

**PRIJEDLOG IZMJENA MEĐUNARODNE KONVENCIJE
O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U VEZI PRIJEVOZA
OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM, (HNS KONVENCIJE)
IZ 1996. GODINE**

Doc. dr. sc. MARIJA POSPIŠIL MILER*
Mr. sc. MARIJA POSPIŠIL**

UDK 347.795.3 : 620.26] (094)
341.24 : 347.79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 19.3.2010.
Prihvaćeno za tisak: 19.5.2010.

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, (HNS konvencija), donesena na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) s namjerom osiguravanja adekvatne, brze i efikasne naknade šteta do kojih dođe u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, još uvijek nije stupila na snagu.

Stoga je u okviru pravnog odbora IMO-a utvrđen Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine čije se usvajanje očekuje na Diplomatskoj konferenciji zakazanoj za 26. travnja 2010. godine, a sa svrhom omogućavanja stupanja na snagu HNS konvencije.

Stupanjem na snagu HNS konvencije završio bi se i unaprijedio sustav međunarodnopravne regulacije odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova s obzirom da je pitanje onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret regulirano već afirmiranim CLC/Fond sustavom odgovornosti kako je izmijenjen 1992. godine i Protokolom o osnivanju dopunskog fonda iz 2003. godine, a pitanje onečišćenja mora pogonskim gorivom na zadovoljavajući način riješeno Međunarodnom konvencijom iz 2001. godine o odgovornosti i naknadi štete zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom, koja je stupila na snagu 2008. godine.

* Dr.sc. Marija Pospišil Miler, docentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlčić 6, 51000 Rijeka;
e-mail: mpmiler@pravri.hr.

** Mr.sc. Marija Pospišil, North of England P&I, Hong Kong.

U radu se analiziraju razlozi zbog kojih HNS konvencija iz 1996. godine još nije stupila na snagu kao i rješenja za otklanjanje zapreka za njezino stupanje na snagu koja nudi Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije. S tim u vezi ukazuje se i na prednosti i nedostatke koji mogu biti od utjecaja kod ocjene interesa Republike Hrvatske i donošenja odluke o ratifikaciji HNS konvencije.

Ključne riječi: *onečišćenje mora opasnim i štetnim tvarima, obvezno osiguranje, izravna tužba.*

1. UVOD

Iako se još tijekom rasprava za izmjenu CLC konvencije iz 1969.¹ pokazalo da ulje koje se prevozi kao teret nije jedina prijetnja onečišćenju mora s brodova, te da je potrebno regulirati i pitanje odgovornosti i naknade štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (HNS konvencija)² donesena je tek na Diplomatskoj konferenciji u okviru IMO-a³ održanoj u Londonu od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine.

S radom na nacrtu konvencije koja bi regulirala ovo pitanje započelo se već 1978. godine⁴ s namjerom usvajanja konvencije na Diplomatskoj konferenciji koja

¹ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC)*, donesena 29. 11. 1969., a stupila na snagu 19. 06. 1975. godine. Prijevod Konvencije: Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., (u daljnjem tekstu: Grabovac, 1986.), str. 108.

² *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: Ćorić, 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: *Uperedno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, Vol. 37, broj 145/148=1/4 (1995), str. 352-435.

³ Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization - IMO*), do 1982. godine Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO*), specijalizirana agencija UN-a, odgovorna za unapređenje sigurnosti na moru i sprječavanje onečišćenja s brodova, danas broji 169 država članica, te ima oko 42 međuvladine i 68 nevladinih organizacija u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/about> - posjećena 20. 12. 2009.

⁴ Vidi pobliže: Filipović, Velimir, Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred pravnim odborom

je održana 1984. godine, ali je, uslijed niza neriješenih pitanja i različitih stavova, delegacija oko pojedinih pitanja, ova Konferencija ostala neuspješna.⁵ Prije svega, stavovi delegacija od samog početka rada na novom instrumentu razlikovali su se: 1) po pitanju određenja i definiranja tereta koji bi trebali biti predmet reguliranja ove Konvencije kao i da li se Konvencija treba odnositi samo na rasuti teret (*in bulk*), ili i na generalni (*in packaged form*) teret;⁶ 2) po pitanju definiranja šteta koje bi trebale biti obuhvaćene Konvencijom, tj. da li samo štete od zagađenja ili i štete od eksplozije, požara, toksičnosti; 3) po pitanju odgovorne osobe uz koju bi se vezala odgovornost prema Konvenciji, da li uz krcatelja, ili uz brodovlasnika, ili kombinirati odgovornost i krcatelja i brodovlasnika; 4) po pitanju temelja odgovornosti, iako nije bilo sporno da odgovornost za štete od opasnih i štetnih stvari treba biti bez krivnje, sporilo se oko pitanja da li stroža ili blaža kauzalna odgovornost, odnosno da li dopustiti i koje razloge egzoneracije od odgovornosti; te 5) po pitanju iznosa ograničenja odgovornosti.⁷

Ta su pitanja ostala sporna još dugi niz godina i trebalo je čekati 12 godina da se stavovi donekle usuglase i postigne kompromis omogućivši usvajanje HNS Konvencije iz 1996. godine koja regulira pitanje odgovornosti i naknade štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih stvari morem.

Međutim, ni samim donošenjem HNS konvencije iz 1996. godine sporna pitanja nisu u cijelosti riješena na zadovoljavajući način te Konvencija, iako većim dijelom slijedi već poznati i dobro uhodani uzor CLC/Fond sustava odgovornosti iz 1992. godine,⁸ još nije stupila na snagu. Člankom 46. HNS konvencije predviđeno

IMCO-a: Izvješčaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (Vol. 20), Br. 80 (1978) – str. 76-87.

⁵ Poblize: Bravar, Aleksandar, Izvanugovorna odgovornost kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih stvari, *Zbornik Pravnog fakulteta*, Zagreb, 43 (1) 55-74 (1993).

⁶ U radu će se za: “*bulk cargoes*” - koristiti izraz “rasuti tereti” neovisno da li se radi o krutim stvarima, tekućinama ili ukapljenim plinovima, za razlikovanje od “pakiranog tereta” – “*packaged cargoes*”.

⁷ Vidi poblize: Filipović, Velimir, Unifikacija odredaba o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih materija pred Pravnim odborom Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije: (Osvrt na 39. zasjedanje)/ V.F. i E. P. , *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 21) br. 83 (1979), str. 3-10; Filipović, Velimir, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem: (Razmišljanja uz Nacrt nove konvencije IMO-a), *Uporedno pomorsko pravo i kupoprodaja* (Vol. 25) br. 100 (1983), str 85-102; Grabovac, Ivo, Neka razmišljanja o odgovornosti za štetu u vezi s prijevozom štetnih i opasnih stvari morem, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god XVII, 1980, str. 71-84.

⁸ *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, *Depository information on*

je da će Konvencija stupiti na snagu 18 mjeseci od datuma kada se ispune slijedeći uvjeti: (a) kada najmanje 12 država, uključujući najmanje 4 države od kojih svaka s najmanje 2 milijuna tonaže brodovlja, izrazi svoj pristanak da bude vezana Konvencijom, i (b) kada Generalni tajnik Organizacije⁹ primi obavijesti u skladu s člankom 43. Konvencije, da su osobe u državama koje su prema članku 18. stavak 1(a) i (c) odgovorne uplaćivati doprinose, primile tijekom prethodne kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu na opći račun HNS Fonda.¹⁰

U međuvremenu je usvojena i već stupila na snagu Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja pogonskim gorivom, iz 2001. godine.¹¹ Stupanjem na snagu HNS konvencije iz 1996. godine, kojom su obuhvaćene i pojedine vrste ulja koja nisu uključena u CLC/Fond sustav odgovornosti, kao i pojedine vrste šteta koje nisu obuhvaćene tim sustavom, kao npr. štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda na brodu i izvan broda te štete koje su posljedica eksplozije i požara, u cijelosti bi se zaokružila i završila međunarodnopravna regulacija građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem i drugim opasnim i štetnim tvarima s brodova. Među ostalim, i to je razlog za nove rasprave i napore u pronalaženju rješenja radi otklanjanja zapreka i omogućavanja ratifikacije HNS konvencije iz 1996. godine u cilju njezinog što bržeg stupanja na snagu.¹²

Da bi se, međutim, moglo analizirati razloge zbog kojih HNS konvencija iz 1996. godine još nije stupila na snagu, kao i rješenja za otklanjanje zapreka za nje-

IMO Conventions, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25891/Status-2008.pdf - posjećena 18. 11. 2009., 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.

⁹ Generalni tajnik IMO-a kao depozitar HNS Konvencije iz 1996. godine.

¹⁰ Konvenciju je ratificiralo 14 država: 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 conventions 31 December 2009. - http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26857/status-x5.11.09.xls - posjećena 18. siječnja 2010.

¹¹ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001* (Bunker konvencija iz 2001.) donesena je u Londonu 21. ožujka 2001. Poblize: 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. 219-227; 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).

¹² Luttenberger, Axel, Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, *Pomorski zbornik*, Knjiga 40 (2002), str. 445-452.

zino stupanje na snagu koja nudi Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine, nužno je barem ukratko izložiti glavne značajke rješenja sadržanih u HNS konvenciji iz 1996. godine kao i argumente za ta rješenja kojima se rukovodilo prilikom donošenja HNS konvencije.¹³

2. GLAVNE ZNAČAJKE HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

CLC/Fond sustav odgovornosti kako je revidiran 1992. godine, bio je uzor kod donošenja HNS konvencije, pa HNS konvencija u najvećem dijelu prati rješenja tog sustava. Tako 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, ali za razliku od CLC/Fond sustava, odgovornost i prvog i drugog sloja regulirana je jednom konvencijom. Također postoje i određene druge razlike na koje će se ukazati prilikom analize pojedinih rješenja iz HNS konvencije.

2.1. Primjena HNS konvencije

HNS konvencija će se primijeniti na štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze kao teret, bez obzira da li se prevoze u rasutom ili pakiranom stanju. Međutim, sama Konvencija ne utvrđuje izravno listu tvari koje se smatraju opasnim i štetnim, nego se navodeći u članku 1. točka 5 (a) određene tvari,¹⁴ poziva na liste tvari koje su tvrdene kao opasne i štetne u drugim međunarodnim instrumentima, kao što su npr. dodaci Prilozima MARPOL-u,¹⁵ i u drugim međunarodnim instrumentima

¹³ Autorica je kao članica hrvatske delegacije osobno sudjelovala u radu Diplomatske konferencije na kojoj je donesena HNS konvencija iz 1996. godine.

¹⁴ U članku 1. točka 5. (a) navode se slijedeći 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 štetene 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.

¹⁵ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) appendix I of Anex I, appendix II of Anex II.*

IMO-a,¹⁶ a koje nisu uključene odnosno pokrivena nekim drugim međunarodnim sustavom odgovornosti kao npr. CLC/Fond sustavom. Stoga, utvrđenje stvari na koje se primjenjuje HNS konvencija nije izravno niti jednostavno,¹⁷ a na Konferenciji je tako odlučeno kako nabranje tereta na koje se Konvencija odnosi ne bi opteretilo tekst same Konvencije.

Na prijedlog nekih država¹⁸ iz primjene HNS konvencije isključen je prijevoz ugljena, željezne rudače, ribljev brašna, drvnih otpiljaka, kao manje opasnih stvari prevoženih u rasutom stanju.

Iz primjene HNS konvencije isključene su štete koje su posljedica istjecanja ili izlivanja postojanih ulja koja se prevoze kao teret jer su te štete već pokrivena CLC/Fond sustavom iz 1992., ali druge štete koje su posljedica eksplozije ili požara kao i štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda na brodu i izvan broda, pokrivena su HNS konvencijom.¹⁹ Iz primjene HNS konvencije isključene su i štete prouzročene radioaktivnim materijalom.

Šteta je definirana vrlo široko i uključuje gubitak života i tjelesne ozljede osoba na brodu i izvan broda, imovinske štete, zagađenje okoliša i troškove preventivnih mjera kao i daljnje štete prouzročene tim mjerama.²⁰ Ukoliko nije moguće razdvojiti štete prouzročene HNS teretima od šteta prouzročenih drugim uzrocima, smatrat će se da su sve štete prouzročene HNS teretom.

Vrijeme primjene HNS konvencije podrazumijeva period od momenta zahvaćanja HNS tereta bilo kojim dijelom opreme broda kod ukrcaja do momenta prestanka prisutnosti tog tereta u bilo kojem dijelu opreme broda kod iskrcaja, odnosno taj period počinje i završava u momentu prelaska HNS tereta preko ograde broda ako nema upotrebe brodske opreme.

¹⁶ *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.*

¹⁷ Poblize: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae: Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih stvari morem – HNS konvencija*, Pravni fakultet, Zagreb, 2007, str. 3-29.

