



Análisis de la consulta pública sobre normas para transporte de hidrocarburos líquidos

JULIO 2019

Juan Bautista Alberdi 431 (B1636FNI) Olivos, Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 11 4897 7118 / 7131
Mail: info@energyconsilium.com
www.energyconsilium.com

Aviso Legal:

«El presente documento ha sido elaborado por **ENERGY CONSILIUM** en respuesta a la consulta pública emitida sobre la materia por las autoridades respectivas. El documento expresa la opinión independiente de **ENERGY CONSILIUM**, a modo meramente orientativo de los criterios generales de política regulatoria que estima pertinente sobre los temas sometidos a consulta, a fin de que puedan ser considerados por las autoridades en el proceso de elaboración participativa de las normas. No tiene por objeto brindar datos, proyecciones o análisis específicos sobre dichos temas, por lo que no se asume responsabilidad alguna con relación a cualquier acción que se adopte en base a la información contenida en el presente.»

Tabla de Contenido

I.	Introducción y resumen ejecutivo	3
II.	Marco normativo general	6
III.	Derechos y obligaciones de los actores del sector de transporte de hidrocarburos líquidos.....	8
IV.	Análisis del documento sometido a consulta pública	11
IV.1	Comentarios generales a la propuesta.....	11
IV.2	Estructura propuesta para la normativa	12
IV.3	Análisis de la propuesta en particular	13

I. Introducción y resumen ejecutivo

1. El objetivo del presente documento es responder a la [Consulta Pública no vinculante](#) realizada en junio de 2019 por la Subsecretaría de Hidrocarburos y Combustibles (SSHC), mediante la cual puso a consideración y evaluación de todos los interesados el documento de **"Normas particulares y condiciones técnicas para el transporte de hidrocarburos líquidos por ductos y a través de terminales marítimas y fluviales"** que modificaría el Anexo I del Decreto [44/1991](#).
2. Las normas técnicas propuestas en el marco de un proceso de modernización del sector hidrocarburífero argentino, modifican el Decreto 44/1991, que forma parte de un marco normativo más amplio integrado además por la Ley [17.319](#) y el Decreto [115/2019](#). En su conjunto, estas normativas estructuran un sector de transporte de hidrocarburos líquidos que opera bajo dos regímenes de contratación:
 - a. Régimen de transporte con acceso abierto de tipo Transportista Común (*Common Carrier*), sin discriminación, con un derecho de preferencia para el caso de transportistas que son titulares de una concesión de explotación, y con tarifa aprobada por la Autoridad de Aplicación, aplicable a capacidad de transporte preexistente; y
 - b. Régimen de transporte con acceso abierto, con contratos de reserva de capacidad, sin discriminación y con volúmenes, tarifas y modalidad de servicio libremente negociada, aplicable a nuevos ductos y ampliaciones de capacidad de ductos preexistentes, y con tarifas sujetas a la aprobación de la Autoridad de Aplicación para la capacidad no contratada o no utilizada.
3. Tanto los procedimientos adicionales indicados por el Decreto 115/2019 a ser reglamentados, como las normas técnicas puestas a consideración en esta consulta pública, deben elaborarse – como lo señala la propia consulta pública – teniendo en cuenta la necesidad de fomentar el desarrollo del sistema de transporte integral de hidrocarburos del país, asegurando un óptimo transporte y abastecimiento.
4. Según se menciona, el documento puesto a consideración en la consulta pública tiene por objeto modernizar el marco regulatorio en función de la realidad y evolución del sistema, reconociendo nuevas técnicas, avances tecnológicos y cambios operativos, y en búsqueda de desarrollar una industria del *midstream* apuntada al equilibrio y eficiencia del mercado. En particular, se busca:
 - a. Ordenar el programa de entregas y devoluciones identificando los puntos de carga y devolución de los hidrocarburos líquidos a ser transportados;
 - b. Reglamentar responsabilidades ante incidentes; y
 - c. Actualizar los ajustes de calidad y las deducciones volumétricas estableciendo reglas claras y priorizando la eficiencia.
5. De nuestro análisis del documento puesto a consideración en consulta pública, concluimos que, si bien la propuesta de adecuación del Anexo I del Decreto 44/1991 completa y clarifica el marco normativo, existen algunos elementos de índole general que sería importante considerar.

6. Para el caso de aquellos puntos del Anexo I que no han sido modificados o mencionados en la normativa propuesta, sería conveniente clarificar la continuidad (o no) de su vigencia, y si su alcance permanecerá circunscripto al servicio de transporte de petróleo crudo o tales normas serán también aplicables al resto de los hidrocarburos líquidos, a fin de completar el marco normativo.
7. Asimismo, es importante que los derechos y obligaciones de los actores involucrados en cada una de las etapas del transporte de hidrocarburos líquidos resulten claros y precisos a partir de la propia norma y/o el Reglamento Interno de cada Transportista. Con el fin de asegurar el respeto de tales derechos y obligaciones, consideramos que el Reglamento Interno (y sus modificaciones) debería estar sujeto a la aprobación de la Autoridad de Aplicación y contar con un proceso transparente de modificación preestablecido, con participación de los Cargadores.
8. En línea con esto, sería recomendable clarificar en el texto de la normativa que la obligación del Transportista de proponer proyectos de ampliación de la capacidad de transporte para responder a la demanda insatisfecha (con fines programáticos y prospectivos), no implica una obligación de ejecutar tales expansiones por parte del Transportista, puesto que esta responsabilidad no forma parte de la ecuación de obligaciones y derechos del Transportista que surgen de la ley 17.319.
9. A fin de aportar orden y hacer una norma lo más clara posible, sería de utilidad incorporar algunas secciones específicas que agrupen y diferencien los distintos tópicos comprendidos por la norma, como ser, los principios generales, las definiciones, las responsabilidades, los derechos y obligaciones de cada actor del sistema, el Reglamento Interno del Transportista, las autorizaciones, permisos e información para entregar a la Autoridad de Aplicación, aplicabilidad y vigencia de las normas, cada una con sus características y contenidos particulares. En este informe proponemos una estructura alternativa, que contiene estas secciones principales, cuyo contenido se detalla posteriormente en el documento.
10. Del mismo modo, cuando corresponda, sería recomendable ampliar el alcance de algunas secciones de la norma y eliminar otras, de manera tal de unificar criterios. Ese es el caso, de las especificaciones del Banco de Calidad, para el que consideramos que no sería necesaria la diferenciación entre sistemas de transporte y almacenamiento dedicados exclusivamente a petróleos crudos de aquellos dedicados a otros hidrocarburos líquidos. Asimismo, sería recomendable homogeneizar los términos utilizados, como es el caso de los distintos tipos de hidrocarburos líquidos y términos como “transporte” y “transporte y almacenamiento”, para referirse a ambos servicios.
11. También se ofrecen comentarios particulares sobre cada uno de los incisos en base al orden original de la normativa puesta a consideración.
12. El presente documento se organiza de la siguiente manera. En la Sección II desarrollamos el marco normativo general dentro del que se circunscriben las normas particulares y condiciones técnicas que se ponen a consideración. En la Sección III presentamos y desarrollamos los derechos y obligaciones de los actores del sector de transporte de hidrocarburos líquidos.

