



# **REGLAMENTO INTERNO**

**Terminal Marítima de Punta Loyola  
Provincia de Santa Cruz**

**Operador:**

**COMPAÑÍA GENERAL DE COMBUSTIBLES S.A.**

**Marzo 2020**



## INDICE

PREFACIO.....	3
1. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	5
2. PROPIEDAD Y CUSTODIA .....	5
3. CANTIDAD Y CALIDAD .....	6
4. ACCIONES CONTRA CONTINGENCIAS .....	8
5. OBLIGACIONES ADUANERAS .....	9
6. PROGRAMACIÓN MENSUAL DE OPERACIONES DE LA TERMINAL .....	10
7. APROBACIÓN DE BBT .....	15
8. CONDICIONES OPERATIVAS .....	16
ANEXO I - SOLICITUD PROGRAMACION DEL CARGADOR.....	19



## **PREFACIO**

*Las presentes Condiciones Generales de Servicios tienen por objeto regular la operatoria terrestre y marítima de la Terminal que Compañía General de Combustibles S.A. posee en Punta Loyola, provincia de Santa Cruz, Argentina, a los efectos de obtener un mayor y mejor aprovechamiento de los servicios que presta la misma, de conformidad con lo establecido en la Resolución N° 571/2019 y las que en el futuro la modifiquen/sustituyan y/o reemplacen.*

## Definiciones

Los siguientes términos y vocablos, cuando se encuentren escritos con mayúscula inicial tendrán el significado que se les asigna a continuación:

1. **BB-TT**: Buque Tanque
2. **Cargador/es**: se refiere a el/los usuario/s de la Terminal.
3. **CGC**: se refiere a Compañía General de Combustibles S.A.
4. **Condiciones Generales de Servicios**: se refiere al presente Reglamento Interno.
5. **Día**: significa el periodo de veinticuatro (24) horas que comienza a la medianoche y finaliza a la medianoche siguiente. Cuando se utilice el término **Días**, significan días corridos.
6. **Día Hábil**: significa cada día de la semana (a excepción de sábados y domingos) que no fuere declarado por ley en la República Argentina como días no laborales o feriados.
7. **ETA**: significa Tiempo Estimado de Llegada (por sus siglas en inglés *Estimated Time Arrival*).
8. **Fuerza Mayor**: tiene el significado y el alcance que se establece en el Artículo 1730 y concordantes del Código Civil y Comercial de la República Argentina y, en general, serán las circunstancias que se encuentren más allá del control razonable de la Parte involucrada, e incluirán huelgas, cierres patronales y otros conflictos laborales, aunque no estuvieran “más allá del control razonable” del Operador y/o cualquier declaración de emergencia pública, conflictos sociales o bélicos, declaración de estado de sitio y/o similares que afecten, en forma directa o indirecta, las actividades en la Terminal y/o el Muelle.
9. **Mes N**: se refiere al mes calendario que se programa.
10. **Mes N-1**: se refiere al mes inmediato anterior al Mes N.
11. **Muelle**: significa el Muelle Presidente Illia ubicado en Punta Loyola, Provincia de Santa Cruz.
12. **Operador**: se refiere a Compañía General de Combustibles S.A.
13. **Parte**: significa individual e indistintamente el Operador y el Cargador, y Partes significa el Operador y el Cargador en forma conjunta.
14. **Petróleo**: significa todos los petróleos crudos, condensados, líquidos de gas natural y otros hidrocarburos en un estado líquido a presión estándar.
15. **Programa Mensual Definitivo**: se refiere al programa operativo consensuado con los Cargadores conforme la Cláusula 6.3 siguiente.
16. **Programa Mensual Previo**: se refiere al programa operativo desarrollado por el Programador en base a la información previa enviada por todos los Cargadores y CGC de conformidad con la Cláusula 6.2 de las presentes Condiciones Generales de Servicios.
17. **Programador**: se refiere a las personas designadas por CGC encargadas de la programación operativa de la Terminal.



18. **Puntos de Recepción:** tiene el significado atribuido en la Cláusula 2.1 de las presentes Condiciones Generales de Servicios.
19. **Puntos de Entrega:** tiene el significado atribuido en la Cláusula 2.2 de las presentes Condiciones Generales de Servicios.
20. **Responsable Operativo de la Terminal:** representante de CGC ante el buque y quien tiene a cargo la coordinación de todos los datos operativos, de seguridad e interfase buque-tierra antes, durante y después de la carga del buque (Loading Master).
21. **Terminal:** se refiere a la Terminal Marítima de Punta Loyola, ubicada en la Provincia de Santa Cruz.

