove materije u nacionalnom pravu te se daje prikaz konvencijskih rješenja, primjena kojih bi osigurala pravičnu i učinkovitu naknadu za sve štete nastale prijevozom opasnih i štetnih tvari morem. Konvencija predviđa dvoslojni sustav odgovornosti – uz vlasnika broda, u drugom sloju odgovara HNS fond. Autori su snažnog uvjerenja

* Dr. sc. Dorotea Ćorić, profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka; dorotea.coric@uniri.hr;
ORCID ID: orcid.org/0000-0002-7080-7972

** Dr. sc. Iva Tuhtan Grgić, izvanredna profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka; iva.tuhtan.grgic@uniri.hr;
ORCID ID: orcid.org/0000-0003-2155-3459

da bi Republika Hrvatska trebala započeti s pripremnim radnjama koje je potrebno provesti prije potvrđivanja Konvencije, vezanima uz uspostavu sustava za izvješćivanje o primateljima tereta i količini tereta koji podliježe plaćanju doprinosa prema Fondu, a potom Konvenciju i potvrditi.

Ključne riječi: građanskopravna odgovornost za štetu, HNS, pomorski prijevoz, opasne i štetne tvari, potvrđivanje Konvencije

1. UVODNE NAPOMENE

Pomorski prijevoz opasnih i štetnih tvari posljednjih je desetljeća u stalnom porastu, kako zbog kontinuiranog razvoja kemijske industrije tako i zbog povećane potražnje za sirovinama i energentima.¹ HNS tvari prevoze se kao rasuti, tekući i kruti teret različitim vrstama brodova. Zbog eksplozivnih i toksičnih svojstava tih tvari njihov prijevoz predstavlja rizičnu djelatnost koja može izazvati nezgode s velikim štetnim posljedicama (ljudske žrtve, štete na imovini i okolišu).

Pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization* – IMO) usvojen je niz tehničkih pravila u svezi sa stavljanjem opasnih i štetnih tvari u promet, njihovim označavanjem i pakiranjem te posebice glede sigurnosnih standarda njihova prijevoza (gradnja i oprema brodova za prijevoz takvih tvari, obučenosť posade i dr.).² Sa svrhom da se potencijalnim oštećenicama osigura adekvatna naknada za štete nastale kao posljedica pomorskog prijevoza HNS tvari, IMO je 1996. godine usvojio Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza HNS tvari morem.³

¹ Za podatke o pomorskom prijevozu v. *Review of the Maritime Transport 2023*, dostupno na <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (8. 5. 2024.).

Opasne i štetne tvari na engl. *hazardous and noxious substances* – dalje u tekstu: HNS tvari.

² V. SOLAS konvencija – poglavlje 7 (prijevoz opasnih tvari) i MARPOL 74/78 (Prilog I, II. Sprječavanje onečišćenja uljem i opasnim i štetnim tvarima), Međunarodni kodeks o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju (*IBC*, kako je izmijenjen), Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta (*IMDG Code*, kako je izmijenjen), Međunarodni kodeks o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u rasutom stanju (*IGC Code*, kako je izmijenjen), Kodeks o sigurnom rukovanju krutim rasutim teretima (*IMSBC Code*, kako je izmijenjen).

³ *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* (dalje u tekstu: HNS konvencija). Više o usvajanju HNS Konvencije iz 1996. i njezinim osnovnim obilježjima v. Bravar, A., *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*, I. i II., Pravni fakultet u Zagrebu,

Po uzoru na globalno prihvaćen i uspješan CLC/Fund sustav odgovornosti iz 1992.⁴ za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret, HNS konvencija prihvaća dvoslojni sustav odgovornosti kojim rizik prijevoza HNS tvari raspoređuje na dvije strane, stranu broda (vlasnika broda) i stranu tereta (Međunarodni fond opasnih i štetnih tvari – HNS fond), s razlikom u odnosu na CLC/Fund sustav da su oba sloja odgovornosti regulirana jednom konvencijom. HNS konvencija iz 1996. nikad nije ispunila uvjete za stupanje na snagu. Brojnost HNS tvari koje Konvencija pokriva (više od 6000 tvari), više od 500 000 uključenih trgovaca i teškoće oko financiranja HNS fonda bile su glavne prepreke stupanju na snagu Konvencije. Pokušaj da se te zapreke uklone rezultirao je 2010. godine usvajanjem Protokola.⁵ Stupanjem na snagu Protokola iz 2010. HNS konvencija iz 1996. i Protokol iz 2010. za stranke Protokola predstavljat će i tumačit će se kao jedinstveni tekst – HNS konvencija iz 2010.⁶ Ni Protokol iz 2010. još uvijek nije stupio na snagu. Za to je potrebno da ga potvrdi 12 država, uključujući četiri države s najmanje dva milijuna jedinica bruto tonaže te da u državama strankama tijekom prethodne kalendarske

2007. Stručni prijevod Nacrta Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari iz 1996., v. Poredbeno pomorsko pravo (PPP), br. 145–148, 1997., str. 352 – 435.

- ⁴ Reguliran je odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997, dalje u tekstu: CLC 92) i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997, dalje u tekstu: Fond konvencija). Obje su konvencije za Republiku Hrvatsku stupile su na snagu 12. siječnja 1999. godine. Sustav odgovornosti iz 1992. godine, koji se sastoji od CLC 92 i Fond konvencije (dalje u tekstu: CLC/Fond 92) dopunjen je usvajanjem Protokola iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005) za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 17. svibnja 2006. godine.
- ⁵ O novinama Protokola iz 2010. više v. Pospišil-Miler, M.; Pospišil, M., *Novine Protokola iz 2010. godine HNS konvenciji iz 1996. i izgleđi za stupanje na snagu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 49, br. 3, 2012., str. 511 – 531. Isto tako, Jacobsson, M., *The HNS Convention and its 2010 Protocol*, u: Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 23 – 57.
- ⁶ Čl. 18. Protokola iz 2010. Konsolidirani tekst HNS konvencije iz 1996. i Protokola iz 2010. dostupan je na <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf>. Dalje u tekstu: HNS Konvencija iz 2010. ili Konvencija.

godine bude zaprimljeno najmanje 40 milijuna tona HNS tereta koji podliježe plaćanju doprinosa na opći račun HNS fonda.⁷

Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (*International Oil Pollution Compensation Fund – IOPC fond*) u suradnji s IMO-om i drugim relevantnim organizacijama i udruženjima radi na ubrzanju njegova stupanja na snagu.⁸ Poticaj je dala i Europska unija koja je u svibnju 2017. godine usvojila Odluku Vijeća kojom ovlašćuje države članice da potvrde Protokol iz 2010. ako je moguće prije svibnja 2021.⁹ Kao rezultat navedenih aktivnosti do 1. svibnja 2024. osam država provelo je postupak potvrđivanja Protokola iz 2010. To su: Kanada, Danska, Norveška, Turska, Južnoafrička Republika, Estonija, Francuska i Slovačka. Pet među njima imaju više od dva milijuna jedinica tonaže, a ukupna količina kontribuirajućeg tereta koje su u tim državama primile osobe dužne uplaćivati doprinose na opći račun trenutačno iznosi 17,5 milijuna tona (što je oko 44 % od potrebnih 40 milijuna tona).¹⁰ Da bi ispunio uvjete za stupanje na snagu, potrebno je da ga potvrde još četiri države s odgovarajućom količinom kontribuirajućeg tereta. Tijekom zasjedanja Pravnog odbora IMO-a

⁷ Prema čl. 21. Protokola iz 2010. (čl. 46. HNS konvencije iz 2010.) Protokol iz 2010. stupa na snagu 18 mjeseci od dana kada se ispune navedeni zahtjevi.

⁸ Tajništvo IOPC fonda u suradnji s IMO-om obavlja niz administrativnih zadataka vezanih uz primjenu HNS sustava odgovornosti. IOPC fond izradio je posebnu *web* stranicu posvećenu HNS konvenciji (<https://www.hnsconvention.org>, mrežna stranica posjećena 5. 5. 2024.) i HNS tragač – poseban *online* sustav pretraživanja HNS tvari koje se prema Konvenciji smatraju kontribuirajućim teretom (<https://www.hnsconvention.org/hns-finder>, mrežna stranica posjećena 5. 5. 2024.). Nadalje, IOPC fund, zajedno s Međunarodnim udruženjem brodara, Međunarodnim udruženjem P&I osiguratelja i drugim relevantnim udruženjima i organizacijama intenzivno radi na izradbi Smjernica za priznavanje štete prema HNS konvenciji iz 2010. (*HNS Convention Claims Manual*). Sve navedeno ima za cilj pomoći državama u pripremnim radnjama za potvrđivanje Protokola iz 2010. i njegovoj primjeni od strane država stranaka.

⁹ Odluka Vijeća (EU) 2017/769 od 25. travnja 2017. o ratifikaciji i pristupu država članica, u interesu Europske unije, Protokolu iz 2010. uz Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, uz iznimku aspekata povezanih s pravosudnom suradnjom u građanskim stvarima, Službeni list EU, L 115/15, 4. 5. 2017.

¹⁰ <https://www.hnsconvention.org/status/> (mrežna stranica posjećena 8. svibnja 2024.). Prijavljena količina LNG tereta već sada iznosi 22,5 milijuna tona, premašujući time minimalni iznos od 20 milijuna tona potrebnih za otvaranje posebnog računa. Draft record of decisions of the april 2024 sessions of the IOPC Funds' governing bodies, IOPC/APR24/9/WP.1, od 1. svibnja 2024., str. 17., https://documentservices.iopcfunds.org/download/79280/en/IOPC-APR24-9-1_en.pdf (mrežna stranica posjećena 30. svibnja 2024.) (dalje u tekstu: Draft record, April 2024).

u travnju 2024. Belgija, Njemačka i Nizozemska potvrdile su kako se nalaze u završnoj fazi pripremnih radnji za implementaciju HNS konvencije te da se do kraja 2024. godine ili početkom 2025. može očekivati njezino potvrđivanje.¹¹

S tim u svezi, smatrali smo da i RH, kao obalna država s intenzivnim pomorskim prometom treba razmotriti potvrđivanje HNS konvencije iz 2010. Treba podsjetiti na havariju broda *UND Adriyatik* koji je, 6. veljače 2008., 13 nautičkih milja od obale Istre zahvatio požar. Brod je prevezio opasan teret i imao je oko 900 tona pogonskog goriva. Ekološka katastrofa izbjegnuta je jer je požar pravodobno ugašen, pa osim troškova zaštitnih mjera i spašavanja drugih šteta nije bilo.¹² Iskustva navedene nezgode (i drugih) upozoravaju na činjenicu da se, uz sve preventivne propise i mjere sigurnosti plovidbe, nezgode ipak događaju.

