

REZULTATI SAVJETOVANJA SA ZAINTERESIRANOM JAVNOSTI PROVEDENOG

OD 1. LIPNJA DO 15. LIPNJA 2022.

Prijedlog Pravila o izmjenama i dopunama Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin

Članak Pravila	Podnositelj primjedbe	Primjedba (Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin)	Odgovor	Obrazloženje
Čl. 2.	Anoniman	Allowed Laytime - We suggest that the Allowed laytime should be a fixed number of hours up to a certain cargo size, but it should then be pro-rated for bigger cargo sizes to minimize the risk and cost of an "open-ended" laytime.	Ne prihvaća se	Dopušteno vrijeme stajanja ne ovisi samo o količini dopremljenog tereta nego i stanju UPP-a u tankovima kao i nominiranim količinama uplinjavanja stoga je fiksni broj sati definiran za sve standardne terete dok se za nestandardne terete računa ovisno o količini tereta koji se planira pretovariti na FSRU brod.
Čl. 2.	Anoniman	Remaining cargo - This definition has no relevance; can be deleted.	Ne prihvaća se	Ne prihvaća se, pogledati čl. 59. st. 6.
Čl. 9.	Anoniman	<p>Smatramo da se dodavanjem stavka 5 navedeno nalaganje prilagodbe plana uplinjavanja treba odnositi i na druge korisnike terminala uzimajući u obzir prvo one korisnike koji imaju najveće odstupanje od godišnjeg rasporeda usluga, a ne samo korisnika koji treba dopremiti UPP.</p> <p>Smatramo da bi operator terminala trebao dati obrazloženje korisniku terminala kojem nalaže da dopremi UPP na točno određeni dan</p>	Pojašnjeno	Obzirom da se komentar vjerojatno poziva na pogrešan članak, a pretpostavljamo da se odnosi na članak 33. stavak 5. Prijedloga Pravila o izmjenama i dopunama Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin, dajemo osvrt na navedeni stavak članka 33. pretpostavljajući kako se komentar odnosio na njega, kako slijedi. Ostali korisnici terminala za UPP u svakom slučaju moraju biti u ravnoteži s odobrenim rasporedom usluga. Odstupanja su moguća jedino kada su ispunjene pretpostavke propisane člankom 34. Pravila, koji propisuje kako ona ne smiju utjecati na raspored usluga i/ili stvarno vrijeme stajanja brodova za prijevoz UPP-a ostalih korisnika

				terminala za UPP (uz iznimku pisanog pristanka svih navedenih korisnika terminala za UPP).
Čl. 12.	Anoniman	<p>Smatramo kako izmjena stavka 6. obvezuje korisnike terminala da od nadzornika ishode simulaciju starenja UPP-a kada isto nije potrebno, kao naprimjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ako je luka utovara tereta ista kao luka utovara zaostalog tereta uzimajući u obzir vremensko razdoblje proteklo od utovara zaostalog tereta - ako je zaostali teret odvojen u zasebni spremnik. <p>Smatramo kako bi trebalo uzeti u obzir količinu i starost zaostalog tereta kao kriterije za potrebu ishoda simulacije starenja UPP-a.</p>	Pojašnjeno	<p>Obzirom da se komentar vjerojatno poziva na pogrešan članak, a pretpostavljamo da se odnosi na članak 59. stavak 6. Prijedloga Pravila o izmjenama i dopunama Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin, dajemo osvrt stavak 6. članka 59. pretpostavljajući kako se komentar odnosio na njega, kako slijedi.</p> <p>Tijekom dosadašnjeg rada Terminala za UPP u više se navrata pokazalo kako njegovi korisnici imaju praksu dopremiti i pretovariti UPP koji je stariji od onoga koji je ukrcao u posljednjoj luci ukrcaja, odnosno koji se u spremnicima broda za prijevoz UPP-a nalazio prije nego je brod za prijevoz UPP-a ukrcao posljednji teret namijenjen za Terminal za UPP. Obzirom da starenjem UPP mijenja svoj sastav, smatramo kako korisnik koji doprema takav teret mora kroz određenu vrstu simulacije dokazati da će takav zaostali teret nakon procesa uplinjavanja odgovarati standardnoj kvaliteti prirodnog plina određenoj u općim uvjetima opskrbe plinom.</p>
Čl. 25. st. 2	Anoniman	Deadline for ADP submission 15th of April is too early. Terminal users do not have enough time to negotiate suppliers. Original deadline shall be kept.	Ne prihvaća se	Većina korisnika terminala za UPP složila se s navedenim prijedlogom izmjene.
Čl. 33. st. 3.	Anoniman	Clarification needed – We propose that within one day the LNG ship is scheduled to arrive and issue its NOR.	Ne prihvaća se	Prijedlog nije moguće implementirati obzirom da se na taj način vrijeme pristajanja broda za prijevoz UPP-a na terminal za UPP ne može biti točno određeno, što može imati za posljedicu pada minimalne količine UPP-a ispod razine nužne za siguran i učinkovit rad terminala.
Čl. 33. st. 5.	Anoniman	This seriously harms the commercial right of terminal users. In case the Operator provides 4	Pojašnjeno	Operator terminala za UPP će primijeniti pravo iz ovog stavka u slučaju kada ga korisnik terminala