Ambas secciones tienen por objeto presentar el contexto regulatorio y normativo que permita el posterior análisis del compendio de normas puesto en Consulta Pública. En la Sección IV presentamos el análisis general y en particular de normas y condiciones técnicas que contiene el documento puesto a consideración y evaluación, indicando la estructura básica que en nuestra opinión debería tener el documento de normas particulares y condiciones técnicas para el transporte de hidrocarburos líquidos por ductos y a través de terminales marítimas y fluviales.

II. Marco normativo general

13. La Ley 17.319 (Ley de Hidrocarburos) sancionada en 1967, en su Art. 6°, indica que: *“los permisionarios y concesionarios tendrán el dominio sobre los hidrocarburos que extraigan y, consecuentemente, podrán transportarlos, comercializarlos, industrializarlos y comercializar sus derivados, cumpliendo las reglamentaciones que dicte el Poder Ejecutivo sobre bases técnico-económicas razonables que contemplen la conveniencia del mercado interno y procuren estimular la exploración y explotación de hidrocarburos.”*
14. Dicha ley establece a su vez principios generales para la obtención de concesiones de transporte de hidrocarburos, y en lo que respecta a los derechos y obligaciones de los concesionarios de transporte de los hidrocarburos fija pautas amplias, admitiendo diversos esquemas, que van desde los precios regulados hasta los precios libres, pero siempre procurando estimular el desarrollo de la actividad considerando sus particularidades.
15. De acuerdo con la Ley, existen diferentes formas de obtener una concesión de transporte de hidrocarburos. Por un lado, todo titular de una concesión de explotación tiene derecho a obtener una concesión para el transporte de sus hidrocarburos (Art. 28°). Por otro lado, las concesiones de transporte no asociadas a una concesión de explotación se adjudican mediante licitaciones, en las cuales podrá presentar ofertas cualquier persona física o jurídica que reúna y cumpla las condiciones y requisitos exigidos por la Ley (Art. 45°). Por último, las concesiones pueden ser cedidas, previa solicitud a la Autoridad de Aplicación y autorización del Poder Ejecutivo, en favor de quienes reúnan y cumplan las condiciones y requisitos exigidos por la Ley (Art. 72°). En ningún caso, las concesiones implican un privilegio de exclusividad que impida al Poder Ejecutivo otorgar iguales derechos a terceros en la misma zona (Art. 42°).
16. La Ley regula la provisión del servicio de transporte en base los principios de acceso abierto y no discriminación, cuyo incumplimiento resulta en la caducidad de la concesión. Mientras sus instalaciones tengan capacidad vacante y no existan razones técnicas que lo impidan, los concesionarios estarán obligados a transportar los hidrocarburos de terceros sin discriminación de personas y al mismo precio para todos en igualdad de circunstancias. Esta obligación está subordinada, sin embargo, a la satisfacción de las necesidades de evacuación de hidrocarburos del propio concesionario (en adelante, “derecho de preferencia”) (Art. 43° y Art. 80°).
17. La Ley no provee especificaciones adicionales en cuanto a las tarifas percibidas por la provisión del servicio de transporte, e indica que son los contratos de concesión los que las especificarán, junto con las condiciones de prestación del servicio. No obstante, establece que la Autoridad de Aplicación establecerá normas de coordinación y complementación a la Ley (Art. 43°). Precisamente, mediante el Decreto 44/1991 (Reglamentación del Transporte de Hidrocarburos Líquidos) y sus modificaciones, se complementa la normativa de rango legal y se establecen las normas reglamentarias del transporte de hidrocarburos por ductos.
18. Este decreto ratifica que el transporte de hidrocarburos líquidos debe ser ejecutado como servicio público, asegurando el acceso abierto y libre al sistema de transporte a todo aquel que lo requiera, sin discriminación, siempre que exista capacidad disponible (Art. 9°), respetando las

necesidades propias del transportador. En el marco del citado decreto, los sistemas de transporte no operan bajo contratos de reserva de capacidad (excepto por el derecho de preferencia del concesionario).