Dodatan povod za razmatranje navedenog pitanja svakako je i povećani broj brodova za prijevoz ukapljenog prirodnog plina (UPP ili LNG) koji se koriste morskim područjima RH radi pristajanja na LNG terminal u Omišlju na otoku Krku. Prema izvješću LNG tvrtke, 17. travnja 2024., nakon tri i pol godine rada, na terminal je pristao devedeseti LNG brod te je prihvaćeno više od sedam milijardi kubnih metara LNG-ja.¹³ Uz sve koristi koje rad terminala ima za energetska stabilnost RH i Europe, činjenica je da se broj LNG brodova u obalnom području RH znatno povećao i da će se sljedećih godina još povećavati, a time se povećava i rizik od nezgoda.

Republika Hrvatska stranka je svih važećih IMO instrumenata kojima se propisuju standardi sigurnosti plovidbe, uključujući i standarde prijevoza HNS tvari morem. U pogledu posebnih režima izvanugovorne odgovornosti zbog šteta koje brod prouzroči osobama, imovini i morskom okolišu, RH je stranka posebnog međunarodnog sustava (1992 CLC/Fund sustava) koji regulira odgovornost

¹¹ Draft record, April 2024, *op. cit.*, str. 18. Također: <https://www.hnsconvention.org/activity/belgium-germany-and-the-netherlands-meet-to-discuss-progress-towards-ratification-of-the-2010-hns-protocol/> (8. 5. 2024.).

¹² Više o nezgodi v. Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova – Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 185 – 192.

¹³ Od početka komercijalnog rada Terminala za UPP uplinio je više od 12 282 922 kubnih metara ukapljenoga prirodnog plina te u transportni sustav Republike Hrvatske otpremio više od sedam milijardi kubnih metara prirodnog plina. U ovoj, kao i u prošloj plinskoj godini, više od 60 % svih količina prirodnog plina koje ulaze u transportni sustav Republike Hrvatske ulazi preko Terminala za UPP. U tekućoj plinskoj godini već je pretovareno osam brodova za prijevoz UPP-a te se do kraja plinske godine očekuje dolazak njih još 23. Sve navedeno dokazuje važnost Terminala za tržište prirodnog plina u Republici Hrvatskoj i ovom dijelu Europe, podatci dostupni: <https://lng.hr/2024/04/22/90-brod-za-prijevoz-upp-a-mol-hestia-pristao-na-terminal/> (2. 5. 2024.).

za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret, kao i sustava koji regulira odgovornost za onečišćenje izlivanjem pogonskog ulja (Bunker konvencija iz 2001.).¹⁴ Iako ulja jesu opasne i štetne stvari, riječ je tek o djelomičnom uređenju ovog važnog pitanja.

Ni na nacionalnoj razini RH nema poseban sustav po kojem se procjenjuje pitanje građanske odgovornosti za štete prema trećima nastale u svezi s prijevozom ostalih opasnih i štetnih tvari. Postoje posebne odredbe o odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret i onoga koje se rabi kao pogonsko gorivo izrađene po uzoru na spomenute međunarodne ugovore, dok će se za ostale štete odgovornost procjenjivati prema posebnim oblicima izvanugovorne odgovornosti iz Pomorskog zakonika¹⁵ te pravilima odštetnog prava iz Zakona o obveznim odnosima.¹⁶

Onečišćenja mora koja ne ulaze u područje primjene navedenih posebnih sustava ravnat će se prema režimu odgovornosti iz čl. 812. i 812.a PZ-a, koji uređuje odgovornost za onečišćenje okoliša raznim drugim onečišćujućim tvarima. Nabrajajući koje to onečišćujuće stvari mogu biti, Zakonik spominje, *inter alia*, opasne i štetne stvari. PZ-om je regulirana i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru (čl. 810.) te odgovornost za oštećenje stvari (čl. 811.). Također, posebne odredbe reguliraju pitanje odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu članova posade broda (čl. 145.) i smrt i tjelesnu ozljedu putnika (čl. 612. – 615.). Budući da PZ ne uređuje pitanje odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu trećih osoba na kopnu i brodu, ona će se procjenjivati u skladu odredbama ZOO-a. Primjena različitih oblika izvanugovorne odgovornosti ima za posljedicu da, ovisno o nastaloj šteti, odgovornost snose, na različitim temeljima odgovornosti, vlasnik broda i/ili brodar, a u nekim slučajevima propisan je i širi krug odgovornih osoba.¹⁷ Odgovornost za sve štete koje brod koji prevozi HNS stvari prouzroči osobama, stvarima i morskom okolišu (osim šteta nastalih onečišćenjem morskog okoliša uljem koje se prevozi kao teret i šteta nastalih tjelesnom ozljedom ili smrću osoba koje brodar zapošljava) podvrgnuta je sustavu općeg

¹⁴ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2006, dalje u tekstu: Bunker konvencija) za Republiku Hrvatsku stupila je na snagu 21. studenog 2008.

¹⁵ Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019 (dalje u tekstu: PZ ili Zakonik).

¹⁶ Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022 (dalje u tekstu: ZOO).

¹⁷ V. čl. 810. st. 1. i 5., čl. 145. st. 3. i čl. 614. PZ-a.

ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine.¹⁸ Pri procjeni o dopuštenosti korištenja ograničenja odgovornosti kao i određivanju visine fonda ograničene odgovornosti treba voditi računa da je opće ograničenje odgovornosti brodaru za pomorske tražbine u RH regulirano odredbama PZ-a, ali i međunarodnim ugovorima koji su na snazi za RH – međunarodnom Konvencijom o općem ograničenju za pomorske tražbine,¹⁹ kao i Protokolom iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976.,²⁰ IMO Rezolucijom LEG.5(99) iz 2012. o prešutnim prihvatom povišenim iznosima ograničenja odgovornosti, pa u svakom pojedinačnom slučaju treba odrediti koji pravni izvor treba primijeniti i u skladu s njim odrediti najveći iznos fonda ograničene odgovornosti. Treba istaknuti da je RH prigodom potvrđivanja Protokola iz 1996. izjavila rezervu i iz općeg sustava ograničenja izuzela tražbine za štete koje ulaze u područje primjene HNS sustava odgovornosti, ali ova rezerva primjenjiva je samo kada je mjerodavno pravo LLMC 76/96. (*infra* 2.2.3.).

U nastavku rada dat ćemo prikaz osnovnih obilježja posebnog sustava odgovornosti koji regulira HNS Konvencija iz 2010. Uzimajući u obzir svojstva HNS tvari i razmjere šteta koje mogu izazvati, različite vrste brodova kojima se one prevoze kao i veliki broj primatelja tih tereta, cilj nam je ovim prikazom skrenuti pozornost na to da je riječ o vrlo kompleksnoj pravnoj problematici koja, u svrhu postizanja pravne sigurnosti i osiguranja adekvatne naknade potencijalnim oštećenima, zahtijeva posebna rješenja.

Analiziranje odredbi o Fondu i načinu izračunavanja i prikupljanja doprinosa prelazi okvire ovoga rada, odnosno bit će predmet analize drugog rada.

S obzirom na to da hrvatski zakonodavni okvir trenutačno ne sadržava odgovarajuća rješenja u pogledu pitanja odgovornosti u slučaju nastanka štete u svezi s prijevozom HNS tvari, vjerujemo da će navedena analiza potaknuti nadležna tijela RH da razmotre pitanje potvrđivanja HNS konvencije iz 2010. ili barem o korištenju njezinih odredbi kao smjernica pri uspostavljanju posebnog, nacionalnog režima odgovornosti za štete u svezi s pomorskim prijevozom HNS tvari.

¹⁸ Čl. 812.a i čl. 823.d PZ-a.

¹⁹ Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1992. (dalje u tekstu: LLMC 76.).

²⁰ Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005. (dalje u tekstu: LLMC Protokol 1996., odnosno za konsolidirani tekst LLMC 76/96.).

2. OSNOVNA OBILJEŽJA SUSTAVA ODGOVORNOSTI PREMA HNS KONVENCIJI IZ 2010.

2.1. Područje primjene

2.1.1. Pojam opasne i štetne tvari (HNS tvari)

Odgovornost za štetu prema trećima procjenjivat će se prema HNS konvenciji iz 2010. pod uvjetom da je ista prouzročena jednom od HNS tvari iz odgovarajućih IMO instrumenata navedenih u čl. 1. st. 5.(a) Konvencije. Navedeni popis obuhvaća zaista veliki broj tvari, ali se HNS konvencija iz 2010. primjenjuje samo u slučaju kada se te tvari na brodu nalaze ukrcane kao teret.