		<p>days Delivery Window in ADP, the Operator shall ensure and shall be responsible of the Technical availability of the Terminal. It doesn't make sense to provide AW which cannot be feasible at all.</p> <p>The Operator cannot decide of commercial terms.</p>		<p>za UPP ne uvjeri da navedena promjena neće utjecati na ostale korisnike terminala za UPP i/ili kada nije ishođen pristanak korisnika na kojeg promjena negativno utječe. Navedena izmjena je neophodna za osiguravanje sigurnog i neprekinutog rada terminala za UPP-a u okolnostima visoke utilizacije kakva se očekuje u idućoj plinskoj godini.</p>
Čl. 58. st. 20.	Anoniman	<p>Increase the OBA (Operating Balance Agreement) quantity to put balancing obligation on system operators instead of users.</p>	Ne prihvaća se	<p>Do navedene situacije dolazi kada operator terminala za UPP i operator transportnog sustava ne mogu riješiti kriznu situaciju bez smanjenja nominacija korisnika. OBA nije predmet ovih Pravila i ne može se podešavati sukladno zahtjevima korisnika.</p>
Čl. 59. st. 1.	Anoniman	<p>We propose the following wording: “(1) The Terminal User shall ensure that the quality of LNG delivered to the Terminal at the time of discharge at the unloading point corresponds to the standard quality of natural gas specified in the General Terms and Conditions for Gas Supply.”</p> <p>The responsibility of Terminal Users should be that the quality of LNG delivered to the Terminal at the time of discharge corresponds to the standard quality of natural gas specified in the General Terms and Conditions for Gas Supply. Since the discharged LNG is mixed in FSRU storage with previously stored LNG, and the composition of the <u>mixture can change due to technical conditions and operations of the Terminal</u>, and this is not under Terminal Users influence, Terminal Users should not be responsible for it. Operation of the Terminal is the Terminal Operator's responsibility.</p>	Ne prihvaća se	<p>Prijedlog se ne prihvaća obzirom da Operator terminala za UPP nije vlasnik plina u spremnicima broda, te ne može biti odgovoran za njegovu kvalitetu.</p>

<p>Čl. 59. st. 3.</p>	<p>Anoniman</p>	<p>We propose to delete the crossed: “(3) Provided that the Terminal Users are using the LNG Regasification Service in accordance with these Rules, the Operator shall ensure that the contents and specifications of the LNG or regasified LNG delivered to the Delivery Point correspond to the standard natural gas quality specified in the General Terms and Conditions for Gas Supply also in the cases of mixing the LNG in the Terminal tanks.” Terminal User is responsible to bring LNG which is in line with the Quality specification. Since quality can change based on the Terminal's operation, the Terminal should be responsible for reliable operation and for keeping BoG on low level and LNG composition stable.</p>	<p>Ne prihvaća se</p>	<p>Prijedlog se ne prihvaća obzirom da Operator terminala za UPP nije vlasnik plina u spremnicima broda, te ne može biti odgovoran za njegovu kvalitetu.</p>
<p>Čl. 59. st. 4.</p>	<p>Anoniman</p>	<p>We are at the opinion that Terminal Users should not be responsible for any change in LNG composition during storage and commingling in the Terminal, since technically the Terminal actual operation is Terminal's responsibility.</p>	<p>Ne prihvaća se</p>	<p>Prijedlog se ne prihvaća obzirom da Operator terminala za UPP nije vlasnik plina u spremnicima broda, te ne može biti odgovoran za njegovu kvalitetu.</p>
<p>Čl. 63. st. 1.</p>	<p>Anoniman</p>	<p>It is the terminal Operator who is customarily be responsible for quality determination. The roles and responsibilities in LNG custody transfer: 1) Volume, Temp, Pressure, Trim, List, Vessel BOG consumption readings provided and responsibility of Vessel side (Seller / Terminal User) 2) LNG Quality = Composition provided and responsibility of Terminal Operator There is a partial repetition in clause 4. There should be one paragraph/sentence about vessel</p>	<p>Ne prihvaća se</p>	<p>Prijedlog ćemo nastojati uvažiti pri izradi novih Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin. Pretjerano formalističke izmjene poput ove nastojimo izbjegavati kod izrade izmjena i dopuna pravila.</p>

