



Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos					
Nombre de la entidad	Ministerio de Minas y Energía - Dirección de Hidrocarburos				
Responsable del proceso	Catalina Camargo Angarita / Diana Sofía Díaz				
Nombre del proyecto de regulación	Reglamento Técnico de Emergencia sobre los requisitos de calidad de los combustibles de aviación				
Objetivo del proyecto de regulación	Reglamento Técnico de Emergencia sobre los requisitos de calidad de los combustibles de aviación				
Fecha de publicación del informe	12/07/2022				
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:	16 días calendario				
Fecha de inicio	24 de junio de 2022				
Fecha de finalización	9 de julio de 2022				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.minenergia.gov.co/es/servicio-al-ciudadano/foros/reglamento-t%C3%A9cnico-de-emergencia-sobre-los-requisitos-de-calidad-de-los-combustibles-de-aviaci%C3%B3n/				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Consulta Pública - Web MME				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios					
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	6				
Número total de comentarios recibidos	22				
Número de comentarios aceptados					14%
Número de comentarios no aceptados					633%
Número total de artículos del proyecto	7				
Número total de artículos del proyecto con comentarios					29%
Número total de artículos del proyecto modificados					50%
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	8/07/2022	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC	En primera instancia, se le recuerda al regulador que uno de los instrumentos para permitirle demostrar y confirmar, a los obligados y a las autoridades de inspección, vigilancia y control, que el principio fundamental que busca proteger al expedir un reglamento técnico, está siendo cumplido, es la evaluación de la conformidad acreditada (realizada por una tercera parte independiente). Con esta alternativa se amplía la cobertura de la confirmación de cumplimiento; se reduce el costo a cargo del Estado, derivado de las labores de inspección y vigilancia, y el Gobierno mantiene íntegramente sus facultades de control.	No aceptada	El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. Adicionalmente, se busca permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Por tanto, este proyecto regulatorio no está modificando las consideraciones al respecto de evaluación de la conformidad. Debe tenerse en cuenta que la supervisión y vigilancia de la que trata el acto administrativo en comento se refiere a aquella que tiene como propósito determinar la posible ocurrencia de irregularidades y la aplicación de sanciones en materia administrativa.
			Dicho lo anterior, la selección del tipo de actividad de evaluación de la conformidad depende del resultado que se desea obtener. A la fecha, ONAC cuenta con 1 laboratorio de ensayo acreditado bajo la norma internacional ISO/IEC 17025, con alcance a <i>combustibles para turbinas de aviación</i> , evaluados bajo diferentes documentos normativos de la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales - ASTM, por sus siglas en inglés, de modo que existe capacidad para la evaluación de la conformidad acreditada. Sin embargo, éste no contempla las normas mencionadas por el Reglamento Técnico, por lo que podría ampliar su alcance en dado caso.	No aceptada	No es clara la sugerencia o pregunta que se remite en este comentario, en todo caso, se recuerda que el objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina, de conformidad con las normas estándar ASTM y NTC.
			También hay acreditado un organismo certificador de producto, bajo la norma ISO/IEC 17065, con alcance a <i>combustibles para aviones, Jet fuel JP4</i> , evaluado bajo el documento normativo <i>NTE INEN 2070 Productos derivados del petróleo. Jet A-1 Requisitos</i> .	No aceptada	No es clara la sugerencia o pregunta que se remite con este comentario. En todo caso, se entiende como un comentario informativo.
			Finalmente se invita al regulador a hacer uso de las herramientas de la Infraestructura de la Calidad con las que cuenta el país: la acreditación es una actividad que tiene como objeto dar confianza a éste y al consumidor local o extranjero, y a todas las partes interesadas, respecto de la competencia técnica de quienes evalúan la conformidad de los productos, en este caso.	No aceptada	El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Por tanto, este proyecto regulatorio no está modificando las consideraciones al respecto de evaluación de la conformidad. En ese sentido, se continuarán utilizando las herramientas de la Infraestructura de Calidad de ser necesario.