Treba svakako istaknuti da se popis odnosi na IMO instrumente kako su izmijenjeni, odnosno njihove zadnje verzije.²¹ Tako svaka izmjenjena i dopuna

²¹ To su: ulja koja se prevoze u rasutom stanju propisana u Dodatku I. Priloga I. MARPOL konvencije 73/78 i njihovim dopunama; b) štetne tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju navedene u Dodatku II. Priloga II. MARPOL konvencije 73/78 i njihovim dopunama, i one tvari i mješavine privremeno svrstane u grupe X, Y ili Z u skladu s pravilom 6(3) navedenog Priloga II; c) opasne tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju popisane u poglavlju 17. Međunarodnog kodeksa o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u rasutom stanju, kako je izmijenjen, te proizvodi za čiji su prijevoz Uprava i lučke uprave privremeno propisale uvjete u skladu sa stavkom 1.1.6. Kodeksa, d) opasne i štetne upakirane tvari i proizvodi navedeni u Međunarodnom pomorskom kodeksu opasnih tereta, kako je izmijenjen; (e) ukapljeni plinovi popisani u poglavlju 19. Međunarodnog kodeksa o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u rasutom stanju, 1983., kako je izmijenjen, te proizvoda za čiji su prijevoz Uprava i lučke uprave privremeno propisale podesne uvjete u skladu sa stavkom 1.1.6. Kodeksa; f) tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju s točkom upaljivosti nižom od 60 °C (mjerenom pomoću pokusa zatvorene posude); (h) krute rasute tvari koje sadrže kemijske opasnosti navedene u Prilogu B Kodeksa o sigurnom rukovanju krutim rasutim teretima, kako je izmijenjen, u mjeri u kojoj su te tvari također podvrgnute odredbama Međunarodnog pomorskog kodeksa opasnih tereta iz 1996, kada se prevoze upakirane.

Tijekom rada na Konvenciji bilo je delegacija koje su smatrale da bi HNS konvencija trebala sadržavati poseban popis opasnih i štetnih tvari, a ne koristiti se popisima iz drugih konvencija. Naime, navedeni popisi rađeni su za potrebe primjene različitih unifikacijskih instrumenata, većinom tehničke prirode. Međutim, u nemogućnosti da se prihvate kriterije prema kojima bi se napravio poseban popis HNS tvari za potrebe primjene HNS konvencije, upućuje se na popise iz drugih instrumenata. V. Barklin, R., *The Hazardous and Noxious Substances Convention: Travail or Travaux – The Making of an International Convention*, Australian Year Book of International Law, vol. 20, br. 1, 1999., str. 3 – 33.

popisa tvari u navedenim IMO instrumentima automatski proširuje i primjenu HNS konvencije iz 2010. na te tvari i omogućuje da HNS sustav odgovornosti prati razvoj kemijske industrije. Jedina iznimka učinjena je kod pozivanja na Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta (*IMDG Code*) gdje se izričito navodi njegova verzija iz 1996. godine (čl. 1. st. 5.a (vii)). Upućivanjem na IMDG Kodeks iz navedene godine, a ne na njegovu izmijenjenu verziju, iz područja primjene Konvencije isključuju se ugljen i još neke tvari iz kasnijih verzija IMDG kodeksa. Naime, iako sadržavaju određene kemijske opasnosti, njihov prijevoz nije rizičan kao prijevoz drugih HNS tvari. Njihovo uključivanje u područje primjene Konvencije bi primateljima tog tereta, s obzirom na to da se prevoze u velikim količinama, nametnulo plaćanja visokih iznosa doprinosa u HNS fond i dovelo do nesklada u snošenju financijske odgovornosti u odnosu na primatelje HNS tvari koje su znatno opasnije, ali se prevoze u manjim količinama.²²

Pod pojmom HNS tvari Konvencija obuhvaća i ostatke tereta iz prethodnog prijevoza HNS tvari u rasutom stanju. Na taj način pokriva štete koje mogu nastati kao posljedica požara ili eksplozije zbog prisutnosti plinova koji se zadržavaju u brodskim tankovima nakon prijevoza HNS tvari u rasutom stanju.²³

Konvencija se ne primjenjuje na štete prouzročene prijevozom radioaktivnog materijala.²⁴ U pogledu šteta nastalih pri prijevozu ulja koje se prevozi kao teret, treba razlikovati prijevoz postojanih i nepostojanih mineralnih ulja. Tako Konvencija iz svoje primjene isključuje naknadu štete zbog onečišćenja mora prouzročenu izlivanjem postojanog mineralnog ulja s broda kako je definirana CLC konvencijom iz 1992., bez obzira na to je li naknada za tu štetu plativa na temelju CLC konvencije ili nije.²⁵ Navedeno isključenje primjenjivat će se i u slučaju da do štete zbog onečišćenja mora postojanim uljima dođe u državi koja je stranka HNS-a, ali nije stranka CLC konvencije. U tom slučaju naknada štete zbog onečišćenja mora postojanim uljima ne ulazi u područje primjene ni jednog od navedenih posebnih međunarodnih sustava odgovornosti. Ovakvo uređenje upućuje na komplementarnost ovih međunarodnih ugovora te želju za što većom razinom unifikacije. Druge štete nastale pri prijevozu postojanih mineralnih ulja (povreda tjelesnog integriteta, oštećenje imovine

²² Jacobsson, M., *op. cit.*, str. 26, bilj. br. 5.

²³ Prema čl. 1. st. 5. toč. (b) ne odnosi se na ostatke nakon prijevoza pakiranog HNS tereta.

²⁴ Čl. 4. st. 3. (b) Konvencije. Radioaktivni materijal podrazumijeva materijal klase 7 prema Međunarodnom kodeksu opasnih tvari kako je izmijenjen i Međunarodnom kodeksu za sigurno rukovanje krutim rasutim teretom, kako je izmijenjen.

²⁵ Pojam ulja i štete zbog onečišćenja za potrebe CLC konvencije iz 1992. v. čl. 2. toč. 5. i 6. CLC konvencije.

kao posljedica eksplozije ili požara) ulaze u područje primjene Konvencije.²⁶ Štete zbog onečišćenja mora i druge štete nastale pri prijevozu nepostojanih mineralnih ulja pokrivene su Konvencijom. Međutim, budući da se Konvencija primjenjuje samo na štete nastale opasnim tvarima koje se prevoze kao teret, njezine se odredbe neće primjenjivati na štete prouzročenu uljem koje se rabi za pogon broda. U slučaju da pogonsko ulje prouzroči onečišćenje mora, šteta će se procjenjivati prema Bunker konvenciji pod uvjetom da je do onečišćenja došlo na području države članice te konvencije, a druge štete (primjerice, štete zbog tjelesne ozljede) prema mjerodavnom nacionalnom pravu.²⁷

2.1.2. Pojam broda

Šteta prouzročena HNS tvarima spada u područje primjene HNS konvencije iz 2010. ako je nastala pri prijevozu pomorskim brodom ili pomorskim plovilom bilo koje vrste.²⁸ Za razliku od CLC sustava koji se primjenjuje isključivo na štete zbog onečišćenja mora s brodova konstruiranih ili prilagođenih za prijevoz ulja u rasutom stanju,²⁹ HNS konvencija iz 2010. pokriva velik broj plovila pod uvjetom da obavljaju prijevoz HNS tvari (*infra* 2.1.3.).

U skladu s čl. 4. st. 4. Konvencije iz njezine su primjene izuzeti ratni brodovi i njihovo pomoćno brodovlje, ili drugi brodovi u vlasništvu države ili kojima se ona koristi, te koji su u razmatranom razdoblju bili isključivo namijenjeni netrgovačkoj djelatnosti države. Ipak, svaka država prigodom potvrđivanja Konvencije može odlučiti da će istu primjenjivati i na ratne brodove ili druge navedene brodove koji su izuzeti iz područja primjene Konvencije.³⁰ U tom

²⁶ Do primjene HNS i CLC konvencije može doći u slučaju kada brod koji prevozi postojano mineralno ulje kao teret prouzroči onečišćenje morskog okoliša, ali istodobno dođe do povrede tjelesnog integriteta osoba ili oštećenja imovine. Šteta zbog onečišćenja mora procjenjivat će se prema CLC konvenciji, a ostale štete prema HNS konvenciji iz 2010. pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti za primjenu navedenih konvencija.

²⁷ Pogonsko ulje podrazumijeva sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda kao i ostatke tog ulja (čl. 1.(1) Bunker konvencije).

HNS konvencija neće se primjenjivati ni u slučaju da brod koristi LNG kao pogonsko gorivo. V. Xu, J.; Testa, D.; Mukherjee, P. K., *The Use of LNG as a Marine Fuel: Civil Liability Considerations from an International Perspective*, *Journal of Environmental Law*, vol. 29, 2017., str. 129 – 153.

²⁸ Čl. 1. st. 1. HNS konvencije iz 2010.

²⁹ Čl. 1. st. 1. CLC konvencije iz 1992.

³⁰ Čl. 4. st. 5. HNS konvencije iz 2010.

slučaju, država je dužna prigodom polaganja isprave o potvrđivanju Konvencije o tome obavijestiti Generalnog tajnika IMO-a, kao depozitara Konvencije, navodeći uvjete takve primjene. U odnosu na brodove u vlasništvu države koji se rabe u komercijalne svrhe Konvencija se primjenjuje, odnosno država će, kao vlasnik, biti podvrgnuta sudskom postupku pred nadležnim sudom u skladu s čl. 38. Konvencije i ne može se koristiti obranom na koju bi se mogla pozvati kao suverena država (čl. 4. st. 6. Konvencije).

U skladu s čl. 5. Konvencije prigodom njezina potvrđivanja (ili u bilo koje doba nakon toga) država može iz primjene Konvencije izuzeti brodove koji ne prelaze 200 tona, prevoze samo opasne i štetne tvari u pakiranom stanju i obavljaju pomorski prijevoz između luka i uređaja unutar te države. Navedeno izuzeće može se primijeniti i na prijevoz između dviju susjednih država.³¹

2.1.3. Pomorski prijevoz

Sljedeći je bitan uvjet za primjenu Konvencije uvjet nastanka štete tijekom pomorskog prijevoza HNS tvari. Konvencija se primjenjuje na međunarodni prijevoz, ali i prijevoz između luka i/ili terminala države stranke (nacionalni prijevoz) uz mogućnost već navedenog izuzeća za brodove koji ne prelaze 200 tona (v. *supra* 2.1.2.).