		<p>responsibility (terminal user) and one about terminal (operator) responsibility: The Terminal Operator shall be obliged to ensure that, when discharging LNG to the Terminal, the measurement of LNG quality is carried out in accordance with international ISO standards in reference conditions, and regulations governing the sampling procedures and their frequency The Terminal User shall be obliged to ensure that, when discharging LNG to the Terminal, the measurement of LNG quantity, temperatures, pressure and boil-off gas counters are carried out in accordance with international ISO standard referenced hereafter.</p>		
Čl. 63. st. 7.	Anoniman	<p>Phrase „standard conditions” can be misleading as standard conditions in some ISOs is linked to a reference condition (standard conditions being 15C metering). We would suggest to avoid the “standard conditions” as we are switching the calculation to 25/0C.</p>	Prihvaća se	Referentni uvjeti - Standardni referentni uvjeti temperatura (temperatura izgaranja/temperatura mjerenja) i tlaka koji se koriste za mjerenja i izračune fizikalnih svojstava prirodnih plinova, a određeni su na razini Republike Hrvatske (nacionalni referentni uvjeti). Promijenjeno iz „standardni uvjeti“ u „referentni uvjeti“.
Čl. 63. st. 7.	Anoniman	<p>The way it reads is misleading: ISO 6976 for gas ISO 6578 for LNG? We do recommend to rephrase. Probably what you wanted to say that the heating values and Wobbe calculated on latest ISO 6976 and LNG density on latest ISO 6578. Suggest to change to: The calculation of upper calorific values and Wobbe index of LNG delivered shall be carried out according to the HRN EN ISO 6976:2016 standard: Natural gas – Calculation of calorific values, density, relative density and Wobbe</p>	Ne prihvaća se	Prijedlog se odbija. Prijedlog Pravila predviđa primjenu odgovarajućeg standarda.

		<p>indices from composition, or a newer standard that repeals and replaces it.</p> <p>The calculation of density of the LNG delivered shall be carried out according to the HRN EN ISO 6578:2019 standard: Refrigerated hydrocarbon liquids – Static measurement – Calculation procedure, or a newer standard that repeals and replaces it.</p>		
<p>Čl. 63. st. 8., 9., 10., 11.</p>	<p>Anoniman</p>	<p>It is not a showstopper just an odd choice as it talks about final results of calculations and then puts a bullet point list with molar volume of individual component (what we call V_i factor) rounding to 6 decimals, which is a sub of sub. And then the rounding of K_1, K_2 rounding gets a separate paragraph (11). It is like it was collaged together.</p> <p>It would make more sense if it would reading:</p> <p>(8) Rounding of Density calculations In determination of the LNG density the following roundings shall be applied: The calculation of the LNG density shall be made using the revised Klosek-McKinley formula and expressed in kg/m^3. The density of liquefied natural gas (d) shall be rounded to 3 decimal places The mole fractions of individual components (X_i) shall be rounded to 6 decimal places, The molar mass of individual components (M_i) shall be rounded to 5 decimal places, The molar volumes (V_i) of individual components shall be rounded to 6 decimal places. Volume correction factors (k_1, k_2) shall be rounded to 6 decimal places (9) The calorific values shall be expressed in MJ/mol (molar), MJ/kg (mass) and MJ/m^3</p>	<p>Ne prihvaća se</p>	<p>Vrste izračuna i zaokruživanje njihovih rezultata podijeljeni su po cjelinama i jasno naznačeni. Poseban stavak navodi vrstu izračuna te zaokruživanje njegovog rezultata. Primjedbom je predložena zamjena u redoslijedu stavaka te grupiranje zaokruživanja bez nekih suštinskih promjena kao i krivo navođenje „Zaokruživanje izračuna gustoće“ jer navedeni stavak ne obuhvaća samo gustoću.</p>

		(volume). All calorific values results shall be rounded, and expressed with 2 decimal places. para (10, 11) becomes redundant.		
Čl. 64. st. 3.	Anoniman	Surveyor do not hold right to a sample, not clear what is intention here. 64.	Pojašnjeno	Intencija članka je da se propiše kako operator terminala čuva tri spremnika 30 dana nakon pretovara, a spremnici su namijenjeni po jedan korisniku, operatoru i nadzorniku.
Čl. 64. st. 3.	Anoniman	It is common in the industry the sample to be available 30 days beyond the time we sign a document.	Pojašnjeno	Sukladno smanjenju roka za dostavu završnog izvješća, smanjen je i rok za podnošenje žalbe.
Čl. 64. st. 8.	Anoniman	We believe that putting all cost of testing on Complainant is unfair, especially if the Complainant is Terminal user and the back-up samples reveal a deviating results, confirming suspicion on Terminal Operators primary equipment.	Pojašnjeno	„Serious issue“ podrazumijeva kvar primarne opreme, a troškove analize u tom slučaju snosi operator. U svim ostalim situacijama troškove snosi podnositelj prigovora.
Čl. 64. st. 11.	Anoniman	Minor problems: It is not clear which calorific value (GHV Mass, GHV Volume, GHV Mol?) is to be compared Reference to paragraph 9 is cross reference, it would be more clear to reference the back-up sample tested as described in para 4. So it is clear what is compared with what Major problems: 0.5% is rather an arbitrary number. Why only the GHV is subject to comparison? The current sampling system feeds the primary and secondary system from same sample probe/sample point/same vaporiser. The relative alignment between primary and secondary analysis system may not be considered as full proof procedure We propose to handle this on a case by case basis as this is the practice with most international terminals.	Pojašnjeno	Pošto utvrđivanje kvalitete plina nije pokriveno zakonskim mjeriteljstvom, koriste se krovne mjeriteljske preporuke OIML R 140 u kojima su određene maksimalne mjerne nesigurnosti za mjerne sustave, a samim time i za utvrđivanje ogrijevne vrijednosti. S obzirom da se ogrijevna vrijednost koristi za obračune energije, sukladno navedenim preporukama odabrana je za operatora najrigoroznija klasa točnosti +/- 0.5%. OIML R 140, 6.3.1 tablica 2.