## **1. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

A partir de su notificación a los Cargadores, las presentes Condiciones Generales de Servicios regirán las condiciones operativas relativas a la prestación de servicios a éstos en la Terminal.

Será obligación del Cargador dar a conocer a sus contratistas las presentes Condiciones Generales de Servicios y el Reglamento para BB-TT (publicado en la web: <http://loyola.cgc.com.ar>), siendo responsable ante el Operador por el incumplimiento de los mismos por parte de aquellos. En especial, el Cargador se compromete y será su obligación notificar a los BB-TT que nomine y/o contrate sobre el Reglamento para BB-TT de la Terminal.

El Cargador declara conocer las condiciones operativas de la Terminal y, en particular, las de las instalaciones marítimas, de almacenamiento y sistemas de bombeo y recepción.

El Operador será el único responsable de la operación de la Terminal.

## **2. PROPIEDAD Y CUSTODIA**

La propiedad del Petróleo manipulado en la Terminal en el marco de las presentes Condiciones Generales de Servicios permanecerá en todo momento bajo responsabilidad del Cargador.

No obstante, se considerará que el Operador tiene a su cargo la custodia y la responsabilidad de la carga del Petróleo desde el momento que éste ingresa a través de los Puntos de Recepción, hasta que el mismo egresa a través de los Puntos de Entrega.

### **2.1. Punto de transferencia de custodia de recepción**

Para las operaciones terrestres de recepción por oleoducto, se considerará como punto de transferencia de custodia de recepción de la Terminal a:

- A) Brida de acceso a la Terminal del Oleoducto Cóndor – Loyola,
- B) Brida de acceso a la Terminal del Oleoducto Maria Inés – Loyola,

Para las operaciones terrestres de recepción por camiones, se considerará como punto de transferencia de custodia de recepción de la Terminal a:

- C) Brida de acceso al Tanque J.
- D) Brida de acceso a la Terminal desde el Descargadero de Camiones.

## **2.2. Punto de transferencia de custodia de entrega**

Para las operaciones marítimas de entrega, se considerará como punto de transferencia de custodia de entrega de la Terminal a la brida de la manguera o del brazo de carga que conecte al manifold del BB-TT.

## **3. CANTIDAD Y CALIDAD**

Los formularios para certificar volúmenes y calidades a ser utilizados serán los formularios habituales actualmente en uso por CGC, o los que CGC disponga y comunique fehacientemente a los Cargadores en el futuro.

### **3.1. Cantidad**

Todos los volúmenes de Petróleo que egresen por BB-TT se determinarán de acuerdo a la medición realizada en los tanques de tierra de la Terminal. La medición de los tanques de la Terminal será realizada por el personal del Operador. El Cargador tendrá derecho a designar a un representante, por su cuenta y cargo, para que presencie las actividades de medición de los tanques de la Terminal. Si el Cargador no designara a dicho representante, se presumirá en forma concluyente que las determinaciones de volúmenes realizadas por el personal del Operador son correctas.

Todos los volúmenes de Petróleo que ingresen por oleoductos/camiones y/o a través del muelle se determinarán mediante la medición de los tanques de la Terminal.

Por las características técnicas de las instalaciones, clima y sistemas operativos locales, las transferencias de productos en Punta Loyola consideran una merma de 0,20% sobre los volúmenes ingresados mensualmente para el Petróleo recibido por oleoductos y de 0,50% para el Petróleo recibido por camiones.

### **3.2. Calidad de Recepción**

La calidad del Petróleo recibido será determinada por pruebas de laboratorio realizadas sobre las muestras tomadas por saca-muestras en línea del tipo proporcionales al flujo/tiempo de bombeo. Dichos saca-muestras cumplirán con las normas API-MPMS/ASTM. En caso de no contar con los mismos, se procederá a determinar la calidad extrayendo muestras de los tanques de la Terminal.

Las pruebas de laboratorio serán realizadas en el laboratorio del Operador. El Cargador tendrá derecho a designar un representante, por su cuenta y cargo, quien podrá presenciar las actividades de pruebas de laboratorio correspondientes a sus transacciones.

El Cargador entregará a CGC los volúmenes de Petróleo en especificación comercial que no deberá contener más de: uno por ciento (1%) de agua e impurezas, cien gramos por metro cúbico (100 gr/m<sup>3</sup>) de sales, 100 (cien) ppb de Mercurio (Hg), y ciento tres kilopascales con cuarenta y dos centésimas (103,42 kPa.) a treinta y siete grados Celsius con ocho décimas (37,8 °C), en el valor de la tensión de vapor Reid (en el caso del Petróleo transportado por camiones se establece un máximo de 68,95 kPa). La Terminal se reserva el derecho de no recibir Petróleo fuera de especificación. La tolerancia del Operador en la recepción del Petróleo fuera de especificación, no se interpretará en ningún caso como liberación de la responsabilidad del Cargador por los reclamos a que se refiere este punto.

