

UGOVORI O TRANSPORTU I SKLADIŠTENJU NAFTE I NAFTNIH DERIVATA

Pregledni znanstveni rad

UDK 347.440,44

347.441.42

622.692:622.323

Primljeno: 18. srpnja 2018.

Nika Vojinović*

Mišo Mudrić**

U radu se detaljno analiziraju dva tipska adhezijska ugovora o transportu i skladištenju nafte i naftnih derivata. U prvom dijelu rada sumarno se izlaže pravni okvir relevantan za obavljanje energetske djelatnosti transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata, upozorava se na druge relevantne propise i dokumente te se podnosi kraći statistički prikaz relevantnih pokazatelja u vezi s energetske djelatnostima proizvodnje, transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata. U drugom dijelu rada daje se opći pravni prikaz Tehničkih uvjeta za pristup transportnim kapacitetima JANAF-a, Ugovora o transportu sirove nafte Jadranskim naftovodom te Ugovora o skladištenju sirove nafte i/ili naftnih derivata u skladišnim instalacijama JANAF-a. U trećem dijelu rada preciznije se analiziraju odredbe navedenih dokumenta, s posebnim osvrtom na pitanja prihvata i predaje, standarda pažnje, odgovornosti za štetu, izuzeća, odnosno oslobođenja od odgovornosti te temelja odgovornosti. Pritom se ističu određene nedorečenosti prisutne u ugovornim klauzulama i klauzulama općih uvjeta te se upozorava na međusobnu neujednačenost određenih odredaba navedenih dokumenata

Ključne riječi: JANAF, ugovor o transportu nafte, ugovor o skladištenju nafte, tehnički uvjeti za pristup naftovodu, odgovornost za štetu

1. UVOD

Predmetno istraživanje usmjereno je na analizu odredaba standardnih ugovornih obrazaca za pružanje usluge transporta, odnosno prijevoza nafte i naftnih derivata naftovodima te usluge skladištenja nafte i naftnih derivata. U radu će biti izložen relevantan pravni okvir za pružanje energetske djelatnosti transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata, uz uvodnu napomenu kako se sadržajno većina relevantnih pitanja u vezi s pružanjem navedenih usluga uređuje kroz privatnopravne instrumente (navedeni standardni ugovorni obrasci te pravila kojima se uređuje pravo pristupa i korištenja

* Nika Vojinović, mag. iur.

** Dr. sc. Mišo Mudrić, docent na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

cjevovodne infrastrukture), dok relevantni propisi uglavnom uređuju formalnopravna pitanja u vezi s uvjetima koji se moraju ispuniti za obavljanje navedenih djelatnosti. U radu će biti posebno analizirane određene stavke navedenih dokumenata u kojima se uočava nedorečenost prava i obveza stranaka, poglavito u vezi s pitanjem odgovornosti za štetu, te će biti upozoreno na međusobnu neujednačenost navedenih dokumenata u vezi s određenim pravnim rješenjima.

U obavljanju djelatnosti transporta i skladištenja sirove nafte i naftnih derivata Jadranski naftovod d. d. (JANAF)¹ sklapa sa zainteresiranim strankama ugovore o transportu, odnosno skladištenju nafte i naftnih derivata po tržišnim principima. Iako navedeni ugovori imaju unaprijed određen obvezan sadržaj, konačni sadržaj većeg dijela ugovornih klauzula podložen je izravnim pregovorima i sporazumima stranaka prije sklapanja ugovora. Time se osigurava određena sloboda ugovaranja te prilagodba korisniku zainteresiranom za sklapanje ugovora. Posljedično navedenom, navedeni ugovori ne predstavljaju klasičan adhezijski ugovor, po kojem jedna strana ugovora u cijelosti određuje sadržaj ugovornih odredaba, već se, poštujući obvezan sadržaj definiran kroz tehničke uvjete u vezi s pristupom infrastrukturi (prvenstveno u vezi s osiguravanjem kvalitete nafte i sigurnosti pružanja usluge), ostatak ugovornih odredaba određuje u skladu s dogovorom stranaka ugovora (JANAF i korisnik transporta). Ugovorima se uređuje pitanje predmeta, količine i kvalitete nafte, cijene i plaćanja, načina iskrcaja i ukrcaja, odnosno prihvata i predaje, skladištenja, odgovornosti i ostalih bitnih stavaka međusobnih prava i obveza ugovornih stranaka.

1.1. Jadranski naftovod

JANAF, kompanija u većinskom vlasništvu države, upravlja naftovodnim sustavom izgrađenim 1979. te značajnije moderniziranim i nadograđivanim 2001. i 2009. godine. Sustav se sastoji od cjevovoda (631 km), podmorskog naftovoda (7,2 km, Terminal Omišalj i INA – Industrija nafte (INA) Rafinerija nafte Rijeka), terminala Omišalj na otoku Krku (1.100.000 kubičnih metara (m³) za naftu i 60.000 m³ za naftne derivate), terminala u Sisku, Virju i Slavonskom Brodu (540.000 m³) te terminala naftnih derivata Žitnjak u Zagrebu (142.000 m³). Ukupni instalirani kapacitet cjevovoda iznosi 20 milijuna tona nafte godišnje, dok je ukupni kapacitet skladištenja nafte 1,7 milijuna m³ nafte, odnosno 202.000 m³ naftnih derivata.²

¹ Vidi opće podatke: Gordana Sekulić, *JANAF - strateški naftovod za sigurnost opskrbe Jugoistočne i Srednje Europe, Nafta*, vol. 65, no. 2, 2014.

² Portal JANAF: <http://www.janaf.hr/sustav-janafa/sustav-jadranskog-naftovoda/>, 26. lipnja 2018. Više o poslovanju vidi: JANAF, *Janaf: Godišnja izvješća za 2017. godinu*, ožujak 2018. Relevantno je upozoriti kako su energetska djelatnost skladištenja nafte i naftnih derivata, sukladno Godišnjem izvješću iz 2016. godine, koje je izdala Hrvatska energetska regulatorna agencija, u 2016. godini obavljala 23 subjekta s ukupnim skladišnim kapacitetom od 2,45 milijuna m³, vidi: Hrvatska energetska regulatorna agencija, *Godišnje izvješće za 2016. godinu*, lipanj 2017., str. 161.

Za Republiku Hrvatsku (RH) trenutačno su relevantna tri opskrbna smjera iz kojih se dobavlja nafta za domaće rafinerije: iz domaćih naftnih polja na kopnu, transportnim sustavom iz Omišlja (pomorski uvoz) te transportnim sustavom iz Mađarske. Od 1979. do 2017. kroz JANAF-ov sustav transportirana su 222 milijuna tona nafte.³ Kroz projekt *Naftovodi JANAF-Adria: rekonstrukcija, dogradnja, održavanje i povećanje kapaciteta naftovoda JANAF i Adria koji povezuju hrvatsku luku Omišalj s južnom Družbom*, čiju je listu energetske projekata, uključujući i šest naftovoda, prihvatila Europska komisija,⁴ JANAF se sve više nameće kao strateški naftovod u Europskoj uniji (EU). Otvaraju se i nove tržišne prilike prema rafinerijama u Austriji, Mađarskoj, Slovačkoj i Češkoj (te Srbiji i Bosni i Hercegovini), posebice u vezi s transportom nafte i naftnih derivata iz pravca Omišlja. EU je 2012. godine pokrenuo projekt obnove i nadogradnje JANAF-ova sustava Adria cjevovoda, uključujući i podvodni segment između Krka i kopna (u sklopu tzv. Projekata od zajedničkog interesa EU-a). Projekt uključuje rekonstrukciju, nadogradnju, održavanje i povećanje kapaciteta postojećih cjevovoda koji povezuju Terminal Omišalj s Južnom Družbom. Riječ je o projektu koji povezuje tri države članice EU-a (Hrvatsku, Mađarsku i Slovačku) i koji je od izrazitog značaja za cjevovodnu infrastrukturu.⁵ S obzirom na čimbenike kao što su položaj terminala, struktura naftovoda i njegovi kapaciteti, pribavljene dozvole i iskustvo, kako se u vezi s pitanjem JANAF-a kao strateškog naftovoda za RH i bližu regiju⁶ pokazalo unutar posljednjih trideset i pet godina, moguće je očekivati daljnju revitalizaciju tržišta nafte i proširenje obujma opskrbe iz pravca Omišlja prema EU-u i rafinerijama u bližoj regiji.

2. STRATEGIJA ENERGETSKOG RAZVOJA RH

Strategija energetske razvoja RH⁷ (SER) slijedi tri temeljna energetska cilja: sigurnost opskrbe energijom, konkurentnost energetske sustava te održivost energetske razvoja. SER ujedno utvrđuje sljedeća osnovna načela: uloga države u energetici, otvoren sustav koji se temelji na tržišnim načelima, energetske sektor kao infrastrukturna i izvozna djelatnost, povećanje energetske učinkovitosti, raznolika energetska struktura, vrednovanje posebnosti geografskog položaja te zaštita okoliša i ublažavanje klimatskih

³ Gordana Sekulić, *Oil Pipeline Infrastructure for Security of Crude Oil Supply of Central Eastern and South Eastern Europe: Emphasis on JANAF*, 3rd JANAF International Energy & Oil Conference, Energy Strategies – Challenges for Oil Companies, Zagreb, prosinac 2017.