Čl. 64. st. 12.	Anonimno	<p>We propose to delete the crossed: “(12) If the results of the analysis referred to in paragraph 9 hereof show the correctness of LNG quality determined by the Operator’s primary system, the Terminal User shall be obliged to sign the cargo acceptance certificate with the data determined by the primary system, and the Operator shall have the right to charge for all damages caused by the objection referred to in paragraph 7 hereof.”</p> <p>Or to add the following: “(12) If the results of the analysis referred to in paragraph 9 hereof show the deviation of LNG quality determined by the Operator’s primary system by more than 0.5%, the Terminal User shall have the right to charge for all damages caused by the objection referred to in paragraph 7 hereof.“</p> <p>Terminal User and Terminal Operator should be in equal position regarding reimbursement of potential damages.</p>	Ne prihvaća se	Prijedlog se ne prihvaća. Očito je da će se u tome slučaju raditi o neutemeljenom prigovoru.
Čl. 66. st. 1. i 2.	Anonimno	<p>We propose that Independent surveyor should provide the independent simulation based on load composition (assumed correct) and trip of the vessel. This calculation should be done independently, and by the Surveyor, not by the Operator. We consider Surveyor to be technically educated and to have more knowledge, experience and professional tools for obtaining such simulations.</p>	Pojašnjeno	<p>U slučaju kada sustavi za određivanje kvalitete UPP-a nisu u funkciji, operator terminala za UPP uz prisutnost nadzornika odabranog od strane korisnika, kako je propisano člankom 2. stavkom 2. točkom 23., određuje kvalitetu pretovarenog UPP-a na temelju izvještaja o teretu i stvarnih uvjeta putovanja. Nadzornik koji sudjeluje u određivanju kvalitete UPP-a predstavlja treću stranu te je kao takav neovisna osoba.</p>
Čl. 68. st. 1.	Anonimno	<p>We propose 15 March – Terminal Users need more time to agree on ADP.</p>	Ne prihvaća se	<p>Navedeno nije moguće korigirati obzirom da do predloženog datuma nije moguće predvidjeti pravovremeno obavljanje radova održavanja za narednu plinsku godinu.</p>

Čl. 68. st. 2.	Anonimno	<p>Terminal Maintenance: We highly stand for set up the total length of the maintenance period 7 days as it was in the previous version of ROO. This is a commercial provision and the extension have been introduced in the current version can cause excessive losses to Terminal Users.</p>	Ne prihvaća se	<p>Neplanirano redovno održavanje uvedeno je prvenstveno radi zahtjeva klasifikacijskog društva FSRU broda koji tijekom svojih redovnih inspekcija mogu zahtjevati da se hitno odrade određene aktivnosti koje mogu dovesti do prekida procesa uplinjavanja. Stoga su dodana 3 dana neplaniranog održavanja u striktno određenom terminu kako bi oi Korisnici Terminala imali dovoljno vremena da se pripreme ukoliko bi do toga uopće došlo.</p>
Čl. 68. st. 11.	Anonimno	<p>No maintenance should happen during winter months (unless Force Majeure) which are significantly more expensive thus causes more damages to the Users</p>	Ne prihvaća se	<p>Prijedlog se ne prihvaća. Upućujemo na čl. 68. st. 2. Pravila.</p>
Čl. 80. st. 5.	Anonimno	<p>We are against deleting this paragraph. The Operator shall be responsible for updating information on TMS system. We strongly propose the following wording: 5), The Operator shall update in the TMS each day for the previous day the data referring to the Service Schedule, nominations, operational instructions on the services provided, remaining LNG, borrowed and returnable LNG quantities, gas quality, as well as other important information. The Terminal User shall exercise the right to inspect the said data on the basis of the agreement on the use of the information system.</p>	Ne prihvaća se	<p>Trenutno važećim tekstom Pravila propisana je svrha informacijskog sustava TMS, i to u članku 2., stavku 2. točki 76. Stavak koji je predmet ovog komentara ne postoji u tekstu važećih Pravila. Važno je naglasiti kako korisnici terminala također aktivno sudjeluju u kreaciji sadržaja koji se na TMS-u nalazi (korisnici upisuju mjesečne i dnevne nominacija te zahtjeve za rasporedom usluga, a u posjed podataka o količinama i kvaliteti UPP-a operator terminala dolazi posredstvom korisnika terminala za UPP i brodara koji sudjeluju u dopremi UPP-a na terminal po nalogu korisnika). Također, pravno je dopušteno da određene podatke trenutno sadržane u TMS-u operator komunicira s korisnikom putem e-maila. Pravo pristupa TMS-u predmet je Ugovora o korištenju informacijskog sustava koji se potpisuje sa svakim korisnikom posebno i te se njime uređuju međusobna prava i obveze u pogledu korištenja navedenog sustava Iz tih razloga smatramo kako je predmetni prijedlog</p>