El Cargador que entregue Petróleo fuera de especificación será responsable por los reclamos que se originen como consecuencia de ello, por parte de CGC, de los demás Cargadores o adquirientes del Petróleo o sus refinadores. Asimismo, deberá abonar una multa equivalente a quince décimos por ciento (0,15%) del valor promedio mensual del ICE Brent First Line o el Crudo Medanito (Mercado Interno), el que fuese mayor, para el mes anterior al de la recepción por cada décimo por ciento (0,1%) o fracción de exceso de agua o por cada diez gramos por metro cúbico (10 gr/m<sup>3</sup>) o fracción de exceso de sales, el que resultare mayor. Esta multa se aplicará sobre el volumen de petróleo seco a 15°C entregado fuera de especificación.

Para el caso de la tensión de vapor Reid superior a lo establecida se procederá a la no recepción del mismo.

CGC deberá mantener actualizado en su página web el listado de sustancias peligrosas o disruptivas de su sistema. El Cargador deberá informar previamente a CGC cuando su fluido contenga sustancias peligrosas o contaminantes que pudieran afectar el valor comercial de los hidrocarburos líquidos transportados, o que sean disruptivos del sistema. CGC decidirá las implicancias de transportar hidrocarburos con dichos componentes. El Cargador cuyo Petróleo contuviese sustancias peligrosas o disruptivas para el sistema de CGC, y no las hubiese informado apropiadamente a CGC, será pasible de las sanciones aplicables de acuerdo a la legislación vigente, sin perjuicio de la indemnización que por daños y perjuicios corresponda.

### **3.3. Calidad de Embarque.**

La calidad del Petróleo embarcado se determinará sobre las muestras tomadas por saca-muestras en línea del tipo proporcionales al flujo/tiempo de bombeo. Dichos saca muestras cumplirán con las normas API-MPMS/ASTM. En caso de no contar con los mismos, se procederá a determinar la calidad extrayendo muestras de los tanques de la Terminal.

Las pruebas de laboratorio serán realizadas en el laboratorio del Operador. El Cargador tendrá derecho a designar un representante, por su cuenta y cargo, quien podrá presenciar las actividades de pruebas de laboratorio correspondientes a sus transacciones.

La característica del Petróleo al momento del embarque podrá ser la resultante de la mezcla en los tanques.

## **4. ACCIONES CONTRA CONTINGENCIAS**

En el supuesto de un derrame o peligro de derrame de Petróleo u otra sustancia contaminante o peligrosa desde un BB-TT nominado por el Cargador o desde la Terminal, en las aguas adyacentes a la Terminal, mientras un BB-TT nominado por el Cargador se encuentre operando o cerca de la misma, CGC y el Cargador colaborarán e inmediatamente tomarán, dentro sus posibilidades, las medidas necesarias para evitar un mayor derrame o peligro y para reducir al mínimo el daño resultante de dicho derrame y para proceder a su limpieza, sin perjuicio de la responsabilidad que le pudiera caber al Operador y/o al Cargador y de las obligaciones y responsabilidades que a cada uno le pudiera corresponder en virtud de la normativa internacional y/o nacional y/o provincial y/o municipal vigente.

El Operador y el Cargador recuperarán el costo de dichas medidas de acuerdo con la responsabilidad que se atribuyera a cada uno, según lo que pudiera convenirse o determinarse. Si dentro de los noventa (90) Días de la fecha en que ocurra el derrame no se llegara a un acuerdo en este sentido, la cuestión será



sometida al procedimiento de solución de controversias provisto por el Operador de la Terminal. Sin perjuicio de lo dispuesto en contrario en este párrafo, las disposiciones contenidas en el mismo no afectarán, en lo que respecta a las Partes, cualquier responsabilidad de las Partes para con terceros por costos o daños que no fueran los costos de limpieza incurridos por las Partes en virtud de esta Cláusula, sean dichos terceros entidades privadas o gubernamentales.

El Operador declara tener aprobado su plan nacional de contingencia (PLANACON) por disposición N°. 5572/99 de la Prefectura Naval Argentina. Sin embargo, en su carácter de operador del sector petrolero del Muelle, el Operador no será responsable por cualquier inhabilitación que pudieran disponer las autoridades competentes sobre el muelle cualquier acción u omisión en el cumplimiento de la normativa aplicable al mismo por parte del Yacimientos Carboníferos de Río Turbio, en su carácter de administrador en los términos de la Ley N° 24.093 y sus normas reglamentarias.