⁴ Uredba (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku energetske infrastrukturu te stavljanju izvan snage Odluke br. 1364/2006/EZ i izmjeni uredaba (EZ) br. 713/2009, (EZ) br. 714/2009 i (EZ) br. 715/2009; Delegirana Uredba Komisije (EU) 2016/89 od 18. studenoga 2015. o izmjeni Uredbe (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s popisom projekata od zajedničkog interesa.

⁵ Europska komisija, *Project of common interest: 9.3 – Oil interconnection: Oil supply connections in Central Eastern Europe*, portal Europske komisije: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/infrastructure/projects-common-interest>, 26. lipnja 2018.

⁶ Vidi više: Sekulić (*JANAF...*), *op. cit.*, str. 155-157.

⁷ Strategija energetske razvoja Republike Hrvatske, NN br. 130/09.

promjena.⁸ SER se odnosi na razdoblje do 2020. godine, što se poklapa sa strateškim energetske dokumentima EU-a.⁹

SER u t. 8. obrađuje tematiku trenutnih i daljnjih potreba tekućih goriva (naftnih derivata) u RH, koji se trenutno primarno vrednuju kao izvor energije, a očekuje se da će tako i ostati uz porast potrošnje od 0,9 % godišnje i ukupnu potrošnju od oko 4,3 milijuna tona u 2020. godini. Također se procjenjuje opadanje domaće proizvodnje nafte, na koju u trenutku donošenja SER-a otpada oko 20 % domaćih potreba. S obzirom na sve veću ovisnost o uvoznim naftnim derivatima SER naglašava projekt *Sudjelovanje Republike Hrvatske u planiranju i izgradnji Paneuropskog naftovoda (PEOP)*.¹⁰

Relevantno je u tom smislu upozoriti na podatke dostupne u (posljednjem dostupnom) Godišnjem izvješću za 2016. godinu,¹¹ koji je pripremila Hrvatska energetska regulatorna agencija (HERA).¹² Sektor nafte i naftnih derivata karakterizira porast domaće proizvodnje naftnih derivata (za 7 % kad je riječ o nafti i 10,8 % kad je riječ o naftnim derivatima u odnosu na prethodnu godinu), ali i porast uvoza sirove nafte (za 14,4 % u odnosu na prethodnu godinu), a to prati i porast transportiranih količina nafte i naftnih derivata kroz transportni sustav (za 14,5 % kad je riječ o sirovoj nafti u odnosu na prethodnu godinu).¹³ Statistički pregled odnosa domaće proizvodnje i uvoza nafte, dostupan u Godišnjem izvješću, koji se odnosi na razdoblje od 2006. do 2016. godine upućuje na neujednačenost predviđanja u SER-u i realnih tržišnih potreba u proteklom i nadolazećem razdoblju, što predstavlja bitnu točku koju je potrebno razmotriti prilikom pripreme nove strategije.¹⁴

3. RELEVANTAN PRAVNI OKVIR

3.1. Zakon o energiji

Zakon o energiji (ZE)¹⁵ uređuje mjere koje treba provesti kako bi opskrba energijom bila sigurna i pouzdana te kako bi se energija učinkovito proizvodila, mjere nužne za provođenje energetske politike i plana energetskeg razvitka te mjere potrebne za osiguranje nesmetanog obavljanja energetske djelatnosti. Kroz ZE definiraju se osnovni pojmovi, uključujući i pojam nafte, naftnih derivata i prijenosa/transporta energije, te se

⁸ *Ibid*, t. 1.2.

⁹ Trenutačno je u izradi nova strategija, no u ovom trenutku nisu dostupni nikakvi podaci iz kojih bi se mogle očitati relevantne smjernice u vezi s dijelom strategije koji se odnosi na naftu i naftne derivate.

¹⁰ *Ibid*, t. 8.3.1.2.

¹¹ Godišnje izvješće, *op. cit.*

¹² Relevantan pravni okvir: Zakon o regulaciji energetske djelatnosti, NN 120/2012.

¹³ Godišnje izvješće, *op. cit.*, str. 17, 159.

¹⁴ *Ibid.*, str. 162.

¹⁵ Zakon o energiji (ZE), Narodne novine (NN) 120/2012, 14/2014, 95/2015, 102/2015.

uređuju pitanja obnovljivih izvora energije, tržišta energije i javnih usluga, cijene energije, uvjeti korištenja energetske mreže i nadzor.

Za potrebe ovog rada potrebno je istaknuti odredbe prisutne u Glavi IV, Obavljanje energetske djelatnosti. U navedenoj glavi obrađuje se pojam energetske djelatnosti, odnosno, u čl. 15. st. 3. ZE-a, pojam energetske djelatnosti u dijelu tržišta nafte i naftnih derivata (među ostalim, transport i skladištenje nafte i naftnih derivata).¹⁶ Za obavljanje navedenih energetske djelatnosti potrebno je pribaviti dozvolu za rad,¹⁷ koja se može izdati pravnoj ili fizičkoj osobi pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti: registrirana za obavljanje energetske djelatnosti, tehnički kvalificirana, ima u radnom odnosu potreban broj stručno osposobljenih radnika, raspoložbe financijskim sredstvima, nije joj oduzeta dozvola u posljednjih pet godina koje prethode godini u kojoj traži dozvolu te čiji članovi uprave ili druge odgovorne osobe nisu osuđivani za kaznena djela kaznom zatvora.¹⁸ Dozvolu izdaje HERA, a HERA je može i oduzeti rješenjem prije isteka roka njezina važenja.¹⁹

U okviru Glave VI uređuje se način i metodologija određivanja cijene energije, koja se za krajnjeg kupca izračunava pomoću tri stavke: dio cijene koji se slobodno ugovara, dio cijene koji se regulira te naknade i ostala davanja po posebnim propisima. Dio cijene koji se regulira može biti određen primjenom tarifnog sustava.²⁰ Kako će biti navedeno u nastavku teksta, cijena transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata određuje se po tržišnim principima.

3.2. Zakon o tržištu nafte i naftnih derivata

Zakonom o tržištu nafte i naftnih derivata (ZTN)²¹ uređuje se područje obavljanja energetske djelatnosti u dijelu tržišta nafte i naftnih derivata (primarno uređeno kroz

¹⁶ Čl. 15. st. 3. ZE-a glasi: „...energetske djelatnosti u dijelu tržišta nafte i naftnih derivata jesu: 1. Proizvodnja naftnih derivata, 2. Transport nafte naftovodima, 3. Transport naftnih derivata produktovodima, 4. Transport nafte, naftnih derivata i biogoriva cestovnim vozilom, 5. Transport nafte, naftnih derivata i biogoriva željeznicom, 6. Transport nafte, naftnih derivata i biogoriva plovnim putevima, 7. Trgovina na veliko naftnim derivatima, 8. Trgovina na malo naftnim derivatima, 9. Skladištenje nafte i naftnih derivata, 10. Skladištenje ukapljenog naftnog plina, 11. Trgovina na veliko ukapljenim naftnim plinom, 12. Trgovina na malo ukapljenim naftnim plinom.“

¹⁷ Izuzev pet taksativno navedenih situacija iz čl. 16. st. 4. ZE-a: transport nafte i naftnih derivata cestovnim vozilom, željeznicom, plovnim putevima, trgovina na malo naftnim derivatima te ukapljenim plinom.

¹⁸ Čl. 17. st. 1. t. 1.-6. ZE-a. Pitanje izdavanja dozvola dodatno je regulirano Pravilnikom o dozvolama za obavljanje energetske djelatnosti i vođenju registra izdanih i oduzetih dozvola za obavljanje energetske djelatnosti, NN 88/2015, 114/2015.

¹⁹ Čl. 18. st. 1. ZE-a kao razloge oduzimanja dozvole navodi: „...1. privremeno, ako energetski subjekt: prestane ispunjavati neki od uvjeta propisanih čl. 17. st. 1. točaka 1., 2., 3. i 4. ovog Zakona, ili ne obavlja energetsku djelatnost za koju je ishodio dozvolu na način propisan zakonom ili podzakonskim propisima, ili u razdoblju od tri uzastopna mjeseca ne ispunjava pravodobno svoje obveze prema drugim energetskim subjektima ako djelatnost obavlja kao javnu uslugu. 2. trajno, ako energetski subjekt ne otkloni nedostatak u roku određenom odlukom o privremenom oduzimanju dozvole ili ne otkloni nedostatke u roku određenom rješenjem nadležnog inspektora.“

²⁰ Čl. 29. ZE-a.