2	8/07/2022	ACP	Recomendamos referir en este artículo a las versiones vigentes de las normas ASTM D 1955 y la NTC 1899, esto con el fin de evitar que el reglamento técnico quede rápidamente desactualizado.	No aceptada	El presente proyecto regulatorio es un reglamento técnico de emergencia, y por tanto, de acuerdo con el artículo 19 de la Decisión 827 de 2018 se establece que "Finalizada la emergencia o en un plazo que no exceda de doce (12) meses luego de la fecha de entrada en vigencia de una medida de emergencia, el País Miembro que la emitió deberá derogarla. Si éste requiere de un plazo adicional podrá, con la debida fundamentación, prorrogar la medida por una sola vez por un plazo que no excederá los seis (6) meses como máximo." lo cual significa que la vigencia máxima del presente proyecto es de 18 meses contados a partir de la expedición del mismo.
			El estándar internacional ASTM "1655-21c" es en este momento el que se encuentra en vigencia, sin embargo, la versión ASTM 1655-22 puede llegar a publicarse en cualquier momento, ya que estos estándares de aviación se actualizan una vez al año o a veces con mayor frecuencia. Se recomienda por tanto exigir el cumplimiento de la versión ASTM 1655 vigente y más actualizada.		
		Respecto a la norma NTC 1899:2022, que contiene parámetros con valores que están a su vez alineados con la ASTM 1655, es necesario precisar que esta norma se irá actualizando con base a la versión vigente de ASTM 1655.			
			Recomendamos, igualmente, citar en este artículo la versión vigente de la norma NTC 5836, e incluir también la norma internacional de referencia, es decir la ASTM D 4057.	Aceptada	Se acoge el comentario y se ajusta el texto inicial "Artículo 4. Toma de muestras de los combustibles para turbinas de aviación. La toma de muestras de los combustibles de aviación para motores tipo turbinas se efectuará de acuerdo con lo indicado en la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5836- 1:2011 "Manual de estándares de medición de petróleo, sección muestreo." Texto modificado: Artículo 4. Toma de muestras de los combustibles para turbinas de aviación. La toma de muestras de los combustibles de aviación para motores tipo turbinas se efectuará de acuerdo con las disposiciones establecidas en los estándares internacionales ASTM D4057 y ASTM D4306, así como aquellas establecidas en la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5836-1:2011 "Manual de estándares de medición de petróleo, sección muestreo".
			En las mesas de trabajo sostenidas, vemos que no se tuvo en cuenta la participación del transportador por ductos y, dado que la medida busca aumentar la disponibilidad de producto, desde nuestra perspectiva, es necesario viabilizar o al menos, poder revisar los impactos para su distribución en masa a través de los sistemas de poliductos. Respetuosamente, le solicitamos a su despacho realizar una mesa de trabajo con el transportador por ductos para poder ser parte de esta solución de reactivación económica nacional, explicando el proceso operativo y los posibles impactos de las definiciones normativas propuestas.	No aceptada	El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, busca permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Por tanto, en caso de que el agente tenga interés en refinar, importar y/o distribuir Jet A o Jet A1 deberá tener en cuenta, en ese momento, las condiciones logísticas y operativas que está en la obligación de cumplir. En el caso del agente transportador, dichas condiciones se encuentran en la Resolución CREG 208 de 2021 "Por la cual se establece el Reglamento de Transporte por Poliductos (RTP)."
			Es importante tener en cuenta los niveles actuales de demanda de Jet A-1 para el ejercicio planteado de demanda, ya que actualmente el consumo de este combustible ya supera cifras prepanemia.	No aceptada	En consideración a su comentario, se señala que los datos y cifras del sector fueron incluidos en el análisis proyectado en el concepto técnico emitido por el Ministerio de Minas y Energía con número de radicado 3-2022-014867. Allí se tuvieron en cuenta los datos de la demanda reportados en el sistema SICOM desde 2017 a 2021.
