



## **PA-3. Procedimiento de los slots estándar**

**Agosto de 2025**

## Índice

1. Objeto.....	3
2. Definición de la duración de un slot .....	3
3. Duración de ventana de llegada .....	3
4. Definición de tiempo de plancha.....	4
4.1. Tiempo de plancha en operaciones de descarga.....	4
4.2. Tiempo de plancha en operaciones de carga de GNL de planta a buque	4
4.3. Tiempo de plancha en operaciones de puesta en frío de buques.....	5
4.4. Comienzo del tiempo de plancha .....	6
4.5. Finalización del tiempo de plancha.....	8
5. Consideraciones adicionales .....	8
6. Tamaño slot y parámetros de cálculo.....	9
6.1. Slot de descarga .....	9
6.2. Slot de carga .....	9

## 1. Objeto

---

El objeto del presente procedimiento es dar cumplimiento a lo indicado en el artículo 9 punto 4 de la Circular 2/2025 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología y condicionantes de Acceso y Asignación de Capacidad en el Sistema de Gas Natural, en lo referente a la definición de la duración de los slots estándar.

## 2. Definición de la duración de un slot

---

Con independencia del servicio prestado, la duración de todo slot vendrá determinado por:

- **Ventana de llegada.** Establece el día de comienzo del período de tiempo asignado para la llegada del buque. La duración de este intervalo de tiempo, o ventana, y su hora de comienzo, dependen de la instalación en la que se vaya a llevar a cabo la operación.
- **Tiempo de plancha permitido.** Es el tiempo máximo asignado al titular de la instalación para la conclusión de la operación de carga, descarga o puesta en frío. Dicho tiempo dependerá del servicio, de la instalación y del volumen de la operación. Este tiempo de plancha dejará de contabilizar en el momento en que se desconecten los brazos de descarga.

De este modo, la duración del slot estándar estará integrada por:

Duración Slot estándar = Ventana de llegada + Tiempo de plancha

La duración del slot comenzará a contabilizar al inicio del día de gas de la fecha asignada o ventana.

## 3. Duración de ventana de llegada

---

La duración de la ventana de llegada, y su hora de comienzo, dependen de la instalación en la que se vaya a llevar a cabo la operación. Esta información estará publicada en el documento de 'rangos admisibles', previa solicitud al sector y será revisable periódicamente.

## 4. Definición de tiempo de plancha

El tiempo de plancha es el tiempo máximo asignado al titular de la instalación para llevar a cabo la operación completa.

El tiempo de plancha podrá ser diferente para cada:

- Instalación
- Servicio prestado
- Volumen de GNL asociado
- Adicionalmente, en las operaciones de carga de GNL de planta a buque, el tiempo de plancha podrá variar en función de la tipología del barco y de la tecnología que este utilice para la recepción de GNL (de especial relevancia para operaciones "small scale")

Para aquellas terminales que cuenten con más de un pantalán, los tiempos de plancha podrán ser distintos para cada uno de los mismos.

Esta información estará publicada en el documento de 'rangos admisibles', previa solicitud a los titulares de las instalaciones y será revisable periódicamente.

### 4.1. Tiempo de plancha en operaciones de descarga

En operaciones de descarga, el tiempo de plancha estará publicado en el documento de 'rangos admisibles', previa solicitud a los titulares de las instalaciones y será revisable periódicamente.

### 4.2. Tiempo de plancha en operaciones de carga de GNL de planta a buque

En operaciones de carga de GNL de planta a buque, el tiempo de plancha se calculará como se detalla a continuación:

$$\text{Tiempo Plancha Carga} = \frac{\text{Volumen de Carga}}{\text{Régimen de Carga}} + \text{Margen Operativo}$$

Donde:

- Volumen de Carga: Cantidad informada por el usuario en el momento de la solicitud, en metros cúbicos de GNL (este valor se obtendrá convirtiendo los GWh nominados en el SL-ATR a m<sup>3</sup>, para su conversión en energía se utilizará el factor de conversión