19. Se establece, asimismo, que las tarifas percibidas por el servicio deben ser las aprobadas por la Autoridad de Aplicación (Art. 7°).
20. Adicionalmente, mediante su Anexo I, el Decreto 44/1991 provee las *Normas Particulares y Condiciones Técnicas para el Transporte de Petróleo Crudo* que rigen el funcionamiento del sector actualmente.
21. Casi dos décadas después, con el objetivo de incentivar la inversión en nueva infraestructura para el transporte de hidrocarburos, especialmente petróleo crudo y sus derivados y líquidos extraídos del gas, mediante el Decreto 115/2019 se modificó el marco regulatorio de las concesiones de transporte de hidrocarburos. Los nuevos instrumentos contemplados para lograr ese objetivo estuvieron dirigidos tanto a la infraestructura y concesiones nuevas, como a la ampliación de las existentes. Esos nuevos instrumentos son, fundamentalmente, la introducción de contratos de reserva de capacidad libremente negociados entre transportistas y cargadores, la desvinculación de la vigencia de las concesiones de transporte cedidas a terceros por concesionarios de explotación de la vigencia de la concesión de explotación que le dio origen, y el establecimiento de plazos específicos para las concesiones y revisión de tarifas.
22. Si bien el Decreto 115/2019 avanza en dirección al establecimiento de un esquema de mercado que favorece la inversión, a partir de una mejor asignación de riesgos entre los actores del mercado y la protección de los derechos de propiedad, siempre dentro del marco regulatorio dado por la Ley 17.319, sería importante que los procedimientos adicionales a reglamentarse para estructurar el sistema, indicados por el Decreto 115/2019, tengan en consideración que el desarrollo del sistema de transporte requiere certidumbre y confiabilidad a fin de propiciar inversiones en un sector intensivo en capital que permitan la evacuación eficiente de los hidrocarburos.

III. Derechos y obligaciones de los actores del sector de transporte de hidrocarburos líquidos

23. Conforme al marco regulatorio actual, el sector de transporte de hidrocarburos líquidos funciona bajo un esquema donde coexisten dos regímenes de contratación distintos, uno circunscripto a la capacidad de transporte preexistente a la sanción del Decreto 115/2019, y otro para los nuevos ductos y ampliaciones de capacidad posteriores a dicho decreto. En ambos casos se debe cumplir con la obligación de transportar hidrocarburos de terceros y con el principio de no discriminación en asignación de volumen y precio establecido por la Ley 17.319.
24. En este sentido, el servicio de transporte de hidrocarburos líquidos mediante capacidad de transporte preexistente al dictado del Decreto 115/2019 está reglamentado por el Decreto 44/1991. Se aplica un sistema de acceso abierto de tipo Transportista Común (*Common Carrier*), en el cual el transportista opera sin contratos de reserva de capacidad y tiene la obligación de dar acceso a cualquier cargador interesado, pero manteniendo el derecho de preferencia del productor en el caso de las concesiones de transporte vinculadas a una concesión de explotación. Como contrapartida, el cargador tiene derecho a acceder a un prorrateo de la capacidad disponible entre los distintos cargadores en el caso de que la demanda supere la capacidad disponible.
25. Para regular el acceso al servicio de transporte, los cargadores y transportistas deberán suscribir un contrato basado en pronósticos de los que surgirán acuerdos sobre los volúmenes anuales y mensuales a transportar. Dado que estos contratos no operan bajo ningún tipo de reserva de capacidad (excepto por el derecho de preferencia), los potenciales cargadores pueden no hacer uso de la capacidad de transporte de los ductos existentes sin sufrir cargos o penalidades propios de ese tipo de contratos.
26. Los transportistas tienen derecho a percibir una tarifa que debe ser igual para cualquier cargador, bajo similares circunstancias y condiciones respecto al tráfico de hidrocarburos líquidos de igual especificación, transportados por idéntica ruta (Art. 10°). Este derecho tiene limitaciones en tanto las tarifas deben ser aprobadas por la Autoridad de Aplicación (Art. 7°), quien no podrá desestimar una tarifa sin fundamentos técnico-económicos razonables y procuren estimular la exploración y explotación de hidrocarburos.
27. Por otro lado, en los términos del Decreto 44/1991, existe un derecho primario de los cargadores a transportar y recibir su producto entre distintos puntos, aunque en el caso del petróleo crudo, sujeto a una merma máxima o tolerancia de volumen a favor del transportador y ciertos cambios en la densidad o calidad mientras se encuentra en tránsito (Anexo I), como resultado de su transporte, o por la mezcla con otros crudos que se encuentren en los oleoductos o tanques del transportador.
28. Estas características del marco regulatorio resultaban inadecuadas para generar el nivel de certeza sobre la utilización futura de la capacidad y su remuneración para atraer inversión en el sector para la ejecución de ampliaciones de la capacidad de transporte de los ductos existentes o bien la construcción de nuevos ductos. Es así como, con el Decreto 115/2019 se buscó crear

un nuevo esquema y simplificar los procesos para que nuevos actores tengan mejores incentivos a invertir en infraestructura y mejorar la capacidad de transporte, en un contexto como el actual en que el desarrollo de la producción del petróleo y gas no convencional durante los últimos años requiere de una mayor infraestructura de evacuación, transporte y almacenaje de hidrocarburos.