## **5. OBLIGACIONES ADUANERAS**

Es exclusiva responsabilidad del Cargador el cumplimiento de toda la legislación y/o reglamentación aduanera que fuera aplicable a la operación con Petróleo o al Petróleo mismo y es responsabilidad del Operador la correcta medición de los volúmenes recibidos o cargados.

El Cargador indemnizará, defenderá y mantendrá indemne al Operador, sus funcionarios, directores y empleados, respecto de todos los reclamos, juicios, pasivos y gastos, proveniente de cualquier autoridad nacional, en especial la Administración Federal de Ingresos Públicos o Administración Nacional de Aduanas, por el incumplimiento por parte del Cargador de cualquier obligación aduanera relacionada con la operación con el Petróleo o con el Petróleo mismo que, legal o convencionalmente, esté a cargo del Cargador.

Asimismo el Operador indemnizará, defenderá y mantendrá indemne al Cargador, sus funcionarios, directores y empleados, respecto de todos los reclamos, juicios, pasivos y gastos, proveniente de cualquier autoridad nacional, en especial la Administración Federal de Ingresos Públicos o Administración Nacional de Aduanas, por el incumplimiento por parte del Operador de cualquier obligación aduanera relacionada con la operación con el Petróleo o con el Petróleo mismo que, legal o convencionalmente, esté a cargo del Operador.



## **6. PROGRAMACIÓN MENSUAL DE OPERACIONES DE LA TERMINAL**

### **6.1. Suministro de Información**

A los efectos de realizar la programación operativa mensual de la Terminal, los Cargadores deberán suministrar al Programador las nominaciones de las cargas de BB-TT, despachos por bombeo y las nominaciones de recepción de volúmenes previstos a almacenar en tanque de la Terminal. Dicha información deberá ser provista al Programador a más tardar el quinto Día Hábil del Mes N-1, de acuerdo a la fecha que el Programador indique a los Cargadores en la reunión de Cargadores inmediata anterior.

Al tal efecto, los Cargadores deberán completar los formularios de solicitud de programación, que se incluyen en el Anexo I. Para cada nominación deberá incluirse (i) el nombre del armador (si se conociera en ese momento), (ii) el B-T transportador (si se conociera en ese momento) u oleoducto, (iii) cantidad de Petróleo (iv) la fecha propuesta de arribo o bombeo y (v) cualquier otra información pertinente, incluyendo, pero sin limitación alguna, toda documentación requerida por cualquier norma de la República Argentina, concerniente a la recepción, la entrega, la manipulación o el almacenamiento de Petróleo.

Las solicitudes deberán ser enviadas a la Terminal, conforme los siguientes datos de contacto:

Compañía General de Combustibles S.A.

Terminal de Punta Loyola

Provincia de Santa Cruz

Ref.: Esteban Vidal Romero

Correo Electrónico:

- Para: [terminalpuntaloyola@cgc.com.ar](mailto:terminalpuntaloyola@cgc.com.ar)
- CC.: [esteban\\_vidal@cgc.com.ar](mailto:esteban_vidal@cgc.com.ar)

Tel.: (02966) 430-0500, Interno 7930 263

La ventana de operación tendrá una duración de cuarenta y ocho (48) horas según la actual situación operativa de la Terminal. Dicha duración podrá ser modificada en el futuro por el Operador, en caso que las operaciones de la Terminal así lo requieran, en cuyo caso dicha modificación será notificada a los Cargadores durante la confección del Programa Mensual Previo.

La nominación de BB-TT deberá estar en un todo de acuerdo con el Procedimiento para BB-TT, respetándose los plazos estipulados para casos en que la nominación del armador y de la embarcación no se hubieren suministrado para la confección del Programa Mensual Previo o cuando se modificare la

nomiación del armador y de la embarcación durante el transcurso del mes ya programado. Con respecto al BB-TT nominado, CGC podrá tomar hasta dos (2) Días Hábiles para contestar sobre la aptitud o no de la embarcación de la que se tratare, siempre y cuando el Cargador haya suministrado todos los datos necesarios para dicho análisis, de acuerdo con lo delineado en el Reglamento para BB-TT.

Aquellos Cargadores que enviaren la información mencionada en este Capítulo fuera de término o no la enviaren perderán toda prioridad en la adjudicación de cargas, descargas, recepciones y entregas en el Programa Mensual Previo y en el Programa Mensual Definitivo y, en caso que las mismas sean adjudicadas con posterioridad, tendrán carácter de condicional.