¹⁸ Prijedlog za isključenje iz primjene HNS konvencije ugljena i željezne rudače podnijeli su Japan i Koreja, a Peru za isključenje ribljev brašna argumentirajući da se radi o teretima koji sami po sebi nisu štetni, a da su u prijevozu tih tereta već postignuti visoki standardi, pa se prijevoz tih tereta ne može smatrati opasnim. Vidi dokumente: LEG/CONF.10/6(a)/7, 10/6(a)/31 i 10/6(a)/12 u vezi isključenja ugljena, ribljev brašna itd.

¹⁹ Poblize: Ćorić Dorotea, *Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa*, *Zbornik, PFZ*, 58, (1-2) (2008), 431-451; Ćorić, Dorotea, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 151.

²⁰ Poblize: Seršić, Maja, *Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost*, *Zbornik, PFZ*, 58, (1-2) (2008), 263-291.

Isto tako, iz primjene HNS konvencije izuzeti su ratni brodovi, osim ako država stranka ne odluči da će se Konvencija primijeniti i na ratne brodove, odnosno, ako se ratni brodovi koriste u trgovačke svrhe u kojem slučaju se HNS konvencija primjenjuje i na te brodove.²¹

HNS konvencija se primjenjuje na sve štete unutar teritorijalnog mora kao i gospodarskog pojasa države ugovornice proglašenog u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država ugovornica nije proglasila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog mora i uza nj, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne šire od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.²²

Teritorijalna primjena HNS konvencije utvrđena je na jednak način kao i u CLC konvenciji. Stoga, kao i kod CLC konvencije, ovakav tekst dovodi u pitanje primjenu HNS konvencije izvan granica teritorijalnog mora u državama koje nisu formalno uspostavile gospodarski ili neki drugi pojas u skladu s međunarodnim pravom. To znači, da u slučaju onečišćenja koje nastane izvan granica teritorijalnog mora, za države koje nisu iskoristile svoje pravo proglašenja gospodarskog pojasa ili slične zone u skladu s međunarodnim pravom, ne postoji mogućnost naknade, osim za troškove zaštitnih mjera (na koje se Konvencija primjenjuje bez obzira gdje su te mjere poduzete).²³ Republika Hrvatska nije proglasila gospodarski pojas, ali je 3. listopada 2003. godine u skladu s međunarodnim pravom proglasila Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP),²⁴ pa će se HNS konvencija primijeniti i na štete unutar ZERP-a. Treba napomenuti, međutim, da je primjena odredaba o ZERP-u, Odlukom Vlade RH odgođena za članice EU od 15. ožujka 2008. godine.²⁵

U pogledu ostalih šteta, koje nisu štete zagađenja okoliša, HNS konvencija se primjenjuje i izvan teritorijalnih voda, uključujući i teritorijalne vode država koje nisu stranke HNS konvencije, ako je šteta prouzročena HNS teretom prevoženim brodom registriranim u državi ugovornici. Time se odstupilo od dosadašnjeg principa da samo države ugovornice neke konvencije mogu koristiti beneficije te konvencije.

²¹ Članak 4. st. 4-6. HNS konvencije.

²² Članak 3. HNS Konvencije.

²³ Isto se odnosi i na CLC konvenciju. Vidi i: Ćorić, Dorotea, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 4-6 (2001) str. 435-447, str. 439.

²⁴ Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (NN 157/03 od 6. 10. 2003).

²⁵ S obzirom na Odluku Vlade o odgođi primjene odredbi o ZERP-u za članice EU od 15. ožujka 2008. (NN 31/08 od 14. 3. 2008), postavlja se pitanje ostvarenja naknade prema HNS konvenciji (osim naknade za zaštitne mjere koja se isplaćuje bez obzira gdje su poduzete), u slučaju onečišćenja uzrokovanog brodom članice EU izvan granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

2.2. Prva razina odgovornosti po HNS konvenciji

2.2.1. *Odgovornost brodovlasnika*

Brodovlasnik (upisani vlasnik broda) je u prvom stupnju odgovoran za štetu prouzročenu HNS teretom koji se prevezio brodom koji je bio u njegovom vlasništvu u momentu nezgode, temeljem objektivne (kauzalne) odgovornosti.²⁶

Konvencijom se predviđa da se brodovlasnik može osloboditi odgovornosti²⁷ samo u slučaju ako dokaže:

- (a) da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, civilnim ratom, pobunom ili prirodnom silom izuzetnog, nepredvidivog i neizbježnog karaktera, ili
- (b) da je šteta u cijelosti prouzročena aktom ili propustom treće osobe u namjeri da prouzroči nezgodu, ili
- (c) da je šteta u cijelosti prouzročena nepažnjom državne vlasti koja je odgovorna za održavanje navigacijskih svjetala ili drugih sredstava, ili
- (d) da je propust krcatelja da obavijesti vlasnika broda o opasnoj i štetnoj naravi tereta:
 - (i) u cijelosti ili djelomično prouzročio štetu, ili
 - (ii) je 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.

Ako brodovlasnik dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom samog oštećenog u namjeri da prouzroči nezgodu ili njegovim nemarom, brodovlasnik može biti oslobođen, u cijelosti ili djelomično, plaćanja naknade štete toj oštećenoj osobi.

2.2.2. *Limiti odgovornosti*

Brodovlasnik može u skladu s Konvencijom ograničiti svoju odgovornost²⁸ osnivanjem fonda ograničene odgovornosti do iznosa koji se obračunavaju prema tonaži broda i to na:

²⁶ Isto kao i prema CLC konvenciji.

²⁷ Članak 7. HNS Konvencije. Razlozi oslobađanja od odgovornosti su različiti u odnosu na CLC konvenciju.

²⁸ Članak 9. HNS Konvencije.

- a) 10 milijuna SDR²⁹ za brodove do 2.000 bruto registarskih tona (BRT),
- b) za brodove preko 2.000 BRT na 10 milijuna SDR dodat će se:
 - za brodove od 2.001 BRT do 50.000 BRT po 1.500 SDR po toni,
 - za brodove od 50.001 BRT do 100.000 BRT po 360 SDR po toni, ali ukupno do maksimalno 100 milijuna SDR.

To znači da limit ograničenja raste progresivno do iznosa od 82 milijuna SDR za brod od 50.000 BRT, a zatim nešto polaganije do iznosa od 100 milijuna SDR za brod od 100.000 BRT. Već u vrijeme donošenja Konvencije industrija se protivila ovako visoko utvrđenim iznosima ograničenja odgovornosti vlasnika broda i postavilo se pitanje, da li je raspodjela snošenja rizika šteta ravnomjerno raspoređena između strane broda i tereta, što je bio osnovni cilj dvostupanjskog sustava odgovornosti prihvaćenog ovom Konvencijom.³⁰ Naime, s obzirom na visinu odgovornosti brodovlasnika, upitno je da li će, osim u slučaju katastrofalnih šteta, uopće doći do odgovornosti HNS Fonda koji naknađuje štete u drugom stupnju.

Treba naglasiti da brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je do štete došlo njegovom osobnom radnjom ili propustom učinjenim bilo s namjerom da se prouzroči šteta, bilo lakomisleno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći.

Važno je također naglasiti da je prema HNS konvenciji odgovornost za štetu usmjerena samo prema upisanom vlasniku broda i da se zahtjev za naknadu štete ne može usmjeriti na niže navedene osobe, osim u slučaju ako je do štete došlo njihovom osobnom radnjom ili propustom učinjenim bilo s namjerom da se prouzroči šteta, bilo lakomisleno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći:

- a) osobe u službi ili agente brodovlasnika ili posade,
- b) pilote ili druge osobe, koje nisu članovi posade, a obavljaju poslove na brodu,
- c) unajmitelje (uključujući i zakupnike broda), poslovođe ili upravitelje broda,
- d) bilo koju osobu koja vrši spasavanje uz suglasnost brodovlasnika ili temeljem instrukcija nadležnih vlasti,
- e) bilo koje osobe koja je poduzela zaštitne mjere, i
- f) osobe u službi osoba pod c), d) i e).

²⁹ Posebno pravo vučenja – *Special Drawing Rights* (SDR) obračunska jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond prema “korpi valuta” koja se u početku sastojala od 16 valuta, a od 1981. godine od 5 valuta. Utvrđuje ih Međunarodni monetarni fond svakih 5 godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna. Aktualna vrijednost na dan 8. siječnja, 2010. godine: 1SDR= 1.560350 US\$. Poblize o tome: <http://www.imf.org> posjećena 8. siječnja 2010. Vidi također: Filipović, Velimir, Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1974), 64, str. 72.

³⁰ 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.

2.2.3. Obvezno osiguranje

Upisani vlasnik broda koji i stvarno prevozi HNS teret mora imati obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao pokriće svoje odgovornosti prema odredbama HNS konvencije, uz mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja.³¹

Brodovlasnik je u obvezi pružiti dokaz o osigurateljnem pokriću ili drugom financijskom jamstvu po uplovljenju broda u luku bilo koje države ugovornice HNS konvencije, a koji mora biti u formi Potvrde o obaveznom osiguranju kako je propisano Konvencijom, i to bez obzira da li je država u čiji upisnik je brod upisan stranka ugovornica HNS konvencije ili ne. Potvrdu o obaveznom osiguranju izdat će država u čiji je upisnik brod upisan ukoliko je ta država stranka ugovornica HNS konvencije, a ako nije, izdat će je država stranka ugovornica Konvencije.

Na prijedlog Indonezije, Fidžija, Filipina, Solomonskih otoka, Koreje i Vanuatua, Konvencijom je predviđeno da države prilikom ratifikacije HNS konvencije mogu izjaviti³² da se mali brodovi (ispod 200 BRT) koji prevoze HNS teret kao generalni teret, isključuju iz područja primjene Konvencije što bi značilo da su ti brodovi izuzeti od zahtjeva za obavezno osiguranje. Takva izjava odnosila bi se na te brodove samo kad plove između luka države koja je dala takvu izjavu, a teret prevožen takvim brodovima neće se smatrati teretom koji doprinosi u HNS Fond, niti će HNS Fond biti u obvezi plaćanja šteta prouzročenih HNS teretom prevoženim takvim brodovima u teritorijalnim vodama i gospodarskom ili drugom pojasu države koja je dala takvu izjavu.

2.3. Druga razina odgovornosti prema HNS konvenciji

2.3.1. HNS Fond

Po uzoru na Konvenciju o osnivanju Fonda iz 1971., odnosno 1992. godine,³³ HNS konvencija sadrži odredbe o osnivanju HNS Fonda kao druge razine odgovor-

³¹ Obvezno osiguranje javlja se u novijim međunarodnim konvencijama, posebno onima koje reguliraju odgovornost za štete od onečišćenja, počevši od Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda iz 1962., Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. s izmjenama iz 1992. godine, i Konvencijom o Fondu iz 1971. s izmjenama iz 1992., Bunker konvenciji iz 2001. godine, ali i Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine i najnovijoj Konvenciji o uklanjanju podrtine iz 2007; O izravnoj tužbi: Tomljenović, Vesna, Izravna tužba u pomorskim sporovima - izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilišta u Rijeci*, Suppl. Br. 2, str. 81-110, (2002).

³² Članak 5. HNS konvencije.

³³ *Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971., London 27. November 1992., entered into force 30 May 1996.*

nosti po HNS konvenciji.

Namjena HNS Fonda je da se osobama koje trpe HNS štete, naknade štete za koje nisu bile u mogućnosti ishoditi punu i adekvatnu naknadu u prvom stupnju u slijedećim slučajevima:

- ukoliko brodovlasnik nije odgovoran po ovoj Konvenciji,
- ukoliko brodovlasnik nije u financijskoj mogućnosti naknaditi štetu, odnosno, ukoliko osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne pokriva štetu ili je nedovoljno,
- ukoliko šteta prelazi odgovornost brodovlasnika prema HNS konvenciji.

2.3.2. Limit odgovornosti HNS Fonda

Maksimalni iznos naknade plativ od strane HNS Fonda je 250 milijuna SDR odnosno to je maksimum ukupnog iznosa naknade. To znači da HNS Fond isplaćuje razliku iznad iznosa plaćenog od strane vlasnika broda do maksimalnog iznosa od 250 milijuna SDR. Niti u slučaju kad je šteta posljedica prirodne sile, izuzetnog, nepredvidivog i neizbježnog karaktera, ukupni iznos naknade od strane HNS Fonda neće prijeći maksimalni iznos od 250 milijuna SDR.

Konvencijom se predviđa da se HNS Fond može osloboditi odgovornosti³⁴ samo u slučaju ako dokaže:

- (a) da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, civilnim ratom, pobunom ili je prouzročena opasnim ili štetnim tvarima s 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.

Ukoliko HNS Fond dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom oštećene osobe u namjeri da prouzroči nezgodu ili njezinim nemarom, HNS Fond može biti u cijelosti ili djelomično oslobođen plaćanja naknade toj osobi, ali ne i troška preventivnih mjera.

U slučaju da štete prijeđu ukupni iznos plativ prema odredbama Konvencije, oštećeni će primiti proporcionalnu naknadu, s tim da štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda imaju prioritet u odnosu na ostale štete i naknadit će se u cijelosti, osim u slučaju da ukupni iznos tih šteta prijeđe iznos od 2/3 ukupnog iznosa utvrđenog u skladu s HNS konvencijom za sve štete.