- que se publica en la Resolución por la que se establezcan los valores de los peajes correspondientes).
- Régimen de Carga: entendiendo como tal el mínimo valor entre:
    - Velocidad máxima de carga en función de las características técnicas de los equipos de cada instalación (en m<sup>3</sup> GNL/hora). Este régimen de carga podrá ser distinto por instalación y/o pantalán. El detalle de los valores nominales de estos regímenes de carga se recoge en el documento de 'rangos admisibles'.
    - Velocidad máxima de carga que es capaz de procesar el barco receptor en el que se está llevando a cabo la operación (en m<sup>3</sup> GNL/hora).
  - Margen Operativo: Tiempo de ajuste operativo, necesario para llevar a cabo operaciones relacionadas con la carga de GNL de planta a buque, tales como:
    - Alivio de presión de boil-off con el fin de evitar venteos y autoconsumos innecesarios
    - Conexión y desconexión de brazos, enfriamiento de líneas
    - Tiempo para gestión de documentación
    - El tipo de buque y sus procedimientos operativos
    - Otros condicionantes operativos

El detalle de este margen operativo, que podrá ser distinto por terminal y pantalán, será definido por el operador en coordinación con el GTS, y se encuentra recogido en el documento de 'rangos admisibles'.

En cualquier caso, el tiempo de plancha para este tipo de operaciones no podrá ser inferior a 24 horas.

### **4.3. Tiempo de plancha en operaciones de puesta en frío de buques**

Tiempo Plancha Puesta en Frío

- = Tiempo de plancha de puesta en gas
- + Tiempo de plancha de puesta en frío
- + Tiempo de plancha de carga de talón + margen operativo

Donde:

- Puesta en gas o gassing up. En caso de ser necesario este proceso, se considerará un tiempo de plancha de puesta en gas de 48h.
- Puesta en frío o cooling down. Este proceso depende en gran medida del tipo de buque, por lo que se definen dos tiempos de plancha de enfriamiento diferentes:
  - 20h para buques tipo "Membrana"
  - 52h para buques tipos "MOSS".
- Carga de talón o heel: En caso de ser necesario este proceso, se considerará un tiempo de plancha de carga de talón de 5h.
- Margen Operativo: Tiempo de ajuste operativo, necesario para llevar a cabo operaciones relacionadas con la puesta en frío de buques, tales como:
  - Alivio de presión de boil-off con el fin de evitar venteos y autoconsumos innecesarios
  - Conexión y desconexión de brazos, enfriamiento de líneas
  - Tiempo para gestión de documentación
  - El tipo de buque y sus procedimientos operativos
  - Otros condicionantes operativos

El detalle de este margen operativo, que podrá ser distinto por terminal, pantalán y tamaño de buque, será definido por el operador en coordinación con el GTS, y se encuentra recogido en el documento de 'rangos admisibles'.

De este modo, el tiempo de plancha de la operación completa, estará integrado por la suma de los tiempos de plancha de las operaciones que sean necesarias más el margen operativo. Cada terminal y/o pantalán, podrá definir tiempos de plancha diferentes.

En cualquier caso, el tiempo de plancha para este tipo de operaciones no podrá ser inferior a 24 horas.

#### **4.4. Comienzo del tiempo de plancha**

##### **Cartagena, Barcelona, Bilbao y Sagunto.**

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto y notifica el Aviso de Alistamiento (Notice of Readiness-NOR, en inglés) en su

ventana asignada, el tiempo de plancha empezará seis horas después de ser notificado el NOR, o en el momento en que el barco esté atracado y listo para llevar a cabo la operación, lo que ocurra antes.

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto y notifica el NOR antes de su ventana asignada, el tiempo de plancha comenzará cuando tenga lugar el primero de los siguientes eventos:

- a) En el momento en que el buque metanero esté atracado y listo para llevar a cabo la operación.
- b) A las 06:00 horas de la fecha asignada.

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto después de su ventana asignada o, llegando antes no notifica a tiempo el NOR; el tiempo de plancha empezará en el momento en que el buque metanero esté atracado y listo para iniciar la operación.

### **Huelva.**

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto y notifica el NOR en su fecha asignada, o con antelación a la misma, lo que ocurra antes, el tiempo de plancha empezará cuando tenga lugar el primero de los siguientes eventos:

- a) Cuatro horas después del momento en que suceda la primera marea alta dentro de su ventana asignada, desde las 06:00 horas de la fecha asignada, y que tenga lugar al menos dos horas después de notificar el NOR y que permita al buque metanero atracar con seguridad y llevar a cabo la operación de acuerdo con las regulaciones portuarias a tal efecto.
- b) En el momento en que el barco esté atracado y listo para llevar a cabo la operación.

