

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 30 de septiembre de 2022  
Ref: Puertos 31/2022/AP

### Asunto: AP Barcelona - Modelo de Pliego del Servicio portuario de Suministro de Combustibles GNL

Muy Sres. nuestros:

Les adjuntamos la Propuesta del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de suministro de gas natural licuado (GNL) a buques como combustible en el Puerto de Barcelona.

La AP de Barcelona ha convocado un Comité de Servicios Portuarios para su discusión el próximo 10 de octubre por lo que, con el fin de poder elaborar los comentarios pertinentes, si fuera necesario, les **rogamos nos hagan llegar sus observaciones a la mayor brevedad posible y, en todo caso, no más tarde del martes 4 de octubre a [apedreira@anave.es](mailto:apedreira@anave.es).**

Saludos cordiales,

Elena Seco  
Directora General

-----<<<  
**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.  
**Confidentiality:** The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.  
**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.  
**Security warning:** This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

# PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE BARCELONA.

Autoridad Portuaria de Barcelona

Junio 2022

## ÍNDICE

|                                                                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO .....                                                                     | 4  |
| Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal.....                                                                       | 4  |
| Prescripción 2ª: Definición del servicio .....                                                                        | 4  |
| Prescripción 3ª: Ámbito geográfico .....                                                                              | 4  |
| Prescripción 4ª: Autorización de las operaciones .....                                                                | 5  |
| SECCIÓN II: LICENCIAS.....                                                                                            | 6  |
| Prescripción 5ª: Tipos de licencias.....                                                                              | 6  |
| Prescripción 6ª: Plazo. ....                                                                                          | 6  |
| Prescripción 7ª: Otorgamiento de licencias .....                                                                      | 7  |
| Prescripción 8ª: Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia .....                                     | 8  |
| Prescripción 9ª: Transmisión de las licencias .....                                                                   | 8  |
| Prescripción 10ª: Modificación de este Pliego de Prescripciones Particulares y de las licencias .....                 | 8  |
| Prescripción 11ª: Extinción de las licencias .....                                                                    | 9  |
| SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....                                                                 | 12 |
| Prescripción 12ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades .....                                          | 12 |
| Prescripción 13ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional                                 | 13 |
| Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos.....                                                   | 14 |
| Prescripción 15ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.....                | 20 |
| Prescripción 16ª: Obligaciones de servicio público portuario.....                                                     | 21 |
| Prescripción 17ª: Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio .....       | 22 |
| SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO .....                                                 | 23 |
| Prescripción 18ª: Condiciones de la prestación del servicio .....                                                     | 23 |
| Prescripción 19ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad ..... | 26 |
| Prescripción 20ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria .....                                            | 27 |
| Prescripción 21ª: Facultad de control e inspección .....                                                              | 30 |
| Prescripción 22ª: Otras responsabilidades del prestador del servicio .....                                            | 30 |
| Prescripción 23ª: Garantías .....                                                                                     | 31 |
| Prescripción 24ª: Penalizaciones y régimen sancionador.....                                                           | 32 |
| SECCIÓN V: RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO .....                                                                       | 35 |

|                                                                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Prescripción 25ª: Tarifas por la prestación del servicio .....                                                                              | 35  |
| Prescripción 26ª: Tasas portuarias.....                                                                                                     | 35  |
| Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario .....                                                                       | 36  |
| SECCIÓN VI: ENTRADA EN VIGOR Y TRANSITORIEDAD .....                                                                                         | 38  |
| Prescripción 28ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.....                                                                | 38  |
| Prescripción 29ª: Transitoriedad.....                                                                                                       | 38  |
| ANEXO I CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO<br>DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES .....                             | 39  |
| ANEXO II DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR.....                                                                                                     | 94  |
| ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.....                                                                                             | 99  |
| ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL .....                                                                          | 101 |
| ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA<br>AUTORIDAD PORTUARIA .....                                             | 102 |
| ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD .....                                                                                                | 103 |
| ANEXO VII: MODELO DE AVAL .....                                                                                                             | 107 |
| ANEXO VIII: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE LOS MEDIOS<br>MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD STS ..... | 108 |
| ANEXO IX: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE MEDIOS<br>MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD TTS.....        | 109 |

## SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO

### Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal

El objeto del presente Pliego de Prescripciones Particulares (en adelante, PPP) es la regulación del régimen de acceso y el de prestación del servicio de suministro de gas natural licuado (en adelante GNL) como combustible a buques en el puerto de Barcelona, conforme al Reglamento UE 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (en adelante, Reglamento UE 2017/352) y al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM).

### Prescripción 2ª: Definición del servicio

Se entiende por servicio portuario de suministro de GNL como combustible para buques, el avituallamiento de GNL para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque, según lo dispuesto en el artículo 2.1 del Reglamento UE 2017/352.

No se consideran incluidos dentro del alcance del servicio portuario las operaciones de compraventa del combustible a suministrar.

A los efectos de este PPP, en la denominación de GNL se considera incluido el biometano licuado, BIOGNL, GNL sintético y mezclas de GNL con porcentajes de H<sub>2</sub>.

### Prescripción 3ª: Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es la zona de servicio del puerto de Barcelona vigente en el momento de aprobación de este Pliego de Prescripciones Particulares. En el caso de modificaciones no sustanciales de la zona de servicio se entenderá que quedan incorporadas automáticamente al ámbito geográfico de prestación del servicio tras su comunicación oficial a los prestadores.
2. No obstante, por condiciones operativas y de seguridad, la Autoridad Portuaria podrá limitar la prestación del servicio a unas determinadas zonas, muelles, atraques o fondeaderos, de conformidad con lo establecido en las *“Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques en el puerto de Barcelona”*, así como en sus modificaciones posteriores, que se incluyen como Anexo I a este Pliego de Prescripciones Particulares.
3. Del mismo modo, la Autoridad Portuaria podrá no autorizar que se realicen operaciones de suministro en la modalidad de buque a buque (STS) en aquellos muelles en los que, aun estando concesionados o siendo de acceso restringido, por su especial localización con respecto a las zonas de navegación adyacentes (canales o dársenas), y teniendo en cuenta las dimensiones del buque receptor, del suministrador y la anchura de las zonas de seguridad y de exclusión marítima, el tráfico marítimo pasante quedaría altamente condicionado o restringido.