U skladu s čl. 1. st. 9. Konvencije pomorski prijevoz označava razdoblje od trenutka ulaska opasnih i štetnih tvari u bilo koji dio brodske opreme pri ukrcaju do trenutka kada prestanu biti prisutne u bilo kojem dijelu brodske opreme pri iskrcaju. Ako se ne rabi brodska oprema, razdoblje pomorskog prijevoza počinje i završava kada opasne i štetne tvari prijeđu ogradu broda. Iz navedene odredbe proizlazi da je osnovni uvjet za primjenu Konvencije da se HNS tvari nalaze na brodu (ili u bilo kojem dijelu njegove opreme).

Navedena definicija otvara mogućnost različitih tumačenja s obzirom na to da nije jasno što se podrazumijeva pod pojmom brodske opreme. U tom smjeru u pravnoj doktrini postoje mišljenja da Konvencija nije trebala praviti razliku između slučajeva kada se pri ukrcaju odnosno iskrcaju rabi brodska oprema ili kada se ne rabi, te da je jednostavno trebalo navesti da pomorski prijevoz označava razdoblje od ukrcaja do iskrcaja HNS tereta.³²

³¹ Čl. 5. st. 2. HNS konvencije iz 2010. Izuzeće se, u bilo kojem trenutku, može opozvati (čl. 5. st. 3. Konvencije).

³² Vidi u: Wetterstein, P., *Carriage of Hazardous Cargoes by Sea – The HNS Convention*, Georgia Journal of International and Comparative Law, vol. 26, br. 3, 1997., str. 605 – 606. Vrijeme od ukrcaja do iskrcaja je rješenje koje koriste Haško-Visbijska pravila

2.1.4. Pojam štete u svezi s prijevozom HNS tvari

Prema čl. 1. st. 6. Konvencija regulira odgovornost za sljedeće štete:

- (a) smrt ili tjelesnu povredu na brodu ili izvan broda koji prevozi opasne i štetne tvari, koja je prouzročena tim tvarima;
- (b) gubitak ili štetu na imovini izvan broda koji prevozi opasne i štetne tvari, koji su prouzročeni tim tvarima;
- (c) gubitak ili štetu zbog onečišćenja okoliša prouzročenu opasnim i štetnim tvarima, pod uvjetom da je naknada za onečišćenje okoliša, osim za gubitak dobiti zbog takvog onečišćenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su poduzete ili se trebaju poduzeti u svrhu povrata okoliša u stanje prije onečišćenja;
- (d) troškove zaštitnih mjera, te daljnji gubitak ili štetu prouzročenu zaštitnim mjerama.

Iz navedene definicije vidljivo je da HNS konvencija iz 2010., za razliku od CLC/Fund sustava, nije usmjerena isključivo na naknadu štete zbog onečišćenje okoliša, već obuhvaća i štete zbog povrede tjelesnog integriteta, kao i štete na imovini prouzročene HNS tvari.

Naknadu štete zbog pretrpljene povrede tjelesnog integriteta mogu tražiti osobe na brodu ili izvan broda, pod uvjetom da je riječ o brodu koji prevozi HNS tvari te da je šteta prouzročena tim tvarima. U skladu s čl. 11. Konvencije ti zahtjevi za naknadu štete imaju prednost u odnosu na sve druge zahtjeve pod uvjetom da ukupna svota tih tražbina ne prelazi dvije trećine iznosa fonda ograničene odgovornosti brodovlasnika.³³ Kada je riječ o povredi tjelesnog integriteta osobe koja ima svojstvo putnika, njezin će se zahtjev procjenjivati prema mjerodavnom ugovornom režimu odgovornosti pomorskog prijevoznika (čl. 4. st. 1. Konvencije).

Štete na teretu će se ponajprije procjenjivati prema mjerodavnom ugovornom režimu odgovornosti, s obzirom na to da se Konvencija primjenjuje isključivo na gubitak ili štetu na imovini izvan broda, odnosno izrijeком je isključena primjena na tražbine koje proistječu iz ugovora o prijevozu stvari morem (čl. 4. st. 1. Konvencije).

Konvencija se, prema čl. 4. st. 2., neće primijeniti na naknadu štete zbog povrede tjelesnog integriteta članova posade u mjeri u kojoj bi odredbe Konvencije bile suprotne odredbama mjerodavnog prava glede naknade štete članovima

pri reguliranju trajanja odgovornosti pomorskog prijevoznika za štetu nastalu pri pomorskom prijevozu stvari (čl. 1(e) HV pravila).

³³ Čl. 9. st. 1. HNS konvencije iz 2010.

posade ili programa socijalne sigurnosti. Primjerice, prema hrvatskom pravu ne može se ograničiti odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava (čl. 390. st. 2. PZ).

Naknada štete zbog onečišćenja definirana je po uzoru na CLC sustav i obuhvaća naknadu stvarne štete i izmakle dobiti koja je posljedica onečišćenja. Ako nije riječ o ekonomskom gubitku koji je posljedica onečišćenja, naknada ekološke štete, odnosno štete samom morskom okolišu ograničava se isključivo na troškove razumnih mjera poduzetih radi povrata onečišćenog morskog okoliša u stanje prije onečišćenja. Tako HNS konvencija iz 2010., u pogledu naknade ekološke štete, zadržava restriktivan pristup CLC/Fund sustava.³⁴ Uz navedene štete zbog onečišćenja, nadoknađuju se i troškovi zaštitnih mjera, kao i šteta i gubitak prouzročen tim mjerama.³⁵

U graničnim slučajevima, kada nije moguće razumno odvojiti štetu prouzročenu opasnom i štetnom prirodnom HNS tvari od one prouzročene drugim onečišćivačima ili činiteljima, smatra se da je sva šteta prouzročena opasnim svojstvima tih tvari, osim i u mjeri u kojoj nastala šteta daje mogućnost podnošenja zahtjeva za njezinu naknadu prema sustavima odgovornosti izuzetima iz primjene Konvencije.³⁶

2.1.5. Teritorijalno područje primjene Konvencije

Teritorijalna primjena Konvencije ovisi o vrsti pretrpljene štete i mjestu njezina nastanka, kao i o tome je li se riječ o brodu koji je upisan u upisnik države stranke Konvencije ili je ovlašten viti njezinu zastavu. Prema HNS

³⁴ Više o kriterijima za priznavanje štete zbog onečišćenja mora u skladu s CLC/Fund sustavom v. IOPC Fund Claims Manual, 2019 edition, dostupno na https://iopc-funds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf.

O različitosti pristupa pri naknadi ekološke štete više v. u Ćorić, D.; Tuhtan Grgić, I.; Stanković, G., *Naknada ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova – hrvatski pravni okvir*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, 2022., str. 97 – 101. Isto tako, Ganten, R. H., *HNS and Oil Pollution: Developments in the Field of Compensation for Damage to the Marine Environment*, Environmental Policy and Law, vol. 27, br. 4, 1999., str. 310 – 314.

³⁵ Zaštitne mjere obuhvaćaju sve razumne mjere poduzete nakon nezgode od strane bilo koje osobe da bi se spriječila ili umanjila šteta. Iz pojma nezgode (događaj ili niz događaja istoga porijekla koji su prouzročili štetu, ili predstavljaju ozbiljnu i neizbježnu prijetnju nastanku štete) proizlazi da se zaštitne mjere mogu poduzeti ne samo u slučaju kada nezgoda prouzroči štetu, već i kada predstavljaju ozbiljnu i neizbježnu prijetnju nastanku štete (čl. 1 st. 7. i 8. HNS konvencije iz 2010).

³⁶ Čl. 1. st. 6. HNS konvencije iz 2010.

sustavu odgovornosti procjenjivat će se bilo koja šteta nastala na teritoriju države stranke, uključujući njezino teritorijalno more. Konvencija se primjenjuje i na štete zbog onečišćenja mora nastale u području gospodarskog pojasa ili sličnog pojasa proglašenog u skladu s međunarodnim pravom. U navedenim je slučajevima bitno da su štete nastale na morskim područjima države stranke Konvencije u kojima ona uživa puni suverenitet ili suverena prava u skladu s međunarodnim pravom, a irelevantna je državna pripadnost broda.³⁷ Prema čl. 3. st. 1. toč. (d) Konvencije troškovi zaštitnih mjera nadoknađuju se bez obzira na to gdje su poduzeti.

Konvencija se primjenjuje i u slučaju kada do štete dođe u području izvan teritorija bilo koje države, ali samo u odnosu na štete zbog oštećenja imovine izvan broda i povrede tjelesnog integriteta osoba na brodu ili izvan broda koji prevozi HNS tvari, pod uvjetom da je štetu prouzročila HNS tvar koja se prevozi brodom koji vije ili je ovlašten viti zastavu države stranke HNS konvencije iz 2010.³⁸ Ovakvom je formulacijom isključena primjena Konvencije za bilo koju štetu koju prouzroče HNS tvari koje se prevoze brodom, a koje nastanu na području države koja nije stranka Konvencije.

2.2. Prvi sloj odgovornosti

2.2.1. *Odgovornost brodovlasnika*

Prema čl. 7. st. 1. Konvencije za štetu prouzročenu pri prijevozu HNS tvari odgovara vlasnik broda koji je prouzročio nezgodu. Ako se nezgoda sastoji od niza događaja istog podrijetla, odgovarat će vlasnik broda u vrijeme prvog od takvih događaja. Pod pojmom vlasnik broda Konvencija označava osobu ili osobe na čije je ime brod upisan ili, ako nije upisan, osobu ili osobe koje posjeduju brod.³⁹ Ako je brod u vlasništvu države, a njime se koristi društvo koje je u toj državi upisano kao korisnik broda, izraz vlasnik podrazumijeva to društvo. Vlasnik broda odgovara na temelju objektivne odgovornosti. Bez obzira na krivnju, vlasnik broda odgovara na temelju uzročne veze između štetne radnje i štete. Prijevoz HNS tvari predstavlja povećani rizik za ljude, imovinu i okoliš te opravdava primjenu odgovornosti na temelju uzročnosti. Prema čl. 7. st. 2. Konvencije vlasnik broda može se osloboditi odgovornosti ako dokaže:

³⁷ Čl. 3. st. 1. (a) i (b) HNS konvencije iz 2010.