29. Los nuevos instrumentos contemplados para lograr ese objetivo estuvieron dirigidos tanto a la infraestructura y concesiones nuevas, como a las existentes. Para el caso de concesiones de transporte preexistentes otorgadas a un concesionario de explotación, y que hubieran sido cedidas a terceros, el Art. 6° del Decreto 115/2019 otorga el derecho al transportista a que la extinción de la concesión de explotación del cedente no afecte la vigencia de la concesión de transporte. Asimismo, se determina la obligación de que las tarifas aprobadas por la Autoridad de Aplicación sean revisadas cada 5 años (Art. 2°), y el derecho del transportista a solicitar revisiones extraordinarias si fuera necesario.
30. Para el caso de los nuevos ductos y ampliaciones de ductos existentes, se otorga el derecho (Art. 5°) a los transportistas a asegurar capacidad de servicio en firme a cualquier cargador interesado mediante contratos de reserva de capacidad, con contratos libremente negociados entre transportistas y cargadores en cuanto a modalidad de asignación, precios y volumen, aunque siempre respetando el principio de no discriminación establecido por la Ley 17.319. En el caso de la capacidad no contratada y la capacidad contratada no utilizada de estos ductos o ampliaciones, las tarifas percibidas por los transportistas quedarán sujetas a la aprobación de la Autoridad de Aplicación en los términos del inciso e) del Art. 7° del Decreto 44/1991.
31. Asimismo, en el caso de nuevas concesiones de transporte adjudicadas por concurso o licitación, los transportistas tendrán derecho a concesiones con un plazo de vigencia de 35 años con potencial de prórroga de 10 años (Art. 4°).
32. Si bien el reciente Decreto 115/2019 avanza en dirección al diseño de un mercado más eficiente de transporte de hidrocarburos, capaz de brindar el nivel de certidumbre necesario para sus participantes y proveer los incentivos necesarios para viabilizar la inversión en infraestructura adicional para el sistema de transporte, el diseño estará recién completo con el dictado por parte de la Autoridad de Aplicación de los instrumentos adicionales allí indicados:
 - a. Términos y condiciones de los concursos para obtener concesiones de transporte de nuevos ductos (plazo de 60 días para emisión);
 - b. Procedimientos para las ampliaciones de capacidad de los ductos existentes (plazo de 90 días para emisión);
 - c. Procedimiento para la declaración anual de capacidad disponible de transporte; y
 - d. Convocatoria a concurso o licitación pública para la adjudicación de concesiones de transporte.

-
33. Hasta la fecha, se ha dictado el primero de los instrumentos, mediante la reciente Res. SGE [357/2019](#). Una vez dictados los restantes, resultarán herramientas de vital importancia para definir la estructura y dinámica del mercado de transporte de hidrocarburos en Argentina.
34. Adicionalmente, con el objetivo de disponer de un marco regulatorio moderno, que se adapte a la evolución del sistema, y en búsqueda de desarrollar una industria del *midstream* eficiente, la Subsecretaría de Hidrocarburos y Combustibles y la Dirección de Transporte y Medición consideraron necesaria la adecuación del Anexo I del Decreto 44/1991. Es así como se ha sometido a Consulta Pública no vinculante el documento de “Normas Particulares y Condiciones Técnicas Para el Transporte de Hidrocarburos Líquidos por Ductos y a través de Terminales Marítimas y Fluviales”. Con este documento se busca:
- a. Ordenar el programa de entregas y devoluciones identificando los puntos de carga y devolución de los hidrocarburos líquidos a ser transportados;
 - b. Reglamentar responsabilidades ante incidentes; y
 - c. Actualizar los ajustes de calidad y las deducciones volumétricas estableciendo reglas claras y priorizando la eficiencia.
35. Es así como, dicho documento apunta a definir las responsabilidades, derechos y obligaciones de todas las partes, con el fin de otorgar mayor certidumbre y previsibilidad, haciendo más confiable y seguro el sistema.

IV. Análisis del documento sometido a consulta pública

IV.1 Comentarios generales a la propuesta

36. En primer lugar, dado que el documento no es comprensivo de todo el contenido del Anexo I del Decreto 44/1991, se debería especificar si aquellos puntos de dicho Anexo I que no han sido considerados en el documento sujeto a consulta continúan vigentes.
37. En ese mismo sentido, si se mantuvieran vigentes especificaciones del citado Anexo I no incluidas en el nuevo reglamento, aquellas serían de aplicación exclusiva al transporte de petróleo crudo (ya que ese es el objeto exclusivo del Anexo I). Deberá entonces definirse si tales especificaciones, de corresponder, resultan también aplicables al resto de los hidrocarburos líquidos (comprendidos en el objeto del nuevo reglamento), a fin de completar el marco normativo. De manera adicional, dadas las facultades conferidas a la Autoridad de Aplicación en el Art. 17° del Decreto 44/1991 con relación al citado Anexo I (circunscripto al transporte de petróleo crudo), se debería aclarar el rango normativo del instrumento a dictar.
38. Considerando los objetivos fundamentales esgrimidos, los derechos y obligaciones de los actores involucrados en cada una de las etapas del transporte de hidrocarburos líquidos deberían resultar claros y precisos a partir de la propia norma y/o el Reglamento Interno de cada Transportista.
39. Asimismo, en la búsqueda de desarrollar una industria del *midstream* que respete los derechos de todos los actores involucrados, consideramos que el Reglamento Interno y sus eventuales modificaciones debería contar con la aprobación de la Autoridad de Aplicación. Asimismo, respecto de sus eventuales modificaciones, debería establecerse un proceso transparente, donde participen los Cargadores. Esto es particularmente relevante para la determinación de los ajustes de calidad (Banco de Calidad) en el caso de las concesiones de transporte vigentes a la fecha.
40. Con relación al Banco de Calidad, no vemos necesaria la diferenciación entre sistemas de oleoductos que transportan o almacenan exclusivamente petróleos crudos de aquellos en los que, además de petróleos crudos, se transportan/almacenan distintos tipos de hidrocarburos líquidos que normalmente se mezclan con el petróleo crudo para su transporte, siempre y cuando el Banco de Calidad contemple la diversidad de los productos transportados en cada sistema. Asimismo, la actualización del Banco de Calidad debería ser posible en cualquiera de los dos casos.
41. De manera adicional, del documento se desprende que cuando la capacidad de transporte o almacenaje del sistema resulte insuficiente para operar con mayores volúmenes de petróleo u otros hidrocarburos líquidos a los previstos para ese sistema, el Transportista tendrá la obligación de proponer proyectos de ampliación para responder a la demanda insatisfecha de transporte. Siempre y cuando esta obligación se restrinja a presentaciones de fines programáticos, tendientes a contribuir con la prospectiva de desarrollo del sistema, no parecería irrazonable. Sin embargo, debería clarificarse en el texto de la normativa que esto no implica

una obligación de ejecutar tales expansiones por parte del Transportista, puesto que esta responsabilidad no forma parte de la ecuación de obligaciones y derechos del Transportista que surgen de la Ley 17.319.