			Sugerimos respetuosamente al Ministerio de Minas y Energía aclarar, con el ánimo de analizar aspectos logísticos, ¿se cuenta con proyecciones de volúmenes y centros de ingreso y de consumo de las dos calidades de turbocombustible que proponen manejar?; lo anterior es determinante para evaluar si una segregación de calidades redundará en una mayor disponibilidad de oferta o terminará castigando posiblemente cupos actuales en tanques de almacenamiento de JET A-1.	No aceptada	El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Por tanto, las consideraciones operativas deberán ser acogidas por cada agente. Esto significa que, si bien, con este acto administrativo se busca ampliar la oferta de combustibles para aviones tipo turbina, esto no obliga a los agentes a incorporar dentro de su portafolio solo uno de los combustibles regulados. En ese sentido, las consideraciones operativas estarán a cargo de los agentes y dependerán de su capacidad.

3	8/07/2022	CENIT	<p>Bajo lo definido en el Artículo 2 para estas tres definiciones, no es claro si: ¿hace referencia a personas o entidades que tienen interés en el tema planteado que se regula? O hace referencia a tres denominaciones de combustibles de aviación, diferentes al JET A-1 y JET A que también se promueven desde el presente proyecto de resolución, para usarlo potencialmente; Se sugiere correlacionar los nombres y partidas arancelarias a los combustibles principales que menciona este proyecto (Jet A-1 y Jet A) para entender que se les incluye dentro del ámbito de aplicación. Agradeceríamos al Ministerio pueda ampliar el entendimiento que se le puede dar al artículo.</p> <p>Respetuosamente, agradecemos aclarar si este proyecto de resolución, ¿involucra la evaluación de manejo segregado de dos calidades de combustibles de aviación a los agentes de la cadena de suministro o contempla también, mezclas de los mismos?. Se requeriría definir las zonas donde se manejaría uno y otro combustible de aviación tanto en puntos de origen de entrada o producción de los combustibles y de puntos de destino de entrega, volúmenes que se manejarían, para determinar las calidades correspondientes.</p> <p>Solicitamos respetuosamente evaluar los costos adicionales en materia de logística de almacenamiento y de transporte por ductos que se podrían generar para Colombia al disponer de dos o más calidades de combustibles de aviación diferentes, en aras de garantizar el proceso de separación de los combustibles tanto en los almacenamientos como en las líneas de transporte y no afectar sus propiedades de calidad; esto conllevaría posiblemente a requerimientos de infraestructura adicional, que implica mayores costos dentro de los diferentes eslabones de la cadena de suministro de combustible de aviación, y no es claro la definición del esquema que remuneraría estas nuevas necesidades de infraestructura.</p>	No aceptada	<p>En consideración a su comentario se señala que el artículo 2 del presente proyecto regulatorio hace referencia al "Ámbito de aplicación" mediante el cual se establece que los requisitos de calidad y las disposiciones de este acto serán aplicables a los agentes de la cadena de suministro, distribución, almacenamiento, transporte, y demás actividades relacionadas con combustibles para aviones tipo turbina. Ahora, de acuerdo con las denominaciones de las subpartidas arancelarias, estas son relacionadas en el mismo artículo 2 y se encuentran conformes con el Anexo 17 de la Circular 4 de 2022 emitida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>En primer lugar, el objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. En segundo lugar, en caso de que el agente tenga interés en refinar, importar y/o distribuir Jet A o Jet A1 deberá tener en cuenta, en ese momento, las condiciones logísticas y operativas que está en la obligación de cumplir. En este sentido, el agente no podrá mezclar los combustibles, debido a que estos tienen especificaciones de calidad diferentes.</p> <p>El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. Este proyecto regulatorio no busca establecer disposiciones operativas, toda vez que estas deben ser consideradas por cada agente. Así mismo, se recuerda, las disposiciones de este proyecto regulatorio no obligan a los agentes de distribución de combustibles a incorporar en su portafolio el uso de Jet A. Sin embargo, en caso de que el agente tenga interés en refinar, importar y/o distribuir Jet A o Jet A1 deberá tener en cuenta, en ese momento, las condiciones logísticas y operativas que está en la obligación de cumplir.</p>