³⁸ Čl. 3. st. 1. toč. (c) HNS konvencije iz 2010.

³⁹ Čl. 1. st. 1. toč. (3) HNS konvencije iz 2010.

- (a) da je šteta proizašla zbog rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave koja je iznimna, neizbježna i kojoj se ne može oduprijeti; ili
- (b) da je šteta u cijelosti prouzročena činom ili propustom treće osobe u namjeri da se prouzroči šteta; ili
- (c) da je šteta u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili druge vlasti odgovorne za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije.

Navedeni slučajevi oslobađanja odgovornosti vlasnika broda jednaki su onima iz CLC sustava. Ipak, Konvencija ima i jednu novu egzoneraciju. U čl. 7. st. 2. toč. (d) Konvencije predviđeno je da se brodovlasnik može osloboditi odgovornosti i ako ga je pošiljatelj ili bilo koja druga osoba propustila obavijestiti o opasnoj i štetnoj prirodi ukrcanih tvari, a koje su u cijelosti ili djelomično prouzročile štetu ili su uzrok propusta brodovlasnika da pribavi osiguranje odgovornosti u skladu s čl. 12. Konvencije. Uvođenje ove nove egzoneracije opravdano je činjenicom da se opasne i štetne tvari prevoze u različitim pakiranjima na kojima često nije adekvatno označeno o kakvim se tvarima radi.⁴⁰ Ova egzoneracija moguća je pod uvjetom da ni vlasnik broda ni njegovi službenici ili punomoćnici nisu znali, niti su razumno mogli znati za opasnu i štetnu prirodu ukrcanih tvari.

Tijekom rada na izradbi teksta Konvencije iz 1996. dodavanje navedene egzoneracije izazvalo je dosta rasprave. Delegacije koje su se protivile njezinu uvođenju isticale su da će ista dovesti do sporova i time utjecati na učinkovitost postupka naknade štete. U prilog tomu isticali su da brodovlasnik uvijek može regresno tražiti naknadu od pošiljatelja koji ga nije obavijestio o opasnoj i štetnoj prirodi tereta (čl. 7. st. 6. Konvencije). Međutim, navedena egzoneracija ostala je u tekstu Konvencije uz potporu većine delegacija koje su smatrale da je pomorski prijevoz HNS tvari, zbog njihova velikog broja, puno teže kontrolirati u odnosu na CLC sustav koji pokriva štete prouzročene samo postojanim mineralnim uljima.⁴¹

Uz navedene egzoneracije, ako dokaže da je šteta proizašla u cijelosti ili djelomično iz čina ili propusta osobe koja je pretrpjela štetu u namjeri prouzročena štete, ili iz nemarnosti te osobe, vlasnik broda može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen od odgovornosti prema takvoj osobi.⁴²

⁴⁰ De La Rue, C.; Anderson, C., *Shipping and the Environment*, 2nd ed., Informa, London, 2009., str. 282.

⁴¹ Wetterstein, P., *op. cit.* u bilj. 32., str. 607.

⁴² Čl. 7. st. 3. HNS konvencije iz 2010.

2.2.2. Usmjeravanje odgovornosti na vlasnika broda

HNS konvencija iz 2010. usmjerava odgovornost za štetu nastalu pri prijevozu HNS tvari isključivo na brodovlasnika. Prema čl. 7. st. 4. Konvencije nikakav zahtjev za naknadu štete ne može se podnijeti prema vlasniku broda osim na temelju Konvencije. Na taj se način želi postići da Konvencija postane isključiva osnova obeštećenja u slučaju štete nastale pri prijevozu HNS tvari. U slučaju da se on uspije osloboditi odgovornosti dokazavši jednu od propisanih egzoneracija, ne može biti tužen na temelju nekog drugog mjerodavnog režima odgovornosti.

Osobe u službi brodovlasnika i njihovi službenici ili punomoćnici zaštićeni su od odštetnih zahtjeva pod uvjetom da šteta nije nastala kao posljedica njihove osobne radnje ili propusta učinjenog u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti.⁴³ Ako bi se, međutim, dokazalo da je šteta posljedica takvog njihovog postupanja, oštećenici bi zahtjev mogli usmjeriti i protiv njih. Nejasno je, doduše, primjenom kojih pravila bi se procjenjivala njihova odgovornost – primjenom Konvencije ili mjerodavnog nacionalnog prava. Ako ove osobe nisu postupale s kvalificiranom krivnjom (pa nisu u obvezi naknade štete prema oštećenicima), one ipak nisu oslobođene odgovornosti prema brodovlasniku. Naime, na temelju čl. 7. st. 6. Konvencije vlasnik broda ima pravo regresa i prema osobama koje na temelju čl. 7. st. 5. uživaju posebnu zaštitu.

Osobe izvan kruga osoba nabrojanih u Konvenciji ne uživaju nikakvu zaštitu i njihova odgovornost za štetu nastalu u svezi s prijevozom HNS tvari može se procjenjivati prema mjerodavnom nacionalnom režimu odgovornosti. Naravno, osim njihove odgovornosti prema oštećenicima, i vlasnik broda ima pravo regresa prema trećim osobama, uključujući krcatelja ili primatelja HNS tvari koja je prouzročila štetu.

U slučaju kada je šteta posljedica nezgode koja uključuje dva ili više brodova od kojih svaki prevozi HNS tvari, prema čl. 8. Konvencije svaki vlasnik broda, osim ako je oslobođen odgovornosti, odgovara za štetu. Vlasnici odgovaraju solidarno za svaku štetu koja se ne može razumno utvrditi. Svaki vlasnik odgovara ograničeno za dio odgovornosti koja se na njega primjenjuje.

⁴³ Prema čl. 7. st. 5. HNS konvencije iz 2010. to su sljedeće osobe: (a) službenici ili punomoćnici vlasnika broda ili članovi posade; (b) peljar broda ili bilo koja druga osoba koja nije član posade, a pružila je usluge brodu; (c) bilo koji naručitelj (bilo kako opisan, uključujući zakupoprimalca), upravitelj ili brodar broda; (d) osoba koja obavlja operacije spašavanja uz odobrenje vlasnika broda ili po uputi nadležne javne vlasti; (e) bilo koja osoba koja poduzima zaštitne mjere; i (f) bilo koji službenik ili punomoćnik osoba navedenih pod c), d) i e).

2.2.3. Ograničenje odgovornosti brodovlasnika

Vlasnik broda ima pravo na temelju čl. 9. st. 1. Konvencije ograničiti svoju odgovornost za štetu nastalu pri prijevozu HNS tvari. Da bi se koristio povlasticom ograničenja, vlasnik mora osnovati fond ograničene odgovornosti.⁴⁴ HNS konvencija iz 2010. propisuje poseban sustav ograničenja odgovornosti. Maksimalni iznosi ograničenja odgovornosti vlasnika broda obračunavaju se po svakoj nezgodi, a razlikuju se ovisno o tome je li šteta prouzročena rasutim ili pakiranim HNS teretom. Ova razlika uvedena je Protokolom iz 2010. godine. Naime, obveza prijave pakiranog HNS tereta kao kontribuirajućeg bila bi jako otegotna za države stranke. Kako bi se, s jedne strane, olakšala obveza prijave kontribuirajućeg tereta državama strankama, a istodobno osigurala odgovarajuća zaštita oštećenima i za te štete kroz naknadu iz Fonda (*infra* 3.), ograničenje odgovornosti vlasnika broda za štetu izazvanu pakiranim HNS tvarima je povećano.

Prema čl. 9. st. 1. toč. (a) Konvencije za štete prouzročene rasutim HNS teretom maksimalan iznos obračunava se kako slijedi:

- (a) 10 milijuna PPV-a⁴⁵ za brod koji ne prelazi 2000 jedinica tonaže; i
- (b) za brodove preko naznačene tonaže, kao dodatak iznosu navedenom u točki (a) obračunavaju se sljedeći iznosi: za svaku tonu od 2001 do 50 000 tona – 1500 PPV-a, a za svaku tonu koja prekoračuje 50 000 tona – 360 PPV-a vodeći računa, međutim, da ukupna svota ni u kojem slučaju ne prijeđe 100 milijuna PPV-a.

Za štete prouzročene pakiranim HNS teretom granice su povišene u odnosu na granice odgovornosti za rasuti teret oko 15 % i iznose:

- (a) 11,5 milijuna PPV-a za brodove do 2000 jedinica tonaže; i
- (b) za brodove preko naznačene tonaže, kao dodatak navedenom iznosu obračunavaju se sljedeći iznosi: za svaku tonu od 2001 do 50 000 tona – 1725 PPV-a; za svaku tonu koja prekoračuje 50 000 tona – 414 PPV-a vodeći računa, međutim, da ukupna svota ni u kojem slučaju ne prijeđe 115 milijuna PPV-a.

⁴⁴ Čl. 9. st. 3. HNS konvencije iz 2010.

⁴⁵ Posebno pravo vučenja (PPV) – obračunska jedinica kako ju je definirao Međunarodni monetarni fond (engl. *Special Drawing Rights* – SDR). Za vrijednost SDR-a v. https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (2. 5. 2024.).

Treba istaknuti da se granice odgovornosti za štete nastale pri prijevozu pakiranog HNS tereta primjenjuju i kada je šteta prouzročena zajednički, pakiranim i rasutim teretom, kao i u slučajevima kada nije moguće utvrditi je li s istoga broda prouzročena pakiranim ili rasutim teretom.⁴⁶

Za buduće izmjene navedenih iznosa odgovornosti, u skladu s čl. 48. Konvencije, koristit će se postupak prešutnog prihvata (*tacit acceptance*). Na osnovi tog postupka, kada se tekst HNS konvencije iz 2010. bude mijenjao isključivo s ciljem izmjena granica odgovornosti vlasnika broda, za takve izmjene neće biti potrebno sazivati konferenciju država stranaka.