²¹ Zakon o tržištu nafte i naftnih derivata (ZTN), NN 19/2014, 73/2017.

opće odredbe ZE-a). Navode se djelatnosti koje obuhvaćaju proizvodnju, transport te trgovinu na malo i veliko naftom, naftnim derivatima i ukapljenim plinom, kao i njihovo skladištenje.²² Djelatnosti se obavljaju na temelju dozvole koju izdaje HERA.²³ Energetski subjekti dužni su dostavljati izvješće o količini uskladištene nafte i naftnih derivata ministarstvu relevantnom za područje energetike, trenutno Ministarstvu zaštite okoliša i energetike (Ministarstvo), i HERA-i svaki mjesec do 10. dana u mjesecu za prethodni mjesec.²⁴ Energetski subjekti koji se bave djelatnošću transporta nafte naftovodima i naftnih derivata produktovodima moraju trećoj pravnoj ili fizičkoj osobi koja podnese zahtjev za pristup transportnom sustavu omogućiti pristup u skladu s načelom pregovornog pristupa (pravo na pristup trećim osobama). U slučaju odbijanja zainteresirana treća strana ima pravo žalbe HERA-i, koja u roku od 60 dana donosi izvršno rješenje o žalbi.²⁵ Potrebno je također upozoriti na odredbe čl. 8. i 9. ZTN-a, u kojima su navedene postavke koje nafta mora ispunjavati te cijene nafte i naftnih derivata. Uvjeti su utvrđeni propisima o kvaliteti tekućih naftnih goriva i drugim propisima, a kvaliteta i količina naftnih derivata koji se stavljaju na tržište kontrolira se u skladu s normom HRN EN ISO/IEC 17020, A vrste.²⁶ Vlada RH na prijedlog Ministarstva uredbom propisuje uvjete za uvoz, odnosno unos naftnih derivata. Cijene nafte i naftnih derivata utvrđuju se prema pravilima tržišnih odnosa, a samo iznimno Vlada RH može, radi zaštite potrošača, regulacije tržišta ili drugih opravdanih razloga, uredbom propisati najvišu maloprodajnu cijenu za razdoblje od najviše 90 dana.

Nadzor nad opskrbom tržišta obavlja Ministarstvo, a Vlada na njegov prijedlog donosi odluku o Planu intervencije u slučaju izvanrednog poremećaja opskrbe tržišta nafte i naftnih derivata. Planom se određuju postupak i kriteriji za utvrđivanje poremećaja opskrbe, nadležnosti i odgovornosti, kao i postupci za normalizaciju opskrbe tržišta. Plan provodi Stručno povjerenstvo za praćenje sigurnosti opskrbe tržišta nafte i naftnih derivata, koje daje i prijedlog za ukidanje izvanrednih mjera. Zakonom se uređuje i formiranje obveznih zaliha nafte i naftnih derivata za slučaj prijetnje energetske sigurnosti države te se formiraju Operativne zalihe naftnih derivata radi osiguranja stabilnosti i sigurnosti proizvodnje električne i toplinske energije za tržište i za kupce koji zahtijevaju posebnu sigurnost i kvalitetu opskrbe te za stabilno i sigurno odvijanje prometa. Ustanova u čiji djelokrug poslova ulazi i problematika obveznih zaliha nafte jest Agencija za ugljikovodike.²⁷

²² Čl. 4. st. 1. ZTN-a.

²³ Pri čemu dozvola, sukladno ZE-u, iznimno nije potrebna za djelatnosti transporta cestovnim vozilima, željeznicom, plovnim putovima te trgovinu na malo naftnim derivatima ili ukapljenim naftnim plinom.

²⁴ Čl. 4. st. 2.-5. ZTN-a.

²⁵ Čl. 5. ZTN-a.

²⁶ Čl. 8. st. 3. ZTN-a.

²⁷ Temeljem izmjena i dopuna Zakona o osnivanju Agencije za ugljikovodike (14/2014, 73/2017) iz 2017. godine, do kada je za tu djelatnost bila obvezna Hrvatska agencija za obvezne zalihe nafte i naftnih derivata (HANDA).

3.3. Pomorski zakonik

Za predmetni rad također je potrebno upozoriti i na relevantne odredbe Pomorskog zakonika (PZ).²⁸ PZ implementira odredbe Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (Konvencija CLC)²⁹ unutar glave IV t. 4. pod nazivom Odgovornost za onečišćenje od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret, kroz što se uređuje pitanje odgovornosti brodovlasnika (odnosno osiguratelja) za štetu u slučaju onečišćenja mora uljem (uključujući i sirovu naftu) koje se prevozi kao teret.³⁰ Navedene odredbe, koje će biti detaljnije analizirane u nastavku teksta, od interesa su za ovaj rad zbog različitih pravila u vezi s odgovornošću za štetu uslijed istjecanja nafte, ovisno o tome je li riječ o pomorskom ili kopnenom incidentu.

4. JANAF-OVI UGOVORI O TRANSPORTU I SKLADIŠTENJU

Iz prethodnog sumarnog opisa relevantnog pravnog okvira razvidno je kako se u vezi s normiranjem obavljanja energetske djelatnosti transporta, odnosno skladištenja nafte i naftnih derivata, propisima određuju formalne pretpostavke obavljanja navedenih djelatnosti, dok se određivanje cijena i uređenje pružanja usluga te eventualnih štetnih posljedica koje nastupaju uslijed pružanja navedenih usluga prepuštaju tržištu, odnosno tržišnim igračima. Stoga je nužno daljnju analizu preusmjeriti na privatnopravne akte i dokumente kojima se u praksi uređuje obavljanje navedenih djelatnosti.

U nastavku teksta obrađuju se opći sastavni dijelovi tipskih ugovora o transportu nafte i naftnih derivata i skladištenju nafte i naftnih derivata te njihov obvezni sadržaj, koji su u bitnome određeni Tehničkim uvjetima za pristup transportnim kapacitetima JANAF-a, objavljenima 2003. godine, i usklađeni s njima.³¹ U drugom dijelu analize posebna se pozornost pridaje pitanju odgovornosti za štetu i povezanim ugovornim klauzulama kojima se određuju pitanja međusobnih prava i obveza stranaka ugovora.³²

4.1. Tehnički uvjeti za pristup transportnim kapacitetima JANAF-a

Tehnički uvjeti za pristup transportnim kapacitetima JANAF-a (Tehnički uvjeti) objavljeni su na web-stranici JANAF-a te se primjenjuju u JANAF-ovu poslovanju i obvezni su za sve korisnike, kao i za sam JANAF.³³ Tehnički uvjeti u čl. 2. određuju značenje pojmova: nafta,

²⁸ Pomorski zakonik (PZ), NN 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015. PZ je ujedno relevantan izvor u pitanju operacija tankera na terminalu luke Omišalj, kako se navodi u nastavku teksta.

²⁹ Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. godine (NN-MU 2/97).

³⁰ Čl. 813.-823. PZ-a.

³¹ Jadranski naftovod, *Tehnički uvjeti za pristup transportnim kapacitetima JANAF-a*, Zagreb, 2003.

³² Podredno se upozorava kako su prilikom ocjene primjenjivosti općih uvjeta relevantne odredbe čl. 295. Zakona o obveznim odnosima (NN 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, ZOO), kroz koje se nalaže da opći uvjeti moraju biti objavljeni na uobičajeni način te da druga ugovorna strana za njih zna ili mora znati.

³³ *Ibid.*, čl. 1.

vrsta nafte, korisnik, naftovodni sustav, luka Omišalj, terminal, mjesta prihvata, mjerenja, predaje i graničnog prijelaza, teret, šarža, kalendar transporta i prosječni uzorak nafte.

Potrebno je istaknuti kako se pod pojmom korisnik podrazumijeva pravna osoba (Tehnički uvjeti koriste termine „kompanija“ ili „korporacija“) kojoj JANAF pruža usluge transporta ili skladištenja nafte. Pod pojmom naftovodnog sustava posebno se ističe sastavna cjelina lučke instalacije, koja uključuje priveze i cjevovode (koji se protežu, prema izričaju Uvjeta, od terminala do korisnika) i svu ostalu potrebnu opremu i instalacije (poput prihvatnog terminala, otpremnog terminala te sve infrastrukture i opreme potrebne za prihvata, transport i skladištenje naftnih derivata). Tehnički uvjeti izrijekom navode luku Omišalj kao primarni prihvatni centar, a kojom upravlja Lučka uprava Rijeka, dok se kao terminalni izrijekom navode terminali u Omišlju, Sisku, Virju i Slavskom Brodu.

4.1.1. Karakteristike nafte

U Tehničkim uvjetima točno se određuju karakteristike nafte (korisnik transporta obavezan je dostaviti podatke o navedenim karakteristikama nafte) čiji transport JANAF prihvaća, kao i obveza korisnika transporta da u slučaju prelaska graničnih vrijednosti obavijesti JANAF o takvoj promjeni minimalno 30 dana unaprijed. JANAF može odbiti transport i skladištenje one nafte koja bi zbog svojih karakteristika mogla oštetiti drugu naftu u transportu ili instalacije JANAF-a i drugih korisnika (istovremeno je moguće vršiti transport ili skladištenje dvije vrste nafte za pojedinog korisnika). Pritom JANAF, načelno i podložno komentarima u daljnjem tekstu, ima obvezu nadoknaditi svaku štetu u slučaju nastupa neželjenih posljedica u vezi s transportom i skladištenjem u smislu prethodno navedenih karakteristika. Kako bi se uredno izvršavale preuzete obveze, od izrazite je važnosti poštivanje kalendara transporta, što podrazumijeva pravo na odbijanje svakog zahtjeva suprotnog navedenom kalendaru u slučaju da JANAF ne može predložiti odgovarajuće rješenje.