Konvencija također predviđa skraćeni postupak za buduće povišenje limita ograničenja odgovornosti po HNS konvenciji koji se može mijenjati ako to zatraži polovica država ugovornica, a izmjene će biti usvojene ukoliko za njih glasa dvije

³⁴ Članak 14(3) HNS Konvencije.

trećine država ugovornica prisutnih na sjednici Pravnog odbora IMO-a. Pri povišenju limita ograničenja odgovornosti mora se voditi računa o ranijim nezgodama, posebno iznosima šteta proizašlih iz tih nezgoda, inflaciji i utjecaju predloženog povećanja na troškove osiguranja.

2.3.3. Osobe koje doprinose u HNS Fond

Iako se u početnim razmatranjima o nacrtu HNS konvencije smatralo da bi osoba koja doprinosi u HNS Fond trebao biti krcatelj, ovaj stav je promijenjen jer su argumenti govorili u prilog primatelja kao osobe koja treba doprinositi u HNS Fond.³⁵ HNS konvencijom je stoga utvrđeno da su osobe koje doprinose u HNS Fond one osobe koje su primile u kalendarskoj godini HNS teret prevožen morem i iskrعان u luci države ugovornice (ne i teret u tranzitu), u ukupnim količinama kako je utvrđeno HNS konvencijom. Za svaku osobu koja doprinosi u HNS Fond utvrdit će se njezin proporcionalan dio doprinosa prema primljenim količinama tereta za svaku kalendarsku godinu. Plaćanje doprinosa za financiranje HNS Fonda vrši se tek nakon što se nezgoda koja se tiče HNS Fonda dogodi, a u slučaju posebno velike nezgode, može se rasporediti na nekoliko godina.

U svrhu plaćanja doprinosa u HNS Fond, primatelj je definiran kao osoba koja fizički primi HNS teret iskrcean u državi potpisnici, pod uvjetom da, ukoliko je ta osoba agent, primatelj je osoba za koju je dana obavijest HNS Fondu ili osoba koja se po nacionalnom pravu države potpisnice smatra primateljem. Međutim, u odnosu na LNG teret,³⁶ primateljem se prema Konvenciji smatra osoba koja je bila ovlaštena raspolagati tim teretom neposredno prije iskrcaja tog tereta u luci ili terminalu države ugovornice Konvencije.

Države ugovornice dužne su obavještavati direktora HNS Fonda o imenima i adresama primatelja i količinama HNS tereta koji doprinose u HNS Fond u skladu s Konvencijom, za svaku proteklu godinu.

Prilikom potvrđivanja, odnosno, ratifikacije HNS konvencije i svake godine nakon toga dok Konvencija ne stupi na snagu, države ugovornice su obvezne davati obavijest IMO-u o količini primljenog HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, kako bi to omogućilo Generalnom tajniku IMO-a da utvrdi datum stupanja na snagu Konvencije.

³⁵ Vidi argumente iz dokumenta IMO Doc. Leg/71/3/4 – *Proposal regarding the second tier, Australia, Canada, Norway, 5 August 1994.*

³⁶ Za LNG teret vidi napomenu *infra* bilj. 37.

2.3.4. Računi HNS Fonda

HNS Fond u punoj funkciji sastojat će se od jednog općeg računa i posebnih računa. Opći račun bit će podijeljen u 2 sektora:

- a) sektor krutih HNS tvari u rasutom stanju i
- b) sektor ostalih HNS tvari.

Posebni računi utvrđuju se za:

- a) postojana ulja i druga ulja u rasutom stanju,
- b) ukapljene zemne plinove (LNG) i
- c) ukapljene rafinirane plinove lakih ugljikovodika (LPG).³⁷

Cilj je osnivanja posebnih računa da svaki račun naknađuje štete prouzročene samo HNS teretom pokrivenim tim računom.

Posebni računi, međutim, bit će u funkciji tek kad ukupna količina HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, primljenog u državama članicama za prethodnu godinu, ili godinu kako to odredi Skupština HNS Fonda, prijeđe određenu zadanu granicu utvrđenu Konvencijom i to:

- 350 milijuna tona za račun ulja,
- 20 milijuna tona za LNG račun i
- 15 milijuna tona za LPG račun.

Međutim, u početnom stadiju, ukoliko količine HNS tereta primljene u državama članicama ugovornicama Konvencije ne omogućuju osnivanje svih posebnih računa, u tom razdoblju će se HNS Fond sastojati od dva računa i to:

- jednog Posebnog računa za ulja, i
- jednog Općeg računa koji uključuje 4 sektora:
 - 1) LNG
 - 2) LPG
 - 3) sektor krutih HNS tvari u rasutom stanju
 - 4) sektor ostalih HNS tvari.

Primatelji HNS tereta koji doprinose u HNS Fond, uplaćivat će doprinose na određeni račun ukoliko su u protekloj godini primili određene količine HNS tereta kako je to utvrđeno u Konvenciji, a u slučaju Općeg računa prema pravilima Annexa II HNS konvencije.

Obveza uplate doprinosa u HNS Fond za svakog individualnog primatelja nastat će, međutim, tek kad godišnje primi količine HNS tereta koje prelaze granice postavljene Konvencijom i to:

³⁷ Karakteristike, definicije i razliku između LNG i LPG vidi detaljno u: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS Konvenciji, op. cit. str. 53-63.

– za postojana ulja	150.000 tona
– za ostale vrste ulja	20.000 tona
– za LNG	nema minimuma
– za LPG	20.000 tona
– za HNS krute tvari u rasutom stanju i ostale HNS tvari	20.000 tona

3. ZAPREKE ZA STUPANJE NA SNAGU HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

Kao što je već rečeno, završnim odredbama HNS Konvencije utvrđeno je da će Konvencija stupiti na snagu 18 mjeseci nakon što:

- Konvenciju prihvatiti najmanje 12 država, uključujući 4 s tonažom brodovlja od najmanje 2 milijuna BRT-a
- da su osobe koje doprinose u HNS Fond primile u prethodnoj godini ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji doprinosi na Opći račun.

Konvenciju je do danas potvrdilo, odnosno, ratificiralo 14 država,³⁸ ali kako države nisu dostavile Generalnom tajniku IMO-a obavijest o količini primljenog tereta koji doprinosi u HNS Fond, za godinu koja je prethodila potvrđivanju Konvencije, a ni nakon toga, to nije moguće utvrditi da li su uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni.

Razmatranje provedbe i stupanja na snagu HNS Konvencije postalo je, stoga, gotovo stalna točka dnevnog reda sjednica Pravnog odbora IMO-a³⁹ počevši od 79. sjednice na kojoj je odlučeno da se provedba HNS konvencije stavi na dnevni red Pravnog odbora, ali ne u cilju ponovnog razmatranja odredaba same Konvencije, nego u cilju otklanjanja zapreka za njezino stupanje na snagu.

3.1. Početne zapreke za provedbu HNS konvencije

Nakon izvještaja Danske i UK-a s posebnog konzultativnog sastanka država i predstavnika zainteresirane industrije u nedržavnim organizacijama,⁴⁰ a na kojem su

³⁸ Vidi *supra* bilješka 10.

³⁹ 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: IMO 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.

⁴⁰ Sastanak je održan 16. travnja 1999., uz sudjelovanje 29 država (Argentina, Australija, Bahami, Bra-

se razmatrala pitanja vezana uz teškoće u provedbi HNS konvencije, na 80. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj u listopadu 1999. godine, za rad na tim pitanjima osnovana je posebna Radna skupina pod vodstvom Ujedinjenog Kraljevstva.⁴¹ Radna skupina je trebala identificirati pravna i tehnička pitanja koja predstavljaju zapreke za provedbu Konvencije, omogućiti razmjenu mišljenja među državama o tim pitanjima, poticati druge države i davati im smjernice u odnosu na provedbu i primjenu Konvencije, te izvještavati Pravni odbor IMO-a o postignutim rezultatima, a sve u cilju brzog stupanja na snagu HNS konvencije na međunarodnoj razini.

Zbog kompleksnosti HNS konvencije i potrebe istovremenog pristupa rješavanju svih ključnih pitanja, Radna skupina je predložila, a Pravni odbor IMO-a⁴² prihvatio, da pojedine države, članice Radne skupine, iniciraju rad na rješenjima različitih ključnih pitanja koja su identificirana kao sporna u postupku provedbe Konvencije.

3.1.1. Prikupljanje informacija o teretu koji podliježe doprinosu (Danska i Australija)

Jedan od kriterija za stupanje na snagu HNS Konvencije odnosi se na količinu primljenog tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond. Države su, međutim, naišle na problem nedovoljnih informacija o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu prema Konvenciji, a koje bi trebale ishoditi od industrije. Kako ishodaenje informacija o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu ne bi postalo otežavajuća okolnost za države, ali i za primatelje ovog tereta, utvrđena je potreba za izradu nacрта jedinstvene forme izvještaja koji bi državama olakšali izvještavanje.

3.1.2. Pitanje identifikacije “primatelja” (Nizozemska)

Izraz “primatelj” bio je predmet različitih diskusija i tumačenja. Prema HNS konvenciji primatelj je osoba, fizička ili pravna, u državi ugovornici Konvencije, koja primi više od utvrđene količine HNS tereta u određenoj kalendarskoj godini. Međutim, Konvencijom je predviđeno da osoba koja primi HNS teret kao agent treće osobe u državi ugovornici, može prenijeti na tu osobu obvezu plaćanja doprinosa

zil, 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 predstavnika slijedećih nevladinih udruga: CEFIC, FETSA, ICHSA, ICS, *International Group of P&I Clubs* i OCIMF, kao i predstavnika tajništva IMO-a i IOPC Fonda.

⁴¹ *IMO Legal Committee – 80th Session 11-15 October 1999 (LEG 80/10) – Set up of Correspondence Group on implementation of HNS Convention.*

⁴² *IMO Legal Committee – 81st Session 27-29 March 2000 (LEG 81/7).*

u skladu s Konvencijom. Stoga se rad na ovom pitanju odnosi na način ishođenja informacija o teretu koji podliježe doprinosu, posebno u slučaju kada se imenovana treća osoba ne nalazi u državi ugovornici Konvencije.

3.1.3. Pitanje obveznog osiguranja i Potvrda o obveznom osiguranju (Norveška)

HNS konvencijom je predviđeno da je po dolasku broda u luku, vlasnik broda dužan dokazati da ima Potvrdu o obveznom osiguranju izdanu od strane države ugovornice u skladu s HNS konvencijom. Međutim, da bi izdale brodu Potvrdu o obveznom osiguranju, države su dužne utvrditi da brod ima efikasno osigurateljno pokriće ili drugo financijsko jamstvo za pokriće odgovornosti prema Konvenciji. To, međutim, otežava činjenica da se P&I klubovi⁴³ još nisu formalno izjasnili da li će pružiti brodovima pokriće pod uvjetima postavljenim HNS konvencijom pa je potrebno utvrditi kriterije temeljem kojih će države moći utvrditi da li je neko osiguranje dovoljno efikasno i raspoloživo u korist oštećenih u slučaju štete.⁴⁴

3.1.4. Nacrt smjernica za provedbu HNS konvencije (Ujedinjeno Kraljevstvo)

Jedan od ciljeva Radne skupine je da prati rezultate postupaka pojedinih država za provedbu Konvencije i omogući razmjenu mišljenja među državama, te na tim iskustvima utvrdi osnovu za rješenja identificiranih spornih pitanja kako bi se ubrzao postupak provedbe Konvencije. U tom cilju Ujedinjeno Kraljevstvo je zaduženo da utvrdi nacrt vodiča za provedbu Konvencije koji bi pomogao državama zainteresiranim za provedbu Konvencije, osobama koje doprinose u HNS Fond, ali i potencijalnim oštećenima.

⁴³ P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Associations - P&I Clubs*) su udruženja (klubovi) uzajamnog osiguranja brodovlasnika kao članova kluba, koji snose rizike odgovornosti članova kluba prema trećima, u okviru kojih je i rizik pokrića šteta od onečišćenja mora. P&I klubovi posluju na bazi uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita, a udruženi su na istom principu uzajamnosti u *International Group of P&I Clubs*. Članovi *International Group of P&I Clubs* su sljedeći: *American, Britannia, Gard, Japan Club, London, North of England, Skuld, SOP, Standard, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Mutual, West of England*, dok su klubovi izvan *International Group* uglavnom manji klubovi, ili oni koji posluju na bazi fiksnih premija, a ne uzajamnosti. Vidi: <http://www.igpandi.org/Group+Clubs> – posjećena 08. 01. 2010.

⁴⁴ Poblje o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji: Rosaeg Erik, HNS Insurers and Insurance Certificates, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc> – posjećena 18. 01. 2010.