42. En términos de lenguaje, resultaría conveniente definir y homogeneizar los términos a utilizar en el instrumento normativo a emitir, por ejemplo, en el caso de los distintos tipos de hidrocarburos líquidos y para distinguir cuándo se trata de “transporte y almacenamiento” o de “transporte” exclusivamente.
43. Finalmente, en cuanto a su estructura, consideramos que la organización de la normativa propuesta en secciones que consoliden los principios generales, las definiciones, los derechos y obligaciones, y las solicitudes de información por parte de la Autoridad de Aplicación, resultaría en una normativa más clara para los actores involucrados.

IV.2 Estructura propuesta para la normativa

44. Habiendo realizado los comentarios generales sobre el documento puesto a consulta, se propone la siguiente estructura para la normativa:
 - a. Objeto
 - b. Definiciones
 - c. Principios generales
 - d. Responsabilidades, Derechos y Obligaciones
 - i. Especificaciones
 - ii. Medición
 - Procedimientos
 - Mantenimiento y Seguridad de las Instalaciones
 - iii. Puntos de Carga y Devolución
 - Identificación de Puntos de Carga y Devolución
 - Custodia y Responsabilidad de la Carga
 - Mantenimiento y Seguridad de las Instalaciones
 - Condiciones Operativas de Instalaciones en Puntos de Carga y Devolución
 - iv. Programación de Entregas y Devoluciones
 - Capacidad Disponible
 - Programa de Entregas y Devoluciones
 - v. Entregas y Devoluciones
 - Ajustes de Calidad
 - Transporte y almacenaje en baches o remesas
 - Volúmenes para el stock operativo
 - Siniestros, Incidentes y Pérdidas
 - Restricciones del servicio
 - Interrupciones del servicio
 - Suspensión del servicio
 - Deducciones Volumétricas

- vi. Tarifas
- vii. Metodología Marítima o Fluvial
- viii. Comunicaciones
- e. Reglamento Interno del Transportista
 - i. Contenido Mínimo y Formato
 - ii. Proceso de Modificación
 - iii. Plazos de presentación y aprobación
- f. Autorizaciones, Permisos e Información para entregar a la Autoridad de Aplicación
- g. Aplicabilidad y vigencia

IV.3 Análisis de la propuesta en particular

45. Considerando el marco normativo y los derechos y obligaciones de los distintos actores involucrados, así como el objetivo de desarrollar la industria del *midstream* apuntando a la eficiencia y competitividad del mercado, se presentan a continuación las principales propuestas y/o solicitudes de aclaración sobre cada una de las secciones del documento en consulta, siguiendo la numeración de los puntos de dicho documento.

1. PRESTACIÓN DEL SERVICIO

1. Sin comentarios.
2. Se debería precisar el inicio del plazo máximo de 60 días para la presentación del Reglamento Interno. En caso de iniciar el plazo a partir de la vigencia de la normativa a emitir, resultaría pertinente publicar, junto con la propia normativa, el formato y contenido mínimo a remitir. Asimismo, especificarse el plazo para las nuevas concesiones.
3. Creemos conveniente que la propia norma especifique los plazos, formatos y contenido de la información a remitir a la Autoridad de Aplicación. Todas las solicitudes podrían agruparse en una sección particular de "Autorizaciones, Permisos e Información a entregar a la Autoridad de Aplicación", así como el plazo de respuesta de la propia Autoridad de Aplicación, en aquellos casos que corresponda.
4. La relación contractual entre el Cargador y el Transportista se debería regir mediante sus propios contratos en el marco de la normativa mencionada en el inciso 1.1 del documento puesto a consulta. El Transportista debería poner en conocimiento del Cargador el Reglamento Interno vigente. Respecto de las eventuales modificaciones, debería establecerse un proceso transparente, donde participen los Cargadores. Asimismo, creemos conveniente que el Reglamento Interno sea de acceso público, por ejemplo, a través de la página web del Transportista.

2. PROGRAMA DE ENTREGAS Y DEVOLUCIONES. PROYECCIONES

1. El proceso de Programación de Cargas y Devoluciones, así como el Programa de Cargas y Devoluciones resultante, deberían ser precisamente definidos en el Reglamento Interno. Por ejemplo, el formato y plazo para que el Cargador informe al Transportista sus necesidades de transporte deberían ser definidos de manera precisa en dicho reglamento.
2. El formato y plazo para que el Cargador informe al Transportista su mejor estimación respecto de los volúmenes a transportar con una proyección de hasta cinco años deberían ser definidos de manera precisa dentro del Reglamento Interno. Consideramos que dicha información se utilizará para definir la capacidad y organizar la logística de todas las instalaciones del sistema de transporte, y no exclusivamente en el caso de las terminales marítimas.
3. El formato y plazo para que el Cargador informe al Transportista los Puntos de Devolución del producto cargado deberían ser definidos de manera precisa dentro del Reglamento Interno. De manera adicional, se sugiere que las definiciones de Punto de Carga y Punto de Devolución sean incluidas en la sección Definiciones según la propuesta mencionada en el párrafo 43 del presente documento. Por otro lado, la operación del sistema de manera eficiente por parte del Transportista debería considerarse dentro de los "Principios Generales", para los cuáles creemos conveniente incluir una sección particular en la normativa.
4. Consideramos que el plazo y las condiciones, tanto para Transportista como Cargador, para la aceptación del Programa de Cargas y Devoluciones debería ser definido en el Reglamento Interno. Asimismo, el Reglamento Interno debería contener los Derechos y Obligaciones correspondientes a todos los actores involucrados de la aceptación del Programa de Cargas y Devoluciones por parte del Transportista.