Prema čl. 9. st. 2. Konvencije vlasnik broda nema pravo ograničiti svoju odgovornost prema Konvenciji ako oštećena strana dokaže da je šteta prouzročena njegovim osobnim činom ili propustom, počinjenim u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti. Dokaz kvalificirane krivnje osoba za koje inače odgovara vlasnik broda neće dovesti do gubitka prava na ograničenje samog vlasnika broda, nego ono samo otvara mogućnost podizanja tužbenog zahtjeva i prema toj osobi (v. *supra* 2.2.2.). Pravo na ograničenje ima i osiguratelj odgovornosti, čak i u slučaju kada brodovlasnik izgubi pravo na ograničenje zbog njegove kvalificirane krivnje.⁴⁷

Treba svakako uzeti u obzir da su tražbine zbog šteta prouzročenih prijevozom HNS tvari podvrgnute i sustavu općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine koji je na međunarodnoj razini reguliran s nekoliko konvencija (Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976., Konvencijom iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., te Konvencijama o ograničenju iz 1957. i 1924.). U skladu s čl. 42., HNS konvencija iz 2010. ima prednost pred bilo kojom konvencijom koja je na snazi, ili je otvorena za potpis, ratifikaciju ili pristupanje na dan na koji je HNS konvencija iz 2010. otvorena za potpis, ali samo u opsegu u kojem bi te konvencije bile u sukobu s njom. Ova klauzula djeluje, međutim, samo između država stranaka HNS konvencije iz 2010., a ne dira u obveze država stranaka HNS konvencije iz 2010. prema državama koje nisu njezine stranke. Na primjer, ako brod koji vije zastavu države stranke Konvencije o ograničenju iz 1976. godine, ali ne i HNS konvencije iz 2010., prouzroči štetu koja je pokrivena HNS sustavom odgovornosti u državi stranci obje konvencije, vlasnik broda koji je prouzročio štetu moći će, na temelju čl. 42. HNS konvencije iz 2010., ograničiti svoju odgovornost prema LLMC-u

⁴⁶ Čl. 9. st. 1. toč. (b) HNS konvencije iz 2010. Opravdano se nameće pitanje je li potrebno primijeniti više iznose ograničenja propisane za pakirani HNS i kada je moguće utvrditi je li štetu prouzročio pakirani ili rasuti teret, kao i kada je moguće utvrditi njihove udjele u šteti. V. Pospišil-Miler, Pospišil, *op. cit.* u bilj. 5., str. 25.

⁴⁷ Čl. 9. st. 10. HNS konvencije iz 2010.

1976. U tom slučaju maksimalni iznosi odgovornosti koji će mu se obračunati bit će znatno manji od onih koji bi se obračunali na temelju posebnog sustava ograničenja iz HNS konvencije iz 2010.

Imajući u vidu upravo ovaj hendikep, Protokolom iz 1996. na Konvenciju o ograničenju iz 1976. dana je mogućnost državama strankama da iz sustava općeg ograničenja isključe tražbine za štete koje su pokrivena HNS sustavom odgovornosti.⁴⁸ Republika Hrvatska iskoristila je ovo pravo i stavila je rezervu na temelju koje pridržava pravo “isključiti tražbine za štetu u smislu Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. ili neke njezine izmjene i dopune ili protokola uz tu Konvenciju”.⁴⁹

2.2.4. Obvezno osiguranje odgovornosti

HNS konvencija iz 2010. usvaja gotovo identičan model osiguranja odgovornosti kao i CLC konvencija iz 1992. godine.⁵⁰ Naime, prema čl. 12. st. 1. Konvencije upisani vlasnik broda koji je registriran u državi stranci i koji stvarno prevozi HNS teret dužan je pribaviti i održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo do maksimalnih iznosa ograničenja odgovornosti (v. *supra* 2.2.3.). Za razliku od CLC sustava, ovdje obveza osiguranja odgovornosti ne ovisi o količini tereta koji se prevozi, već vrijedi za sve brodove kada stvarno prevoze HNS tvari.⁵¹ Oštećenici se izravno sa zahtjevom za naknadu štete mogu obratiti

⁴⁸ Čl. 18. Protokola iz 1996.

⁴⁹ Čl. 3. st. 1. toč. (b) Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005.).

U pravnoj se doktrini upozoravalo na problem što je Republika Hrvatska i dalje država stranka LLMC 1976., u odnosu na koju nije moguće izjaviti takvu rezervu. O potrebi otkazivanja ove Konvencije v. Ćorić, D., *Opće ograničenje odgovornosti brodar: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 59, 2020., str. 33 – 33; Marin, J., *Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 53, br. 1, 2003., str. 92 – 93.

⁵⁰ Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Jadranski zavod – HAZU, Zagreb, 2012., str. 388 – 389.

⁵¹ Prema CLC konvenciji obvezno osiguranje propisano je za sve brodove koji prevoze 2000 ili više tona ulja (čl. 7. st. 1. CLC-a).

osiguratelju odgovornosti ili drugoj osobi koja pruža financijsko jamstvo, vodeći računa o posebno propisanim uvjetima u svezi s podnošenjem izravne tužbe.⁵²

Sustav izdavanja svjedodžbi također je identičan onomu iz CLC konvencije. Svjedodžba o obveznom osiguranju kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema čl. 12. st. 2. Konvencije izdaje se za svaki brod nakon što nadležno tijelo države stranke ustanovi da su ispunjeni zahtjevi u pogledu valjanosti osiguranja. U odnosu na brod upisan u državi stranci takvu svjedodžbu izdaje ili potvrđuje nadležno tijelo države upisnika broda, a u odnosu na brod koji nije upisan u državi stranci, svjedodžbu može izdati ili potvrditi nadležno tijelo bilo koje države stranke Konvencije. Za razliku od Bunker konvencije, HNS konvencija iz 2010. ne pruža državama strankama mogućnost da za izdavanje svjedodžbe ovlaste neku instituciju ili nadležno tijelo koje će u njihovo ime brodu izdati svjedodžbu o obveznom osiguranju odgovornosti.⁵³

Treba voditi računa o tome da ova Konvencija obvezuje države stranke da kontroliraju imaju li brodovi koji uplovljavaju u njihove luke ili odobalne terminale odgovarajuće svjedodžbe, pa je osiguranje odgovornosti za štete u svezi s prijevozom HNS tvari obvezno i za upisane vlasnike brodova koji nisu upisani u državi stranci, ali se koriste lukama ili terminalima država stranaka Konvencije.⁵⁴

3. DRUGI SLOJ ODGOVORNOSTI – MEĐUNARODNI FOND OPASNIH I ŠTETNIH TVARI (HNS FOND)

3.1. Svrha osnivanja HNS fonda

Osnovna svrha HNS fonda jest osigurati naknadu štete nastale u svezi s pomorskim prijevozom HNS tvari u opsegu u kojem je naknada štete od strane brodovlasnika neodgovarajuća ili ju nadomjestiti u slučajevima kada brodovla-

⁵² Osiguratelj se može uvijek pozvati na ograničenje odgovornosti (čl. 9. st. 11. HNS konvencije iz 2010.). Osim toga, ima se pravo pozvati na sve prigovore iz osnovnog odnosa odgovornosti za štetu, kao i na prigovor da je šteta prouzročena namjernim protupravnim postupanjem vlasnika broda koji osiguratelja oslobađa odgovornosti za nastalu štetu. Osiguratelj se nema pravo pozvati na bilo koji prigovor na koji bi se inače mogao pozvati kao tuženik u postupku po tužbi osiguranika na temelju ugovora o osiguranju, ali može tražiti da vlasnik broda sudjeluju u postupku (čl. 12. st. 8. HNS konvencije iz 2010.).

⁵³ Čl. 7. st. 3. Bunker konvencije. Više v. Pospišil, M., *Protecting and Indemnity (P&I osiguranje) i obvezno osiguranje prema međunarodnim pomorskim konvencijama*, vlastita naklada, Crikvenica, 2021., str. 222.

⁵⁴ Čl. 12. st. 11. HNS konvencije iz 2010.

snik nije odgovoran. U tu svrhu čl. 14. st. 1. HNS konvencije iz 2010. navodi da će Fond isplatiti naknadu svakoj osobi koja je pretrpjela štetu, a naknadu od brodovlasnika ne može ostvariti jer se on oslobodio odgovornosti, ili je odgovoran, ali nije u financijskoj mogućnosti naknaditi štetu, odnosno ako osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne pokriva štetu, ili je nedovoljno, kao i u slučaju kada visina štete premašuje maksimalan iznos odgovornosti brodovlasnika.

HNS fond ne snosi nikakvu financijsku odgovornost u slučaju kada je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili ustanka, ili ako je šteta izazvana opasnom i štetnom stvari koja je iscurila ili je bila ispuštena iz ratnog broda ili nekog drugog broda koji je u vlasništvu ili pod upravom neke države, a koji je u vrijeme nezgode bio korišten isključivo za netrgovačku djelatnost, kao i u slučajevima kada podnositelj zahtjeva ne može dokazati razumnu vjerojatnost da je šteta proizašla iz nezgode koja uključuje jedan ili više brodova.⁵⁵ Ako usporedimo razloge za oslobađanje financijske odgovornosti HNS fonda s onima koje brodovlasnika oslobađaju odgovornosti, jedini slučajevi u kojima ne postoji obveza naknade štete ni od strane brodovlasnika ni od HNS fonda jest slučaj kada je šteta nastala kao posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili ustanka. Ako HNS fond dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično proizašla zbog radnji ili propusta osobe koja je pretrpjela štetu učinjenu u namjeri da se izazove šteta, ili zbog nemarnosti te osobe, prema čl. 14. st. 3. Konvencije, HNS fond može biti u cijelosti ili djelomično oslobođen obveze da takvoj osobi plati naknadu štete. U slučaju da se navedenim razlogom oslobađanja odgovornosti koristio brodovlasnik (čl. 7. st. 3. Konvencije), HNS fond bit će oslobođen obveze naknade štete u istoj mjeri u kojoj je i brodovlasnik oslobođen odgovornosti. Međutim, u tom slučaju, oslobođenje financijske odgovornosti HNS fonda ne odnosi se na naknadu troškova zaštitnih mjera, koje je dužan naknaditi.