Što se tiče skladištenja, različita nafta skladišti se u različite spremnike, a samo je u određenim uvjetima³⁴ dopušteno njihovo miješanje. Kako bi se na vrijeme uredio kalendar transporta, svi korisnici dužni su do 1. studenog svake godine dostaviti podatke o tankerima, planiranim količinama nafte za transport i zastojima rada u godini za koju se transport planira, dok JANAF mora do 1. prosinca izraditi prijedlog Godišnjeg plana prihvata, skladištenja i predaje nafte te u skladu s njim do svakog 15. u mjesecu obavještavati korisnike o raspoloživim terminima.³⁵ Čl. 13. Tehničkih uvjeta uređuje isključenje odgovornosti JANAF-a za smanjeni kapacitet uslijed izuzetne potrebe popravka ili sličnih nepredvidivih okolnosti, a zbog djelovanja više sile.

³⁴ *Ibid.*, Prilog 1.

³⁵ *Ibid.*, čl. 11. i 12.; Prilog 2.

4.1.2. Prihvat, predaja i mjerenja

Dio 5. Tehničkih uvjeta, pod nazivom Prihvat i predaja nafte u luci Omišalj, uređuje osnovnu obvezu korisnika da naftu stavi na raspolaganje na priveznim uređajima za istovar u skladu s kalendarom transporta te obvezu JANAF-a da na prihvatnim uređajima za utovar stavi naftu na raspolaganje korisniku. Osim navedenih osnovnih obveza ugovornih strana, detaljno se razrađuje postupak davanja obavijesti te njihov raspored u skladu s terminom predaje, odnosno prijvata. Program iskrcaja, odnosno ukrcaja utvrđuju sporazumno zapovjednik tankera i JANAF, a odstupanje od dva dana od kalendara transporta smatra se pravovremenim pristankom u luku Omišalj. Sve troškove uzrokovane zakašnjenjem naknađuje korisnik, a JANAF je odgovoran samo u slučaju svoje krivnje. Iskrcaj i predaja tereta izvršava se u roku od 30 tekućih vremenskih pogodnih sati.³⁶ Ako korisnik prekorači vrijeme stajanja nafte u skladištu, odgovoran je za tako prouzročene troškove.

Dio 6. Tehničkih uvjeta (Mjerenje količine i analiza kvalitete) uređuje preuzimanje nafte u luci Omišalj od ovlaštenih predstavnika korisnika te prihvaćanje nafte nakon iskrcaja u skladu s količinom i kvalitetom utvrđenom u spremnicima terminala Omišalj, odnosno mjernoj postaji Virje ako je riječ o prijvatu na graničnom prijelazu iz smjera Mađarske. Sporazumno određena kontrolna kuća (stanica) mjeri količinu nafte na mjestu mjerenja prema standardima RH ili ISO standardima. Uzorci za kontrolu kvalitete uzimaju se na mjestu prijvata ili na mjestu predaje, ručno ili automatiziranim uređajem. O provedenim mjerenjima sastavlja se Protokol.³⁷ Kako bi se izbjegli sporovi koji proizlaze iz Tehničkih uvjeta, stranke su upućene na pokušaj mirnog rješavanja. Provođenje mjerenja ne dira u pravo stranaka da ugovorom odrede rješavanje sporova arbitražom.

Dio 7. Tehničkih uvjeta (Predaja nafte korisnicima) određuje da se nafta predaje korisniku na mjestu predaje, pri čemu se prva šarža isporučuje nakon što se naftovodni sustav napuni naftom. U svakom trenutku od prijvata nafte JANAF je ovlašten izvijestiti korisnika o početku predaje, a ako korisnik ne bi bio u mogućnosti ili odbije prihvatiti naftu, dužan je pokušati postići dogovor s drugim korisnicima. Ako se navedeno ne ostvari, JANAF ima pravo poduzeti sve potrebne mjere, uključujući i prodaju na javnoj dražbi te predaju postignutog iznosa korisniku. U slučaju prekida transporta, djelomično ili u potpunosti, nastala šteta rješava se u skladu s ugovorom.

4.1.3. Odgovornost i osiguranje

Tehnički uvjeti također uređuju odgovornost korisnika za sve dodatne troškove koji bi mogli nastati JANAF-u zbog propuštanja postupanja u skladu s kalendarom transporta te zbog šteta na instalacijama uzrokovanih nedovoljnim ili netočnim informacijama o karakteristikama nafte. Uređuje se odgovornost JANAF-a za gubitak i/ili štetu koja

³⁶ *Ibid.*, čl. 18. st. 1.

³⁷ *Ibid.*, čl. 21.

nastane dok je nafta pod JANAF-ovim nadzorom, a zbog namjernog ili neopravdanog postupka Uprave JANAF-a. Time je određeno da je za naftu tijekom prijevoza odgovoran JANAF isključivo za situacije nastale iz namjere ili krajnje nepažnje. Instalacije i postrojenja JANAF-a osigurana su posebnom policom osiguranja, koju JANAF sklapa kod imenovanog osiguratelja (Croatia osiguranje d. d.). Za štete koje su posljedica onečišćenja naftom odgovoran je korisnik. Korisnik je dužan osigurati naftu od rizika u naftovodnom sustavu (JANAF nije to dužan učiniti) te pribaviti posebno osiguranje za posljedice onečišćenja naftom. Nafta se osigurava protiv svih rizika uobičajenih za ovu vrstu tereta i takav način prijevoza, dok se polica osiguranja od onečišćenja sklapa odvojeno. Tehnički uvjeti ne specificiraju vrstu osiguranja, visinu police ni osiguratelja. O problematici odgovornosti i osiguranja posebno se raspravlja u drugom dijelu analize u nastavku teksta.

4.2. Ugovor o transportu sirove nafte Jadranskim naftovodom

Ugovorom o transportu sirove nafte Jadranskim naftovodom³⁸ (Ugovor o transportu) zaključuje se pravni posao prijevoza nafte naftovodnim sustavom JANAF-a, koji uključuje njezin prihvata, iskrcaj, ukrcaj te skladištenje i predaju. Ugovor o transportu usklađen je s Tehničkim uvjetima, a određene stavke Ugovora, poput pitanja količina nafte ili cijena, utvrđuju se kroz izravne pregovore ugovornih strana (JANAF i korisnik).

4.2.1. Predmet ugovora

Predmet Ugovora o transportu jest transport sirove nafte sustavom JANAF-a od terminala u Omišlju do određene lokacije koju ugovorne stranke određuju za točno dogovoreno razdoblje. Određuje se količina nafte za koju se rezerviraju transportni kapaciteti JANAF-a po načelu „puno za prazno“ (obveza JANAF-a da isporuči dogovorenu količinu nafte te obveza korisnika da plati navedenu uslugu neovisno o preuzimanju/izvršenju).³⁹

³⁸ Ugovor je dan autorima na uvid.

³⁹ Interesantno je napomenuti kako je Zakon o tržištu plina iz 2001. godine (NN 68/2001) sadržavao definiciju pojma „puno za prazno“ („... „puno za prazno“ (“take or pay” - skraćeno TOP) ugovori - ugovorna klauzula kojom se prodavač plina obvezuje dobiti ugovorene količine plina, a kupac platiti te količine bez obzira da li ih je preuzeo. Nepreuzete, a plaćene količine kupac ima pravo preuzeti naknadno“, čl. 2. st. 2. t. 18.), dok trenutačno važeća verzija Zakona o tržištu plina (NN 18/2018) više ne sadržava navedenu definiciju. ZTN ne sadržava navedenu definiciju niti pojašnjava navedeni pojam. Također je od interesa i upozoriti na Rješenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja kojim se odbacuje inicijativa INA-e za pokretanje postupka protiv JANAF-a u vezi s plaćanjem po osnovni načela „puno za prazno“ u razdoblju u kojem je vrijedio tarifni sustav (koji više ne egzistira nakon zakonodavnih promjena (ZTN) iz 2014. godine) i u pitanju prava na pristup infrastrukturi, vidi: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, KLASA: UP/I 034-03/2014-01/007, Urbroj: 580-05/70-2014-014 od 18. srpnja 2014.

4.2.2. Prihvat i predaja

Korisnik se obvezuje količinu nafte ugovorenu za transport staviti JANAF-u na raspolaganje u skladu s kalendarom transporta⁴⁰ i u okviru tehničkih mogućnosti JANAF-a.

JANAF naftu prihvaća na spojnoj prirubnici na istakačkim rukama prema mjerama spremnika na terminalu Omišalj, a predaje ju ugovorenom primatelju u skladu s mjerama mjerne stanice u kojoj se predaja ima izvršiti. Korisnik je dužan pravovremeno informirati JANAF o tankeru i njegovim karakteristikama te se obvezuje prilikom angažmana adekvatnog prijevoza nafte morem poštivati važeće propise i preporuke RH. Potrebna je najava očekivanog dolaska tankera u luku Omišalj u skladu s kalendarom transporta, koja mora biti potvrđena od strane JANAF-a i čiji se rok, prema odredbama Ugovora o transportu, ograničuje na period od tri dana. Iskrcaj nafte iz tankera započinje prema redosljedu predaje pisma spremnosti.⁴¹ Brodar koji prevozi naftu za korisnika dužan je pridržavati se Tehničkih uvjeta, relevantnog Pravilnika⁴² i svih važećih propisa, s naglaskom na propise o zaštiti okoliša te protupožarnim i sigurnosnim mjerama,⁴³ a korisnik ga je s njima dužan upoznati.