4	8/07/2022	ASOCEC	<p>Se sugiere incluir un artículo adicional para indicar el mecanismo que permita demostrar la conformidad del producto, a través de un certificado emitido por OEC acreditado bajo la norma ISO/IEC 17065. Puede ser a través de una declaración de primera parte, haciendo uso de laboratorios acreditados bajo la norma ISO/IEC 17025 para la verificación de ensayos de la norma NTC 1899:2020.</p> <p>Esta observación se soporta en el concepto de infraestructura de la calidad del Decreto 1595 de 2015</p> <p>Generalmente los reglamentos de emergencia tienen una vigencia de 12 meses, extensibles a 6 meses adicionales en caso de ser necesario, es importante definir el periodo, ya que esto depende de la vigencia de los certificados o los mecanismos de demostración de la conformidad definidos para el cumplimiento del reglamento.</p> <p>Aclarar si, la definición de emergencia se soporta en lo definido en el considerando, o será un reglamento técnico de emergencia con las vigencias mencionadas en el párrafo anterior.</p> <p>Siempre y cuando, se implemente un mecanismo para demostrar la conformidad, se sugiere definir un periodo para que las organizaciones gestionen las actividades necesarias que permitan garantizar el cumplimiento de la resolución</p> <p>En este artículo se incluyen las versiones de cada estándar, sería apropiado agregar la frase de "o versiones que las sustituyan", para garantizar la referencia a su versión vigente en cada actualización. Adicionalmente, se debe agregar la "D" a la mención del estándar ASTM D1655</p>	No aceptada	<p>El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Por tanto, este proyecto regulatorio no está modificando las consideraciones al respecto de evaluación de la conformidad. Debe tenerse en cuenta que la supervisión y vigilancia de la que trata el acto administrativo en comento se refiere a aquella que tiene como propósito determinar la posible ocurrencia de irregularidades y la aplicación de sanciones en materia administrativa.</p> <p>El presente proyecto regulatorio es un reglamento técnico de emergencia, y por tanto, la vigencia de este acto administrativo se establece de acuerdo con el artículo 19 de la Decisión 827 de 2018 de la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones que señala que: "Finalizada la emergencia o en un plazo que no exceda de doce (12) meses luego de la fecha de entrada en vigencia de una medida de emergencia, el País Miembro que la emitió deberá derogarla. Si éste requiere de un plazo adicional podrá, con la debida fundamentación, prorrogar la medida por una sola vez por un plazo que no excederá los seis (6) meses como máximo.", lo cual significa que la vigencia máxima del presente proyecto es de 18 meses contados a partir de la expedición del mismo.</p> <p>En todo caso, antes del vencimiento del término máximo de 18 meses, las entidades competentes deberán llevar a cabo el proceso de expedición del reglamento técnico definitivo.</p> <p>El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. No obstante, por un lado, esto no significa que se esté obligando a los agentes a incorporar Jet A en su portafolio. Por otro lado, si bien este acto administrativo busca actualizar las normas técnicas aplicables, cabe mencionar que los inventarios de producto con los que actualmente cuentan los agentes de la cadena de distribución deberán cumplir con las normas técnicas vigentes, de conformidad con las buenas prácticas internacionales que los mismos deben adoptar.</p> <p>Se acoge parcialmente el comentario.