## Prescripción 4ª: Autorización de las operaciones

El servicio de suministro de combustible GNL en el puerto de Barcelona solo se puede prestar por aquellas personas físicas o jurídicas que previamente hayan obtenido la oportuna licencia de prestación otorgada por la Autoridad Portuaria de Barcelona de acuerdo con estas Prescripciones Particulares.

Además, para cada operación, o tipo de operación, específica se deberá obtener la preceptiva autorización técnica de la operación de bunkering de GNL que garantice la seguridad y el control del riesgo, de acuerdo con las “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques en el puerto de Barcelona*” en las que se explicita la documentación a presentar, el procedimiento y las condiciones de prestación y que se incluyen como Anexo I a este Pliego de Prescripciones Particulares.

Las autorizaciones se otorgarán de manera conjunta a las partes implicadas según cada modelo de suministro de que se trate:

1. Medios flotantes a buque (STS): Buque suministrador, buque receptor y muelle determinado (con documentación de conformidad de la terminal).
2. Camión a buque (TTS): Camión suministrador, buque receptor y terminal
3. Tubería a buque (PTS): Suministrador, buque receptor y terminal (si es distinta del suministrador).

Si la operación de PTS se tiene previsto realizar en atraques que dan servicio a una planta de regasificación, el otorgamiento de estas autorizaciones deberá ser compatible y conforme a lo establecido en la regulación del sistema gasista en relación con la contratación y programación de operaciones.

Estas autorizaciones podrán otorgarse por un plazo temporal de acuerdo con la “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques en el puerto de Barcelona*”, y de esta forma dé cobertura a diversas operaciones siempre que éstas impliquen a las mismas partes involucradas (suministrador, buques receptores de la misma serie y terminal).

## SECCIÓN II: LICENCIAS

### Prescripción 5ª: Tipos de licencias

1. Se podrán otorgar los siguientes tipos de licencias para la prestación del servicio, que serán siempre de carácter específico:
  - a. Licencias abiertas al uso general, conforme a lo establecido en el artículo 109 del TRLPEMM.
  - b. Licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, conforme a lo establecido en el artículo 116 del TRLPEMM.
2. Las licencias pueden ser para una o varias de las siguientes modalidades de suministro:
  - a. Suministro de GNL mediante camión, cisterna o contenedor (TTS / MTTS / CTS).
  - b. Suministro de GNL con medios flotantes (STS).
  - c. Suministro de GNL mediante tubería (PTS).
3. En el caso de las licencias de suministro de GNL con medios flotantes (STS) abiertas al uso general se distinguirá entre:
  - a. Con base en puerto: En este caso, el servicio está planteado para que el buque suministrador utilice como puerto de estancia prioritario el de Barcelona, de forma que, como mínimo cada año natural durante la vigencia de la licencia, acumule un periodo de permanencia en el puerto de Barcelona superior a seis (6) meses. La Autoridad Portuaria de Barcelona, a la vista de la memoria de actividades presentada y de la disponibilidad de puntos de atraque, debidamente habilitados desde el punto de vista de la seguridad, determinará en la licencia la asignación del lugar de atraque o fondeo para la estancia de los buques de suministro en los periodos de inactividad.
  - b. Sin base en puerto: En este caso, la prestación del servicio está planteada para que los buques de suministro efectúen las escalas puntuales por el tiempo necesario para avituallar un buque receptor determinado, incluyendo, en su caso, las operaciones de carga del producto a suministrar en la terminal, sin que, por regla general, se requiera una estancia en otros muelles de atraque.

### Prescripción 6ª: Plazo.

1. Cuando no exista limitación del número de prestadores, el plazo máximo de duración de las licencias abiertas al uso general será:
  - a) En caso de no existir inversión significativa y para el suministro de GNL con medios flotantes sin base en puerto: un plazo máximo de 6 años, y

- b) En caso de existir inversión significativa; un plazo máximo de quince (15) dependiendo del modelo de gestión, puesta a disposición de buques de suministro y realización de inversiones en el puerto.

El plazo de duración de las licencias se empezará a contar desde que se comunique su otorgamiento.

2. Las licencias podrán renovarse, excepto cuando esté limitado el número de prestadores, previa solicitud y acreditación del prestador del cumplimiento de los requisitos previstos en el TRLPEMM y en el presente Pliego de Prescripciones Particulares. La renovación debe de ser solicitada en el semestre anterior a la fecha de expiración del plazo de la licencia y siempre antes de que falten seis meses para que dicha licencia se extinga.
3. En el caso de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas al uso particular, el plazo de estas no podrá ser superior al del contrato entre el prestador y el titular de la concesión o autorización ni superior al plazo de la concesión o autorización, ello sin perjuicio de que puedan ser objeto de renovación cuando sigan concurriendo las circunstancias para ello.
4. Los titulares de licencia pueden renunciar a la misma en cualquier momento, pero perderán la garantía fijada en la Prescripción 23ª si no comunican oficialmente por escrito efectúan un preaviso de su interés de renunciar a dicha licencia la renuncia con al menos seis (6) meses de anticipación. Este preaviso para que se considere realizado se deberá comunicar oficialmente por escrito.