3.1.5. Odgovornost Država za dostavu izvještaja o teretu koji podliježe doprinosu u HNS Fond (Kanada)

Rad na ovom pitanju dopunio bi rad Danske i Australije po pitanju prikupljanja informacija i nacrtu jedinstvene forme izvještaja o teretu koji podliježe doprinosu. Posebno bi se usmjerio na one odredbe HNS Konvencije kojima se utvrđuje odgovornost svake pojedine države ugovornice za dostavu izvještaja o primljenim HNS teretima i za utvrđenje mjera koje bi osigurale u svakoj državi ugovornici pravedan i ujednačen sustav izvještavanja.

Radna skupina je za 83. sjednicu Pravnog odbora IMO-a pripremila nacrt Vođiča za HNS konvenciju⁴⁵ koji sadrži informacije potrebne svim stranama zainteresiranim za HNS konvenciju, kako potencijalnim državama ugovornicama, tako i osobama koje će doprinositi u HNS Fond, i potencijalnim oštećenima. Na istoj sjednici utvrđen je i nacrt,⁴⁶ a na 22. sjednici Skupštine IMO-a usvojena Rezolucija broj A 932(22)⁴⁷ kojom se državama preporučuje da dadu prioritet radu Radne skupine radi što brže provedbe HNS konvencije.

U travnju 2002. godine prihvaćen je “Pregled HNS Konvencije”,⁴⁸ koji je pripremila Radna skupina pod vodstvom Ujedinjenog Kraljevstva, s objašnjenjima svrhe i dometa HNS Konvencije zainteresiranim stranama, a u cilju pomoći državama u njihovim postupcima za provedbu HNS konvencije.

I Europska zajednica je dala poticaj potvrđivanju HNS konvencije, usvajanjem Odluke u studenom 2002. godine⁴⁹ kojom ovlašćuje države članice EU da poduzmu potrebne korake za potvrđivanje ili pristupanje HNS konvenciji ukoliko je moguće prije 30. lipnja 2006. godine. Međutim, do kraja ožujka 2003. godine svega tri države potvrdile su HNS konvenciju,⁵⁰ iako je još osam država izjavilo da su pokrenule postupke za provedbu Konvencije.

⁴⁵ LEG 83/INF.3 (14 September 2001).

⁴⁶ *IMO Legal Committee 83rd Session 8-12 October 2001 (LEG. 83/6) HNS Convention – draft Assembly resolution on implementation approved.*

⁴⁷ *Resolution A. 932(22) – Implementation of the HNS Convention, adopted 29 November 2001.*

⁴⁸ *IMO Legal Committee – 84th Session 22-26 April 2002. - An Overview of the HNS Convention adopted (LEG 84/9).*

⁴⁹ *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.*

⁵⁰ *IMO Legal Committee, 86th Session 28 April -2 May 2003 (LEG. 86/7).*

3.2. Dodatne zapreke za provedbu HNS Konvencije

Radna skupina IMO-a je nastavila s radom, pa je na 87. sjednici Pravnog odbora⁵¹ izvijestila o konačnim zaključcima sastanka Radne skupine i zainteresiranih strana održanom u Otavi od 3.-5. lipnja 2003. godine.⁵² Na sastanku se osim inicijalnih pitanja, razmatralo i niz novih pitanja koja su uočena kao dodatne zapreke u provedbi HNS konvencije, s naglaskom na ugovorne obveze država ugovornica Konvencije koje nisu dovoljno jasno utvrđene.

Raspravljalo se o slijedećim pitanjima:

- Međusobni odnos HNS konvencije i ostalih pomorskih konvencija o odgovornosti (CLC/Fond konvencija, Protokol o dopunskom Fondu,⁵³ Bunker konvencija, Atenska konvencija⁵⁴ i Međunarodna konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.⁵⁵),
- Obvezno osiguranje vlasnika broda i s tim povezana pitanja,

⁵¹ *IMO Legal Committee 87th Session 13-17 October 2003 (LEG. 87/11)*.

⁵² Na sastanku u Otavi sudjelovale su slijedeće države članice Radne skupine i međuvladine i nevladine 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 Fund (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)*.

⁵³ Protokol iz 2003. godine Konvenciji o fondu iz 1992. koji predviđa osnivanje Dopunskog fonda, tzv. treći sloj odgovornosti, usvojen je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu održanoj 16. svibnja 2003., stupio na snagu 3. ožujka 2005. godine, a doprinose u fond plaćaju uvoznici nafte pod istim uvjetima kao i u Fond iz 1992. godine. Prema Protokolom iz 2003. godine, maksimalan iznos odgovornosti (uključujući i iznose po CLC 1992. i Konvenciji o Fondu iz 1992. godine), iznosi 750 milijuna SDR po događaju.

⁵⁴ *Athens Convention Relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002*, donesena 1. studenog 2002., predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika do iznosa od 250.000 SDR po putniku i po događaju uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju. Konvencija još nije stupila na snagu. Poblize: Marija, Pospišil-Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (2004), 158, str. 227-262.

⁵⁵ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976*, stupila na snagu 1. 12. 1986.; *Protocol 1996 to the LLMC 1976*, stupio na snagu 13. 5. 2004. Na dan 31. 12. 2009. godine, Konvencija iz 1976. godine imala je 52 države ugovornice, a Protokol iz 1996. godine 37 država ugovornica. *Summary of status of Conventions as at 31 December 2009*. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe> – posjećena 08 .01. 2010. Treba istaknuti da HNS štete nisu isključene iz LLMC 1976, što uključuje paralelni sustav ograničenja, dok Protokol, 1996., omogućuje državama isključiti HNS štete iz primjene Protokola 1996. Vidi također: Baughen, Simon, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, 2001., str. 341.

- Definicija “primatelja” i obveza dostave izvještaja o HNS teretima koji podliježu doprinosu,
- Baza podataka HNS tereta
- Napredovanje u poticanju provedbe HNS konvencije.

Rasprava o navedenim pitanjima temeljila se na radovima pripremljenim od strane država članica Radne skupine, ali i ostalih zainteresiranih strana, prvenstveno industrije na koju se Konvencija odnosi.⁵⁶

3.2.1. Međusobni odnos HNS konvencije i ostalih pomorskih konvencija o odgovornosti

Direktor IOPC Fonda (1992) prezentirao je međusobni odnos između različitih konvencija o odgovornosti u pet različitih scenarija mogućih incidenata iz kojih se moglo lako uočiti da će u sustavu odgovornosti ostati određena praznina ukoliko države ne potvrde HNS konvenciju.⁵⁷ Postalo je također jasno da naknada štete iz određenih incidenata može istovremeno biti podređena i sustavu IOPC Fonda i HNS Fonda radi čega će biti od posebne važnosti bliska suradnja tajništva i jednog i drugog Fonda kod rješavanja šteta radi omogućavanja adekvatne i brze naknade žrtvama pomorskih nezgoda. Stoga je zaključeno da HNS konvenciju ne treba promatrati kao zasebni instrument, nego kao ključni element ukupnog uređenja međunarodnog sustava odgovornosti. Iz tih razloga i funkcija administriranja HNS Fonda treba biti utvrđena da se na najbolji mogući način omogući korištenje iskustva IOPC Fonda stečenog u 25 godišnjoj praksi njegovog postojanja. Temeljem ovlasti iz Rezolucije⁵⁸ uz HNS konvenciju koju je usvojila Konferencija 1996. godine i temeljem mandata koji mu je dala Skupština IOPC Fonda (1992) za pripremu stupanja na snagu HNS konvencije, direktor IOPC Fonda (1992) već je izvršio određene aktivnosti, i pripremio listu pitanja o kojima bi trebalo odlučiti na 1. sjednici HNS Fonda.⁵⁹

3.2.2. Obvezno osiguranje vlasnika broda i s tim povezana pitanja

U odnosu na pitanje izdavanja i kontrole Potvrda o obveznom osiguranju, efikasnost osigurateljnog pokrivača i obranu u slučajevima u kojima je nezgoda poslje-

⁵⁶ LEG. 87/11/1 sadrži 10 Dodataka koji se odnose na pojedina pitanja iz zaključaka Radne skupine.

⁵⁷ *Ottawa, WP. 1.*

⁵⁸ *Resolution on Setting up the HNS Fund, 2 May 1996.*

⁵⁹ *Ottawa, WP.10* (u kojem je sadržan document 92FUND/A/ES.7/4 s listom pitanja za odlučivanje na 1. sjednici Skupštine HNS Fonda), <http://www.iopcfund.org/> - posjećena 8. siječnja 2010.

dica “terorizma”, u diskusiju se uključilo više sudionika sastanka,⁶⁰ a s posebnim naglaskom na:

- provedbu članka 12 HNS konvencije u nacionalno zakonodavstvo: imenovanje tijela koje će izdavati Potvrdu o osiguranju, izdavanje Potvrde o osiguranju stranim brodovima, naknade za Potvrdu o osiguranju, stavljanje informacija o izdanim Potvrdama o osiguranju na internet, forma financijskog jamstva kao npr. bankovnog jamstva, financijska snaga osiguratelja, i
- uspostavljanje kontrolnih mehanizama u nacionalnom zakonodavstvu: sankcije za ne-udovoljavanje obvezama, određivanje tijela zaduženih za kontrolu, utvrđivanje postupka rutinskih kontrola uključujući mogućnost pristupa podacima o osiguranju putem interneta, te uspostava obveze svim teretnim brodovima da imaju Potvrdu o obveznom osiguranju u skladu s HNS konvencijom da bi se izbjeglo dokazivanje da na brodu nema HNS tereta.

P& I klubovi su potvrdili da bi bilo praktično i poželjno da svi brodovi imaju Potvrde o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji, jer će većina brodova prije ili kasnije doći u situaciju da prevozi HNS teret. Naglasili su, međutim, da klubovi nisu voljni izdavati Potvrde o osiguranju u ime država ugovornica Konvencije. Također je istaknuto da obrana vlasnika broda prema članku 7(2)(a) i 7(2)(b) HNS konvencije ne daje vlasniku mogućnost obrane za teroristički akt što, zbog nemogućnosti reosiguranja odgovornosti za štete od terorističkog akta, može dovesti do problema za vlasnike brodova i njihove P&I osiguratelje.⁶¹ Ovo pitanje će neminovno imati određeni učinak i na pokriće koje P&I klubovi sada pružaju prema CLC konvenciji iz 1992., što također treba riješiti prije stupanja na snagu HNS Konvencije. Zaključeno je da se problem prezentira IOPC Skupštini već na slijedećem zasjedanju u listopadu 2003. godine, jer će stav koji po tom pitanju zauzme Skupština IOPC Fonda (1992) biti važan precedent i za rješavanje ovog pitanja u odnosu na HNS konvenciju.

⁶⁰ Pripremne radove o ovom pitanju podnijeli su: Norveška, *International Group of P&I Clubs*, i CEFIC (WP.2, WP.3, WP.4, WP.5).

⁶¹ Činjenica da štete izazvane terorističkim aktom nisu isključene iz odgovornosti prijevoznika niti u novoj Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, upravo je jedan od glavnih razloga što ni nova Atenska konvencija iz 2002. godine još nije stupila na snagu. Atenska konvencija predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika do iznosa od od 250.000 SDR po putniku i po događaju, uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju. Kako nije moguće ishoditi reosiguranje za štete od terorističkog akta, P&I klubovi nisu u mogućnosti pružiti ovo pokriće, a time ni države nisu u mogućnosti izdati potrebne Potvrde o obveznom osiguranju u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine. Iz tih razloga Konvencija još nije stupila na snagu, pa je, radi omogućavanja provedbe ove Konvencije, Pravni odbor IMO-a usvojio tekst Rezerve koju bi države izrazile prilikom potvrđivanja Konvencije, a kojom se odredbe o obveznom osiguranju retroaktivno mijenjaju u skladu s mogućnostima tržišta osiguranja.

Zaključeno je, također, da bi veću važnost trebalo dati primjeni Vodiča IMO-a u vezi odgovornosti vlasnika u pogledu pomorskih tražbina,⁶² a posebno s obzirom na HNS konvenciju. Naglašeno je da članak 26(1) HNS konvencije i članak 31(a) Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora⁶³ daju državama strankama Konvencije dobru bazu za ujednačeno ispunjavanje obveza iz članka 12. HNS konvencije.

Radna skupina je zaključila da je pokriće koje pružaju P&I klubovi zadovoljavajuća osnova za izdavanje Potvrda o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji, da su za izdavanje Potvrda o obvezno osiguranju relevantni dostupnost sredstava i solventnost osiguratelja, da države stranke mogu delegirati izdavanje Potvrda o osiguranju na privatna tijela ukoliko su ona suglasna izvršavati taj posao, a da HNS Fond treba uspostaviti sustav informacija o tijelima ovlaštenim izdavati Potvrde o osiguranju, izmjenu informacija o osigurateljima i omogućiti dostupnost informacija o Potvrdama osiguranja na sličan način kao i informacija vezanih na Port State Control.

3.2.3. Definicija “primatelja” u odnosu na obvezu dostave izvještaja o teretima koji podliježu doprinosu

U razmatranju ovog pitanja⁶⁴ pošlo se od definicije “primatelja” u članku 1(4) HNS Konvencije koji primatelja definira na dva načina:

- Prema točki 1(4)(a) primatelj je:

“Osoba koja fizički primi teret koji podliježe doprinosu, iskrcan u luci ili terminalu države ugovornice, ...”