## **6.2. Lineamientos para la Confección del Programa Mensual Previo**

El Programador utilizará toda la información recibida de los Cargadores y de los operadores de los oleoductos a Punta Loyola y tendrá en cuenta la situación de stock de cada uno de los Cargadores proyectada para el Día anterior al inicio del mes calendario que se programa, a los fines de aplicar los siguientes lineamientos para cada Cargador en la confección del Programa Mensual Previo.

Se verificará que la suma de stock inicial proyectado más los volúmenes por ingresos nominados se corresponda con los requerimientos de cargas y/o entregas por oleoducto solicitados, es decir se corroborará la disponibilidad de Petróleo del Cargador para satisfacer los egresos solicitados, no solamente en cuanto a las cantidades globales de disponibilidad y egresos del mes, sino también en cuanto a su evolución Día a Día a lo largo del mismo.

No obstante, a los efectos del Programa Mensual Previo y Definitivo los Cargadores aceptan que los mismos se realizarán bajo la modalidad de cuenta corriente. Es decir que, sujeto a todas las prioridades y condiciones incluidas en este Reglamento, los Cargadores tendrán acceso a su stock.

Se verificará la suficiencia de los datos informados y su cumplimiento con los requerimientos mencionados en la Cláusula 6.1 en cuanto a nominaciones de cargas, recepciones y bombeos, de acuerdo a los formularios de solicitud de programación del Cargador.

Finalizado el chequeo de toda la información correspondiente a todos los Cargadores, se procederá a la adjudicación de ventanas de carga y descarga de BB-TT; despacho por bombeos y a la adjudicación de las partidas de recepción por ducto y camiones.



Para el proceso de adjudicación de cada partida de recepción, despacho por bombeo y ventana de BB-TT se calcularán los siguientes índices:

- Capacidad Operativa de la Terminal (COT): es el valor en m<sup>3</sup> máximo almacenable en la Terminal, resulta de su capacidad nominal menos los márgenes de operación segura de operación al momento de ser calculada. Condición Full Storage.
- Capacidad Operativa de Riesgo Total (CORT): Es la capacidad de la Terminal en m<sup>3</sup> que indica el peligro de llegar a comprometer su operación (cierre) ante la falta de embarques programados en los próximos 15 días. Se Calcula en base a la COT – 15 días de producción promedio diaria.
- Capacidad Operativa Individual (COI): es la capacidad asignada a cada productor en m<sup>3</sup>, resultante de aplicar el porcentaje de producción promedio diaria al COT.
- Capacidad Operativa de Riesgo (COR): es la capacidad de riesgo asignada a cada productor en m<sup>3</sup> resultante de aplicar la fórmula COI – 15 días de producción promedio diaria. Los parámetros establecidos, serán informados por La Terminal a los respectivos representantes Comerciales, como así también sus actualizaciones.

En el proceso de adjudicación de ventanas de BB-TT y partidas de bombeo se observará el siguiente orden de prioridades entre los Cargadores:

- Tendrán prioridad de carga de BB-TT aquellos Cargadores cuyos stocks de Petróleo sean positivos. Entre los Cargadores cuyos stocks de Petróleo sean positivos, tendrán prioridad aquellos que hayan alcanzado la COR o estén próximos a hacerlo.
- Tendrán prioridad de recepción de Petróleo por oleoducto aquellos Cargadores que no hayan alcanzado aún la COR.

Habiéndose adjudicado las ventanas de BB-TT y partidas de recepción de Petróleo en base a las prioridades mencionadas arriba, se continuará con la confección del Programa Mensual Previo según se describe a continuación:

- Podrán adjudicarse ventanas de carga de BB-TT de Cargadores cuyos stocks sean negativos o resulten negativos al adjudicárseles dichas ventanas y bombeos, siempre y cuando exista disponibilidad de Petróleo en la Terminal, considerando el balance global de ingresos y egresos para el mes. Entre estos Cargadores, tendrán prioridad aquellos cuya proporción de stock negativo resultante versus ingreso promedio diario para el mes a programar sea menor en valor absoluto.

- Podrán adjudicarse ventanas de recepción de oleoducto o de camiones de Cargadores cuyo COR haya sido alcanzada. Dichas adjudicaciones quedarán a criterio del Programador de CGC S.A., quien tendrá en cuenta el impacto de las mismas sobre el programa del mes siguiente al que se está programando.