Korisnik, prema Ugovoru o transportu, snosi odgovornost za nepravovremeni dolazak tankera, nepoštivanje kalendara transporta i zadržavanje tankera zbog nesuglasja između njegovih stvarnih karakteristika i onih prijavljenih od strane korisnika.

4.2.3. Kvaliteta i cijena

Odredbe Ugovora o transportu koje se odnose na mjerenje količine i analize kvalitete nafte u skladu su s Tehničkim uvjetima. Njima se određuje kako mjerenje količine, uzimanje uzoraka i mjerenje kvalitete nafte obavljaju kontrolne kuće koje određuju, zasebno, JANAF i korisnik. Kod prihvata se primjenjuju mjere terminala Omišalj te se provedeno potvrđuje Protokolom, koji potpisuju ovlašteni predstavnici korisnika, JANAF-a i kontrolnih kuća. Analiza kvalitete obavlja se tijekom prihvata na mjestu prihvata, a samo iznimno, u slučaju određenih Ugovorom definiranih vrsta nafte, prema Tabeli 2

⁴⁰ Tehnički uvjeti, *op. cit.*, Prilog 2.

⁴¹ Usporedi: čl. 472. st. 1. PZ-a.

⁴² Lučka uprava Rijeka, *Pravilnik o redu u luci i uvjetima korištenja dijela luke bazena Omišalj na području pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka*, siječanj 2004.

⁴³ Među ostalim: Zakon o osnovama sigurnosti transporta naftovodima i plinovodima, NN 53/1991; Odluka o dopuštenoj visini tehnoloških manjkova u procesima proizvodnje, prerade, manipulacije, skladištenja i transporta nafte, prirodnog plina, proizvoda prerade nafte i plina, plinskog kondenzata, sirovina za proizvodnju maziva i naftnih derivata, distribucije prirodnog plina, NN 28/2016; Pravilnik o tehničkim uvjetima i normativima za siguran transport tekućih i plinovitih ugljikovodika magistralnim naftovodima i plinovodima te naftovodima i plinovodima za međunarodni transport, NN 52/2018; Zakon o zaštiti od požara, NN 92/10; Zakon o eksplozivnim tvarima te proizvodnji i prometu oružja, 70/2017; Zakon o zapaljivim tekućinama i plinovima, NN br. 108/95, 56/10; Zakon o prijevozu opasnih tvari, NN 79/07, 70/2017; Zakon o zaštiti prirode, NN 80/13, 15/2018; Zakon o zaštiti okoliša, NN 80/2013, 153/2013, 78/2015, 12/2018; te Zakon o Fondu za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, NN 107/2003, 144/2012.

Tehničkih uvjeta. Mjerenje kod predaje obavlja se na ugovorenoj mjernoj stanici predaje, a potvrđuje Protokolom, koji potpisuju ovlašteni predstavnici korisnika, JANAF-a i kontrolnih kuća. JANAF potpisom Protokola potvrđuje ispunjenje svojih obveza za predanu količinu nafte prema sklopljenom Ugovoru o transportu. Ugovorom se također uređuju manipulativni i evaporacijski gubici, odnosno situacije u kojima tijekom prihvata, manipulacije, transporta i predaje nafte nastaju određeni gubici nafte. Oni se određuju u postotku od zaprimljene količine u maksimalnom iznosu. U svakom slučaju, takve situacije ne bi smjele dovesti do smanjenja kvalitete nafte preko normativa i dopuštene promjene kvalitete određenih u Ugovoru. JANAF je odgovoran korisniku da tijekom transporta naftovodom neće doći do promjene kvalitete nafte koju je preuzeo za transport preko utvrđenih normativa i dopuštene promjene kvalitete, a vezano uz prethodno spomenuto neizbježno miješanje nafte. Do miješanja dolazi jer se u cjevovodu ne obavlja mehaničko odvajanje, a spremnici se pri redovitom radu ne mogu potpuno isprazniti.

U slučaju pogoršanja kvalitete nafte JANAF plaća naknadu korisniku, a uslijed poboljšanja *vice versa*. Iznos naknade određuje se u razmjeru s postotkom promjene kvalitete nafte, a obračunava se na godišnjoj razini s rokom plaćanja od 15 dana. Odgovornost JANAF-a ograničena je na način da JANAF ne odgovara za pogoršanje uzrokovano posebnim zahtjevima korisnika ili njegovim tehnološkim ograničenjima. Cijena transporta nafte ugovara se u američkim dolarima po neto toni.⁴⁴ JANAF cijenu transporta obračunava mjesečno u visini mjesečno transportiranih količina u tekućem mjesecu, a račun ispostavlja korisniku zadnji dan mjeseca za tekući mjesec, nakon čega je korisnik dužan izvršiti plaćanje u roku od 15 dana od dana ispostavljanja računa na JANAF-ov račun naveden u ispostavljenom računu. Važan dio Ugovora o transportu jest i odredba da je korisnik dužan platiti ugovorenu cijenu i ako ukupne količine budu manje od ugovorenih (prethodno navedena klauzula „puno za prazno“). Kod prekoračenja ugovorenog roka plaćanja zaračunava se zakonska zatezna kamata. Kao sredstvo osiguranja plaćanja cijene JANAF ima pravo zadržati u svojem posjedu i zalogu određenu količinu nafte, čija će prodaja biti dostatna kako bi se namirilo dospjelo, a neplaćeno potraživanje na ime iznosa cijene transporta.⁴⁵ Korisnik transportnog sustava JANAF-a dužan je za cijelo vrijeme

⁴⁴ Cijena ne uključuje troškove kontrole kvalitete i količine nafte, osiguranja nafte od svih rizika, lučke pristojbe i usluge, uključujući i korištenje morske obale, špeditera, agenata, plaćanje naknade Međunarodnom fondu za naknadu štete u slučaju onečišćenja uljem i druge slične troškove, koje snosi posebno određena osoba u Ugovoru o transportu. U vezi s Međunarodnim fondom relevantno je pojasniti kako je 1971. godine donesena Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem, kojom se odgovornost pravično podijelila između brodovlasnika i velikih naftnih kompanija, dok su Protokolom iz 1992. godine povećani limiti odgovornosti (Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1992 o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. godine, NN-MU 2/97). Članstvo u Fondu obvezno je i financira iz doprinosa velikih uvoznika nafte. Drugi Međunarodni fond osnovan je Protokolom iz 2003. godine na Konvenciju o Fondu (Zakon o potvrđivanju protokola iz 2003. godine uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine, NN-MU 12/2005) te se financira jednako kao i Prvi Međunarodni fond, dok je ograničenje odgovornosti povećano na ukupan iznos od 750 milijuna posebnih prava vučenja (PPV, uključujući i odgovornost brodovlasnika i iznose iz Prvog Međunarodnog fonda).

⁴⁵ Nafta u sustavu može služiti i kao predmet osiguranja tražbine za treće osobe, vidi primjerice: Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž 5262/06-4, 4. 3. 2007.

trajanja Ugovora o transportu osigurati naftu koja prolazi kroz sustav JANAF-a o svom trošku protiv svih uobičajenih rizika, kao i imati osiguranje od odgovornosti za onečišćenje okoliša naftom.

4.2.4. Viša sila

Višom silom smatraju se izvanredne okolnosti koje ometaju ili onemogućavaju (povremeno ili stalno) izvršenje obveza iz Ugovora o transportu, a nastupe nakon što je on stupio na snagu te ih se nije moglo predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. U takve okolnosti ne računaju se one koje proizlaze iz gospodarstvenih prilika ugovorne strane niti okolnosti koje se očituju kao prepreka djelovanja koje je ugovorna strana morala svladati, odnosno ukloniti (npr. nedostatak službenog odobrenja) te okolnosti koje su nastupile kada je ugovorna strana već bila u zakašnjenju. Osobito su kao viša sila navedeni sljedeći događaji: prirodne nepogode i havarije, potresi, požari, eksplozije, rat, pobuna ili opći/generalni štrajk koji ometaju ili sprečavaju stalno ili pravovremeno izvršavanje Ugovora o transportu. Spriječena ugovorna strana dužna je pisano izvijestiti drugu o nastupu okolnosti više sile, uz navođenje podataka o njihovom karakteru i eventualnim posljedicama, nastojati što je moguće brže otkloniti navedene okolnosti te obavještavati drugu ugovornu stranu o njihovom predviđenom vremenskom trajanju.

4.3. Ugovor o skladištenju sirove nafte i/ili naftnih derivata u skladišnim instalacijama JANAF-a

Ugovorom o skladištenju sirove nafte i/ili naftnih derivata u skladišnim instalacijama JANAF-a⁴⁶ (Ugovor o skladištenju) zaključuje se pravni posao skladištenja sirove nafte i/ili naftnih derivata u skladišnim instalacijama JANAF-a. Uobičajeno se Ugovor o skladištenju sklapa nakon provedenih pregovora i zaključenja predugovora, kojim se primarno definiraju prava i obveze ugovornih strana. U pravilu se Ugovor o skladištenju sklapa zajedno s Ugovorom o transportu sirove nafte Jadranskim naftovodom s obzirom na to da su te dvije djelatnosti usko povezane te se u većini slučajeva jedna nadovezuje na drugu.