- Prema točki 1(4)(b) primatelj je:

“Osoba u državi ugovornici koja se u skladu s nacionalnim pravom te države ugovornice smatra primateljem tereta koji podliježe doprinosu, iskrcan u luci ili terminalu države ugovornice, pod uvjetom da je ukupna količina tereta koji podliježe doprinosu primljena u skladu s tim nacionalnim pravom, bitno ista kao što bi bila i u slučaju iz točke (a)”.

Države ugovornice mogu slobodno izabrati definiciju “primatelja” iz točke (a) ili točke (b) članka 1(4), pod uvjetom da je i u slučaju primjene definicije iz točke (b) količina tereta koji podliježe doprinosu za tu državu bitno ista kao što bi bila i u slučaju da je država primijenila definiciju iz točke (a). Komparativna analiza i jedne

⁶² *IMO Guidelines on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Maritime Claims, adopted by 21st IMO Assembly held on 26 November 1999.*

⁶³ *Vienna Convention on the Law of Treaties*, usvojena 23. svibnja 1969., stupila na snagu 27. siječnja 1980.

⁶⁴ Pripremni rad po ovom pitanju podnijela je Nizozemska (WP.6).

i druge definicije pokazala je dodatnu složenost definicije iz točke (b) što bi moglo izazvati probleme kod uspostave jedinstvene forme izvještaja o količinama tereta pa je u odnosu na definiciju primatelja Radna skupina preporučila:

- a) da države ugovornice HNS konvencije usvoje definiciju “primatelja” iz članka 1(4)točka (a), iako se u cijelosti priznanje pravo država ugovornica na izbor,
- b) izbor primjene definicije iz čl 1(4)(b) od strane jedne države ugovornice ne smije dovesti do povećanja doprinosa za osobe u drugoj državi ugovornici.

Odredbom članka 1(4)(a) Konvencije predviđena je i mogućnost da primatelj koji fizički prima teret kao agent, obvezu plaćanja doprinosa prenese na svog nalogodavatelja koji se nalazi u okviru nadležnosti bilo koje države ugovornice, ako izvijesti HNS Fond o osobi nalogodavatelja. Međutim, zauzet je stav da se mora uspostaviti mehanizam kako se ova mogućnost prijenosa obveze plaćanja doprinosa s primatelja koji fizički prima teret, na njegovog nalogodavatelja, ne bi koristila na uštrb HNS Fonda. Stoga je zaključeno da kod provedbe Konvencije države ugovornice moraju tako definirati odnos između primatelja koji fizički prima teret i njegovog nalogodavatelja, kako bi osigurale pravilno izvještavanje o količinama tereta koji podliježe doprinosu.

Utvrđena je i potreba da Skupština HNS Fonda na svom prvom zasjedanju usvoji kriterije za teret u tranzitu u skladu s uvjetima Konvencije, uzimajući u obzir praksu industrije radi čega je industrija pozvana na aktivno sudjelovanje u tom pogledu.

U odnosu na dostavljanje izvještaja o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu,⁶⁵ Radna skupina je zaključila da:

- a) potencijalne države ugovornice trebaju donijeti propise kojima bi uspostavile sustav izvještavanja i prije ratifikacije Konvencije u svrhu praćenja,
- b) za nacionalne sustave izvještavanja treba propisati niže granice za primljeni teret, u svrhu praćenja potencijalnih tereta koji podliježe doprinosu u skladu s Konvencijom,
- c) model nacionalnih propisa predložen od strane Kanade predstavlja prihvatljiv primjer za uspostavu i provjeru sustava izvještavanja,
- d) model nacionalnog sustava izvještavanja Republike Koreje je značajan korak u uspostavi sustava izvještavanja te je naglašena važnost suradnje s IOPC Fondom radi usklađenja ovih dvaju sustava.

⁶⁵ Pripremni rad po pitanju uspostave nacionalnog sustava izvještavanja pripremila je Ujedinjeno Kraljevstvo na temelju svojih iskustava (WP.7). Kanada je u svom pripremnom radu (WP. 8) predložila model nacionalnih propisa za uspostavu sustava izvještavanja, a Republika Koreja je prezentirala svoja iskustva u pripremanju provedbe Konvencije (WP.9).

3.2.4. Baza podataka HNS tereta

IOPC Fond (1992) prezentirao je bazu podataka za sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa, pod nazivom *HNS Convention Contributing Cargo Calculator (HNS CCCC)*, koju je razvio pripremajući se za stupanje na snagu HNS konvencije. Ovaj sustav oblikovan je na način da može služiti i državama i potencijalnim primateljima HNS tereta koji će doprinostiti u HNS Fond. Državama će omogućiti ispunjavanje obveze izvještavanja, a primateljima utvrđivanje stvari koje podliježu doprinosu, kao i ukupno primljene količine tereta za svaki račun ili sektor HNS Fonda. Sustav također omogućava utvrđivanje odnosa agenta/nalogodavatelja, što će omogućiti pravilno utvrđenje limita za plaćanje doprinosa.

Prezentacija baze podataka za sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa (HNS CCCC) pokazala je da su mnoge ranije administrativne nedorečenosti sada otklonjene ovim transparentnim sustavom, i da države i industrija već mogu primijeniti ovu bazu podataka i zauzeti se za probnu upotrebu u okviru industrije.⁶⁶ Naporima IOPC Fonda u provedbi HNS konvencije pridružila se i EU pa je u tom cilju radi praktične pomoći državama u okviru EMSE održano nekoliko seminara u vezi provedbe HNS konvencije.⁶⁷

Rezultat rada Radne skupine su vrlo korisne smjernice u odnosu na ranije identificirana sporna pitanja, kao i na pitanja istaknuta na samom sastanku, a koja su državama predstavljala ozbiljnu zapreku za prihvaćanje Konvencije, kao npr. u odnosu na osiguranje i Potvrde o obveznom osiguranju, definiciju primatelja, robe u tranzitu i načinu izvještavanja. Prihvaćanjem zaključaka Radne skupine na Pravnom odboru IMO-a, učinjen je značajan korak u pronalaženju opcija za postizanje cilja, a to je provedba ove Konvencije, značajne za IMO, radi konačnog i cjelovitog zaokruživanja sustava međunarodnopravne regulacije odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova.

⁶⁶ IOPC Fond (1992) je u svrhu pomoći državama u provedbi HNS konvencije uspostavio posebnu web stranicu <http://www.hnsconvention.org/en/hnscccc.html> na kojoj je objavljen sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa (HNS CCCC), a u rujnu 2005. godine i poseban *Guide to the Implementation of the HNS Convention*, kao i niz prezentacija sa seminara organiziranih u Londonu 2005. i 2006. godine od strane Sekretarijata IOPC Fonda. Vidi: Jacobsson, Mans, *The HNS Convention – Prospects for its Entry into Force*, *CMI Yearbook*, Athens II, 2009, str. 418-430.

⁶⁷ Europska agencija za pomorsku sigurnost - European Maritime Safety Agency (EMSA): *Workshop on the Ratification and Implementation of the HNS and Bunkers Convention and Workshop on the Implementation of the HNS Convention*, 21. 02. i 21. 11. 2006., http://www.emsa.europa.eu/Docs/workshop_hns_workshop.zip – posjećena 18. 01. 2010.

4. PRIJEDLOG PROTOKOLA ZA IZMJENU HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

Unatoč značajnom doprinosu Radne skupine IMO-a u razrješavanju spornih pitanja koja su predstavljala ozbiljne pravne i praktične zapreke za provedbu HNS konvencije, uskoro su uočene i nove zapreke koje neće biti moguće riješiti bez izmjene HNS konvencije. Stoga je na 12. zasjedanju Skupštine IOPC Fonda (1992) održanog u listopadu 2007. osnovana nova HNS Radna skupina (“*HNS Focus Group*”)⁶⁸ s mandatom da pripremi prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije kojim bi se navedena pitanja riješila na način koji bi omogućio državama da potvrde HNS konvenciju kako je izmijenjena Protokolom i time njezino brzo stupanje na snagu. Da se ne bi otvorila rasprava o cijeloj HNS konvenciji, mandat HNS Radne skupine strogo je ograničen na samo tri pitanja,⁶⁹ koja su identificirana kao glavni razlozi i zapreke koje onemogućuju stupanje na snagu HNS konvencije i koja treba razmotriti i riješiti Protokolom, a odnose se na:

- a) Doprinos na LNG račun
- b) Koncept “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.

Prijedlog Protokola utvrđen od strane HNS Radne skupine osnovane od strane IOPC Fonda (1992),⁷⁰ raspravljen je na 94. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a⁷¹ na kojem se većina delegacija u osnovi suglasila s potrebom izmjene Konvencije. Prijedlog Protokola usmjeren je na otklanjanje praktičnih problema koji su državama predstavljali prepreku za potvrđivanje Konvencije, koja unatoč činjenici da je usvojena još 1996. godine i da ju je potvrdilo 13 država, još nije stupila na snagu.⁷²

⁶⁸ *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)*, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html> - posjećena 18. siječnja 2010.

⁶⁹ *Terms of Reference of the HNS Focus Group (92FUND/WGR5/1, Annex)*.

⁷⁰ *The 1992 Fund Administrative Council acting on behalf of Assembly at its fourth session in June 2008 approved the text of the draft Protocol to the HNS Convention*.

⁷¹ Na 94. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom u Londonu od 20. – 24. listopada 2008. raspravljen je prijedlog Protokola sadržan u dokumentu Leg. 94/4 Annex 1.

⁷² Podatak se odnosi na listopad 2008. godine.

4. 1. Doprinos na LNG račun

U odnosu na doprinos na LNG račun, utvrđeno je da glavni problem predstavlja odredba HNS konvencije kojom se na plaćanje doprinosa na LNG račun ne obvezuje primatelj, kao kod svih ostalih računa, nego osoba ovlaštena raspolagati teretom u trenutku koji prethodi neposredno prije njegovog iskrcaja.⁷³

Industrija i pojedine države su upozorile da će, ovisno o odredbama ugovora u primjeni, osoba ovlaštena raspolagati LNG teretom u trenutku koji prethodi neposredno prije njegovog iskrcaja, u najvećem broju slučajeva biti prodavatelj. Istaknuto je da je to za države neprihvatljivo, jer se osoba ovlaštena raspolagati LNG teretom koja potječe iz države koja nije stranka HNS konvencije neće moći podvesti pod nadležnost države stranke HNS konvencije. Posljedica ove situacije bit će da država stranka HNS konvencije neće imati mogućnosti zahtijevati od osobe ovlaštene raspolagati LNG teretom iz države koja nije stranka HNS konvencije uplatu pripadajućeg doprinosa na LNG račun. To može dovesti do daljnje posljedice u vidu značajnog manjka sredstava na LNG računu, a što može ugroziti mogućnost HNS Fonda da isplati puni iznos naknade štete prouzročene LNG teretom.

Posebno su države u razvoju, koje su najveći proizvođači i izvoznici LNG tereta,⁷⁴ isticale zabrinutost da odredba članka 19 HNS konvencije na proizvođače i izvoznike tih zemalja prebacuje neproporcionalno veliki ekonomski teret, i da stoga bilo koje rješenje ovog pitanja mora uzeti u obzir i status država u razvoju. To posebno iz razloga što je LNG teret jedini teret na koji se primjenjuje HNS konvencija, a za koji obveza plaćanja doprinosa u HNS Fond ne obvezuje primatelja.

Stoga je predloženo da se ovo pitanje principijelno riješi i odredba članka 19(1)(b) izmijeni u skladu s principima iz HNS Konvencije na način da se na godišnje prijavljivanje količine primljenog LNG tereta, kao i na plaćanje pripadajućeg doprinosa u HNS Fond, obveže fizičkog primatelja LNG tereta. Predložena izmjena HNS konvencije bi udovoljila potrebama država u razvoju, a ujedno bi osigurala i pravnu sigurnost i pravedno rješenje za sve primatelje LNG tereta u državama članicama HNS konvencije. Tom izmjenom bi se ujednačio sustav doprinosa za LNG teret sa sustavom doprinosa koji se primjenjuje u odnosu na sve ostale HNS terete na koje se HNS konvencija primjenjuje, što je u skladu i sa sustavom IOPC Fond konvencije (1992) koja je privukla već preko 100 država stranaka ugovornica.

⁷³ *Article 19(1)(b) HNS Convention*; Vidi pobliže: Rosaeg, Erik, Non-collectable contributions to the separate LNG account of the HNS Convention, *The Journal of International Maritime Law*, 2007, www.lawtextcom – posjećena 08. 01. 2010.

⁷⁴ Najveći izvoznici LNG tereta prema: *Statistics of the LNG World Trade*: (tablica iz dokumenta 92FUND/A/ES.12/9/1/Rev.1).