</p> <p>(i) Al respecto de la observación de "agregar la frase " versiones que las sustituyan" se señala que el presente proyecto regulatorio es un reglamento técnico de emergencia, y por tanto, de acuerdo con el artículo 19 de la Decisión 827 de 2018 se establece que "Finalizada la emergencia o en un plazo que no exceda de doce (12) meses luego de la fecha de entrada en vigencia de una medida de emergencia, el País Miembro que la emitió deberá derogarla. Si éste requiere de un plazo adicional podrá, con la debida fundamentación, prorrogar la medida por una sola vez por un plazo que no excederá los seis (6) meses como máximo.", lo cual significa que la vigencia máxima del presente proyecto es de 18 meses contados a partir de la expedición del mismo.</p> <p>En este sentido, las entidades competentes concordaron en que las normas técnicas relacionadas se establecieran con la versión vigente a la fecha de expedición.</p> <p>(ii) Se ajusta ASTM 1655 a ASTM D1655 Texto modificado: "Artículo 3. Calidad de los combustibles de aviación. Los combustibles de aviación deberán cumplir las disposiciones establecidas en el estándar internacional ASTM D1655-21c – Tabla 1, así como aquellas establecidas en la NTC 1899:2022 "Petróleo y sus derivados. Combustible de aviación para motores a reacción".</p>
5	8/07/2022	ECOPETROL	<p>En los considerandos se plantea que "[a]ctualmente en Colombia, se están asumiendo esos elevados costos de importación cuando la demanda de este combustible supera la oferta nacional". Además, "[a]sí las cosas, los agentes refinadores reportan que, la producción nacional de Jet A-1 consigue cubrir aproximadamente el 80% de la demanda actual, por tanto, el porcentaje restante debe ser importado desde mercados internacionales".</p> <p>Al respecto, es pertinente señalar que Ecopetrol está en capacidad de producir 35 kbd de Jet A-1, y por tanto de suplir la totalidad de demanda del país, que asciende a 32 kbd. En ese sentido, debe plantearse que únicamente se requieren importaciones cuando existe algún tipo de mantenimiento o evento operacional que impacta la producción de las refinerías. A modo de referencia, en el año 2021 con la producción nacional se atendió el 100% del mercado local. Por su parte, en el corrido del presente año se han importado aproximadamente 300 kb por diferentes mantenimientos de las refinerías, los cuales se entregaron entre los meses de marzo y mayo. Por último, es importante anotar que con la conexión de la unidad original de crudo de la Refinería de Cartagena, la oferta nacional de JetA1 se incrementará en un rango de entre 4 kbd y 6 kbd.</p> <p>En los considerandos se mencionan que: "(...) la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, ALTA, mediante comunicación allegada al MME con número de radicado MME No.1-2022-019483 del 24 de marzo de 2022, manifestaron preocupación por el impacto que tendrán los elevados precios del combustible de aviación importado recientemente por Ecopetrol, afectando gravemente el proceso de reactivación del sector, el turismo, la inversión, entre otros que a su vez se traduce en pérdidas de dinamismo de la económica (sic) nacional (...)" Así mismo, enfatizaron la necesidad de "(...) celeridad en la expedición de la norma que (sic) se permita la importación, comercialización y distribución de Jet A, de tal manera que podamos enfrentar el incremento súbito de precios debido la coyuntura actual".</p> <p>Al respecto, es de señalar que debido a mantenimientos en las refinerías, Ecopetrol importó en 2022 combustible para atender los requerimientos del mercado nacional. En esa oportunidad no se tuvo un impacto negativo en el precio. De hecho, durante los meses en que se tuvo disponible el producto importado, dada la volatilidad del dólar y la diferencia de precios entre el momento de la compra del combustible en el Golfo de México y el momento de la venta en Colombia, el precio del combustible importado estuvo por debajo del precio del producto nacional.</p>	Aceptada	<p>El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Esto, por cuanto al ampliar la oferta de combustibles de aviación tipo turbina, se le está proporcionando a los agentes de la cadena de distribución mayores opciones en su portafolio y, en consecuencia, una alternativa en el evento de que se requiera importar los combustibles de aviación para aviones tipo turbina.