Todas aquellas cargas y/o descargas nominadas que no sean completas en cuanto al volumen de Petróleo que involucran, serán aceptadas con carácter de condicional y quedarán con ese carácter en el Programa Mensual Definitivo hasta tanto la nominación sea completada, momento en el cual el Programador de CGC definirá si dicha nominación es viable o no y quedará incorporada definitivamente o no, respectivamente, en el Programa Mensual Definitivo. No obstante, no se asignarán ventanas condicionales en el Programa Mensual Definitivo si algún otro Cargador solicita una ventana para la misma fecha en tiempo y forma y el Cargador que solicita la ventana condicional no está en condiciones de completar la nominación en ese momento.

### **6.3. Programa Mensual Definitivo**

A más tardar el quinto Día Hábil del Mes N-1 se deberá nominar el programa mensual previo del Mes N.

A más tardar el octavo Día Hábil del Mes N-1, se presentará a todos los Cargadores el Programa Mensual Previo elaborado por el Programador. En esa oportunidad se consensuará el Programa Mensual Definitivo. Dicho Programa Mensual Definitivo tendrá carácter de firme y original. En caso que un Cargador no acordare, el mismo quedará obligado al Programa Mensual Definitivo acordado durante la misma según criterio del Programador basado en estas Condiciones Generales de Servicios velando por la operatividad de la Terminal.

### **6.4. Evolución del Programa Mensual Definitivo**

Desde el primer Día del mes programado, el Programador realizará un seguimiento diario de los ingresos y egresos de todos los Cargadores y de la evolución del Programa Mensual Definitivo.

En caso que un Cargador incumpliere el Programa Mensual Definitivo, ya sea con los volúmenes y/o tiempos de los ingresos o con los de los egresos, el Programador estará facultado a modificar para dicho Cargador los volúmenes y/o los tiempos de ingresos y/o egresos en cuestión y los restantes del mes de forma tal de asegurar el mejor desenvolvimiento operativo.

En caso que algún Cargador solicite una modificación al Programa Mensual Definitivo para los Días restantes del mes, el Programador evaluará el impacto de dicha solicitud sobre el desenvolvimiento operativo de la Terminal y aceptará en forma definitiva o condicional, según sea el caso, o rechazará la solicitud, de acuerdo a lo que resulte de dicha evaluación. Para el caso que se acepte alguna modificación, la misma no deberá afectar las demás ventanas ni los volúmenes programados en el Programa Mensual Definitivo.

En casos de Fuerza Mayor o cuando el desenvolvimiento operativo lo requiera, el Programador podrá modificar el Programa Mensual Definitivo siguiendo los lineamientos aquí expuestos, de manera de asegurar el mejor desenvolvimiento operativo de la Terminal, sin que ello de derecho alguno a reclamo por parte de los Cargadores.

Si por eventos de Fuerza Mayor se viera afectada la recepción del Petróleo por falta de capacidad de almacenaje en la Terminal, el Operador podrá suspender la recepción de Petróleo de los Cargadores por el tiempo que subsista dicha situación de Fuerza Mayor y durante el período razonable posterior a ello que sea necesario para que el Operador pueda restablecer la normal operación de la Terminal. Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 43 de la Ley 17.319. En tal situación, el Operador deberá notificar a los Cargadores la causal de Fuerza Mayor dentro de un plazo razonable luego de ocurridos los hechos alegados y mantendrá a todas las Partes informadas de cualquier desarrollo significativo. El Operador empleará toda la diligencia razonable para eliminar o superar la situación de Fuerza Mayor lo más pronto posible en forma económica. El Operador no estará obligado a transigir ningún conflicto laboral, salvo en términos aceptables para el Operador. Todas las situaciones de Fuerza Mayor serán manejadas a criterio exclusivo de la Parte afectada y en cumplimiento de la normativa aplicable.

Si por razones derivadas de problemas operativos se viera afectada la recepción del Petróleo por parte del Operador, los Cargadores tendrán la obligación de suspender la recepción de Petróleo hasta que los eventos de Fuerza Mayor sean superados.

En los casos en que la posibilidad de recepción por parte del Operador esté afectada por falta de capacidad de almacenaje emergente de factores adversos en la evacuación del Petróleo en los Puntos de Entrega, los Cargadores suspenderán las entregas de Petróleo hasta que los motivos que hayan dado lugar a la suspensión se hubieran superado.