Financijska odgovornost HNS fonda nije neograničena. Maksimalan iznos naknade je 250 milijuna PPV-a, uključujući iznos plaćen od strane brodovlasnika. Kad HNS fond djeluje kao nadopuna prvom sloju odgovornosti, isplaćuje razliku između iznosa plaćenog od strane vlasnika broda pa do maksimalnog iznosa od 250 milijuna PPV-a.⁵⁶ Kada svota utvrđenih tražbina protiv HNS fonda prelazi navedeni maksimalni iznos njegove financijske odgovornosti, raspoloživa svota raspodijelit će se na način da omjeri između bilo koje utvrđene tražbine i svote naknade koja se stvarno plaća oštećenima prema Konvenciji budu jednaki za sve podnositelje odštetnih zahtjeva. Tražbine u odnosu na smrt i tjelesne povrede

⁵⁵ Čl. 14. st. 2. HNS konvencije iz 2010.

⁵⁶ Čl. 14. st. 3. HNS konvencije iz 2010.

imaju prednost u odnosu na druge tražbine u opsegu u kojem ukupna svota tih tražbina ne prelazi dvije trećine iznosa od 250 milijuna PPV-a.⁵⁷

HNS fond financirat će se godišnjim doprinosima koje će na njegove račune uplaćivati primatelji HNS rasutog tereta koji podliježu plaćanju doprinosa u državi stranci Konvencije. Obveza je države stranke uspostaviti sustav za izvješćivanje o primateljima tereta i količini tereta koji podliježe doprinosima (o čemu je potrebno donijeti posebne propise) te podatke dostavljati direktoru Fonda radi izračuna godišnjih doprinosa. Propust države da postupi u skladu s navedenom obvezom može rezultirati nastankom odgovornosti države za štetu koja tim propustom nastane HNS fondu.⁵⁸ Osim toga, u slučaju nastanka štete na području države koja nije ispunila obvezu obavješćivanja direktora Fonda, Fond neće isplaćivati naknade štete koje bi inače isplaćivao, osim naknade za smrt i tjelesnu ozljedu osoba na brodu i kopnu.⁵⁹

Ne ulazeći u detaljnu analizu, važno je istaknuti da bi potvrđivanju Konvencije trebale prethoditi ozbiljne pripremne radnje vezane uz uspostavu sustava za izvješćivanje i edukacije za provedbu tih postupaka prije i nakon potvrđivanja Konvencije.⁶⁰ Riječ je, naime, o Konvenciji koja zahtijeva aktivnost država stranaka ako žele ostvariti zaštitu koja je njome propisana.

⁵⁷ Čl. 14. st. 6. HNS konvencije iz 2010. Treba naglasiti da u iznimnim slučajevima Skupština HNS fonda može odlučiti da naknada u skladu s Konvencijom može biti plaćena iako vlasnik broda nije osnovao fond ograničene odgovornosti u skladu s čl. 9. st. 3. Konvencije. U takvom slučaju odgovarajuće se primjenjuju odredbe stavka 5. (d) o raspodjeli utvrđenih tražbina.

⁵⁸ Čl. 21. st. 2. i 21.bis st. 1. HNS konvencije iz 2010.

⁵⁹ Čl. 21.bis st. 2. – 5. HNS konvencije iz 2010.

⁶⁰ U Odluci Vijeća (EU) 2017/770 od 25. travnja 2017. o ratifikaciji i pristupu država članica, u interesu Europske unije, Protokolu iz 2010. uz Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem u odnosu na aspekte povezane s pravosudnom suradnjom u građanskim stvarima (Sl L 115/18, 4. 5. 2017.) propisano je kako će države članice razmjenjivati najbolje prakse o uspostavljanju sustava izvješćivanja o teretu koji podliježe doprinosu kako bi se olakšali naporu u razvoju takvoga sustava (Recital, toč. 10., čl. 2. st. 2. i 3.). Ova je obveza suradnje propisana i u Odluci Vijeća (EU) 2017/669 (Recital, toč. 9. – 11., čl. 2. st. 2. – 3.).

3.2. Zastara i nadležnost sudova

Pravo na naknadu štete prema Konvenciji gasi se ako se zahtjev protiv brodovlasnika ili njegova osiguratelja ne podigne u roku od tri godine od dana kad je osoba koja je pretrpjela štetu saznala ili razumno morala saznati za štetu i identitet vlasnika broda. Isti zastarni rok vrijedi i za pravo na naknadu štete protiv HNS fonda. Zastarni rok prekida se kada HNS fond formalno bude obaviješten o pokretanju postupka protiv brodovlasnika ili njegova osiguratelja. Međutim, prema čl. 37. st. 3. Konvencije sudski postupak, ni u kojem slučaju, ne može biti pokrenut nakon deset godina od dana nastanka nezgode koja je prouzročila štetu.

Konvencija u čl. 38., 39. i 40. sadržava i odredbe o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka. Riječ je o materiji u odnosu na koju Europska unija ima isključivu nadležnost budući da je već regulirana sekundarnim zakonodavstvom Europske unije.⁶¹ Kako bi omogućila državama članicama ratifikaciju ili pristupanje HNS konvenciji iz 2010., bilo je nužno da ih EU za to ovlasti u dijelu u kojem ima isključivu nadležnost (čl. 1. Odluke Vijeća (EU) 2017/770). U skladu s čl. 3. Odluke Vijeća (EU) 2017/770 države članice EU-a moraju prigodom ratifikacije ili pristupanja položiti izjavu o priznavanju i izvršenju sudskih odluka koje potpadaju pod područje primjene Konvencije. Navedenom se izjavom, koja je prilog Odluci, države obvezuju da će postupke priznavanja i izvršavanja odluka donesenih pred sudom države članice EU-a provoditi u skladu s relevantnim pravilima Europske unije, postupke o odlukama donesenima pred sudom Kraljevine Danske u skladu s posebnim sporazumom sklopljenim između Kraljevine Danske i Europske zajednice, a kada odluke izriče sud treće države koja je obvezana odredbama Luganske konvencije o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima od 30. listopada 2007. priznavanje i izvršavanje će se provoditi u skladu s tom Konvencijom.

Tužbe protiv HNS fonda treba voditi pred istim sudom kao i tužbe protiv brodovlasnika. Međutim, ako je vlasnik broda oslobođen odgovornosti, pravni postupak protiv HNS fonda mora se pokrenuti pred sudom koji bi bio nadležan da je brodovlasnik odgovoran.⁶² Ako je došlo do nezgode, a uključeni brod nije identificiran, pravni postupak protiv HNS fonda može se pokrenuti samo pred sudom u državi stranci u kojoj je nastala šteta.

⁶¹ Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (preinačena), SL L 351, 20. 12. 2012.

⁶² Čl. 39. st. 1. HNS konvencije iz 2010.

4. ZAKLJUČNE NAPOMENE

HNS konvencija iz 2010. regulira poseban sustav odgovornosti kojemu je cilj osigurati odgovarajuću i brzu naknadu svima koji su pretrpjeli štetu kao posljedicu prijevoza HNS tvari. Konvencija predviđa dvoslojni sustav odgovornosti – uz objektivnu odgovornost brodovlasnika (i njegova osiguratelja odgovornosti) koji odgovara do posebno propisanih maksimalnih iznosa odgovornosti u prvom sloju, propisana je i odgovornost HNS fonda u drugom sloju. HNS fond pokriva štetu za koju oštećene osobe nisu bile u mogućnosti ishoditi odgovarajuću naknadu, bilo da brodovlasnik prema HNS konvenciji iz 2010. nije odgovoran, ili je odgovaran, ali insolventan, ili ako šteta prelazi granicu odgovornosti brodovlasnika. Fond se financira putem uplate doprinosa od strane primatelja HNS tereta koji podliježe plaćanju doprinosa u državama strankama Konvencije i pruža naknadu do iznosa od 250 milijuna SDR-a.

HNS konvencija iz 2010. još uvijek nije ispunila uvjete za stupanje na snagu. Od potrebna tri uvjeta, 12 država stranaka, četiri države s više od dva milijuna jedinica tonaže te 40 milijuna tona tereta koji pridonosi na opći račun zaprimljen u državama strankama u prethodnoj kalendarskoj godini, dosad je ispunjen samo uvjet tonaže. IOPC fond i IMO predano rade i surađuju s mnogobrojnim međunarodnim organizacijama, udruženjima, nacionalnim tijelima na njezinu što skorijem stupanju na snagu.

U nedostatku adekvatnog sustava odgovornosti za štete zbog prijevoza HNS tvari, mišljenja smo da bi RH što prije trebala razmotriti pitanje potvrđivanja HNS konvencije iz 2010. Potvrđivanjem Konvencije država stranka prihvaća i drugi sloj odgovornosti putem HNS fonda i postaje njegova članica, što za sobom povlači i određene obveze. Svaka je država dužna obavještavati IMO kao depozitara HNS konvencije iz 2010. o zaprimljenim količinama HNS tereta koji plaća doprinose u HNS fond. S tim u svezi nadležna tijela RH trebala bi započeti dijalog s kemijskom industrijom i utvrditi koliko se HNS tereta godišnje zaprimi u hrvatskim lukama i terminalima, o kojem HNS teretu je riječ, tko su primatelji koji bi bili u obvezi, u ime RH kao države stranke, plaćati doprinose u HNS fond. Vrlo je vjerojatno da će navedeni podatci utjecati na stav RH o potvrđivanju Konvencije iz 2010. Istodobno vjerujemo da će nadležna tijela pri odlučivanju o potvrđivanju HNS konvencije iz 2010. uzeti u obzir činjenicu da trenutna *de lege lata* rješenja ne predstavljaju odgovarajući zakonodavni okvir za rješavanje pitanja odgovornosti za štete nastale pri prijevozu HNS tvari. Zbog različitosti pravnih rješenja koja se primjenjuju, ovisno o vrsti nastale štete, unose pravnu nesigurnost kako potencijalnim oštećenicima tako i svima onima koji su uključeni u pomorski prijevoz HNS tvari.