U slučaju zadržavanja postojeće odredbe HNS konvencije moglo bi doći do manjka sredstava na LNG računu i time do neproporcionalnog opterećenja povećanim doprinosima onih primatelja LNG tereta koji se nalaze u okviru nadležnosti država stranaka HNS konvencije. To bi potencijalno moglo dovesti i do opasnosti opterećenja drugih HNS računa za namirenje šteta iz nezgoda prouzročenih LNG teretom, što bi po mišljenju većine država bilo neprihvatljivo. Predloženom izmjenom HNS konvencije LNG teret bi se tretirao na isti način kao i ostali HNS tereti na koje se primjenjuje HNS konvencija i izbjegle bi se moguće buduće komplikacije i manjak sredstava na LNG računu.

Tijekom rasprave ovog pitanja na 94. sjednici Pravnog odbora IMO-a, određene države su, međutim, istaknule da se pitanje doprinosa na LNG račun ne može riješiti jednostavnom izmjenom Konvencije na način kako je to predložila HNS Radna skupina, da se kao osoba koja je u obvezi plaćanja doprinosa označi primatelj, umjesto osobe koja je u trenutku iskrcaja ovlaštena raspolagati teretom. Smatralo se da je potrebno ostaviti određenu fleksibilnost ugovornim stranama, pa je predloženo da se obveza primatelja na plaćanje doprinosa uspostavi tek ukoliko osoba koja je ovlaštena raspolagati teretom ne plati doprinos na čije plaćanje se obvezala ugovorom s primateljem. Neformalna skupina na čelu s delegacijom Malezije u tom je smislu podnijela kompromisni prijedlog⁷⁵ koji predviđa da osoba odgovorna za plaćanje doprinosa bude primatelj, osim ukoliko ugovorom između primatelja i osobe ovlaštene na raspolaganje teretom ta osoba preuzme obvezu plaćanja doprinosa pod uvjetom da je primatelj obavijestio državu ugovornicu o postojanju takvog ugovora. Međutim, ukoliko osoba ovlaštena raspolagati teretom propusti platiti doprinos, primatelj i dalje ostaje u obvezi plaćanja doprinosa.

Po mišljenju neformalne skupine ovakav kompromisni prijedlog je fleksibilan, jednostavan za primjenu, a ujedno uvažava postojeću praksu trgovine LNG teretom i rješava potencijalni pravni problem naplate doprinosa od osobe koja nije u nadležnosti države ugovornice. Osim toga, udovoljava i potrebama država u razvoju o pravednijoj raspodjeli ekonomskog tereta, jer je obveznik na plaćanje doprinosa u prvoj instanci primatelj, a daje se opcija njegove zamjene na osobu koja je ovlaštena raspolagati teretom.

Pravni odbor IMO-a je odobrio ovaj prijedlog te utvrdio izmjene koje bi trebalo izvršiti u prijedlogu Protokola odnosno odredbama Konvencije koje iz toga proizlaze.

⁷⁵ LEG 94/4/1.

4.2. Koncept “primatelja” u odnosu na pakirani teret

Već je rečeno da HNS konvencija u članku 1(4) predviđa dvije moguće definicije “primatelja”.⁷⁶ Nakon preporuke Radne skupine usvojene od strane Pravnog odbora IMO-a na 87. sjednici održanoj u listopadu 2003. godine, većina država se izjasnila da će u provedbi Konvencije primijeniti definiciju iz članka 1(4)(a) Konvencije. Ova definicija sastoji se, međutim, od dva dijela. Prvi dio definicije “primatelja” isti je kao u IOPC Fond konvenciji (1992) i označava osobu koja fizički prima teret. Drugi dio definicije označava izuzetak od pravila i omogućuje da, ukoliko je agent osoba koja fizički prima teret, svoju obvezu može prenijeti na svog nalogodavatelja, ali samo u slučaju postojanja odnosa agent/nalogodavatelj. Opće je mišljenje da je za HNS teret u rasutom stanju (ulje, LPG, LNG, tekući i suhi teret u rasutom stanju) odredba članka 1(4)(a) dovoljno određena i da države ne bi trebale imati problem sa identifikacijom primatelja tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond.

4.2.1. Problem izvještavanja u odnosu na pakirani teret

Međutim, od strane većeg broja država ukazano je na problem utvrđivanja i izvještavanja o količinama primljenog pakiranog HNS tereta. To stoga što je fizički primatelj, kako je definiran člankom 1(4)(a) Konvencije, najčešće sama luka ili terminal. Tu se javljaju dva ključna problema. Jedan je da lučki terminali koji pružaju samo infrastrukturu koja omogućuje kamionima da iskrcaju teret s ro-ro brodova i trajekata i koji nakon napuštanja terminala nastavljaju prijevoz cestom u većini slučajeva ne mogu identificirati nalogodavatelja. Stoga, neke države u takvim situacijama ne smatraju lučke terminale fizičkim primateljima zato što oni nisu u poziciji identificirati primatelja pakiranih tereta. Čak i u slučaju da je identifikacija primatelja moguća, izvještavanje o svakom pakiranom HNS teretu koji prolazi kroz luku ili terminal predstavljalo bi preveliki administrativni teret, kako za terminale, tako i za

⁷⁶ 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
- (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).

države stranke ugovornice Konvencije.⁷⁷ U nekim drugim slučajevima, kao kad se prevozi u kontejnerima, pakirani HNS teret možda uopće nije niti evidentiran. Radi se o vrlo kompleksnom i dugom logističkom lancu, posebno za pakirani HNS teret u kontejnerima, koji uključuje značajan broj drugih osoba, kao npr. špeditere, carinu, skladišta.

Ovo pitanje je posebno važno zbog potencijalnog učinka na osobe koje doprinose u HNS Fond, a u okviru postojećeg teksta HNS konvencije nije moguće postići ujednačeni postupak. Stoga je nesumnjivo da izvještavanje o pakiranom HNS teretu donosi kompleksne probleme kako industriji, tako i državama, pa je dugoročno gledano vrlo velika vjerojatnost da bi došlo do značajnog propuštanja u izvještavanju o količinama pakiranog HNS tereta. Kompleksnost i široka skala administrativnih problema vezanih uz izvještavanje o količinama pakiranog HNS tereta stoga je zasigurno jedan od glavnih razloga zašto mnoge države, koje bi inače potvrdile Konvenciju, do sada to nisu učinile. To dokazuje i činjenica da su upravo ovi administrativni problemi jedan od glavnih razloga što čak sedam od devet država koje su već potvrdile HNS Konvenciju⁷⁸ nije prilikom potvrđivanja, a niti nakon toga, podnijelo potrebne izvještaje u skladu s Konvencijom o količinama primljenog HNS tereta u prethodnoj godini.

Kao jedno od mogućih rješenja ovog pitanja predlagala se izmjena članka 1(4)(a) na način da se briše ovlaštenje primatelja koje mu omogućuje identificirati nalagodavatelja i prenijeti na njega obvezu doprinosa u HNS Fond. To bi, međutim, imalo negativan učinak na neke primatelje HNS tereta u rasutom stanju, posebno na neovisna skladišta na terminalima, a po mišljenju većine, to svejedno ne bi riješilo administrativne probleme industrije i država vezano za izvještaje o količinama pakiranog HNS tereta pa je zaključeno da izmjena definicije “primatelja” ne bi dovela do rješenja problema.

Analizirajući ostale odredbe HNS Konvencije uočeno je da bi najpraktičnije rješenje bilo da se Konvencija izmijeni u pogledu pakiranog tereta na način da se pakirani HNS teret u cijelosti isključi iz drugog stupnja odgovornosti, tj. odgovornosti HNS Fonda, ali da on i dalje ostane u pokriću prvog stupnja, odgovornosti vlasnika broda. Prednost ovog prijedloga je u pojednostavljenju procedure izvještavanja, prvenstveno za države, ali i za industriju, jer bi se izvještaji odnosili i doprinos plaćao

⁷⁷ U analizi uzroka za neuspješnost nekih konvencija utvrđeno je da su često administrativni razlozi povezani s troškovima u provedbi neke konvencije koji padaju na državu, a ne na industriju kao što je npr. upravo kod HNS konvencije, uzrok da države ne potvrđuju te konvencije unatoč izrazitoj koristi koju bi imale temeljem takve konvencije. Vidi: Griggs, Patrick, *Obstacles to Uniformity of Maritime Law*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, No. 2, April, 2003, str. 191-208.

⁷⁸ *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).

samo na rasuti HNS teret pa bi se i odgovornost HNS Fonda odnosila samo na HNS teret u rasutom stanju.

Međutim, predlagatelji ovog prijedloga bili su svjesni da bi limitiranjem ukupne naknade štete samo na prvi stupanj odgovornosti i raspoloživi iznos za naknadu šteta prouzročenih pakiranim teretom bio značajno niži, što ne mora biti prihvatljivo svim stranama. Osim toga, od strane industrije je isticana i važnost zadržavanja osnovnog principa HNS konvencije i kad se radi o pakiranom teretu, a to je dvostupanjski sustav odgovornosti i mogućnost pune naknade štete oštećenima, bez obzira da li je do štete došlo HNS teretom u pakiranom ili rasutom stanju.

Trebalo je riješiti niz kompleksnih pitanja kako bi se pripremio prijedlog Protokola koji bi bio ostvariv u praksi, ali i prihvatljiv većini država, jer se samo time može osigurati njegovo brzo stupanje na snagu. Predloženo je, stoga, rješenje kojim bi se i za pakirani teret zadržao dvostupanjski sustav odgovornosti, ali da pakirani HNS teret ne podliježe obvezi plaćanja doprinosa u HNS Fond. Takvo bi rješenje oslobodilo države i industriju obveze izvještavanja o količinama primljenog pakiranog tereta, a štete bi se u prvom stupnju naknađivale od vlasnika broda, a u drugom stupnju iz općeg računa HNS Fonda. To bi, međutim, značilo da bi primatelji HNS tereta u rasutom stanju koji doprinose na opći račun HNS Fonda snosili odgovornost i za štete prouzročene pakiranim teretom koji ne bi doprinose na taj račun. Stoga je predloženo da se za štete prouzročene pakiranim HNS teretom povisi limit odgovornosti u prvom stupnju do kojeg odgovara vlasnik broda, kako bi se za štete kojima je uzrok pakirani teret pravednije podijelila odgovornost između vlasnika broda i općeg računa HNS Fonda.

Statistike⁷⁹ su, međutim, pokazale da čak u 124 od 126 nezgoda koje bi se potencijalno mogle podvesti pod HNS konvenciju iznos potencijalne naknade ne bi prelazio iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika, te da bi do odgovornosti HNS Fonda došlo samo u dva slučaja, od kojih se niti jedan slučaj nije odnosio na pakirani teret. To pokazuje da zapravo nema nikakvog stvarnog opravdanja za povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika niti za štete prouzročene pakiranim, niti drugim HNS teretom.

⁷⁹ 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 98% slučajeva (u 124 nezgode), 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. Poblize: *Analyses 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.*

4.2.2. Kompromisni prijedlog u odnosu na pakirani HNS teret

Prijedlogom Protokola stoga je utvrđeno kompromisno rješenje ovog pitanja kojim se pakirani teret isključuje iz definicije tereta koji doprinosi u HNS Fond, iako bi štete prouzročene pakiranim HNS teretom i dalje ostale u pokriću HNS Fonda, čime bi se zadržao dvostupanjski sustav odgovornosti i za te štete. Kako će u tom slučaju doprinosima koji plaća samo rasuti teret u HNS Fond biti pokriveni i štete za pakirani teret, predloženo je da se iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika u prvom stupnju odgovornosti povisi, kako bi HNS Fond sudjelovao u naknadi štete u što manjem broju slučajeva. Povišenje odgovornosti brodovlasnika utvrdilo bi se za slučajeve kada se radi o štetama prouzročenim samo pakiranim teretom ili štetama prouzročenim i pakiranim i rasutim HNS teretom s istog broda, ili kad nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena rasutim ili pakiranim teretom prevoženim istim brodom.

Većina delegacija na 94. sjednici Pravnog odbora IMO-a bila je spremna prihvatiti ovaj kompromisni prijedlog ukoliko bi povišenje odgovornosti brodovlasnika bilo umjereno, iako su neke delegacije izrazile sumnju o potrebi povišenja ove odgovornosti obzirom na statističke podatke koji su jasno pokazali da štete uzrokovane pakiranim HNS teretom do sada nikada nisu prelazile odgovornost brodovlasnika u prvom stupnju odgovornosti kako je utvrđena Konvencijom. Zaključeno je, međutim, da će se u interesu postizanja kompromisa po ovom pitanju, iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika u prvom stupnju umjereno povisiti, a utvrđenje konkretnih iznosa povišenja ostavljeno je za odlučivanje na diplomatskoj Konferenciji.