El orden de prioridad para la suspensión de las recepciones de Petróleo será cuando (i) el Cargador supere su COR acordado, (ii) la Terminal haya alcanzado su CORT y/o (iii) el Cargador no cumpla con lo

establecido en el Programa Mensual Definitivo. Teniendo el Programador facultad de hacerlo inmediatamente de haber detectado el problema operativo ocasionado por este incumplimiento

Sí el problema de exceso de existencias no pudiera ser resuelto, el Operador estará facultado para reprogramar el destino del Petróleo en exceso al Programa Mensual Definitivo para almacenarlo en instalaciones en tierra o flotante por el período que sea necesario. Todos los costos relacionados al traslado, alquiler de instalaciones y o cualquier otro costo o gasto que posibilite al Operador la evacuación del Petróleo en exceso, serán con cargo a los Cargadores que generaron el exceso de existencias. La tenencia del Petróleo así almacenado pasará al Cargador que incumplió con sus obligaciones una vez transpuesto el Punto de Entrega establecido en la Cláusula 2 de las presentes Condiciones Generales de Servicios.

En caso de imposibilidad por parte del Operador para conseguir instalaciones en tierra o flotantes para almacenar el Petróleo en exceso, los Cargadores que originen el exceso deberán hacerse cargo de todos los reclamos y/o costos que se originen como consecuencia de dicha situación.

## **7. APROBACIÓN DE BB-TT**

### **7.1. Vetting**

Toda embarcación nominada por el Cargador deberá tener Vetting aprobado por el Operador al momento de la operación en la Terminal.

El Operador adoptará los criterios de Vetting usualmente observados en la República Argentina. En tal sentido, y sin perjuicio de la facultad de establecer los criterios que considera convenientes, el Operador adopta los Estándares de Evaluación de Vetting de YPF S.A.

### **7.2. Terminal**

Toda embarcación nominada por el Cargador deberá tener aprobación de la Terminal según las condiciones establecidas por la misma. Los armadores y agencias marítimas deberán contactar al Jefe de la Terminal previamente al viaje del BB-TT y obtener los requerimientos operativos, documentación necesaria y plazos de aprobación.

## 8. CONDICIONES OPERATIVAS

El ETA para los buques deberá ser informado siete (7) días corridos antes del primer día de su ventana, o a la salida del puerto de origen, lo que ocurra primero.

En cuanto a las ventanas de carga de BB-TT, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Se considera que un BB-TT arriba dentro de la ventana asignada cuando el mismo emite su *notice of readiness* (NOR) dentro de la ventana asignada y este se encuentra fondeado en rada interior o en caso contrario, que el buque esté listo para cargar.
- b) Si posterior a la emisión de un NOR, el Operador dictaminase que dicho buque, luego de las inspecciones de seguridad y de sus cisternas, no estuviese en condiciones de iniciar la carga, el buque tanque estará obligado a emitir un nuevo NOR cuando se encuentre en condiciones para iniciar la carga de Petróleo.
- c) Si se comunica NOR con posterioridad al último día de la ventana, el tiempo de embarque se iniciará al comenzar la carga de petróleo. El tiempo de embarque terminará cuando la manguera de carga se desconecte luego de completada la carga del petróleo.

Para el cálculo del tiempo de embarque, no se computará el tiempo utilizado por las siguientes causas:

- Decisiones del Cargador o del capitán del buque o su representante que prohíban o restrinjan la carga de petróleo en cualquier momento.
- Avería o ineptitud de las instalaciones del buque, incluyendo la imposibilidad de sus instalaciones para realizar el cargamento dentro del plazo acordado.
- Descarga de lastre (sí tal descarga no se realizará en forma simultánea con la carga).
- Espera de las autoridades portuarias, aduaneras, migraciones, prácticos y policiales.
- Reglamentaciones de las autoridades portuarias y/o requisitos o instrucciones del gobierno argentino o de cualquier organismo de este país, incluyendo sin limitarse a ello, prohibiciones o restricciones en la carga del Petróleo Crudo por cualquier razón, no imputables al Operador.
- El tiempo utilizado en limpiar cisternas del buque,
- Demora o interrupción del embarque ocasionada por mal tiempo, vientos fuertes o tormentas eléctricas.
- Espera de condiciones hidrometeorológicas favorables para el amarre. Espera de luz diurna, de acuerdo con los horarios establecidos en el almanaque náutico argentino. (H225).



- Tiempo que insuma la reparación de averías producidas por el buque en cuestión al muelle o instalaciones de la Terminal.
- Cualquier otro evento no mencionado que constituya Fuerza Mayor.
- Cualquier demora en la carga atribuible al no cumplimiento de estas condiciones operativas
- Demora por operación de buque carbonero.

A efectos de las operaciones de amarre y desamarre, aceptación y rechazo del NOR, el único representante autorizado del Operador será aquella persona que sea designado “*Responsable Operativo de la Terminal*” quien tendrá a cargo la responsabilidad de coordinación de todas las cuestiones operativas, de seguridad y de interfase buque-tierra antes, durante y después de la carga del buque (Loading Master).