				izvan okvira postojećih prava i obveza korisnika i operatora u pogledu TMS-a.
Čl. 82. 1.	Anonimno	We propose to keep the initial wording. We gained the experience in the operation, and we are at the opinion that reporting should be on a daily basis. Since we are obliged to prepare monthly closing reports for audit firm at the very beginning of each month, the proposed deadline should not be feasible.	Pojašnjeno	Namjena je uskladiti tekst s dosadašnjom praksom. Za korisnika se ništa neće promijeniti, obzirom da način obračuna ostaje isti. Rok do kojega navedeni podaci moraju biti upisani u TMS ne ovisi o operatoru nego o trenutku dosatave izvješća od strane nadzornika, što je u dosadašnjoj praksi značajno variralo.
Čl. 83. st. 1.	Anonimno	The allocation of the Total Gas Loss on a business day of the Terminal should be determined on every Gas Day. Terminal Users should have information of their Gas Loss each day for the previous day.	Pojašnjeno	Obračun se radi po plinskom danu. Jedna formula se primjenjuje za dane kad se obavlja operacija uplinjavanja, a druga za dane kada se ne obavlja operacija uplinjavanja.
Čl. 86. st. 9.	Anonimno	This provision caused excessive costs to TU's.	Ne prihvaća se	Operator nije u mogućnosti izmijeniti ovu odredbu.
Načelna primjedba na prijedlog propisa ili akta	Općina Omišalj	<p>Među razlozima donošenja Pravila o izmjenama i dopunama pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin navodi se pružanje nestandardne usluge ponovnog pretovara UPP-a s plutajuće jedinice za prihvata, skladištenje i uplinjavanje UPP-a u kamione za prijevoz UPP-a pa će se Općina Omišalj upravo osvrnuti na taj dio kako slijedi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zakonom o terminalu za ukapljeni prirodni plin ("Narodne novine" 57/18) navedeno je da je za mjesto opskrbe UPP-om određena luka Rijeka. 2. U Studiji utjecaja na okoliš niti jednom riječju se ne spominje djelatnost pretovara UPP-a u kamione na samom pristanu Terminala za UPP u Omišlju, što znači da to onda nije niti odobreno Rješenjem o prihvatljivosti zahvata na okoliš. 	Pojašnjeno	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pravila o izmjenama i dopunama pravila korištenja terminala za UPP ne odnose se na zahvat gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka – bazen Rijeka – područje Mlaka. 2. Nadležni propisi Republike Hrvatske dopuštaju izmjene zahvata uz provođenje propisima uređenih postupaka. Tako je Zakonom o zaštiti okoliša kao i Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. Nastavno na navedeno, za izmjenu zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a proveden je postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš, a koji se temelji na pojedinačnim ispitivanjima i/ili kriterijima propisanim Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. U skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša kao i Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš za

		<p>3. Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja donijelo je Rješenje da za izmjenu zahvata prve faze plutajućeg terminala za prihvata, skladištenje i uplinjavanje UPP-a s FSRU brod u cisterne za prijevoz ukapljenog prirodnog plina, nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš.</p> <p>Slijedom svega naprijed navedenog svrha ovog dopisa je obavijestiti još jednom sve nadležne dionike kako predmetna izmjena zahvata na Terminalu za UPP u Omišlju nije predviđena te je opasna i nesigurna, jer se radi o opasnoj i rizičnoj aktivnosti koja u konačnici može rezultirati velikim štetama po Terminal tako i po neposredno okruženje u općini Omišalj.</p> <p>Prema našim saznanjima danas ne postoji niti jedan plutajući terminal (FSRU), koji ukrcava kamione odmah ispod broda.</p> <p>Da li je zaista opravdano da LNG Hrvatska prvi započne sa tim operacijama u svijetu i to samo kako bi prema vlastitom planu, prekricali u kamione količinu od oko 0,4% ukupnog kapaciteta terminala?</p>		<p>Izmjenu zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a proveden je propisani postupak te je ishodueno Rješenje Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja da za predmetni zahvat nije potrebno provesti procjenu utjecaja na okoliš.</p> <p>3. Tvrdnja je istinita.</p> <p>Odgovor na komentar: Za izmjene zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a i od strane ovlaštenih subjekata provedene sveukupne procjene rizika (HAZID, HAZOP, QRA, Consolidated Risk Assessment Studies, Truck Loading Risk Assessment Report) a koje su uključile i sve dozvoljene simultane operacije te je zaključeno da je rizik povezan sa svim aktivnostima na terminalu za UPP (uključujući aktivnosti na FSRU brodu LNG Croatia, kopnom dijelu terminala za UPP uključujući i pretovar UPP-a u cisterne za prijevoz UPP-a te podzemni cjevovod prirodnog plina) u skladu s definiranim kriterijima prihvatljivosti prema relevantnim tehničkim standardima. Za sve promatrane situacije terminal za UPP opremljen je opremom i sustavima za sprječavanje i ograničavanje akcidentnih situacija te su za sve procese i aktivnosti postrojenja terminala za UPP izrađeni i u upotrebi interni dokumenti koji određuju održavanje, nadzor i kontrolu operativnih procedura vezanih za sigurnost.</p>
Načelna primjedba na prijedlog	Ognjen Antunac	Pravilima rada na Terminalu za ukapljeni plin predviđen je ponovni pretovar UPP-a sa plutajuće jedinice za prihvata UPP-a (FSRU) na	Pojašnjeno	1. Nadležni propisi Republike Hrvatske dopuštaju izmjene zahvata uz provođenje propisima uređenih postupaka. Tako je Zakonom o zaštiti okoliša kao i