Imajući na umu broj LNG tankera koji posljednjih godina uplovljavaju u naše obalno područje radi pristajanja na LNG terminal u Omišlju, ali i pojačan pomorski prijevoz drugih HNS tvari, mišljenja smo da treba pristupiti postupku pripreme sustava za izvješćivanje i pratećeg pravnog okvira, odnosno s priprema za potvrđivanje. Također nužnim smatramo provesti postupak otkazivanja LLMC 76.

U slučaju negativnog stava nadležnih tijela RH prema potvrđivanju HNS konvencije iz 2010., mišljenja smo da njezina rješenja mogu, barem djelomično, poslužiti kao smjernice za izmjenu i dopunu PZ-a i uspostavu posebnog režima odgovornosti za štete prouzročene pomorskim prijevozom HNS tvari unutar postojećeg okvira izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodarara. Ovim bi režimom svakako trebalo obuhvatiti i štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba na brodu i kopnu, kao i imovinske štete prouzročene HNS tvarima koje su se prevozile kao teret. S obzirom na to da je RH izjavila rezervu u odnosu na primjenu LLMC 76/96 na štete pokrivena HNS konvencijom, možda bi trebalo razmisliti i o propisivanju posebnog sustava ograničenja odgovornosti s višim iznosima od onih propisanih po općem sustavu ograničenja odgovornosti.

Za kraj ističemo još jedno važno pitanje. Ako RH i postane stranka HNS konvencije iz 2010., i ona postane mjerodavni pravni izvor u RH za priznavanje i procjenu odgovornosti za štetu nastalu pri prijevozu HNS tvari, ne rješavamo pitanje izvanugovorne odgovornosti za štete prema trećima prouzročene s LNG terminala. Naime, već smo istaknuli da se HNS sustav primjenjuje samo na štete nastale pri pomorskom prijevozu HNS tvari. Točno je da se LNG terminal sastoji od broda (*LNG Croatia*), ali isti se ne rabi za pomorski prijevoz LNG-ja već kao plutajući terminal za ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i uplinjavanje. S obzirom na to da je *LNG Croatia* upisan u hrvatski upisnik pomorskih objekata kao brod, a brod jest plovni objekt, na temelju odredbe čl. 809. st. 1. PZ-a na njega možemo primijeniti, u ovom radu spomenute, posebne oblike izvanugovorne odgovornosti za štetu koju brod prouzroči osobama, imovini ili okolišu. Međutim, ne treba posebno naglašavati kako djelatnost ukrcaja, iskrcaja, skladištenja i uplinjavanja LNG-ja predstavlja izrazito opasnu djelatnost koja može izazvati nezgode s velikim štetnim posljedicama. Iz razloga koje smo već naveli, rješenja PZ-a (uz supsidijarnu primjenu pravila općeg odštetnog prava) ne pružaju odgovarajući pravni okvir za rješavanje pitanja odgovornosti za štete prema trećima prouzročene s LNG terminala. U svrhu postizanja pravne sigurnosti, unutar zakonodavnog okvira koji regulira LNG terminal ili kao novi oblik izvanugovorne odgovornosti u PZ-u, svakako treba jasnije odrediti mjerila i kriterije za priznavanje i procjenu te odgovornosti.

LITERATURA

- Barklin, R., *The Hazardous and Noxious Substances Convention: Travail or Travaux – The Making of an International Convention*, Australian Year Book of International Law, vol. 20, br. 1, 1999., str. 3 – 33.
- Bravar, A., *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*, I. i II., Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2007.
- Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova – Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
- Ćorić, D., *Opće ograničenje odgovornosti brodara: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 59, 2020., str. 9 – 38.
- Ćorić, D.; Tuhtan Grgić, I.; Stanković, G., *Naknada ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova – hrvatski pravni okvir*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, 2022., str. 95 – 133.
- De La Rue, C; Anderson, C., *Shipping and the Environment*, 2nd ed., Informa, London, 2009.
- Ganten, R. H., *HNS and Oil Pollution: Developments in the Field of Compensation for Damage to the Marine Environment*, Environmental Policy and Law, vol. 27, br. 4, 1999., str. 310 – 314.
- Jacobsson, M., *The HNS Convention and its 2010 Protocol*, u: Soyer, B.; Tettenborn, A. (ur.), *Pollution at Sea: Law and Liability*, Informa, London, 2012., str. 23 – 57.
- Marin, J., *Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine*, iz 1976., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 53, br. 1, 2003., str. 75 – 94.
- Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Jadranski zavod – HAZU, Zagreb, 2012.
- Pospišil, M., *Protecting and Indemnity (P&I osiguranje) i obvezno osiguranje prema međunarodnim pomorskim konvencijama*, vlastita naklada, Crikvenica, 2021.
- Pospišil-Miler, M.; Pospišil, M., *Novine Protokola iz 2010. godine HNS Konvenciji iz 1996. i izgledi za stupanje na snagu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 49, br. 3, 2012., str. 511 – 531.
- Wetterstein, P., *Carriage of Hazardous Cargoes by Sea – The HNS Convention*, Georgia Journal of International and Comparative Law, vol. 26, br. 3, 1997., str. 595 – 614.
- Xu, J.; Testa, D.; Mukherjee, P. K., *The Use of LNG as a Marine Fuel: Civil Liability Considerations from an International Perspective*, Journal of Environmental Law, vol. 29, 2017., str. 129 – 153.

IZVORI

- IMO Rezolucija LEG.5(99), 2012. Amendments to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2006.
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997.
- Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997.
- Međunarodna konvencija o općem ograničenju za pomorske tražbine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1992.
- Odluka Vijeća (EU) 2017/769 od 25. travnja 2017. o ratifikaciji i pristupu država članica, u interesu Europske unije, Protokolu iz 2010. uz Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, uz iznimku aspekata povezanih s pravosudnom suradnjom u građanskim stvarima, Službeni list EU, L 115/15, 4.5.2017.
- Odluka Vijeća (EU) 2017/770 od 25. travnja 2017. o ratifikaciji i pristupu država članica, u interesu Europske unije, Protokolu iz 2010. uz Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem u odnosu na aspekte povezane s pravosudnom suradnjom u građanskim stvarima, Službeni list EU, L 115/18, 4. 5. 2017.
- Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
- Protokol iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu iz 1992. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005.
- Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976., Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 12/2005.
- Stručni prijevod Nacrta Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari iz 1996., Usporedno pomorsko pravo (UPP), br. 145-148, 1997., str. 352 – 435.
- Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti o priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Službeni list EU, L 51, 20. 12. 2012.

Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022.

IZVORI S MREŽNIH STRANICA

Draft record of decisions of the april 2024 sessions of the IOPC Funds' governing bodies, IOPC/APR24/9/WP.1, od 1. svibnja 2024. https://documentservices.iopcfunds.org/download/79280/en/IOPC-APR24-9-1_en.pdf (30. 5. 2024.).

<https://lng.hr/2024/04/22/90-brod-za-prijevoz-upp-a-mol-hestia-pristao-na-terminal/> (2. 5. 2024.).

<https://www.hnsconvention.org> (5. 5. 2024.).

<https://www.hnsconvention.org/activity/belgium-germany-and-the-netherlands-meet-to-discuss-progress-towards-ratification-of-the-2010-hns-protocol/> (8. 5. 2024.).

<https://www.hnsconvention.org/hns-finder> (5. 5. 2024.).

<https://www.hnsconvention.org/status/> (8. 5. 2024.).

https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (2. 5. 2024.).

IOPC Fund Claims Manual, 2019 edition, dostupno na https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf. (30. 4. 2024.).

Review of the Maritime Transport 2023, dostupno na <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (8. 5. 2024.).

Summary

Dorotea Ćorić*
Iva Tuhtan Grgić**

**SHOULD THE REPUBLIC OF CROATIA RATIFY THE
2010 INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY
AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION
WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS
SUBSTANCES BY SEA?**

The international liability regime for damage caused by marine pollution from ships is not yet complete, as the 2010 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea has not yet entered into force. The Convention has been ratified by eight countries and another three countries have taken significant steps in completing the final preparations for its ratification, so it is expected that the Convention will have 12 states parties in the near future, thus meeting the requirements for entry into force. The increase in the trafficking of hazardous and noxious substances by sea and the increased risks posed by such trafficking certainly call for an assessment of the need to ratify this Convention for all countries, and especially for those countries whose economy is based on income from coastal tourism, such as the Republic of Croatia. The paper highlights the fragmented regulation of this matter in Croatian national law and offers solutions, the application of which would guarantee adequate, prompt and effective compensation for all damages caused by the transport of hazardous and noxious substances by sea. The Convention provides for a two-tier liability system: in addition to the shipowner, the HNS Fund is responsible in the second tier. The authors strongly believe that the Republic of Croatia should start with the preparatory actions to be carried out prior to the ratification of the Convention, concerning the establishment of a reporting system on the recipients of goods and the amount of goods subject to the payment of contributions to the Fund, and then ratify the Convention.

Key words: civil liability for damage; HNS; maritime transport; hazardous and noxious substances; ratification of the Convention

* Dorotea Ćorić, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, 51000 Rijeka; dorotea.coric@uniri.hr;
ORCID ID: orcid.org/0000-0002-7080-7972

** Iva Tuhtan Grgić, Ph. D., Associate Professor, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, 51000 Rijeka; iva.tuhtan.grgic@uniri.hr;
ORCID ID: orcid.org/0000-0003-2155-3459