#### Prescripción 7ª: Otorgamiento de licencias

1. Toda persona física o jurídica que desee una licencia podrá solicitarla en cualquier momento presentando ante la Autoridad Portuaria los documentos relacionados en la Prescripción 8ª y tendrá derecho a su otorgamiento siempre y cuando acredite el cumplimiento de los requisitos de acceso previstos en este PPP y en la demás legislación vigente de aplicación.
2. El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de:
  - a. Con carácter general, tres (3) meses, ex artículo 115.1 del TRLPEMM.
  - b. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único. En este caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho (8) meses, ex artículo 115.4 del TRLPEMM.
3. También se podrán otorgar licencias para la prestación del servicio portuario de suministro de GNL como combustible que tengan condicionada su inicio de la actividad a la acreditación del cumplimiento de los requisitos relativos a los medios humanos y materiales exigidos en este PPP. En estos casos, el licenciataria tendrá un plazo máximo de doce (12) meses a contar desde que se otorga la licencia condicionada para presentar la documentación necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos pendientes relativos a los medios humanos y materiales exigidos para la prestación del servicio

portuario. El Director General de la Autoridad Portuaria, una vez comprobado dicho cumplimiento, autorizará el inicio de la actividad. La no acreditación de los requisitos pendientes en el plazo mencionado producirá automáticamente la extinción de la licencia.

#### **Prescripción 8ª: Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia**

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio objeto de este Pliego de Prescripciones Particulares, el interesado deberá realizar una solicitud a la Autoridad Portuaria que deberá ajustarse a lo previsto el artículo 66.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la que se indicará el nombre de la persona física o jurídica, el NIF y el domicilio. El escrito de solicitud deberá estar debidamente firmado por la persona con poder notarial suficiente de representación de la empresa, e irá acompañada de la documentación indicada en el Anexo II.

#### **Prescripción 9ª: Transmisión de las licencias**

1. El artículo 118 del TRLPEMM regula la transmisión de la licencia de prestación de servicio, que estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.
2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 9.4 del Reglamento UE 2017/352, cuando se produzca un traspaso de personal, en los documentos de transmisión de la licencia se incluirá la lista del personal afectado con información pormenorizada y transparente sobre sus derechos contractuales y sobre las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.
3. La Autoridad Portuaria podrá denegar la transmisión, entre otras causas, por la existencia de obligaciones pendientes derivadas de la licencia por parte del transmitente, y en todo caso, serán responsables solidarios el transmitente y el adquirente, sobre las responsabilidades y obligaciones de la licencia correspondientes a fecha anterior a la transmisión.
4. En el caso de que una licencia ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto se transmita, el adquirente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en este Pliego de Prescripciones Particulares.

#### **Prescripción 10ª: Modificación de este Pliego de Prescripciones Particulares y de las licencias**

##### **A. Del Pliego de Prescripciones Particulares**

1. La Autoridad Portuaria podrá modificar este Pliego de Prescripciones Particulares de acuerdo con lo establecido en el artículo 113.2 del TRLPEMM.

2. La modificación del Pliego de Prescripciones Particulares se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación según lo dispuesto en el art. 113.1 TRLPEMM, procediéndose posteriormente a la modificación de la(s) correspondiente(s) licencia(s) en los términos indicados a continuación.
3. No obstante lo anterior, se habilita al Director General de esta Autoridad Portuaria a aprobar, tras la tramitación del correspondiente expediente, aquellas modificaciones de las “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques en el puerto de Barcelona*”, que figuran como Anexo I de este Pliego, que siendo de carácter puramente técnico son susceptibles de variación y ajustes de acuerdo con los cambios que se produzcan en el territorio, y siempre que no supongan un cambio sustancial en las condiciones de prestación del servicio del Pliego.,

#### B. De las licencias

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 117.2 del TRLPEMM, siguiendo los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando haya sido modificado este Pliego de Prescripciones Particulares del servicio.
2. Cuando se modifique este Pliego de Prescripciones Particulares de acuerdo con lo indicado en el apartado A. anterior, los prestadores deberán adaptarse a dichas modificaciones en el plazo que establezca la Autoridad Portuaria en el acuerdo por el que se apruebe la modificación de la licencia. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

#### Prescripción 11ª: Extinción de las licencias

1. Las licencias se extinguirán de conformidad con las causas establecidas en el artículo 119.1 a), b), c), d) del TRLPEMM, y cuando:
  - a. El titular renuncie a la licencia.
  - b. Se produzca el fallecimiento del titular de la licencia, si es persona física y no existe petición de continuidad por parte de sus sucesores, en el plazo de un (1) año desde la fecha de defunción y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
  - c. Se rescinda el contrato con el titular de la concesión o autorización correspondiente en el caso de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular.
  - d. Se revoque el título de concesión o autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular en el caso de licencias de integración de servicios.

2. Asimismo, en virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM, el presente Pliego de Prescripciones Particulares establece las siguientes causas adicionales por las que podrá ser revocada la licencia cuando la Autoridad Portuaria así lo considere en función de su gravedad:
- a. En el supuesto de impago a la Autoridad Portuaria de las tasas y tarifas que se devenguen, procederá la revocación de la licencia transcurrido el plazo de seis (6) meses desde la finalización del período de pago voluntario, salvo que el deudor haya presentado un plan de pagos y cancelación de deuda, que sea aprobado por la Autoridad Portuaria. Si el plan de pagos fuera rechazado, el deudor dispondrá de otros treinta (30) días para liquidar el total de la deuda, y en el caso de que no se liquidase, la licencia quedaría definitivamente extinguida.
  - b. En el supuesto de realización de algún servicio sin haber obtenido la autorización de las operaciones prevista en la Prescripción 4ª.
  - c. Será causa de revocación del título el incumplimiento de la obligación de suministrar a la Autoridad Portuaria la información que corresponda, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta reiteradamente.
  - d. Facturación de servicios o conceptos indebidos a los usuarios o a la Autoridad Portuaria o falseamiento de datos sobre los servicios prestados.
  - e. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de esta.
  - f. No constitución de la garantía o de los seguros indicados en este Pliego de Prescripciones Particulares en el plazo establecido.
  - g. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
  - h. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.
  - i. Grave descuido en la conservación de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, sin haber atendido el requerimiento de subsanación de la Autoridad Portuaria o sustitución de estos sin la aprobación de esta.
  - j. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
  - k. Por no acreditar la disposición de los medios materiales mínimos cuando sean subcontratados y el plazo del contrato haya finalizado.
  - l. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares y, en particular, las obligaciones de servicio público.
  - m. No acreditación del cumplimiento de los requisitos para el inicio de la actividad en el plazo establecido para ello en el punto 3º de la Prescripción Séptima (7ª).
  - n. Para las licencias en la modalidad de STS con base en puerto, cuando el periodo de estancia acumulado en un año natural en el puerto de Barcelona sea inferior a seis (6) meses o el plazo de inactividad entre suministros de más de doce (12) meses.