3. PUNTOS DE ENTREGA Y DEVOLUCIÓN. RESPONSABILIDADES

1. Sin comentarios.
2. Sin comentarios.
3. Habiendo determinado que el mantenimiento y la seguridad de las instalaciones entre el Punto de Carga y el Punto de Devolución estarán a cargo exclusivo del Transportista no resulta claro a qué instalaciones se refiere el documento en las siguientes expresiones:
 - "las [instalaciones] existentes entre [las instalaciones de medición] y el punto de carga".
 - "las [instalaciones] existentes entre el punto de carga y la entrada a la instalación del transportista".

4. RESPONSABILIDADES ENTRE LAS PARTES

1. Resultaría oportuno especificar las "respectivas instalaciones" por las que resultarán responsables los distintos actores involucrados frente a siniestros, incidentes y/o pérdidas. Entendemos que la especificación de las instalaciones podría realizarse en línea con la responsabilidad sobre el mantenimiento y seguridad de las instalaciones definida en el inciso 3.3 del documento puesto a consulta.

2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.
4. Resultaría apropiado aclarar que, en caso de Caso Fortuito o Fuerza Mayor, las pérdidas serán soportadas por los Cargadores en forma proporcional a los volúmenes de cada uno de ellos. Asimismo, en la normativa faltaría especificar quién y en qué medida soportará las pérdidas que sucedieran en dichos casos en tramos comunes a varias rutas. Finalmente, entendemos que las condiciones de Caso Fortuito o Fuerza Mayor deberían ser parte del Reglamento Interno.
5. Aunque puede considerarse implícito, creemos apropiado indicar que, además de responder por los daños y perjuicios ocasionados a terceros, la parte que tenga a su exclusivo cargo el mantenimiento y seguridad de las instalaciones en las que se hubiere producido el incidente mantendrá indemne a la otra parte.
6. La cláusula de seguros debería definir más claramente los seguros mínimos requeridos de los Transportistas y Cargadores, siguiendo las mejores prácticas de la industria.

5. ESPECIFICACIONES

1. No se define la "condición NSV" a la que hace referencia la norma. De todas maneras, parecería que la "condición NSV a quince grados Celsius" mencionada resultaría adecuada para la medición del producto y no como condición de entrega. De manera adicional, la tensión de vapor Reid (TVR) ya implica una medición de la presión de vapor a 37,8 °C. Debería incluirse una especificación clara de las condiciones de entrega.
2. Se sugiere que los productos mencionados, así como las Condiciones Técnicas Básicas de Calidad, sean definidos e incluidos en la sección Definiciones según lo mencionado en el párrafo 43 del presente documento.
3. Las condiciones técnicas básicas que deberán cumplir los productos transportados deberían cumplir con toda especificación incluida en el marco regulatorio vigente. Adicionalmente, entendemos conveniente que las condiciones técnicas básicas a establecer por parte del Transportista deberían ser parte del Reglamento Interno.
4. Entendemos conveniente que los rangos de especificaciones particulares del sistema de cada Transportista deberían ser parte del Reglamento Interno.
5. Sin comentarios.
6. No se especifica si el listado de sustancias peligrosas o disruptivas será publicado por la Autoridad de Aplicación, ni su proceso de actualización.
7. Sin comentarios.

6. RECEPCIÓN Y DEVOLUCIÓN. INTERRUPCIONES DEL SERVICIO

1. Entendemos que el tiempo necesario para el transporte desde el Punto de Carga hasta el Punto de Devolución a informar por el Transportista al Cargador antes de comenzar la operación de

Transporte debería ser incluido dentro del Proceso de Programación de Cargas y Devolución según la propuesta volcada en el inciso 2.1 del presente documento y, por ende, parte del Reglamento Interno.

2. No se define ni especifica la obligación impuesta sobre el Cargador de proveer el volumen de hidrocarburos determinado por el transportista para conformar el “stock de operación necesario para el llenado del sistema de transporte de que se trate”. Resultaría oportuno incluir la definición de “stock de operación” en la sección de Definiciones.

7. RECEPCIÓN Y DEVOLUCIÓN. INTERRUPCIONES DEL SERVICIO

1. No se especifica a qué se refiere con el término “construcciones adicionales”.
2. Resultaría apropiado especificar en detalle el proceso de interrupción, y posterior restitución, del servicio debido a Caso Fortuito o Fuerza Mayor, incluyendo, entre otros, el protocolo de comunicación y responsabilidades de las Partes durante la Fuerza Mayor. Dicha especificación debería ser incluida en el Reglamento Interno.
3. Sin comentarios.

8. PROCEDIMIENTOS DE MEDICIÓN

1. Sin comentarios.
2. Las reglas de medición deberían estar claramente identificadas. No debería incluirse un texto como las “demás reglas y normas nacionales e internacionales complementarias adoptadas por la industria según su última revisión vigente”. Salvo que se optase por una fórmula alternativa como “Las mejores prácticas de la industria”, en cuyo caso no debería incluirse la referencia a la norma específica (MPMS – API).
3. Sin comentarios.
4. El proceso de certificación de verificación, calibración y trazabilidad debería quedar establecido en el Reglamento Interno, incluyendo, entre otros, circunstancias, condiciones, frecuencias, responsables y quién emite los certificados.
5. Previo a la realización de cualquier medición y/o determinación inherente tanto a Cargas como Devoluciones, el Cargador y el Transportista deberían ser formalmente notificados.
6. No se define quién es el “operador de la terminal”. Adicionalmente, no se especifica, por un lado, el tratamiento del tiempo de almacenaje necesario para la recepción y la medición de los hidrocarburos líquidos que no son petróleo crudo y, por otro lado, qué actor asumirá el costo que no es trasladado al Cargador.