Pravni odbor je stoga usvojio prijedlog odredbi Protokola kojima se utvrđuju definicije rasutog i pakiranog HNS tereta,⁸⁰ nova definicija HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond,⁸¹ te dodatak odredbama o ograničenju odgovornosti brodovlasnika.⁸²

4.3. Propust podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Konvencije

Utvrđeno je da je propust podnošenja izvještaja o količinama tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond, a koje su države dužne podnijeti prilikom potvrđivanja HNS konvencije i svake godine nakon toga, glavna zapreka koja onemogućuje stupanje na snagu HNS konvencije jer se ne može utvrditi da li su pretpostavke stupanja na snagu Konvencije ispunjene. U odnosu na ovu zapreku potrebno je riješiti dva ključna pitanja.

⁸⁰ Article 3, paragraph 2 of the draft Protocol.

⁸¹ Article 3, paragraph 3 of the draft Protocol.

⁸² Article 5 of the draft Protocol.

Prvo pitanje odnosi se na propust Konvencije da izravno veže odredbe Konvencije kojima se utvrđuje obveza izvještavanja o količinama tereta koji podliježe doprinosu s odredbama o potvrđivanju Konvencije. Ovaj propust, stoga, omogućuje potvrđivanje Konvencije sa svim njezinim odredbama o odgovornosti za naknadu štete, a bez ispunjenja obveze o podnošenju izvještaja i doprinosu u HNS Fond. Propust podnošenja izvještaja u vrijeme potvrđivanja Konvencije onemogućuje Generalnog tajnika IMO-a da utvrdi da li su kriteriji Konvencije za njezino stupanje na snagu ispunjeni, a time i utvrđenje trenutka stupanja na snagu Konvencije. Radi toga je potrebno vezati potvrđivanje Konvencije s obvezom dostavljanja izvještaja na način da države, kada dostavljaju izjavu o potvrđivanju Konvencije, moraju ispuniti i tu svoju osnovnu ugovornu obvezu o dostavljanju izvještaja, jer se u protivnom neće smatrati da je potvrđivanje Konvencije učinjeno na valjan način. Važno je također osigurati dostavljanje godišnjih izvještaja i nakon potvrđivanja Konvencije, sve do njezinog stupanja na snagu.

Da bi se otklonili ovi problemi, prijedlogom Protokola se utvrđuje da je za valjanost potvrđivanja Protokola od strane države neophodno da ta država dostavi i izvještaj o teretima koji doprinose u HNS Fond, jer u protivnom izjava o potvrđivanju neće biti prihvaćena od Generalnog tajnika IMO-a kao depozitara. Država ugovornica bit će obvezna i dalje nastaviti dostavljati godišnje izvještaje, sve dok Protokol ne stupi na snagu. U protivnom, država se privremeno neće smatrati državom članicom Protokola dok ne dostavi potrebne izvještaje, pa Protokol neće stupiti na snagu za tu državu koja je u zakašnjenju s dostavom izvještaja, niti će se ona računati kao stranka ugovornica u svrhu stupanja na snagu Protokola.

Drugo ključno pitanje je kako postupiti prema državi koja nakon stupanja na snagu Konvencije, iz bilo kojeg razloga, propusti dostavljati direktoru HNS Fonda izvještaje o teretima koji podliježu doprinosu. Propust podnošenja izvještaja nakon stupanja na snagu Konvencije rezultirao bi u neplaćanju doprinosa, ali ne i u sprječavanju isplate naknade štete. Jedino rješenje je da se za ovaj propust utvrde sankcije, kako bi se spriječile neželjene posljedice za osobe koje uredno ispunjavaju svoju obvezu plaćanja doprinosa u HNS Fond, a koje su iz onih država koje uredno izvršavaju svoju obvezu o dostavljanju izvještaja. U tu svrhu, kao precedent može poslužiti Protokol o osnivanju Dopunskog Fonda iz 2003. godine⁸³ koji u članku 15. predviđa da se neće naknaditi šteta do koje dođe u državi ugovornici, sve dok ta država u cijelosti ne ispuni svoju obvezu u odnosu na davanje izvještaja o teretima koji podliježu doprinosu za sve godine koje su prethodile nastupanju štetnog događaja.

U odnosu na obvezu dostavljanja izvještaja nakon stupanja na snagu Protokola, prijedlogom Protokola utvrđuje se, stoga, nova odredba prema kojoj će se isplata

⁸³ Vidi *supra*, bilj. 53.

naknade štete, osim onih uslijed smrti i tjelesnih ozljeda, privremeno obustaviti do ispunjenja obveze o podnošenju izvještaja, a ako država propusti dostaviti izvještaje u roku godine dana od obavijesti direktora HNS Fonda o njezinom propustu, isplata naknade će se trajno obustaviti.

Neke delegacije su smatrale da je suprotno međunarodnom pravu da depozitar ima ovlast odbiti izjavu države o potvrđivanju Protokola uz koju nije dostavljen i izvještaj o teretima koji doprinose u HNS Fond. Ova sumnja je, međutim, otklonjena, jer su ovlasti depozitara u članku 77. Konvencije o međunarodnim ugovorima iz 1969. godine⁸⁴ navedene samo primjerice, s tim da je jasno utvrđeno da stranke međunarodnog ugovora mogu izričito prenijeti na depozitara i druge ovlasti i funkcije. Kako ovlast odbijanja izjave o potvrđivanju nije na navedenoj listi iz članka 77., potrebno je to u Protokolu izričito utvrditi. Nakon diskusije, Pravni odbor IMO-a je prihvatio predložene izmjene Protokola u odnosu na pitanje dostavljanja izvještaja o teretima koji doprinose u HNS Fond, u vrijeme potvrđivanja Protokola, i nakon toga.

4.4. Ostali prijedlozi za izmjenu HNS Konvencije

4.4.1. Definicija HNS tereta

S obzirom da je u međuvremenu *IMDG Code* revidiran,⁸⁵ pojavila se potreba da se u odnosu na definiciju HNS tereta iz članka 1(5)(vii) Konvencije, Protokolom precizno utvrdi na koju listu *IMDG Code* se u toj definiciji HNS tereta upućuje. Da li na listu koja je bila na snazi u vrijeme donošenja Konvencije iz 1996. godine ili na revidiranu listu na snazi u vrijeme donošenja Protokola.

Kako je na Konferenciji iz 1996. godine postignuta suglasnost da se HNS Konvencija neće primjenjivati na određene tvari (kao npr. ugljen, riblje brašno, itd.), definicija HNS tvari je tada pažljivo formulirana da osigura dogovoreno. Stoga je većina delegacija Pravnog odbora smatrala da ne bi trebalo dirati u definiciju HNS tereta utvrđenu na Konferenciji 1996. godine, pa je prihvaćeno da se u članku 1(5)(vii) HNS Konvencije iz 1996. godine iza upućivanja na *IMDG Code*, u nacrtu Protokola 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.

⁸⁴ *Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969.*

⁸⁵ *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.*

godine. Zatraženo je od tajništva IMO-a da potvrdi koja je verzija *IMDG Code* bila na snazi 1996. godine te da radi transparentnosti i radi olakšavanja primjene ove odredbe, ali potpuno odvojeno od prijedloga Protokola, pripremi listu uključenih, ili isključenih tvari iz *IMDG Code* koji je bio na snazi 1996. godine.

Međutim, iako je pitanje definicije HNS tereta iz članka 1(5)(vii) već bilo raspravljeno, na 95. sjednici Pravnog odbora IMO-a⁸⁶ delegacija Bahama⁸⁷ je ponovno otvorila raspravu o tom pitanju. Predložila je da se umjesto verzije *IMDG Code* iz 1996. godine, u Konvenciju inkorporira naknadne izmjene, kao što je to predviđeno kod pozivanja na druge instrumente. To je obrazloženo činjenicom da je od usvajanja Konvencije već prošlo 13 godina radi čega treba uključiti nova saznanja o opasnim i štetnim tvarima i uskladiti HNS sustav s tim novim saznanjima, a da bi primjena verzije *IMDG Code* iz 1996. godine mogla dovesti do konfuzije.

Međutim, većina delegacija potvrdila je već raniju odluku da se pozivanje na *IMDG Code* u članku 1(5)(vii) treba odnositi na verziju iz 1996. godine iz razloga već navedenih uz raniju odluku, odnosno da treba izbjeći ponovno otvaranje pitanja definicije opasnih i štetnih tvari na koje se primjenjuje Konvencija. Sveobuhvatnu definiciju HNS tvari bi i tako bilo izuzetno teško postići, a treba također imati na umu da bilo koja izmjena u definiciji HNS tereta može imati za posljedicu promjenu i u već utvrđenom sustavu doprinosa. To bi onda moglo dovesti do produžetka rada na Protokolu i do odgode njegovog usvajanja, a time i do odgode stupanja na snagu Konvencije, što se želi izbjeći. Stoga je odlučeno da se pozivanje na *IMDG Code* treba odnositi na verziju iz 1996. godine, kako je već ranije odlučeno.

4.4.2. Pravni učinak koji će usvajanje Protokola imati za države koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine

Delegacija Cipra je na 94. sjednici Pravnog odbora istakla problem vezan uz potvrđivanje novog Protokola od strane država kao što je Cipar, koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine. Analizu pravnih učinaka tajništvo IMO-a je izložilo u dokumentu LEG 95/3/3 u kojem se potvrđuje da je već bilo precedenata⁸⁸ u okviru IMO-a u kojima je državama bilo omogućeno da usvoje izmjenu Konvencije Protokolom, i da potvrde Protokol prije stupanja na snagu same Konvencije. Precedenti potvrđuju mo-

⁸⁶ 95. sjednica Pravnog odbora IMO-a održana je u Londonu od 30. ožujka do 3. travnja 2009., na kojoj se nastavila rasprava o tekstu Protokola predloženom od HNS Radne skupine uvažavajući izmjene usvojene na 94. sjednici, a koje su uključene u novi prijedlog Protokola sadržan u Dodatku dokumenta LEG 95/3 koji je bio baza za nastavak raspravljanja.

⁸⁷ LEG 95/3/2.

⁸⁸ *Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78), and 1992 Protocol to the 1971 Fund Convention.*

gućnost otkaza Konvencije i potvrđivanja Protokola kojim se Konvencija mijenja. Iako delegacija Cipra nije bila zadovoljna ovim obrazloženjem, druge delegacije su istakle i drugi precedent⁸⁹ Protokola koji je značajno mijenjao odredbe konvencije koja još nije stupila na snagu.

Naglašeno je također da, podrazumijevajući da HNS Konvencija iz 1996. godine neće stupiti na snagu, odredba članka 16. prijedloga Protokola treba omogućiti državama koje su izjavile svoju suglasnost biti vezane HNS Konvencijom iz 1996. godine da povuku svoju suglasnost bez potrebe formalnog otkazivanja Konvencije. Potvrđeno je također da, u skladu s odredbom članka 54(b) Bečke konvencije iz 1969. godine, 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.”

4.4.3. Djelokrug primjene

Prijedlog delegacije Japana kojim se predlaže izmjena sadašnjeg članka 3(d) Konvencije, koja izmjena ima za cilj otklanjanje nesporazuma i razjašnjenje geografskog djelokruga primjene Konvencije,⁹⁰ prihvaćena je od strane Pravnog odbora i uključena u prijedlog Protokola.

Izmjene u prijedlogu Protokola prihvaćene na 95. sjednici Pravnog odbora IMO-a, sadržane su u revidiranoj verziji prijedloga Protokola koji će pod nazivom “Nacrt Protokola iz 2010. godine Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. godine”⁹¹ biti predmet rasprave i usvajanja na Diplomatskoj konferenciji za reviziju HNS Konvencije.⁹²

⁸⁹ *The Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.*

⁹⁰ *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).*

⁹¹ *LEG/CONF. 17/3 – Annex: Draft 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.*

⁹² *LEG/CONF. 17/1 – Provisional Agenda for the Conference.*

5. ZAKLJUČAK

Protokolom predloženim na usvajanje Diplomatskoj konferenciji, koja će se održati u Londonu 26. travnja 2010. godine, predložene su izmjene HNS konvencije iz 1996. godine, koje bi trebale otkloniti tri glavne zapreke koje su do sada sprječavale države da potvrde HNS konvenciju iz 1996. godine, odnosno, koje su onemogućavale Generalnog tajnika IMO-a da utvrdi da li su uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni.

Prema odredbi članka 18. prijedloga Protokola iz 2010. godine 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, činit će novu međunarodnu konvenciju pod nazivom: “Međunarodna Konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 2010. godine.”⁹³

U skladu s odredbom članka 20(8) prijedloga Protokola iz 2010. godine za državu koja izjavi svoju suglasnost 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 ugovornice HNS konvencije iz 1996. godine neće morati posebno otkazivati Konvenciju iz 1996. godine ukoliko potvrde Protokol iz 2010. godine.

Prijedlogom Protokola 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, jer u suprotnom, izjava o potvrđivanju Protokola neće biti prihvaćena od strane Generalnog tajnika IMO-a.

Također je utvrđena obveza država da nakon potvrđivanja Protokola iz 2010. godine svake godine do najkasnije 31. svibnja, pa sve dok Protokol iz 2010. ne stupi na snagu, dostavljaju izvještaji s podacima o ukupnim količinama tereta koji podliježe plaćanju doprinosa na opći i na pojedine posebne račune primljenim u toj državi prethodne godine, jer će u suprotnom njen status stranke ugovornice Protokola biti privremeno suspendiran sve dok ne dostavi izvještaje s potrebnim podacima.