3. Las licencias se extinguirán por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, al que se otorga un plazo de quince (15) días a fin de que formule las alegaciones y fundamentos que considere pertinentes, en defensa de sus derechos. En el caso de que haya transcurrido el plazo establecido en la licencia, si la Autoridad Portuaria no ha aprobado la renovación de la misma, la extinción se producirá de forma automática. En el supuesto contemplado en el punto e) del párrafo 2, la licencia se extinguirá una vez transcurrido el plazo de preaviso fijado en el párrafo 4 de la Prescripción 6ª desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La revocación de la licencia por las causas relacionadas en el punto 2º conllevará la aplicación de una penalización equivalente a la pérdida total de la garantía establecida en este Pliego, excepto en los supuestos recogidos en la letra k) cuando la causa no sea achacable al titular.
5. Asimismo, también conllevará la penalización equivalente a la pérdida total de la garantía cuando la extinción de la licencia sea por renuncia del titular y no haya efectuado el preaviso con una antelación superior al tiempo establecido en la Prescripción Sexta.
6. El titular de una licencia deberá cesar en la prestación del servicio desde el mismo momento en que ésta se extinga o le sea notificada su revocación.
7. En el caso de la revocación de las licencias en la modalidad de STS con base puerto debido a la causa prevista en el artículo 119.1.c), los licenciarios, si así lo solicitan, podrán obtener sin solución de continuidad una licencia de la modalidad STS sin base en puerto.

## SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

### Prescripción 12ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades

#### A. Requisitos de acceso

1. Conforme a lo establecido en el artículo 3 del Reglamento UE 2017/352 y de acuerdo con el TRLPEMM, el acceso al mercado para la prestación del servicio está sujeto a:
  - a) El cumplimiento de los requisitos mínimos dispuestos en este Pliego de Prescripciones Particulares.
  - b) Las obligaciones de servicio público establecidas en la Prescripción 16ª, en las condiciones establecidas en las Prescripciones 18ª y 19ª.
2. El acceso a la prestación del servicio se regirá por el sistema de libre concurrencia.
3. Las licencias se otorgarán con carácter reglado y no otorgarán el derecho a prestar el servicio en exclusiva, excepto cuando la Autoridad Portuaria de Barcelona haya establecido la limitación del número de prestadores.
4. Podrán optar a una licencia para la prestación del servicio las personas físicas o jurídicas, españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exijan dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad.
5. Teniendo en cuenta el principio de honorabilidad del empresario, no podrán optar a la licencia las personas físicas o jurídicas cuando existan motivos imperiosos para dudar de su fiabilidad. Esta limitación afectará igualmente, a cualquier persona física o jurídica vinculada a la primera o perteneciente al mismo grupo empresarial, siempre y cuando haya contribuido a la realización de la conducta en la que se aprecia la infracción determinante de la falta de honorabilidad. Los solicitantes deberán cumplimentar el Anexo VI con la correspondiente Declaración de Honorabilidad.
6. Las empresas solicitantes deberán estar al corriente de sus obligaciones de carácter fiscal y laboral.
7. Se considerará que los solicitantes se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal y con la Seguridad Social, cuando concurren las circunstancias previstas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

#### B. Régimen de incompatibilidades

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 del TRLPEMM, ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia de este servicio podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia de idéntico servicio, mismo modelo operativo

y producto a suministrar en el mismo ámbito geográfico, en los términos previstos en dicho artículo.

2. La incompatibilidad indicada tendrá efecto tanto para el otorgamiento de la licencia como durante todo el plazo de duración de esta.

### Prescripción 13ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional

#### A. Solvencia económico-financiera

1. El solicitante deberá contar para la obtención de la licencia, y durante toda la vigencia de esta, de una cifra de fondos propios, sin incluir préstamos participativos, y neto del capital pendiente de desembolso, que sea, como mínimo, igual al mayor de las siguientes ratios: 30% del importe del activo no corriente y al 20% del activo total neto de la sociedad y, en cualquier caso, superior a 600.000 euros.
2. Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes:
  - a) Informes de instituciones financieras.
  - b) Presentación de las cuentas anuales auditadas o extracto de estas, en el supuesto de que su publicación sea obligatoria en los Estados en donde aquellas se encuentren establecidas.
  - c) En el caso de empresas de nueva creación, los solicitantes deberán aportar las escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social.
3. Si, por una razón justificada, el solicitante no está en condiciones de presentar las referencias solicitadas, la Autoridad Portuaria podrá evaluar su solvencia económica y financiera por medio de cualquier otro documento, de los legalmente establecidos, que considere apropiado.
4. La Autoridad Portuaria puede en todo momento evaluar la situación económico-financiera de los licenciarios con el objetivo de verificar el mantenimiento durante el plazo de la licencia de este requisito.

#### B. Solvencia técnico-profesional

La solvencia técnico-profesional del solicitante quedará acreditada teniendo en cuenta su capacidad para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el TRLPEMM y en estas Prescripciones Particulares. A tal fin se entenderá acreditada cuando el solicitante de la licencia acredite alguna de las siguientes alternativas:

- a) Disponer de los medios materiales que reúnan los requisitos técnicos exigidos en la Prescripción 14ª, y demuestre su capacidad para mantener dichos equipos en las condiciones requeridas en la misma.
- b) Disponer de personal, propio o subcontratado, con experiencia profesional de más de dos (2) años en la prestación del servicio de suministro de LNG.