<p>propisa ili akta</p>		<p>kamione za prijevoz UPP-a. Ovaj dio Pravila treba potpuno ukinuti, odnosno zabraniti pretovar na kamione za prijevoz UPP-a.</p> <p>Razlozi su načelne ali i tehničke prirode:</p> <p>1. Prekrcaj UPP-a, sa FSRU jedinice na kamione, nije nikad bio naveden kao djelatnost u Studiji zaštite Okoliša, niti je bio predmet javne rasprave kao ni Rješenja, nadležnog Povjerenstva, za prihvata Studije. Ta djelatnost nije prikazana u originalnom projektu, niti je pristan Terminala UPPa, na kome bi se ta aktivnost trebala obavljati, projektiran i izveden za njeno sigurno obavljanje. Tijekom javne rasprave, Investitor je, u više navrata, naglašavao da će se punjenje kamiona za prijevoz UPP-a obavljati na novom terminalu u petrolejskoj luci Mlaka, Rijeka. Konačno to je i ugrađeno u zakon o Terminalu UPP-a.</p> <p>2. Pretovar UPP-a na kamione na Terminalu u Omišlju, gdje su kamioni spojeni fleksibilnim crijevima direktno na FSRU, su sa aspekta sigurnosti rizična operacija, koja bitno utječe na cjelokupni rad Terminala. Primijenjeno tehničko rješenje ne osigurava siguran rad Terminala, u svojoj osnovnoj djelatnosti, a to je isporuka prirodnog plina u plinski sustav RH. Sigurnosni rizici, kao i postupanje u kritičnim situacijama nisu dovoljno objašnjeni, i po mom sudu, njima je pristupano površno.</p> <p>3. U elaboratu o prekrcaju UPP-a u kamione navedeno je kako je u incidentnim situacijama</p>	<p>Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. Nastavno na navedeno, za izmjenu zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a proveden je postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš, a koji se temelji na pojedinačnim ispitivanjima i/ili kriterijima propisanim Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš.</p> <p>U skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša kao i Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš za Izmjenu zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a proveden je propisani postupak te je ishodište Rješenje Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja da za predmetni zahvat nije potrebno provesti procjenu utjecaja na okoliš.</p> <p>Izmjena zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a ne odnosi se na zahvat gradnje mjesta za opskrbu UPP-om u luci Rijeka – bazen Rijeka – područje Mlaka.</p> <p>2 Za izmjene zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a i od strane ovlaštenih subjekata provedene sveukupne procjene rizika (HAZID, HAZOP, QRA, Consolidated Risk Assessment Studies, Truck Loading Risk Assessment Report) a koje su uključile i sve dozvoljene simultane operacije te je zaključeno da je rizik povezan sa svim aktivnostima na terminalu za UPP (uključujući aktivnosti na FSRU brodu LNG Croatia, kopnenom dijelu terminala za UPP</p>
-------------------------	--	---	--