</p> <p>Por otro lado, se ajusta el texto señalado: "Además, "[a]sí las cosas, los agentes refinadores reportan que, la producción nacional de Jet A-1 consigue cubrir aproximadamente el 90% de la demanda actual, por tanto, el porcentaje restante debe ser importado desde mercados internacionales". Este ajuste responde a la información allegada al MME por la IATA en documento con No. de radicado 1-2022-020808.</p> <p>En atención a su comentario, señalamos que la mención realizada en el considerando es textual de la comunicación allegada al Ministerio de Minas y Energía (con radicado No. 1-2022-1019483 del 24 de marzo de 2022) por parte de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, ALTA. La remisión que los considerandos del presente acto administrativo hace a esta fuente de información responde a la necesidad que el sector ha manifestado a este ministerio. Ahora bien, la diversificación en la oferta de combustibles de aviación para aviones tipo turbina que contiene este acto administrativo, busca brindar alternativas para el sector aviación. Esto, considerando la volatilidad que pueden tener, tanto en la actualidad como hacia el futuro, las condiciones necesarias para comercializar este tipo de combustibles.</p>

			<p>En los considerandos se menciona que: (...) la Dirección de Hidrocarburos emitió el concepto técnico con radicado MME No. 3-2022-014867 del 13 de junio de 2022 en el que informó, entre otros aspectos, que el sector de aviación se destaca como un gran contribuyente al crecimiento económico del país en términos de facilitar el comercio internacional e impulsar el sector del turismo. Sin embargo, este sector ha enfatizado la necesidad de ampliar la oferta de combustibles de aviación para motores tipo turbina, debido, principalmente, a los altos costos logísticos y operativos en la importación del combustible tipo Jet A-1. Actualmente en Colombia, se están asumiendo esos elevados costos de importación cuando la demanda de este combustible supera la oferta nacional. Por lo que esta Dirección ve necesaria la implementación de la alternativa del uso del combustible de aviación denominado Jet A".</p> <p>Al respecto, es pertinente señalar que no se evidencia que la importación de combustible Jet A garantice la reducción de los costos de combustibles para el sector de aviación. Esto en razón a los costos relacionados con la importación del combustible. Es decir, al precio del producto en el Golfo de México, aunque podría ser ligeramente menor (un diferencial cercano a los US\$0,2/bbl), debe adicionarse los costos logísticos y de transporte. Lo anterior, independientemente del tipo de combustible (JET A o JET A1). Por otra parte, debe tenerse en consideración que estos costos no están presentes en los</p>	No aceptada	<p>Como se ha mencionado, para la emisión del presente acto administrativo, las entidades competentes se basaron en información técnica proporcionada al MME por miembros del sector de aviación desde perspectivas nacionales e internacionales. Esta información incluyó una exposición de la volatilidad de las condiciones en las cuales el país está importando el tipo de combustible objeto del presente acto administrativo. Es por esto, que su objeto busca brindar una alternativa en materia de la oferta disponible para los agentes de la cadena de distribución. Esto, con el fin de que no se vean restringidos a una sola clase de combustible de aviación para aviones tipo turbina. En ese sentido, las entidades competentes consideran que la diversificación de la canasta de estos combustibles, contribuirá a la eficiencia en los distintos sectores económicos que dependen del uso de estos combustibles. Consecuentemente y, como se explicó en los considerandos del presente acto administrativo, se espera que estas medidas apoyen la reactivación económica del país.</p>