- c) Disponer de personal, propio o subcontratado, con experiencia profesional de más de dos (2) años en el sector de distribución y del transporte marítimo de gas natural licuado.

## Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos

### A. Medios específicos empleados en el servicio.

En todas las licencias, ya sean de uso general o restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, los medios de suministro serán aquellos que el prestador considere adecuados para atender el servicio de forma óptima y sin interrupción, con los niveles de calidad y rendimiento establecidos en este Pliego, y que cumplan con los requisitos técnicos mínimos exigidos en esta Prescripción y en el documento "*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques*" que se adjunta como Anexo I de este Pliego.

No obstante, en la modalidad de suministro desde buque (STS), todo buque suministrador debe obtener, previamente a su entrada en servicio, la aprobación técnica por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona; para ello, el prestador deberá presentar la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos, y se solicitará informe a la Capitanía Marítima de Barcelona que tendrá carácter vinculante. La aprobación técnica supondrá la formalización de adscripción al servicio del buque suministrador.

### B. Aspectos generales.

Para todas las modalidades de licencia, con independencia del tipo de medios que le sean de aplicación, quedan sujetas a las siguientes condiciones:

#### i. Sobre los medios materiales:

Si las cisternas o los buques suministradores adscritos al servicio portuario no fueran propiedad de la empresa titular de la licencia, esta última deberá presentar además de los requerimientos antes indicados, los contratos de disposición correspondientes, que deberán mantenerse vigentes durante toda la adscripción de esos medios al servicio de la licencia, de forma que se garantice que el prestador tiene el control de dichos medios y es responsable ante cualquier incidente o accidente relacionado con la operativa. En el caso de que los plazos de los contratos de disposición fueran inferiores al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos que acrediten la disposición de los medios durante toda la duración de la licencia, siendo causa de extinción de la licencia si no se presentan dichos contratos.

En las licencias con instalaciones fijas el prestador deberá disponer de la correspondiente concesión o autorización de ocupación de dominio público para la instalación de los equipos de distribución, así como de las líneas de distribución hasta los puntos de atraque.

Además, el titular de la licencia deberá tomar las acciones necesarias para asegurar que los medios materiales contratados son técnicamente adecuados y tienen los permisos, certificaciones y autorizaciones necesarias para la desempeñar la actividad. El hecho de que los medios utilizados no sean propios no exime al titular de la licencia de las obligaciones derivadas de los incumplimientos de las condiciones establecidas en el título habilitante o en estas Prescripciones Particulares.

ii. Sobre los medios humanos

1. El licenciatario cumplirá, durante todo el plazo de vigencia de la licencia, con la legislación laboral vigente en cada momento en España, sin perjuicio de las especialidades que puedan corresponder cuando utilice buques no matriculados en el registro marítimo español.
2. Los medios humanos empleados para la prestación del servicio estarán vinculados al prestador, o la/s empresa/s subcontratadas por éste, a través de las distintas modalidades contractuales admitidas por la legislación vigente, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria.
3. El licenciatario deberá tomar las acciones oportunas para asegurar que los medios humanos utilizados para el servicio, tanto si forman parte de la plantilla de la empresa titular de la licencia como cuando no sea así, dispongan de todos los permisos, autorizaciones y certificaciones requeridas para el transporte y manipulación de las mercancías peligrosas y operación de los medios materiales correspondientes a cada uno de los tipos de licencias.
4. En caso de cese de la prestación del servicio, por cualquier razón, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto de este, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 22ª.
5. Igualdad de género e inserción de personas con discapacidad:
  - a. Cuando el prestador venga obligado en virtud de lo establecido en el artículo 45 de la Ley 3/2007 de 22 de marzo para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, deberá elaborar y aplicar un plan de igualdad con el alcance y contenido indicado en dicha Ley. Asimismo, en toda la documentación, publicidad, imagen o materiales que emplee la empresa prestadora del servicio portuario, deberá utilizar un lenguaje no sexista, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o estereotipos sexistas y fomentar una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad y pluralidad de roles e identidades de género.
  - b. Asimismo, si la empresa cuenta con 50 o más trabajadores en su plantilla deberá cumplir con la reserva mínima del 2% de trabajadores con discapacidad, con las excepciones previstas en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, siempre que se hayan adoptado las medidas sustitutorias legalmente previstas.

- C. Licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular mediante contrato con el titular de la concesión o autorización o con medios propios.
1. Se podrán otorgar licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, y el titular de la licencia no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión, pero si no lo es, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre el concesionario y el solicitante de la licencia.
  2. Los medios humanos y materiales deberán reunir las características técnicas exigidas para las licencias abiertas al uso general con excepción de la cantidad de unidades y de la capacidad mínima de almacenamiento, que serán únicamente las adecuadas para atender al volumen y características de los tráficos en dicha terminal, en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan estos tráficos, quedando dichos medios definidos en cada licencia.
  3. Cuando la licencia sea para la modalidad de suministro STS con base en puerto, este tipo de licencias sólo podrán otorgarse cuando el atraque previsto para los medios marítimos durante los periodos de inactividad esté emplazado en algunos de los muelles concesionados al titular de la estación marítima o terminal de mercancías dedicada a uso particular.

D. Modificaciones de los medios materiales: nuevas incorporaciones y/o sustitución de medios

1. En la modalidad de suministro STS, cuando el titular de una licencia solicite la incorporación de un nuevo buque de suministro, ya sea como una unidad adicional o como una sustitución, la nueva unidad deberá obtener la aprobación técnica oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. Para ello, el prestador del servicio deberá presentar la correspondiente solicitud aportando la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos de la nueva unidad, fijados en el presente Pliego de Prescripciones Particulares y en las “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques*”, incluyendo la cobertura del seguro de responsabilidad civil. En la tramitación de esta sustitución se solicitará informe a la Capitanía Marítima que tendrá carácter vinculante. La aprobación técnica de la incorporación supondrá la adscripción al servicio del nuevo buque, y, en el caso de que sea para una sustitución, la baja del sustituido, con los efectos temporales que se fijen en dicha aprobación.