4.3.1. Predmet ugovora

Predmet Ugovora o skladištenju jest prihvata, skladištenje i čuvanje nafte i/ili naftnih derivata na temelju načela „puno za prazno“ za period koji dogovore ugovorne stranke, a čiji se početak određuje ugovorenim danom predaje. Ugovor o skladištenju moguće je produljiti na temelju sporazuma stranka, a to mora biti potvrđeno pisanim putem. Također se određuje posljednja, ciljna destinacija nafte i/ili naftnih derivata o čijem se skladištenju Ugovor o skladištenju sklapa. Točna količina koja se prihvaća na skladištenje određuje se u m³. Kao i kod Ugovora o transportu, karakteristike nafte točno su

⁴⁶ Ugovor je dan autorima na uvid.

specificirane u skladu s Tehničkim uvjetima te je JANAF ovlašten odbiti prihvata nafte koja ne odgovara tim uvjetima. Ako postoji prethodni pismeni sporazum između JANAF-a i korisnika, nafta i/ili naftni derivati bit će primljeni na skladištenje.

4.3.2. Prihvata i predaja

Jednako kao i kod Ugovora o transportu nafte, u skladu s Ugovorom o skladištenju JANAF naftu prihvaća na spojnoj prirubnici na istakačkim rukama prema mjerama spremnika na terminalu Omišalj, a predaje ju ugovorenom subjektu prema mjerama mjerne stanice u kojoj se predaja ima izvršiti. Korisnik je dužan pravovremeno informirati JANAF o tankeru i njegovim karakteristikama te se obvezuje u angažiranju poštivati važeće propise i preporuke RH. Potrebna je najava očekivanog dolaska tankera u luku Omišalj u skladu s kalendarom transporta, koja mora biti potvrđena od strane JANAF-a, a čiji se rok, prema odredbama Ugovora o skladištenju, ograničuje na period od pet dana. Iskrcaj nafte iz tankera započinje prema redoslijedu predaje pisma spremnosti. Brodar koji prevozi naftu za korisnika dužan je pridržavati se Tehničkih uvjeta, Pravilnika⁴⁷ i svih važećih propisa, s naglaskom na propise o zaštiti okoliša te protupožarnim i sigurnosnim mjerama, a korisnik ga je s njima dužan upoznati. Zahtjev za računom i isporukom nafte korisnik je obvezan dati JANAF-u u pisanom obliku ili ga dostaviti putem telefaksa. Također je obvezan dostaviti potvrdu o kvaliteti koju je izdao dobavljač sirove nafte, informacije o polici osiguranja te informacije o prijevozniku. Osim obavijesti o karakteristikama nafte, korisnik je dužan dostaviti podatke o daljnjem prijevozniku nafte, kupcu i konačnom korisniku.

Obje strane imenuju kontrolne kuće koje provode mjerenje kvalitete, uzimaju uzorke i provjeravaju količinu te nakon provedenog sastavljaju Protokol u skladu s Tehničkim uvjetima. Protokol potpisuju ovlašteni predstavnici korisnika, JANAF-a i kontrolnih kuća koje su imenovala stranke. Ugovorom o skladištenju određuje se maksimalan iznos gubitaka u količini koji se tolerira tijekom prihvata, rukovanja i dostave sirove nafte.

4.3.3. Osiguranje i odgovornost

Korisnik je dužan o vlastitom trošku osigurati naftu u JANAF-ovu sustavu za rizike uobičajene za takav teret i način skladištenja, kao i od odgovornosti zbog onečišćenja, te kopiju police osiguranja dostaviti JANAF-u prije početka iskrcaja s tankera. Ugovor o skladištenju ne specificira iznose osiguranja koje je korisnik dužan ishoditi. Korisnik je odgovoran za nepravovremeni dolazak tankera, nepoštivanje kalendara transporta te zadržavanje tankera zbog nesuglasja između danih informacija i stvarnog stanja. Nafta i naftni derivati koji se skladište za korisnika ne smiju ni pod kojim uvjetima biti otuđeni, iskorišteni ili zamijenjeni drugim, odnosno njima se ne smije raspolagati suprotno Ugovoru o skladištenju i/ili Tehničkim uvjetima bez suglasnosti korisnika. Samo u slučaju

⁴⁷ Pravilnik o redu u luci, *op. cit.*

nepredvidivih okolnosti JANAF je ovlašten premjestiti naftu na drugo mjesto unutar transportnog sustava. Ako korisnik propusti platiti račun na vrijeme, JANAF je ovlašten preuzeti naftu u svom sustavu u zalog kao sredstvo osiguranja naplate potraživanja. U slučaju da korisnik propusti preuzeti naftu sa skladištenja, protekom ugovorenog roka snosi sve troškove koji proizlaze iz zakašnjenja.

Cijena skladištenja fakturira se u m³, a za manipuliranje naftnim derivatima i naftom (ukrcaj, iskrcaj) u tonama. Izražava se u američkim dolarima u skladu s načelom „puno za prazno“.⁴⁸ Na cijene se obračunava porez na dodanu vrijednost prema važećim propisima u trenutku nastanka obveze. Dospijeće plaćanja jest sedmog radnog dana od dana fakture, koja se izdaje odmah nakon izvršene usluge. Sve pristojbe bankama i druge troškove korisnik plaća odvojeno.

Za okolnosti više sile odredbe ovog Ugovora o skladištenju identične su onima iz Ugovora o transportu.

4.3.4. Rješavanje sporova

Svaki spor iz Ugovora o skladištenju stranke primarno pokušavaju riješiti zajedničkim sporazumom. U slučaju da se ne uspiju sporazumjeti unutar roka od 30 dana, svaki spor u vezi s Ugovorom o skladištenju, kao i sporovi o njegovoj valjanosti, kršenju ili raskidu te pravne posljedice koje iz toga proizlaze rješavaju se po Zagrebačkim pravilima o arbitraži Arbitražnog sudišta pri Hrvatskoj gospodarskoj komori. Arbitražni sud sastoji se od tri suca, a odlučuje po hrvatskom pravu, pravu iz Ugovora o skladištenju i pravu zajedničke prakse koju su uspostavile ugovorne stranke. Mjesto je arbitraže u Zagrebu, održava se na engleskom jeziku, a arbitražni je pravorijek konačna i ovršna odluka.

5. SPECIFIČNA PITANJA U VEZI S ODGOVORNOŠĆU I OSIGURANJEM

5.1. Prihvat i predaja

Iako Tehnički uvjeti izrijekom navode kako je mjesto prihvata – definirano kao mjesto gdje JANAF prima naftu od korisnika (čl. 2.) – identično s mjestom mjerenja (provjera, odnosno utvrđivanje količine i kvalitete), Tehnički uvjeti posebno ističu obvezu JANAF-a da transportira naftu od mjesta ulaznog graničnog prijelaza do mjesta mjerenja, čime se otvara mogućnost da mjesto gdje JANAF preuzima faktični posjed nafte i mjesto prihvata, odnosno mjesto mjerenja, nisu identične lokacije. Ujedno Tehnički uvjeti definiraju mjesto predaje kao lokaciju na kojoj JANAF predaje naftu korisnicima (čl. 2.) te također navode kako je navedena lokacija identična s mjestom mjerenja (uz istovrsnu napomenu kako je

⁴⁸ Taj iznos ne pokriva troškove kontrolne kuće koju imenuje korisnik, pristojbe u luci, brodske agente i usluge prosljeđivanja, doprinos Međunarodnom fondu te druge vrste pristojba, koje plaća osoba određena kroz Ugovor o skladištenju.

JANAF dalje dužan naftu transportirati do mjesta graničnog prijelaza). Sukladno navedenome JANAF i prije *de iure* prihvata te nakon *de iure* predaje nafte *de facto* transportira naftu.

Navedeno se dodatno komplicira činjenicom kako se u Tehničkim uvjetima pod pojmom teret smatra količina nafte određenih karakteristika koju je JANAF prihvatio na mjernom mjestu. Naime iz tako sročene definicija ispada kako JANAF *de iure* nije prihvatio onu naftu koja se kroz JANAF-ove sustave transportira od ulaznog graničnog prijelaza pa do mjesta prihvata na kojem se nalazi mjerna stanica, odnosno kako je JANAF *de iure* predao naftu na izlaznoj mjernoj stanici pri mjestu predaje iako i dalje *de facto* transportira istu naftu do izlaznog graničnog prijelaza. Prethodno opisana pravna situacija stvara određene nedoumice prilikom razmatranja odredaba o odgovornosti činjenicom kako u određenim etapama transporta JANAF transportira naftu koja se ne smatra teretom u smislu odredaba Tehničkih uvjeta. Ostaje otvoreno na koji način treba tumačiti transport one nafte koja se ne smatra teretom sukladno Tehničkim uvjetima.