			<p>Si bien la importación y producción de JET A es una alternativa para disponer de volúmenes adicionales de combustible de aviación, sugerimos que el MME ahonde en el análisis de las implicaciones de lo anterior. En particular: 1. Según el estándar ASTM D1655, norma que regula la calidad del JET A y JET A1, la principal diferencia de estos combustibles es el punto de congelación. En particular, para el JET A1 este valor es -47°C, mientras que para el JET A este valor es -40°C. Esta diferencia debe ser revisada con las aerolíneas que operan en el país, puesto que podría representar en riesgo potencial para las aeronaves en vuelo.</p>	No aceptada	<p>El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos de calidad que deben cumplir los combustibles para aviones tipo turbina. En este sentido, permitir la incorporación de combustible tipo Jet A, y así ampliar la oferta en el sector de aviación. Sin embargo, las demás consideraciones operativas y logísticas dentro de la cadena de distribución deben ser analizadas por cada agente.</p>
6	9/07/2022	RAFAEL FORERO HERRERA RFH&Compañía S.A.S	<p>Artículo 3. Calidad de combustibles de Aviación. Allí indican que: "Los combustibles de aviación deberán cumplir las disposiciones establecidas en el estándar internacional ASTM 1655- 21c – Tabla 1, así como aquellas establecidas en la NTC 1899:2022 "Petróleo y sus derivados. Combustible de aviación para motores a reacción"..."</p> <p>Comentarios: •En el Artículo 3 solamente están incluyendo como requisito a cumplir del estándar internacional ASTM D1655- 21c, la tabla 1 . Los combustibles de Aviación Jet A y Jer A-1, deben cumplir también con los requisitos de las tablas 2 y 3 de esa norma. En consecuencia es necesario indicar en en el artículo 3, que éstos deben cumplir también con los requisitos de las tablas 2 y 3 de la norma ASTM D 1655 -21c</p> <p>•Pregunta: Es necesario establecer la versión de las normas? (ASTM D1655- 21c , NTC1899:2022) Estas normas se las actualizan con alguna frecuencia, y al dejar establecida en la resolución una versión determinada, con el tiempo pueden quedar desactualizada esta Resolución Es posible indicar que debe cumplir los requisitos de la versión vigente de esas normas?</p> <p>Para que esta resolución pueda tener algún efecto en la práctica, es necesario tener presente que los terminales intermedios y los aeropuertos en Colombia, no tienen capacidad de almacenamiento, ni la infraestructura necesaria para manejar en forma separada los dos tipos de combustibles de aviación Jet A y Jet A-1.</p> <p>Por esta razón, en la mayoría de aeropuertos acá en Colombia, especialmente en los grandes, sólo se podrá manejar un tipo de éstos dos combustibles, por lo cual si la intención es Comercializar Jet A en el país, en la práctica solo se podrá comercializar ese tipo de combustible (no los dos) por lo cual es una decisión que debería ser tomada en consenso con todos los involucrados: ECP, Mayoristas distribuidores minoristas a través de EDS de aviación, Aerolíneas, sector turístico, etc.</p> <p>Las aerolíneas Europeas y otras que efectúen vuelos transatlánticos de largo alcance, siempre van a solicitar y preferir Jet A-1, como primera opción de combustible, con lo cual aunque eventualmente esas aeronaves pueden operar con Jet A, pudiera verse afectada de alguna forma la competitividad del aeropuerto El Dorado, al no poder ofrecer el tipo de combustible preferido por las aerolíneas europeas y otras en vuelos transatlánticos de largo alcance.. Lo mismo va a pasar con las aeronaves de la Fuerza Aérea Americana que vengan al país, las cuales requieren Jet A-1 .</p>	No aceptada	<p>El presente proyecto regulatorio es un reglamento técnico de emergencia, y por tanto, la vigencia de este acto administrativo se establece de acuerdo con el artículo 19 de la Decisión 827 de 2018 que señala que: "Finalizada la emergencia o en un plazo que no exceda de doce (12) meses luego de la fecha de entrada en vigencia de una medida de emergencia, el País Miembro que la emitió deberá derogarla. Si éste requiere de un plazo adicional podrá, con la debida fundamentación, prorrogar la medida por una sola vez por un plazo que no excederá los seis (6) meses como máximo.", lo cual significa que la vigencia máxima del presente proyecto es de 18 meses contados a partir de la expedición del mismo. En este sentido, las entidades competentes concordaron en que las normas técnicas relacionadas se establecieran con la versión vigente a la fecha de expedición.</p>