No obstante lo anterior, en la modalidad de suministro STS con base en puerto, la incorporación de un nuevo buque que no sea una sustitución, deberá tramitarse como una modificación de la licencia.

2. Los nuevos medios que se adscriban deberán obtener las correspondientes autorizaciones específicas de suministro que se establecen en la prescripción 4ª,

excepto cuando la Autoridad Portuaria de Barcelona considere que, a la vista de las características operativas y técnicas de los nuevos medios, las operaciones de suministro sean muy semejantes a otras ya autorizadas, y, por tanto, pueden convalidarse dichas autorizaciones.

3. En la modalidad TTS, la idoneidad de las nuevas cisternas incorporadas al servicio, así como la sustitución de algunas de ellas, se comprobará en el trámite de admisión de mercancías peligrosas, donde se revisará que disponen de la documentación ADR, seguros e inspecciones técnicas en vigor.

E. Medios mínimos exigidos por tipo de licencia y sus requisitos específicos técnicos.

- i. Licencia abierta al uso general para suministro de GNL a buques por camión o contenedor cisterna (TTS / MTTS / CTS)

a) Medios materiales básicos:

Los prestadores del servicio deberán disponer de, como mínimo, tres (3) camiones cisterna equipados con sus medios adicionales necesarios para el suministro. Estos medios materiales, además de cumplir con los estándares de construcción, funcionamiento y certificación que normativamente le sean de aplicación, según lo manifestado en la declaración responsable presentada según el modelo adjunto en el Anexo IX, deberán reunir los siguientes requisitos:

1. Las cisternas estarán construidas acorde a la normativa ADR (Tabla A de mercancías peligrosas, mercancía ONU 1972), dispondrán de una capacidad mínima de 40 m<sup>3</sup> y una capacidad de bombeo mínima de 40m<sup>3</sup>/h. Dichas cisternas mantendrán en vigor sus correspondientes seguros, las tarjetas de inspección técnica (ITV), y los certificados que les apliquen. Las cisternas serán de doble casco con aislamiento al vacío. En caso de aportar cisternas de características diferentes a las enumeradas anteriormente, el peticionario deberá justificar que los medios aportados pueden dar un servicio adecuado.
2. Las cisternas dispondrán de sistemas de parada de las bombas de trasiego por alta presión, de forma que nunca se supere la presión máxima de diseño de la manguera de trasiego.
3. Dispondrá de medios de control preferiblemente calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades realmente suministradas.
4. Dispondrán de mangueras de conexión antiestáticas que cumplan con el estándar de fabricación adecuada (EN 1474, EN 12434 o BS 4089 o el estándar que las sustituya).
5. Deberán disponer de los medios requeridos en la norma ISO 20519 que permitan activar el apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (sistema ERS). En el caso de operaciones TTS, podrán usarse los sistemas ESD y ERS del buque receptor que permitan la parada segura

del bombeo de la cisterna y la desconexión segura de la manguera, en caso necesario.

6. Dispondrán de sistema de inertización de líneas y purgado de restos de GNL sin emisión a la atmósfera o, en otro caso, se permite el uso de los sistemas del propio buque receptor o sistemas instalados en el lado tierra.

ii. Licencia abierta al uso general para suministro de GNL a buques desde buque de suministro (STS)

a. Medios materiales

Los prestadores del servicio deberán disponer de, como mínimo, un buque de suministro.

Todo buque de suministro deberá cumplir con las normativas y estándares aplicables y, además reunir, como mínimo, los siguientes requisitos técnicos:

1. Será apto para la navegación marítima y no tendrá restricciones operacionales de clasificación que no le permitan hacerse a la mar en caso de necesidad.
2. Para las licencias STS con base en puerto, el medio aportado deberá tener una capacidad mínima de almacenamiento de GNL de 2.000 m<sup>3</sup> y una capacidad de bombeo comprendido en el rango de 150 a 500 m<sup>3</sup>/h o superior. En caso de que el medio aportado sea de características diferentes a las enumeradas anteriormente, el peticionario deberá justificar que el medio aportado puede atender la maniobra unitaria habitual más compleja en un tiempo adecuado.
3. El buque de suministro deberá cumplir con el Código IGC y disponer del certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (Código IGC), en vigor. Además, dado el servicio que realiza, poseerá la mención específica tipo 'GAS BUNKER', o similar, en su certificado de clasificación de una Sociedad de Clasificación reconocida.
4. El buque de suministro deberá tener una muy buena maniobrabilidad en espacios confinados. En el caso de que el buque esté solamente dotado con un único propulsor deberá contar con, al menos, una hélice de proa con suficiente potencia para facilitar las maniobras de abarloadamiento. Se recomienda contar con dos motores de propulsión y doble eje como medida redundante de seguridad. En caso de que el buque no disponga de estos dos motores de propulsión y doble eje, así como de sistema de gobierno redundante, se requerirá de la presencia permanente de remolcador durante las maniobras náuticas portuarias asociadas al suministro.
5. Los buques de suministro adscritos al servicio no podrán superar la antigüedad máxima de veinticinco (25) años.