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto después de su ventana asignada o, llegando antes no notifica a tiempo el NOR; el tiempo de plancha empezará en el momento en que el buque metanero esté atracado y listo para iniciar la operación.

### **Mugardos.**

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto y notifica el NOR en su fecha asignada, o con antelación a la misma, lo que ocurra antes, el tiempo de plancha empezará cuando tenga lugar el primero de los siguientes eventos:

- a) Seis horas después del momento en que suceda la primera marea alta dentro de su ventana asignada y que tenga lugar al menos una hora después de notificar el NOR y que permita al buque metanero atracar con seguridad y llevar a cabo la operación de acuerdo con las regulaciones portuarias a tal efecto.
- b) En el momento en que el barco esté atracado y listo para llevar a cabo la operación y siempre desde las 6:00h de la fecha asignada.

Si el buque metanero llega a la boya de recalada del puerto después de su ventana de asignada o, llegando antes no notifica a tiempo el NOR; el tiempo de plancha empezará en el momento en que el buque metanero esté atracado y listo para iniciar la operación.

#### **4.5. Finalización del tiempo de plancha**

Con independencia de la operación que vaya a llevarse a cabo, el tiempo de plancha dejará de contabilizar en el momento en que se desconecten los brazos de descarga.

### **5. Consideraciones adicionales**

---

El operador podrá extender el tiempo de plancha permitido por cualquier retraso imputable o período de tiempo requerido por los siguientes motivos:

- a) Acción u omisión, del buque metanero o su capitán, excepto situaciones debidamente justificadas.
- b) Retraso debido a operaciones especiales del barco tales como «heel out», aprovisionamiento, «bunkering», etc, siempre que estas operaciones se realicen con autorización de la terminal.
- c) Eventualidades técnicas durante la operación, ajenas a la operación de la terminal.
- d) Cumplimiento del buque metanero de las regulaciones del puerto donde se vaya a llevar a cabo la operación incluyendo las actividades de los servicios portuarios.
- e) En el caso de operaciones de descarga, velocidad lenta de descarga motivada por alta temperatura del GNL.

- f) Niveles altos en los tanques de GNL de la terminal donde se vaya a llevar a cabo la operación o cualquier consigna de regasificación que no permita llevar a cabo la operación a full-rate de acuerdo con las condiciones operativas de la planta en el tiempo de plancha definido y siempre y cuando dichas consignas de regasificación no pongan en riesgo la operación del sistema.
- g) Por retraso debido a condiciones meteorológicas adversas y cualquier otra razón de fuerza mayor.
- h) En el caso de simultaneidad de operaciones en aquellas plantas con varios pantalanes.

## **6. Tamaño slot y parámetros de cálculo.**

### **6.1. Slot de descarga**

Cuando se constate una modificación significativa en el tamaño de las operaciones logísticas que se llevan a cabo en el Sistema Gasista, el GTS actualizará el tamaño del slot estándar al objeto de adecuarlo a la nueva realidad.

La metodología aplicada para la determinación del nuevo tamaño se basará en los datos estadísticos de las operaciones que hayan tenido lugar en el Sistema Gasista, desde la última actualización del tamaño del slot estándar.

De esta manera, en base a los datos estadísticos históricos de las descargas realizadas en el Sistema Gasista, se ha constatado un aumento del tamaño medio de las descargas realizadas.

En base a dicho análisis, se establece el tamaño del slot estándar de descarga en 1.000 GWh.

### **6.2. Slot de carga**

En función de la tipología del slot, se establecen tres intervalos de tamaños diferentes de slot:

- Tamaño buque Small Scale (SS): para cantidades hasta 135 GWh.
- Tamaño buque Medium Scale (MS): para cantidades superiores a 135 e iguales o inferiores a 205 GWh.
- Tamaño buque Large Scale (LS): para cantidades superiores a 205 GWh.

Dichos tamaños se tendrán en consideración en los cálculos de capacidad referidos en el procedimiento de oferta de capacidad (PA-2).

Estos valores podrán ser revisados previa comunicación al sector con anterioridad a la publicación de la oferta del procedimiento de asignación en el que se aplique por primera.