Si el BB-TT llegara fuera de la ventana asignada, y en la medida que el mejor desenvolvimiento operativo de la Terminal y el Programa Mensual Definitivo para el resto del mes lo permita, el Programador procederá a la reprogramación de dicha ventana, observando que tendrán prioridad todas las ventanas ya asignadas en el Programa Mensual Definitivo y aquellas ventanas asignadas como condicionales al momento de confeccionarse el mismo.

En caso que el BB-TT no pueda finalizar la operación por causas propias o no cumpla con los plazos operativos establecidos por la Terminal, deberá dejar el muelle. Cuando esté nuevamente en condiciones, el BB-TT o su representante deberá extender una nueva notificación, indicando su estado de aptitud para continuar las operaciones, y en la medida que el mejor desenvolvimiento operativo de la Terminal y el Programa Mensual Definitivo para el resto del mes lo permita el Programador procederá a la reprogramación de dicha ventana, observando que tendrán prioridad todas las ventanas ya asignadas en el Programa Mensual Definitivo y aquellas ventanas asignadas como condicionales al momento de confeccionarse el mismo.

Habiendo arribado el BB-TT dentro de la ventana asignada, la Terminal lo amarrará dentro de las seis (6) horas de recibida la *notice of readiness* (NOR), excepto aquellos BB-TT tanque que arriben sin luz diurna y siempre y cuando las condiciones hidrometeorológicas (clima, marea, etc.) lo permitan. En los casos de conflicto social el amarre quedará sujeto a las condiciones que lo permita.

Los BB-TT cuya carga nominada no supere los 40000 m<sup>3</sup>, deberán completar sus operaciones en un tiempo máximo de treinta y seis (36) horas. En caso que este límite sea traspasado (sobrestadía) la Terminal realizará los análisis correspondientes para los resarcimientos de eventuales costos incurridos, con la demostración fehaciente de justo reclamo. El Cargador presentará al Operador por escrito, su reclamo de



sobrestadía dentro de los (90) días hábiles de la fecha de desconexión de manguera, transcurrido ese período se considerará que ha renunciado a tales reclamos.

En caso de buques propiedad del Cargador, la sobrestadía se abonará a tarifa “World Scale” ajustada al momento que comenzó la carga para el tipo de buque y viaje realizado. En caso de buques contratados por el Cargador, la sobrestadía se abonará al costo diario prorrateado establecido en el contrato de fletamento, que deberá soportar el cálculo del reclamo.

En caso que la demora se origine por incumplimiento de los Cargadores, la sobrestadía acordada será abonada por el Operador, quien tendrá el derecho de repetirla a quien la originó y sea responsable.

Una vez desconectada la manguera, el BB-TT no podrá permanecer más de cuatro (4) horas amarrado en el muelle luego de una operación, a no ser que el BB-TT no pueda desamarrar por razones imputables al Operador y/o por condiciones hidrometeorológicas desfavorables.

Las partes y/o terceros reconocen que las condiciones ambientales hostiles y las consideraciones técnicas, además del clima en el área de la Terminal, pueden causar demoras y/o interrupciones en las operaciones de embarque y consiguientes desvíos del Programa Mensual Definitivo. Las partes deberán esforzarse por mitigar dichas demoras e interrupciones. El Operador notificará inmediatamente a los Cargadores cualquier demora o interrupción real o prevista y el tiempo real o previsto de su duración, informando los impactos en el Programa Mensual Definitivo a todos los Cargadores.

Por disposición del propietario mayoritario del muelle, Yacimientos Carboníferos Río Turbio (YCRT), el buque carbonero nominado para realizar operaciones en la Terminal Carbonera tendrá prioridad de carga, pudiendo por esta razón suspender una carga de petróleo en curso. El Operador realizará los mayores esfuerzos para ajustar la programación de la Terminal con las operaciones de los buques carboneros.



## ANEXO I - SOLICITUD PROGRAMACION DEL CARGADOR

### SRES. COMPAÑÍA GENERAL DE COMBUSTIBLES.:

El que suscribe \_\_\_\_\_ en representación de la empresa \_\_\_\_\_ solicita la incorporación al PROGRAMACIÓN MENSUAL DE OPERACIONES DE LA TERMINAL del mes de \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_ los movimientos que se detallan a continuación:

Fecha	EGRESOS			INGRESOS			Existencias (m3)
	Cantidad (m3)	Nombre del BB-TT	Transfiere a:	Cantidad (m3)	Origen	Transfiere de:	
Saldo anterior							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							

22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
<b>Sumas</b>							