9. TRANSPORTE Y ALMACENAJE DE MEZCLAS DE PETRÓLEOS CRUDOS. AJUSTES DE CALIDAD

1. Deberían definirse los principios que regirán el Banco de Calidad. Entendemos que el principio básico debería ser restituir al Cargador el valor de los hidrocarburos entregados en transporte,

en línea con lo establecido en el inciso 10.3 del documento puesto a consulta. Siempre y cuando el Banco de Calidad refleje las propiedades y valores de los productos transportados por cada sistema particular, no vemos necesaria la diferenciación entre sistemas de oleoductos que transportan/almacenan solamente petróleos crudos de aquellos en los que, además de petróleos crudos, se transportan/almacenan distintos tipos de hidrocarburos líquidos.

2. Creemos conveniente que la propuesta sobre la metodología y cálculo del volumen de devolución por parte del Transportista debería estar incluida en el Reglamento Interno. Asimismo, en línea con lo mencionado en el párrafo 39 del presente documento, debería establecerse un proceso transparente que cuente con la participación de los Cargadores para lograr que se respeten los derechos de todos los actores involucrados.
3. Debería especificarse el momento a partir del cual comienza el plazo de 90 días para presentar la propuesta de Banco de Calidad a aplicar en sistemas de Transporte en operaciones. Adicionalmente, en caso de incluir el Banco de Calidad dentro del Reglamento Interno los plazos deberían ser coincidentes según lo mencionado en el inciso 1.2 del documento puesto a consulta.
4. El permiso para aplicar el ajuste por calidad debería reflejarse en alguna aprobación emitida por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, resultaría pertinente que se especifique el procedimiento y plazo estipulado para dicha aprobación.

10. TRANSPORTE O ALMACENAJE DE MEZCLAS DE PETRÓLEOS CRUDOS CON OTROS HIDROCARBUROS LÍQUIDOS. AJUSTES DE CALIDAD

1. Ver comentario en el inciso 9.1.
2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.
4. La definición de petróleo crudo no ha sido incluida en la norma previamente. Sugerimos incluirla en la sección de Definiciones, en línea con lo mencionado en el párrafo 43 del presente documento.
5. Ver comentario en el inciso 9.2.
6. Ver comentario en el inciso 9.3.
7. La autorización por parte de la Autoridad de Aplicación para la aplicación del ajuste por calidad debería estar vinculada a su aprobación, en línea con lo comentado en el inciso 9.4.
8. En línea con el objetivo de disponer de un marco regulatorio moderno que represente la realidad y evolución del sistema, consideramos apropiada la posibilidad de actualizar regularmente el Banco de Calidad. Sin embargo, creemos que sería beneficioso para el sistema: (i) especificar el plazo de actualización (por ejemplo, de manera anual), y (ii) la participación de los Cargadores correspondientes en el proceso de actualización. Finalmente, no encontramos

razón por la cual la actualización del Banco de Calidad no estaría considerada para mezclas de petróleo crudo (sección 9 del documento puesto a consulta).

11. TRANSPORTE Y ALMACENAJE DE PETRÓLEOS CRUDOS, OTROS HIDROCARBUROS LÍQUIDOS Y PRODUCTOS REFINADOS EN BACHES O REMESAS

1. Sin comentarios.
2. No resulta clara la inclusión de las instalaciones conexas especiales en los requerimientos generales para la provisión del servicio por parte del Transportista. Si la intención resultara ser reglamentar casos particulares, donde como condición para la prestación del servicio el Transportista exija la construcción de instalaciones conexas especiales, debería incluirse una sección específica para darle tratamiento, empezando por especificar el derecho del Transportista a requerir dichas instalaciones y las limitaciones correspondientes.
3. Las condiciones para la devolución de producto, con los respectivos derechos y obligaciones para los distintos actores involucrados, deberían estar claramente especificadas en el Reglamento Interno, con parámetros definidos.
4. Ver comentario anterior.
5. Ver comentario en el inciso 11.3.
6. No se define ni especifica la obligación impuesta sobre el Cargador de proveer el volumen de hidrocarburos determinado por el transportista para conformar el "stock de trabajo", cuya definición podría ser incluida en la sección de Definiciones, en línea con lo mencionado en el párrafo 43 del presente documento.
7. Las condiciones inherentes al material separador y de interfase deberían estar especificadas en el Reglamento Interno.
8. Sin comentarios.

12. DEDUCCIONES VOLUMÉTRICAS

1. El porcentaje de deducción del volumen de los hidrocarburos entregados al Transportista a reconocer por el Cargador debería ser parte del Reglamento Interno. Asimismo, resultaría oportuno aclarar a qué se refiere con la "remoción" de hidrocarburos en las instalaciones del Transportista.
2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.
4. Sin comentarios.
5. Deberían definirse claramente los principios que rigen las pérdidas del sistema, en particular. Si el principio es de pérdidas reales con un máximo, debería especificarse claramente. La ejecución de los balances y la apropiación del volumen retenido excedente como merma debería especificarse en el Reglamento Interno.

6. No se definieron los “líquidos del gas natural”.
7. En función de lo establecido en el inciso 12.9 del documento puesto a consulta, la deducción volumétrica por mermas máxima es autorizada, y no convenida, por la Autoridad de Aplicación. De manera adicional, no resulta claro cómo se compatibiliza el porcentaje de deducción máxima de crudos reducidos y reconstituidos con lo establecido en el inciso 12.5 del documento puesto a consulta sobre oleoductos en los que se reciben para su transporte distintos tipos de hidrocarburos líquidos que no se encuadran en la definición de “petróleo crudo”.
8. Sin comentarios.
9. Sin comentarios.
10. La modificación de la estructura de deducciones debería seguir el proceso de modificación mencionado previamente.