Nadalje, Tehnički uvjeti u Poglavlju 8. (Odgovornost), čl. 32. st. 3., navode kako je JANAF u slučaju namjernog ili neopravdanog postupanja Uprave JANAF-a odgovoran za gubitak i/ili štetu na nafti dok je ona pod nadzorom JANAF-a. Nejasno je što se podrazumijeva pod pojmom nadzor, odnosno vrijedi li on za onaj vremenski period koji pokriva pojamnu definiciju tereta, vremenski period transporta nafte od mjesta prihvata do mjesta predaje ili cjelokupno vremensko razdoblje unutar kojega JANAF ostvaruje posjed nad naftom koju transportira (najšire gledano, od ulaznog graničnog prijelaza do izlaznog graničnog prijelaza). Iako čl. 2. Tehničkih uvjeta kod pojmovnih definicija mjesta prihvata i mjesta predaje navodi kako JANAF zadržava obvezu transporta nafte od graničnog prijelaza do mjesta mjerenja i obratno, dodatno je nejasno, poglavito kod ulaznog smjera transporta nafte, u kojoj se mjeri takva obveza odnosi na količinu i kvalitetu nafte koja se tek utvrđuje na mjestu prihvata pri mjernoj stanici. Odnosno, postavlja se pitanje hoće li JANAF biti odgovoran u slučaju da korisnik ustvrdi kako količina, odnosno kvaliteta nafte koju je predao na ulaznom graničnom prijelazu nije jednaka izmjeri pri mjernoj stanici na mjestu prihvata te da korisnik ustvrdi kako količina, odnosno kvaliteta nafte koju je primio na izlaznom graničnom prijelazu nije jednaka izmjeri pri mjernoj stanici na mjestu predaje.

Dodatni problem povezan je s činjenicom da Tehnički uvjeti u čl. 3. ograničavaju pojam transportiranja nafte na aktivnosti (transport nafte, poslovi skladištenja) koje se provode od mjesta prihvata do mjesta predaje. Time se dodatno komplicira pojamno svrstavanje, odnosno shvaćanje prethodno navedenih obveza o transportu nafte od ulaznog graničnog prijelaza do mjesta prihvata, odnosno od mjesta predaje do izlaznog graničnog prijelaza. Ponovno se naime javlja nejasnoća oko pojmovnog poistovjećivanja aktivnosti transportiranja nafte sukladno čl. 3. Tehničkih uvjeta i pojma transportiranja nafte koje se vrši prije mjesta prihvata, odnosno nakon mjesta predaje.

5.2. Standard pažnje

Nešto jasnije obveze na strani JANAF-a utvrđuju se u čl. 8. Tehničkih uvjeta, u kojem se navodi kako je JANAF u vezi s pitanjem aktivnosti transporta nafte i manipulacije nafte dužan postupati sa *svom dužnom pažnjom* u skladu s uobičajenom praksom u transportu cjevovodima. Primjetan je utjecaj anglosaksonskog prava na izbor nivoa dužne pažnje. Naime u hrvatskom pravnom okviru pojam „sva dužna pažnja“ nije uobičajeni pojam, već se kategorizacija standarda ponašanja s dužnom pažnjom uobičajeno razvrstava u kategorije dobrog domaćina, dobrog gospodarstvenika i sl.⁴⁹ S druge strane pojam „sve dužne pažnje“ sadržajno je bliži engleskom terminu *best endeavours*, tipičnom za tzv. sustave *common law*. Relevantna sudska praksa tumači navedeni termin kao dužnost pružatelja usluge da upotrijebi sve dostupno znanje, vještine i raspoloživu opremu i ljudstvo kako bi uredno pružio svoju uslugu.⁵⁰ Riječ je o izrazito strogom standardu dužne pažnje, gdje nije dovoljno postupati na način da se provode (sve ili pojedinačne) razumne aktivnosti (engl. *(all) reasonable endeavours*), već je potrebno poduzeti sve moguće mjere koje je zamislivo poduzeti kako bi se spriječio nastup neželjenih posljedica, odnosno štete. Način na koji se utvrđuje što predstavlja postupanje u skladu s najvišim stupnjem znanja i vještina te raspoložive opreme i ljudstva ovisi o dobrim primjerima iz prakse, u vezi s (predmetnim istraživanjem) pružanjem usluge, odnosno obavljanjem djelatnosti transporta i skladištenja nafte.

5.3. Pitanje odgovornosti za štetu

Interesantno je istaknuti kako prethodno navedena odredba čl. 32. st. 3. Tehničkih uvjeta predstavlja vrlo strogo ograničenje izloženosti JANAF-a odgovornosti te odgovornost JANAF-a pretpostavlja isključivo pod uvjetom da Uprava JANAF-a namjernim ili neopravdanim postupanjem uzrokuje štetu. Odgovornost JANAF-a u slučaju nepažljivog i neprofesionalnog postupanja ne spominje se niti se spominje bilo kakva odgovornost JANAF-a u slučaju da netko od ostalih zaposlenika JANAF-a koji nisu članovi Uprave na bilo koji način uzrokuje štetu (namjerno, nemarno ili neopravdano, djelovanjem ili propuštanjem).

U vezi s tom odredbom također je nejasno što se podrazumijeva pod pojmom „neopravdani postupak“ (čl. 32. st. 3. Tehničkih uvjeta). Tehnički uvjeti ne pojašnjavaju što predstavlja sadržaj takva postupanja, na koga se ono odnosi te u skladu s kojim pravilima se ono procjenjuje. Nejasan izričaj Tehničkih uvjeta dopušta mogućnost da se neopravdano postupanje tumači i kao nepažljivo postupanje, ali i da se nepažljivo postupanje ostalih zaposlenika JANAF-a tumači kao neopravdan propust Uprave JANAF-a.

⁴⁹ Vidi: Ponašanje u ispunjavanju obveza i ostvarivanju prava, čl. 10. ZOO-a.

⁵⁰ Vidi više: Mišo Mudrić, *The Professional Salvor's Liability in the Law of Negligence and the Doctrine of Affirmative Damages*, Münster: LIT Verlag, 2013, str. 170-175.

Ugovor o transportu u vezi s pitanjem štete na nafti predviđa objektivnu odgovornost JANAF-a (s mogućnosti izuzeća od odgovornosti, kako se preciznije analizira u nastavku teksta), dok Tehnički uvjeti, kako je prethodno navedeno, načelno izuzimaju odgovornost JANAF-a za štetu na nafti, osim ako nije riječ o namjeri ili neopravdanom postupku Uprave JANAF-a. Kako su Tehnički uvjeti u vezi s tim pitanjem neprecizni, načelo odgovornosti prema Tehničkim uvjetima sadržajno najviše odgovara vrlo ograničenoj primjeni načela dokazane krivnje. Iako se u Tehničkim uvjetima spominje načelo uporabe sve dužne pažnje, oni ne predviđaju dužnost Uprave JANAF-a da upozori na takvo postupanje kako bi od sebe otklonila potencijalnu odgovornost za štetu, čime se isključuje mogućnost primjene načela predmnijevane krivnje.

Krivnja kao pojam prisutna je, kako je prethodno navedeno, u čl. 17. st. 8. Tehničkih uvjeta, u vezi s odgovornošću za plaćanje prekostojnica (korištenje prihvatnog veza za tanker u periodu dužem od ugovorenog/predviđenog). Navedena odredba također je nejasna te ju je moguće tumačiti i kao predmnijevanu, ali i kao dokazanu krivnju. No kako se odredbe u vezi s dužnom pažnjom, u skladu s Tehničkim uvjetima, odnose isključivo na aktivnost transportiranja nafte, može se zaključiti kako je i u vezi s pitanjem odgovornosti za plaćanje prekostojnica na strani JANAF-a relevantno načelo dokazane krivnje.

5.4. Izuzeće i oslobođenje od odgovornosti

Istovrsno kao i u vezi s pitanjem štete na nafti, čl. 32. st. 5. Tehničkih uvjeta određuje suženi model odgovornosti JANAF-a u vezi sa „svim štetama“ uzrokovanim naftom, dok je nafta pod nadzorom JANAF-a, pod uvjetom da je ona nastala uslijed namjernog ili neopravdanog postupka Uprave JANAF-a. Istovremeno u prethodnom stavku (čl. 32. st. 4.) Tehnički uvjeti navode kako JANAF nije odgovoran za indirektno gubitke koje trpe bilo korisnik bilo treća strana, što stoji u očitoj suprotnosti s prethodno citiranom odredbom o odgovornosti za „sve štete“. Sličan problem prisutan je i u čl. 32. st. 6., gdje Tehnički uvjeti odgovornost za štetu od oštećenja okoliša (koristi se pojam „polucija“) prebacuju na korisnika, iako on nije u posjedu nafte koju JANAF transportira te neovisno o tome što takva vrsta štete također ulazi pod pojam „svih šteta“. Interesantno je primijetiti kako Tehnički uvjeti ne priznaju načelo „onečišćivač plaća“,⁵¹ odnosno pravilo u skladu s kojim za štetu od onečišćenja okoliša odgovara ona osoba koja je osobno uzrokovala štetu na okolišu, odnosno pridonijela joj.