Odredbom članka 14. prijedloga Protokola utvrđena je odredba 21 bis. Konvenciji, a kojom se predviđaju sankcije za propuštanje dostavljanja izvještaja o teretu koji podliježe plaćanju doprinosa nakon stupanja na snagu Protokola, na način da se nakna-

⁹³ *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).*

da štete 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 trajno će se obustaviti.

Ovim odredbama ispravlja se propust HNS konvencije iz 1996. godine koja nije imala sankcije ni za propust davanja izvještaja prije stupanja na snagu Konvencije, što je onemogućilo utvrđivanje ispunjenja uvjeta za njezino stupanje na snagu, niti za propust davanja izvještaja nakon stupanja na snagu Konvencije što bi za posljedicu imalo obvezu HNS Fonda na isplatu naknade i u slučaju da doprinosi Fondu nisu plaćeni jer država nije dostavila izvještaje o količinama tereta koji doprinose u Fond.

Izvjestavanje o teretima koji doprinose u HNS Fond je značajno pojednostavljeno time što je pakirani teret izuzet iz obveze izvještavanja o količinama HNS tereta, kao i od obveze da doprinosi u HNS Fond, što je utvrđeno izmjenama u odredbi članka 3. prijedloga Protokola iz 2010. godine. Ovim izmjenama mijenja se odredba članka 1(5) Konvencije, unošenjem odvojenih definicija za teret u rasutom stanju i za pakirani teret, te odredba članka 1(10) Konvencije kojom se utvrđuje plaćanje doprinosa u HNS Fond samo od strane tereta u rasutom stanju. S ovom izmjenom u vezi je i izmjena utvrđena u odredbi članka 7 prijedloga Protokola iz 2010. kojom se mijenja odredba članka 9(1) Konvencije i utvrđuju različiti iznosi ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene teretom u rasutom stanju, od iznosa ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim teretom, ili pakiranim i rasutim teretom, ili ako nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena pakiranim ili rasutim teretom s istog broda. Iznosi ograničenja odgovornosti za štete prouzročene rasutim teretom, u prijedlogu Protokola iz 2010. nisu mijenjani, a utvrđivanje iznosa za štete prouzročene pakiranim teretom ostavljeno je za Diplomatsku konferenciju.

Prema zadnjim raspoloživim podacima kao “umjereno” povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani teret predlaže se u iznosu od 30% na sadašnje iznose odnosno na 13 milijuna SDR za brodove do 2.000 BRT-a, a zatim 10% povišenja za svaku tonu preko 2.000 BRT-a, do maksimalno 110 milijuna SDR.

Odredbom članka 11 prijedloga Protokola iz 2010. godine izmijenjena je odredba članka 19 Konvencije u odnosu na plaćanje doprinosa za LNG teret. Utvrđena je 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. 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.

U vezi s izmjenom osobe obvezne na plaćanje doprinosa na LNG račun, odredbom članka 13 prijedloga 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.

Izmjene Konvencije koje se predlažu prijedlogom Protokola iz 2010. značajne su jer razrješavaju ona pitanja koja su predstavljala glavne zapreke u provedbi HNS konvencije iz 1996. godine, pa bi usvajanje Protokola iz 2010. godine i njegovo stupanje na snagu dovelo do novog međunarodnog instrumenta, HNS konvencije iz 2010. godine, kojom bi se unaprijedilo i završilo međunarodnopravnu regulaciju odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim tvarima s brodova.⁹⁴

Kako će Protokol iz 2010. godine, odnosno HNS Konvencija iz 2010., pružati žrtvama šteta prouzročenih HNS tvarima puno višu, sigurniju i bržu naknadu s obzirom na visoke iznose ograničenja odgovornosti i obvezno osiguranje, a da s obzirom na vrlo široku listu stvari na koje se Konvencija primjenjuje gotovo da i nema broda koji u nekom trenutku neće prevoziti opasni i štetni teret prema Konvenciji, bilo bi uputno da Republika Hrvatska što prije razmotri pravne i praktične učinke Protokola i Konvencije iz 2010. godine kako bi mogla utvrditi svoj interes u odnosu na potvrđivanje Protokola iz 2010. godine.

Međutim, pri tome treba uzeti u obzir da se radi o vrlo kompleksnom međunarodnom instrumentu te da je prije potvrđivanja potrebno izvršiti čitav niz predradnji. Nije dovoljno samo potvrditi Protokol i izvršiti potrebno usklađenje Pomorskog zakonika, nego je potrebno donijeti i čitav niz propisa kojima bi se uspostavio sustav praćenja potencijalnih tereta koji podliježu doprinosu u skladu s Konvencijom, i to prije potvrđivanja Protokola odnosno Konvencije iz 2010. godine. Potrebno je pripremiti i industriju na praktičnu primjenu sustava izvještavanja, kao i uspostaviti suradnju s IOPC Fondom radi usklađenja nacionalnog sustava sa sustavom i bazom podataka Fonda. Treba pripremiti pomorsku industriju na potrebu obveznog osiguranja te uskladiti niz propisa, među kojima i one koji se odnose na izdavanje i kontrolu Potvrda o obveznom osiguranju itd.

⁹⁴ Prijedlog Protokola iz 2010. za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine usvojen je na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu 26. travnja 2010. godine. Iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene pakiranim teretom povišen je za 15% u odnosu na HNS konvenciju iz 1996. godine.

LITERATURA

1. Baughen, Simon, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, 2001.
2. Bravar, Aleksandar, Izvanugovorna odgovornost kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari, *Zbornik Pravnog fakulteta, Zagreb*, 43 (1) (1993).
3. Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS Konvenciji, Pravni fakultet, Zagreb, 2007.
4. Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem – HNS konvencija, Pravni fakultet, Zagreb, 2007.
5. Ćorić, 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).
6. Ćorić Dorotea, Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa, *Zbornik PFZ*, 58, (1-2) (2008).
7. Ćorić, Dorotea, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
8. Ćorić, Dorotea, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 4-6 (2001).
9. Filipović, Velimir, Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred pravnim odborom IMCO-a: Izvještaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (Vol. 20), br. 80 (1978).
10. Filipović, Velimir, Unifikacija odredaba o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih materija pred Pravnim odborom Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije: (Osvrt na 39. zasjedanje)/ V.F. i E. P., *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 21) br. 83 (1979).
11. Filipović, Velimir, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem: (Razmišljanja uz Nacrt nove konvencije IMO-a), *Usporedno pomorsko pravo i kupoprodaja* (Vol. 25) br. 100 (1983).

12. Filipović, Velimir, Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 64, (1974).
13. Grabovac, Ivo, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986.
14. Grabovac, Ivo, Neka razmišljanja o odgovornosti za štetu u vezi s prijevozom štetnih i opasnih tvari morem, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. XVII, 1980.
15. 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.
16. Griggs, Patrick, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, No. 2, April, 2003.
17. Jacobsson, Mans, The HNS Convention – Prospects for its Entry into Force, *Yearbook*, Athens II, 2009.
18. Luttenberger, Axel, Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, *Pomorski zbornik*, Knjiga 40 (2002).
19. 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.
20. Pospišil, Marija, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001, *Zbornik PFZ*, 58, (5) (2008).
21. Pospišil-Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (2004), 158, str. 227-262.
22. Rosaeg, Erik, Non-collectable contributions to the separate LNG account of the HNS Convention, *The Journal of International Maritime Law*, 2007, www.lawtextcom.
23. Rosaeg Erik, HNS Insurers and Insurance Certificates, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc>.
24. Seršić, Maja, Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost, *Zbornik PFZ*, 58, (1-2) (2008).
25. Tomljenović, Vesna, Izravna tužba u pomorskim sporovima - izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilišta u Rijeci*, Suppl. Br. 2 (2002.).

Međunarodne konvencije, zakoni i druga dokumentacija

1. An Overview of the HNS Convention 2002 (IMO Doc. LEG 84/9).
2. Analyses of Claims Data on List of HNS Incidents involving Vessels entered in an International Group Member Club in the Period 2002-2007, by International Group of P&I Clubs, 18 January 2008 - 92FUND/WGR.5/5.
3. Assembly Resolution A. 932(22) – Implementation of the HNS Convention, 29 November 2001.
4. Athens Convention Relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.
5. Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, (IGC CODE), 1983.
6. Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.
7. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976.
8. Council decision of 18 November 2002 authorising the Member States 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.
9. Guide to the Implementation of the HNS Convention, IOPC Fund, 2005.
10. IMO Assembly Resolution A.898 (21) – Guidelines on Shipowners' Responsibilities in respect of Maritime Claims, 26. 11. 1999.
11. IMO Doc. LEG 71/3/4.
12. IMO Doc. LEG 80/10, 80/10/2 i 80/10/3.
13. IMO Doc. LEG 81/7.
14. IMO Doc. LEG 82/8.
15. IMO Doc. LEG 83/6 i 83/INF.3.
16. IMO Doc. LEG 84/9.
17. IMO Doc. LEG 85/5, i 85/INF.
18. IMO Doc. LEG 86/7.
19. IMO Doc. LEG 87/11.
20. IMO Doc. LEG 88/8.
21. IMO Doc. LEG 89/10.
22. IMO Doc. LEG 94/4 Annex 1i 94/4/1.
23. IMO Doc. LEG 95/3, 95/3/2, 95/3/5.
24. IMO Doc. LEG/CONF. 17/1.
25. IMO Doc. LEG/CONF. 17/3.
26. IOPC Fund 92FUND/A/ES.7/4.
27. IOPC Fund 92FUND/A/ES.12/9/1/Rev.1.

28. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention).
29. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC).
30. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS).
31. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (HNS).
32. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, (IOPIC Fund).
33. 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.
34. International Maritime Dangerous Goods Code, (IMDG Code).
35. International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, (IBC Code), 1983.
36. Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda iz 1962.
37. LEG CONF.10/6(a)7, LEG CONF. 10/6(a)12 i LEG CONF. 10/6(a)31.
38. Ottawa, WP. 1, WP. 2, WP. 3, WP. 4, WP. 5, WP. 6, WP. 7, WP. 8, WP. 9 i WP. 10.
39. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.
40. Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (NN 157/03 od 6. 10. 2003.).
41. Odluka Vlade o odgodi primjene odredbi o ZERP-u za članice EU od 15. ožujka 2008. (NN 31/08 od 14. 3. 2008.).
42. Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (CLC).
43. Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund).
44. Protocol 1996 to the LLMC 1976.
45. Protokol o Dopunskom fondu iz 2003. godine Konvenciji o fondu iz 1992.
46. Resolution on Setting up the HNS Fund, 2 May 1996.
47. Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly 15 to 19 October 2007, (92FUND/A.12/28).
48. Terms of Reference of the HNS Focus Group (92FUND/WGR5/1, Annex).
49. The Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.

50. The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969.
51. Zakoni o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine (NN – MU 2/1997).

Web stranice

1. <http://www.imo.org/about>
2. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25891/status-2008.pdf
3. http://www.imo.org/includes/blastdataonly.asp/data_id%3d26857/status-x5.11.09.xls
4. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe>
5. <http://www.imf.org>
6. <http://www.igpandi.org/Group+Clubs>
7. <http://www.iopcfund.org/>
8. <http://www.hnsconvention.org/en/hnscccc.html>
9. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html>
10. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc>
11. <http://www.dft.gov.uk>
12. <http://eur-lex.europa.eu>
13. http://www.emsa.europa.eu/Docs/workshop_hns_workshop.zip
14. www.lawtextcom

Summary:

***DRAFT PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN
CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND
NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA (HNS CONVENTION) 1996***

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, (HNS Convention) adopted at the IMO Diplomatic Conference held in London from 15 April to 3 May 1996, with an aim to ensure adequate, prompt and effective compensation of damages occurring in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, has not yet entered into force.

Therefore, the IMO Legal Committee has developed a Draft Protocol to HNS Convention 1996 for adoption at the IMO Diplomatic Conference to be held in London on 26 April 2010, with an aim to enable the HNS Convention to enter into force.

The entry into force of the HNS Convention would complete and improve the international regulation on liability for damages resulting from pollution by oil and other hazardous and noxious substances from ships, as the liability and compensation of the damages resulting from oil carried as cargo has already been regulated by the well established CLC/Fund liability regime as amended in 1992 and by Protocol on the Establishment of Additional Fund in 2003, and the liability and compensation of the damages resulting from oil pollution from ship's bunkers has been adequately regulated by 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage which entered into force in 2008.

This paper analyses the reasons preventing 1996 HNS Convention to enter into force as well as possible solutions to remove obstacles for its entering into force which are offered by proposed Draft Protocol for amendments of the HNS Convention. In this regard, a special emphasis is given to a number of advantages and disadvantages identified which should be taken into account when considering the interests of the Republic of Croatia in the HNS Convention ratification process.

Key words: *pollution of sea by hazardous and noxious substances, compulsory insurance, direct action.*