13. ENTREGAS DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS FUERA DE ESPECIFICACIONES

1. Los derechos y obligaciones relacionados a las entregas fuera de especificación deberían ser claramente definidos en el Reglamento Interno.
2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.
4. Sin comentarios.

14. MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES

1. Sin comentarios.
2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.

15. METODOLOGÍA MARÍTIMA O FLUVIAL

1. Sin comentarios.

16. CAPACIDADES DE TRANSPORTE Y ALMACENAJE. AMPLIACIONES Y REFORMAS

1. Resultaría más claro para los actores involucrados que los derechos y obligaciones vinculadas al Programa de Cargas y Devoluciones, incluyendo las multas a aplicar frente a incumplimientos, se encuentren precisadas en la sección correspondiente, en línea con lo comentado en el inciso 2.4 del presente documento.
2. El Transportista tiene la obligación de mantener un sistema de gestión de riesgo, en línea con las buenas prácticas de la industria. En línea con lo establecido en el inciso g) del Art. 18° del Decreto 44/1991, el Transportista debe “establecer sistemas de control, pronosticar y prevenir la reparación y mantenimiento del sistema de transporte”, por ende, los proyectos tendientes a

minimizar y/o eliminar riesgos operativos deberían ser parte de un sistema de gestión de riesgos del Transportista, más allá de la consideración de la Autoridad de Aplicación.

3. Ver párrafo 41 del presente documento.

17. CAPACIDAD DISPONIBLE. DETERMINACIÓN. DISTRIBUCIÓN. CRITERIOS

1. Si bien la resolución que crea el Registro de Capacidades de Transporte y de Almacenaje de Hidrocarburos Líquidos aún no ha sido publicada, no resultan claros los objetivos y procesos vinculados a las solicitudes de información a los distintos actores. Asimismo, debería existir un proceso de control de razonabilidad de las declaraciones de los concesionarios con derecho de preferencia por parte de la Autoridad de Aplicación. De manera adicional, resultaría apropiado que dichas solicitudes de información sean especificadas y agrupadas en una sección en particular, en línea con lo mencionado en el párrafo 43 del presente documento.
2. Además de los principios mencionados, en línea con lo estipulado en el Art. 8° del Decreto 44/1991, el acceso abierto no discriminatorio debería ser observado fielmente en la administración de la capacidad disponible.
3. Sin comentarios.
4. Ver párrafo 41 del presente documento.

18. RESTRICCIONES DEL SERVICIO POR CONTINGENCIAS. PRIORIDADES

1. Sin comentarios.
2. Sin comentarios.
3. Frente a la restricción del servicio debido a una contingencia, entendemos que el prorrato de la capacidad disponible entre los Cargadores, con excepción del Cargador responsable de la misma, podría realizarse según el Programa de Cargas y Devoluciones vigente al momento de la contingencia, según lo comentado en el inciso 2.1 del presente documento, en lugar del promedio de los volúmenes transportados por cada uno de ellos en los últimos tres meses.
4. Los volúmenes programados y comprometidos por el Cargador, vigentes a la fecha de la restricción, deberían ser parte del Programa de Cargas y Devoluciones y acordado con el Transportista durante el proceso de Programación de Cargas y Devoluciones, y no los informados a la Autoridad de Aplicación. Asimismo, no resulta clara la limitación a la prioridad establecida en el Art. 43° de la Ley 17.319 con lo estipulado en los incisos anteriores.
5. La aceptación de criterios de asignación diferentes por parte de la Autoridad de Aplicación estará sujeta a que se cumpla el marco regulatorio y los principios generales de la presente norma. Asimismo, en caso de incluir la asignación de prioridades frente a restricciones del servicio por contingencias en el Reglamento Interno.
6. Ver párrafo 41 del presente documento.

19. SUSPENSIÓN DEL SERVICIO

1. Sin comentarios.
2. Todas las condiciones o procedimientos sustanciales para el mantenimiento de la seguridad de las personas, bienes y el cuidado del ambiente cuyo incumplimiento por parte del Cargador habilitarían al Transportista a suspender el servicio en cualquier momento deberían estar claramente identificadas en el Reglamento Interno.

20. INSTALACIONES EN LOS PUNTOS DE CARGA Y DEVOLUCIÓN. CONDICIONES OPERATIVAS

1. Sin comentarios.
2. Sin comentarios.
3. Sin comentarios.
4. Sin comentarios.
5. Sin comentarios.
6. Sin comentarios.

21. TARIFAS

1. Entendemos que la norma debería aclarar que las tarifas deberán ser iguales para cualquier Cargador bajo condiciones y circunstancias similares, en línea con el principio de no discriminación vigente en el marco regulatorio (Art. 43° de la Ley 17.319 y Art. 9° y 10° del Decreto 44/1991). Creemos conveniente que este principio general sea incluido en una nueva sección particular a crearse en la norma. Asimismo, podría generarse una duda respecto de tarifas negociadas libremente entre las partes en el marco del Decreto 115/2019, en función de la estructura de la frase propuesta.
2. Hasta el momento, la publicación oficial de valores tarifarios para los sistemas de transporte de petróleo crudo por parte de la Autoridad de Aplicación se ha limitado a las aprobaciones de tarifas máximas, por ejemplo, las tarifas vigentes fueron aprobadas mediante las Resoluciones del Ministerio de Energía y Minería Nros. [49-158-267/2017](#). En caso de procederse a la publicación oficial de las tarifas efectivamente aplicadas se debería especificar la metodología y periodicidad que se espera implementar.
3. Sin comentarios.
4. Debería referirse a cualquier tipo de variación, en más o en menos, de los tributos.

22. COMUNICACIONES

1. Sin comentarios.
2. Sin comentarios.