Izrazito stroga primjena navedenog načela primjenjuje se u vezi s prijevozom te iste nafte morskim putem, gdje se sva odgovornost u vezi sa štetom na morskom okolišu prebacuje na brodovlasnika (vlasnika tankera, odnosno pripadajućeg osiguratelja), s prvenstvenim ciljem zaštite oštećenih osoba u vezi s naknadom štete (najčešće kroz instrument isplate osigurnine po osnovi police obvezno osiguranja). Sasvim konkretno, sukladno prethodno navedenim odredbama PZ-a, za štetu koju uzrokuje brod koji prevozi ulje kao rasuti teret

⁵¹ Usporedi čl. 16. Zakona o zaštiti okoliša, *op. cit.*

odgovara vlasnik broda (tankera), osim ako može dokazati kako je šteta nastupila kao posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave koja se nije mogla predvidjeti, izbjeći ili otkloniti, ili da proistječe iz svjesnog propusta ili djelovanja treće osobe koja je namjerno nanijela štetu, ili da proistječe iz radnje ili propusta države ili drugog odgovornog tijela. PZ dodatno uređuje i mogućnost ograničenja odgovornosti vlasnika broda osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u ukupnoj svoti određenoj posebnim pravima vučenja (PPV). Pravo na ograničenje gubi se ako se dokaže da je šteta nastala s namjerom vlasnika ili bezobzirnim ponašanjem uz znanje kako će šteta nastupiti. Također, uređuje se da je vlasnik broda koji je upisan u upisnik brodova u RH te koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret dužan održavati na snazi osiguranje ili dugo financijsko jamstvo (npr. garancija banke ili potvrda jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete). Tužba se može podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je pružila financijsko jamstvo (izravna tužba, odnosno *actio directa*). Dok se dakle u vezi s prijevozom sirove nafte morem odgovornost za štetu prebacuje, odnosno „kanalizira“ (izriječka vezana uz Konvenciju CLC) isključivo na brodovlasnika (koji često čak nije ni prijevoznik, već je iznajmio tanker brodaru koji se bavi s prijevozom nafte), sukladno Tehničkim uvjetima odgovornost za prijevoz sirove nafte kopnom gotovo se isključivo prebacuje u domenu korisnika prijevoza. Kada bi se slijedio primjer međunarodnopravnog uređenja prijevoza ulja (uključujući i sirove nafte) morem, vlasnik cjevovodne infrastrukture primarno bi snosio odgovornost za navedenu štetu, a to, naravno, ne isključuje naknadnu mogućnost regresnih potraživanja protiv odgovornih osoba (operater cjevovodne infrastrukture, korisnik prijevoza, treća osoba i sl.).

5.5. Objektivna odgovornost

U vezi s prethodno analiziranim standardom pažnje, kada se odredbe čl. 8. usporede s odredbama čl. 32. Tehničkih uvjeta, postaje međutim upitno u kojoj je mjeri dužnost ulaganja sve dužne pažnje uopće relevantna s obzirom na činjenicu da JANAF prihvaća biti odgovoran za štetu na nafti ili štetu zbog nafte isključivo kada je ona prouzročena namjernim ili neopravdanim postupanjem Uprave JANAF-a. Naime čl. 8. Tehničkih uvjeta postavlja obvezu na strani JANAF-a da korisniku preda istu vrstu nafte, odnosno naftu istih svojstava kao što je bilo zabilježeno prilikom preuzimanja za transport (nejasno je pritom misli li se pod pojmom „preuzeo za transport“ na mjesto prihvata ili ulazni granični prijelaz). U slučaju da se prilikom predaje nafte korisniku pokaže kako svojstva predane nafte nisu istovjetna svojstvima preuzete nafte, postavlja se pitanje po kojoj će točno osnovi korisnik potraživati štetu ako nije u mogućnosti dokazati namjerno ili neopravdano postupanje Uprave JANAF-a. Tehnički uvjeti u vezi s tim pitanjem u čl. 24. i čl. 25. predviđaju rješavanje spora mirnim putem, odnosno arbitražom, no i dalje ostaje nejasno postoji li opća mogućnost za naknadu štete koju potencijalno trpi korisnik u slučaju manje količine ili kvaliteta nafte prilikom preuzimanja (podložno, sukladno čl. 29. Tehničkih uvjeta, ugovorenom maksimalno dopuštenom gubitku tijekom transporta), ili je ono podložno pravilu sadržanom u prethodno opisanoj odredbi čl. 32. Tehničkih uvjeta.

U tom smislu korisno je osvrnuti se na tipske ugovorne klauzule koje sadrži prethodno sumarno izloženi Ugovor o transportu. Tipična ugovorna klauzula u vezi s pitanjem manipulativnih i evaporacijskih gubitaka predviđa maksimalno dopuštene kvantitativne gubitke, koje strane ugovora same određuju (iznosi nisu unaprijed predviđeni, već se razlikuju od ugovora do ugovora) i s čime se stranke ugovora unaprijed usuglašavaju. U vezi s pitanjem odstupanja od kvalitete transportirane nafte tipske ugovorne klauzule, za razliku od prethodno analiziranih odredaba Tehničkih uvjeta, predviđaju strogu (objektivnu) odgovornost obje stranke ugovora. Prije svega i u vezi s pitanjem kvalitete predviđene se kroz ugovor dopuštene razine promjene kvalitete s obzirom na tehničko izvođenje aktivnosti transporta nafte, prilikom čega dolazi do nužnog miješanja nafte. U slučaju da se kvaliteta nafte pogorša iznad dopuštenih razina, JANAF je dužan korisniku isplatiti dogovoreni iznos penala, dok je kod slučaja poboljšanja kvalitete nafte iznad normativnih vrijednosti (dopuštene razine promjene kvalitete) korisnik dužan JANAF-u isplatiti dogovorenu naknadu. Tipično je također da se u vezi s pitanjem JANAF-a predviđa izuzeće od odgovornosti u slučaju da je korisnik zahtijevao ispunjenje posebnih uvjeta koji su doveli do pogoršanja kvalitete nafte, odnosno da je do pogoršanja nafte došlo zbog tehnoloških ograničenja.

6. ZAKLJUČAK

Sumarno se može istaknuti kako je tržište transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata u velikoj mjeri prepušteno samom tržištu. Uz formalnopravne pretpostavke utvrđene kroz relevantne propise te imajući na umu činjenicu kako JANAF samostalno upravlja jednim relevantnim infrastrukturnim kompleksom naftovoda i naftnih spremnika u RH, ostali dionici na tržištu imaju osiguran pristup infrastrukturi te su u poziciji pregovarati oko svih bitnih aspekata ugovora, izuzev određenih pitanja, poput sigurnosti pružanja usluge i osiguravanja kvalitete nafte. Treba također naglasiti kako se poslovanje JANAF-a u sektoru transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata u velikoj mjeri oslanja na utvrđenu međunarodnu praksu obavljanja navedenih djelatnosti, što je vidljivo i kroz prethodno provedenu analizu ugovornih klauzula, u kojima je uočen utjecaj onih pravnih sustava koji se učestalo nameću kao mjerodavno pravo u međunarodnom poslovanju transporta i skladištenja nafte i naftnih derivata.

Svakako bi, neovisno o navedenom, trebalo izvršiti reviziju Tehničkih uvjeta, odnosno Ugovora o transportu i Ugovora o skladištenju, s obzirom na prethodno navedene nedorečenosti i neusklađenosti. Iako ugovorne odredbe predviđaju mogućnost mirnog rješenja potencijalnog spora, odnosno arbitražni postupak, pravna nesigurnost do koje dovode nedorečena pitanja u vezi s odgovornošću za štetu na nafti kada je ona u posjedu JANAF-a, a na koja prethodna analiza detaljno upućuje, iziskuje potrebu ulaganja napora kako bi se ona uklonila. Pritom se posebno naglašava činjenica kako određena pravna rješenja prisutna u navedenim dokumentima svoje izvorište crpe iz pravnih sustava koji se, poglavito u vezi s pitanjem odgovornosti za štetu, u bitnome razlikuju od hrvatskoga, te bi stoga određene pravne kategorije, kao što su to temelj odgovornosti i standard pažnje, svakako trebalo revidirati u duhu hrvatskog prava i domaće prakse i u skladu s njima.

CONTRACTS ON TRANSPORTATION AND STORAGE OF OIL AND OIL DERIVATIVES

This paper analyses in detail two standardised adhesion contracts on transportation and storage of oil and oil derivatives. The first part of the paper summarises the legal framework relevant for performing the energy activities of transportation and storage of oil and oil derivatives, identifies other relevant legislation and documents, and presents a short statistical overview of indicators relevant to the energy activities of production, transportation and storage of oil and oil derivatives. The second part of the paper provides a general legal overview of the technical conditions of access to the transportation capacities of JANAF, the contract on transportation of crude oil via the Adriatic pipeline, and the contract on the storage of crude oil and/or oil derivatives in JANAF's storage installations. The third part analyses the provisions of the mentioned documents more precisely, with special focus on issues relating to reception and delivery, standards of due care, liability for damages, exemptions, i.e., release from liability, and the basis for liability. Certain ambiguities in the contractual clauses and the clauses of the general terms are identified and the authors warn that there are inconsistencies in the provisions of the said documents.

Keywords: JANAF, contract on transportation of oil, contract on storage of oil, technical conditions for access to the pipeline, liability for damages

Nika Vojinović, mag. iur.

Mišo Mudrić, Ph. D., Assistant Professor at the Chair for Maritime and General Transport Law at the Faculty of Transport and Traffic Sciences in Zagreb