		<p>moguće izlijevanje oko 100 litara UPP-a, na primjedbu da ta količina može stvoriti eksplozivni oblak veličine oko 2000 m³ i prekriti cijelu površinu pristana, obrazloženo je da do eksplozije ili zapaljenja, eventualno, može doći sam na rubovima takvog oblaka, a u području oblaka, gdje je koncentracija plina iznad gornje eksplozivne granice, situacija je sigurna.</p> <p>Ovakav pristup sigurnosti nije primjeren ozbiljnim kompanijama, koje se bave naftnim i plinskim biznisom. Ovakav pristup sigurnosti nije nigdje zabilježen u stručnoj literaturi.</p> <p>4. Tehničko rješenje pretovara UPP-a u kamione, koje predviđa direktno spojena fleksibilna cijeva, dužine 20 m, sa broda na kamione na kopnu, je u suprotnosti sa važećim pravilnikom o prekrcaju opasnih tvari u lukama, koji u dijelu gdje se definira prekrcaj plinova, predviđa iskrcaj isključivo istakačkim krakovima, kojima se u slučaju nužde prekida prekrcaj te se sami krakovi automatski vraćaju u parkirni položaj. Pri tome, ne smije biti nikakvog ispuštanja plina u atmosferu.</p> <p>5. Uvođenjem prekrcaja putem fleksibilnih cijevi spojenih na objekt na kopnu, bitno se narušava i temeljni sigurnosni pristup rada na terminalima UPP-a, To je brzo napuštanje broda u slučaju izvanredne situacije. Odvajanje broda od kopna mora se odvijati bez ispuštanja plina u atmosferu, koji bi samo mogao pogoršati nastalu izvanrednu situaciju. Tim pristupom je i vođen projekt</p>	<p>uključujući i pretovar UPP-a u cisterne za prijevoz UPP-a te podzemni cjevovod prirodnog plina) u skladu s definiranim kriterijima prihvatljivosti prema relevantnim tehničkim standardima.</p> <p>3. Za sve promatrane situacije terminal za UPP opremljen je opremom i sustavima za sprječavanje i ograničavanje akcidentnih situacija te su za sve procese i aktivnosti postrojenja terminala za UPP izrađeni i u upotrebi interni dokumenti koji određuju održavanje, nadzor i kontrolu operativnih procedura vezanih za sigurnost.</p> <p>4. Izmjena zahvata plutajućeg terminala za UPP uvođenjem pretovara UPP-a s FSRU broda u cisterne za prijevoz UPP-a u skladu je s Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (Narodne novine, br. 51/05, 127/10, 34/13, 56/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17, 23/20, 128/20), a gdje je propisan i prekrcaj UPP-a s FSRU broda u vozila. U skladu s navedenim propisom izrađeni su i od strane nadležnih tijela prihvaćeni akti luke posebne namjene – Industrijske luke terminal za UPP objavljeni na mrežnim stranicama LNG Hrvatska d.o.o.</p> <p>5. – 8. Na temelju već prethodno navedene sveukupne procjene rizika, a koja uključuje i procjenu rizika za aktivnost pretovara UPP-a s FSRU brda u cisterne za prijevoz UPP-a te svih dozvoljenih simultanih operacija, za sve promatrane</p>
--	--	---	---

		<p>Terminala i ugrađena je oprema, kako na terminalu, tako i na FSRU, koja to osigurava. Sada sa uvođenjem „čvršće“ veze sa kopnom, fleksibilnim cijevima ovaj pristup nije moguće više osigurati.</p> <p>6. Po mom saznanju, ne postoji, još u svijetu, plutajući terminal UPP-a, koji vrši direktni prekrcaj na kamione uz sami brod. Postoje terminali, koje takve prekrcaje vrše na primjernoj udaljenosti od pristana i broda i na posebno izgrađenom terminalu za takve operacije.</p> <p>7. Po mom saznanju, ne postoji Terminal za prekrcaj plina, bilo UPP ili UNP, gdje se na mjesto prekrcaja dolazi veliki kamion vožnjom unatrag, po uskom mostu, gdje su istovremeno smještene i cijevi plina magistralnog sustava. To zasigurno nije siguran prilaz mjestu prekrcaja što je temeljni standard sigurnosti.</p> <p>8. Na kraju, potpuno mi je nejasan motiv uvođenja operacije prekrcaja UPP-a u kamione na lokaciji pristana Terminala. Zašto se uvodi ova , sigurnosno upitna, operacija prekrcaja, koja u konačnici će prekrcati minimalnu količinu UPP-a1 . Zašto se to čini u trenutku kad Terminal u Omišlju je od strateške važnosti za sigurnu opskrbu plinom RH. To se sigurno ne čini iz nekog ekonomskog razloga. LNGH je neprofitna kompanija, koja mora osigurati svoju temeljnu funkciju osigurati opskrbu plinom. Ispada da je jedini motiv da budemo u tim operacijama prvi u svijetu. Obrazloženja iz Rješenja o izmjeni zahvata2 kako se incidenti dešavaju samo u nekontroliranim uvjetima, koje žele ukazati kako</p>	<p>situacije terminal za UPP opremljen je opremom i sustavima za sprječavanje i ograničavanje akcidentnih situacija te su za sve procese i aktivnosti postrojenja terminala za UPP izrađeni i u upotrebi vanjski i interni dokumenti koji određuju održavanje, nadzor i kontrolu operativnih procedura vezanih za sigurnost.</p> <p>Podaci o sigurnosnoj opremi i sustavima kojima raspolaže terminal za UPP nalaze se u odobrenom Izvješću o sigurnosti, javno dostupnom dokumentu na mrežnim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja. Postupanja u slučaju opasnosti na terminalu za UPP u obuhvatu svih aktivnosti koje se provode u obuhvatu zahvata propisana su javno dostupnim i od strane nadležnih tijela odobrenim dokumentima: Unutarnji plan terminala za UPP, akti luke posebne namjene – Industrijske luke terminal za UPP, Vanjski plan Primorsko-goranske županije u slučaju nesreća koje uključuju opasne tvari za područje postrojenja Terminal za ukapljeni prirodni plin operatera LNG Hrvatska d.o.o.. Sami postupak pretovara UPP-a s FSRU broda u vozila za prijevoz UPP-a, operativni i sigurnosni postupci kao i postupci u slučaju opasnosti opisani su u dokumentu „Tehničke karakteristike terminala za UPP za ponovni pretovar UPP-a u kamion za prijevoz UPP-a, TUO-25-1“, dostupan na mrežnim stranicama LNG Hrvatska d.o.o. te u Tehničkim uvjetima terminala za UPP za ponovni pretovar UPP-a u kamion za prijevoz UPP-a, TUO-26-1, koji su dostupni korisnicima terminala za UPP.</p> <p>U skladu s točkama 11.6.4 i 11.6.5. relevantnog tehničkog standarda NFPA 59A:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sva vozila koja dolaze na pristan terminala za UPP (cisterne s gorivom, cisterne za otpremu
--	--	--	--

		<p>je na Terminalu sve jako dobro kontrolirano, jednostavno nije dobar put u pristupu sigurnosti rada na Terminalu.</p> <p>To dokazuje i nedavna nesreća na najvećem Terminalu za LNG u Freeportu, USA, gdje se vodi izrazito jako kontrolirana i aktivna sigurnosna politika pa ipak se nesreće događaju.</p> <p>¹ Predviđen je prekrcaj u kamione od 9500 tona UPP-a što čini oko 0,004% ukupnog kapaciteta Terminala</p> <p>² Objavljeno na stranicama LNGH.</p>		<p>tekućeg otpada s FSRU broda, kamioni za otpremu krutog otpada s FSRU broda, kamioni za dopremu hrane FSRU brodu, planirane cisterne za prijevoz UPP-a), prethodno su odobrena i dimenzijama su usklađena pristanu terminala za UPP te im je zabranjeno okretanje na pristanu terminala za UPP. Procedure ulaska i izlaska su definirane u procedurama terminala za UPP i luke posebne namjene – Industrijske luke terminal za UPP. Postupak odobravanja ulaska cisterni za prijevoz UPP-a nalazi se na mrežnim stranicama LNG Hrvatska d.o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sva oprema terminala za UPP zaštićena je barijerama od nekontroliranog pokreta svih vozila koja se u trenutku davanja/preuzimanja usluga nalaze na pristanu terminala za UPP.
--	--	---	--	--

Članak Općih uvjeta	Podnositelj primjedbe	Primjedba (Prilog I. Opći uvjeti korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin)	Odgovor	Obrazloženje
Čl. 21. st. 3.	Anonimno	<p>We proposed to add the oposite scenario: The Operator undertakes to compensate Terminal User for any damage caused to any indemnified party of the Terminal Users by the actions of the Operator or any other natural and/or legal person involved in the reloading of LNG into the LNG Transport Truck, which acts on behalf of the Operator.</p> <p>Terminal User and Terminal Operator should be in equal position.</p>	Ne prihvaća se	<p>Navedeni prijedlog nije moguće prihvatiti obzirom da se ispunjenjem obveze prema korisniku, operator terminala se ne bi oslobodio odgovornosti prema oštećenoj strani korisnika terminala.. U slučaju nastanka takve štete, operator terminala će prema oštećenoj strani korisnika terminala odgovarati prema općim pravilima obveznog prava, obzirom da s oštećenom stranom nije u ugovornom odnosu.</p>
Čl. 27. st. 1. i 4.	Anonimno	<p>Due to extraordinary or unplanned maintenance Terminal Users should be compensated for their</p>	Pojašnjeno	<p>Navedeni prijedlog nije moguće prihvatiti, obzirom da stavak predviđa isključenje odgovornosti</p>

		losses. Since the Terminal is fully booked it's impossible to re-schedule cargos due to extraordinary or unplanned maintenances which can lead to extraordinary cost for Terminal Users.		operator terminala za UPP za štetu korisnika koja je nastala zbog izvanrednog održavanja terminala u slučaju ako je potreba za takvim održavanjem nastala bez krivnje operatora terminala za UPP. Obzirom da se izričito uvjetuje da je potreba za takvim održavanjem nastala bez krivnje operatora terminala za UPP, jasno je da se radi o događaju na koji operator terminala za UPP nije mogao utjecati, odnosno nije mogao spriječiti, otkloniti niti izbjeći, te da se radi o nepredvidivom i izvanrednom događaju. Za vrijeme trajanja neplaniranog redovnog i izvanrednog održavanja, korisnici su obrešćeni na način da su oslobođeni obveze podmirenja naknade za korištenje terminala. Ukoliko je do izvanrednog održavanja došlo do krivnje operatora terminala za UPP, u tom slučaju će korisnici terminala za UPP biti obešćeni sukladno odredbama Pravila.
Čl. 47.	Anonimno	Reinstate the initial wording (According the RoO valid before the latest Public Consultation), keep window open for negotiation of rule changes.	Ne prihvaća se	Obzirom na prošlogodišnju uputu Hrvatske energetske regulatorne agencije, prijedlog se ne prihvaća. Pravila se mijenjaju isključivo kroz postupak javne rasprave nakon čega slijedi odobrenje regulatora. Operator nije u mogućnosti naknadno raspravljati o izmjenama na koje je regulator dao odobrenje.