6. Se deberá disponer de los medios requeridos en la norma ISO 20519 que permitan activar el apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (ERS).
7. Dispondrá de sistemas de parada automática de la bomba de trasiego por alta presión, de forma que nunca se supere la presión máxima de diseño de la manguera de trasiego.
8. Estará equipado con mangueras de conexión antiestáticas que cumplan con el estándar de fabricación adecuado (EN 1474, EN 12434 o BS 4089 o el estándar que las sustituya).
9. Dispondrán de un sistema de izado y soporte de las mangueras que cuente al menos con una grúa hidráulica homologada para su uso a bordo y soportes para el guiado y soporte de las mangueras
10. Tendrá un sistema de inertización de líneas y purgado de restos de GNL sin emisión a la atmósfera.
11. El barco de suministro deberá contar con sus propias defensas para abarloarse y separarse del barco receptor. En el caso de que sean necesarios otros elementos separadores (p.ej. pontonas) para poder conseguir la compatibilidad geométrica para el abarloomiento seguro, será el prestador del servicio el encargado de proveer los citados medios.
12. Deberá ser capaz de suministrar tanto por babor como por estribor, sin que las mangueras crucen por la cubierta.
13. Dispondrá de medios de control calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades realmente suministradas
14. El licenciatarario dispondrá de los medios adicionales necesarios para el suministro de GNL y cumplirá con las normativas y estándares de obligado cumplimiento, según lo manifestado en la declaración responsable presentada según el modelo adjunto en el Anexo VIII.

**iii. Licencia Suministro de GNL a buques desde tubería fija (PTS)**

**a. Medios materiales**

Los equipos necesarios en este servicio comprenderán desde la salida del tanque de almacenamiento hasta la conexión al manifold del buque suministrado, no siendo objeto de este Pliego el tanque de almacenamiento.

Los medios mínimos que el licenciatarario deberá proporcionar serán:

1. Sistemas de bombeo con una capacidad de bombeo, como mínimo, de 150 m<sup>3</sup>/h a máxima capacidad. En caso de que la capacidad de bombeo sea inferior, el peticionario deberá justificar que puede dar un servicio adecuado.

2. Dispondrán de sistemas de parada de las bombas de trasiego por alta presión, de forma que nunca se supere la presión máxima de diseño de la manguera de trasiego.
3. Dispondrá de medios de control preferiblemente calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades realmente suministradas.
4. Dispondrán de mangueras de conexión antiestáticas que cumplan con el estándar de fabricación adecuada (EN 1474, EN 12434 o BS 4089 o el estándar que las sustituya).
5. Se deberán disponer de los medios requeridos en la norma ISO 20519 que permitan activar el apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (sistema ERS).
6. Dispondrán de sistema de inertización de líneas y purgado de restos de GNL sin emisión a la atmósfera o, en otro caso, se permite el uso de los sistemas del propio buque receptor o sistemas instalados en lado tierra.
7. El licenciatario dispondrá de los medios adicionales necesarios para el suministro de GNL y cumplirá con las normativas y estándares de obligado cumplimiento, según lo manifestado en la declaración responsable presentada según el modelo adjunto en el Anexo IX.

#### Prescripción 15ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad

1. Las empresas prestadoras deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental, las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental. Asimismo, las empresas prestadoras serán las responsables de adoptar las medidas necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación de los servicios.
2. En aplicación de la Ley 26/2007, de Responsabilidad Medioambiental, las empresas prestadoras deberán realizar una evaluación de riesgos ambientales y proveerán las garantías financieras que en su caso sean de aplicación conforme a la misma.
3. En el plazo de un (1) año a partir de la fecha de del inicio de la prestación del servicio, los prestadores deberán estar inscritos en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001 cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio reguladas en la licencia, incluyendo en el mantenimiento de los medios materiales. En las licencias de suministro desde buque, el alcance del certificado de gestión medioambiental EMAS o ISO-14001, también comprenderá el repostaje de combustible y lubricantes, así como -en su caso- el almacenamiento y entrega de desechos MARPOL.
4. Los prestadores participarán, siempre que las obligaciones de explotación del servicio lo permitan, en los ejercicios de simulacro por contaminación marina organizados por

la Autoridad Portuaria y elaborarán, tras la celebración de los mismos, un informe de lecciones aprendidas y propuestas de mejora que será remitido a la Autoridad Portuaria. Los ejercicios se programarán con la antelación suficiente y formarán parte de las obligaciones de servicio público descritas en el punto B de la Prescripción Decimosexta.

5. La Autoridad Portuaria podrá pedir, con un periodo de adaptación, que los medios marítimos usen combustibles de cero emisiones, o podrá obligar a que los buques se conecten al sistema OPS (Onshore Power Supply) cuando esté disponible en el muelle de espera habilitado, en el caso de licencias STS con base en puerto.

La empresa prestadora desarrollará su actividad bajo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, haciendo uso de energías renovables en la medida de lo posible y empleando la maquinaria y las técnicas más eficientes energéticamente, que permitan contribuir al ahorro y la eficiencia energética en la demanda conjunta del Puerto.

### Prescripción 16ª: Obligaciones de servicio público portuario

Las obligaciones de servicio público reguladas por el TRLPEMM en el artículo 110, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Reglamento EU 2017/352, son las siguientes:

- A. Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad

Los titulares de licencias abiertas al uso general mediante TTS y STS con medios flotantes con base en puerto estarán obligados, salvo casos debidamente justificados, a atender preferentemente la demanda de suministro en el puerto de Barcelona siempre que haya sido solicitada con la antelación y las garantías suficientes y de acuerdo con los usos y prácticas habituales de este servicio, incluido el tiempo necesario para obtener la autorización técnica de la operación. Esta obligación de servicio público no dará derecho a ninguna compensación económica al prestador por parte de la Autoridad Portuaria.

- B. Obligaciones de servicio público de cooperación en ejercicios y simulacros

Esta obligación de servicio público se aplica a todos los titulares de licencias de cualquier modalidad o ámbito.

Siempre que las necesidades del servicio lo permitan, los medios humanos y materiales exigidos para la prestación del servicio se pondrán a disposición de la Autoridad Portuaria para la participación en ejercicios y actuaciones de simulacros. El número de servicios requeridos podrá ser de hasta 4 al año y no dará derecho a ninguna compensación económica al prestador por parte de la Autoridad Portuaria.

Prescripción 17ª: Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio.

A todos los titulares de un mismo tipo de licencia de prestación abierta al uso general, se les exigirá el cumplimiento de las obligaciones de servicio público en igualdad de condiciones, según lo establecido en este Pliego de Prescripciones Particulares.

## SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

### Prescripción 18ª: Condiciones de la prestación del servicio

#### A. General

1. Para la realización de operaciones de suministro de GNL será imprescindible ser titular de una licencia de este servicio de cualquiera de los tipos definidos en este Pliego de Prescripciones Particulares.
2. El titular de la licencia deberá obtener la autorización específica para prestar el servicio a un determinado buque receptor en una terminal dada, de acuerdo con lo indicado en las *Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques*.
3. El titular de la licencia prestará el servicio según lo previsto en el TRLPEMM, en el Reglamento UE 2017/352, en las condiciones establecidas en el presente Pliego de Prescripciones Particulares, en las *Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques*, en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria y en la/s autorización/es para prestar el servicio, conforme a los principios de objetividad y no discriminación, evitando en todo momento incurrir en prácticas anticompetitivas.
4. El prestador debe notificar toda modificación de su actividad relativa a la prestación del servicio, así como fusiones, adquisiciones o cambios en su composición accionarial que tengan alguna implicación en la prestación del servicio o sobre la situación financiera o el régimen de incompatibilidades previsto en el artículo 121 del TRLPEMM. La Autoridad Portuaria evaluará si dichas modificaciones alteran la situación de cumplimiento de las condiciones de solvencia o incompatibilidad establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares o en la Ley.
5. Los prestadores cumplirán los requisitos en materia de seguridad marítima o de seguridad y protección del puerto o del acceso a este, de sus instalaciones, equipos y trabajadores y otras personas, así como los requisitos en materia medioambiental locales, nacionales, de la Unión Europea e internacionales.
6. Se recomienda que los prestadores utilicen como guía para la prestación del servicio las '*Common Guidelines for LNG Bunkering Operations at Spanish Ports*' que se han elaborado en el contexto del proyecto EU Core LNGas Hive

#### B. Obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social.

1. Los licenciarios se mantendrán al corriente del cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante todo el periodo de duración de la licencia, y deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria cuando así les sea requerido.
2. Los prestadores cumplirán la normativa social y laboral, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, las obligaciones de

prevención de riesgos y seguridad y salud en el trabajo, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los períodos de trabajo y de descanso de la gente de mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo que les sea de aplicación.

3. Los titulares de licencia serán responsables del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales (Anexo III) en calidad de titulares del centro de trabajo, tal y como prescribe el artículo 65.1 del TRLPEMM, cuando se dé el supuesto de ser titular del centro de trabajo, conforme al artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

#### C. Estancia de los medios flotantes

1. Obligación de la consignación:

Para la gestión de las escalas en el puerto de Barcelona, y la atención durante todas sus estancias, los medios marinos deberán contar con un agente consignatario autorizado para esta actividad por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

2. Gestión de escalas:

Todo buque de suministro deberá obtener la correspondiente autorización de escala por el procedimiento establecido para ello que servirá para toda su estancia ininterrumpida en la zona de servicio portuaria. Cuando abandonen la zona de servicio por cualquier razón (p.ej. suministro en otro puerto), para su regreso deberán obtener un nuevo número de escala.

3. Régimen de estancia:

La Autoridad Portuaria habilitará puntos de atraque o fondeo para los buques de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto. El régimen de utilización de esos atraques se concretará en las licencias del servicio.

Cuando los medios con base en el puerto vayan a abandonar la zona de servicio del puerto, y con independencia de las formalidades a realizar ante la Capitanía Marítima, deberán informar de manera fehaciente, y con suficiente antelación, a la Autoridad Portuaria, indicando el motivo de la salida del puerto y la fecha/hora prevista de vuelta.

Cuando un buque de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto vaya a quedar fuera de servicio por operaciones de mantenimiento o revisión que estén programadas de antemano, el licenciatario deberá informar a la Autoridad Portuaria, con indicación de la fecha prevista de reposición del buque de suministro para el servicio. En el caso de que el mantenimiento o reparación supere el plazo de un (1) mes, el licenciatario deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de acción que minimice los eventuales efectos negativos en el servicio durante el tiempo de parada. Esta misma consideración se hace extensiva a situaciones de averías o accidentes que obliguen a la retirada del buque de suministro del servicio.

Cuando un buque de suministro adscrito al servicio mediante una licencia abierta al uso general con base en puerto cese su actividad de forma permanente o se extinga su licencia, deberá abandonar el punto de atraque asignado en un plazo máximo de quince (15) días.

El atraque de los medios marinos sin base en puerto en los muelles habilitados para la estancia de este tipo de buques (suministro de GNL) en periodos de inactividad no está garantizado, y dependerá de la disponibilidad que haya en cada momento, teniendo en cuenta que el uso preferente de esos muelles lo tienen los buques de suministro con base en puerto.

D. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio. Responsabilidad

1. El servicio se realizará por el titular de la licencia bajo su exclusivo riesgo y ventura.
2. Serán por cuenta del titular de la licencia todos los impuestos, arbitrios o tasas derivadas de la prestación del servicio, con arreglo a la legislación vigente en cada momento; los consumos de combustible, agua y electricidad; así como cualquier otro servicio que pueda utilizar en el puerto y todos los demás gastos que ocasione la prestación y que sean necesarios para el funcionamiento del servicio.
3. La Autoridad Portuaria no será responsable, en ningún caso, de los daños producidos a terceros como consecuencia de la prestación del servicio, siendo, en su caso, responsabilidad del titular de la licencia los daños y perjuicios que éste pueda producir durante el desarrollo del mismo. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes. En el caso de que los medios no sean propiedad del licenciataria, este será igualmente responsable frente a terceros de los daños ocasionados por los medios a su disposición.

E. Adaptación al progreso

1. El prestador del servicio deberá incorporar durante el plazo de la licencia las innovaciones tecnológicas básicas que, a juicio de la Autoridad Portuaria, puedan contribuir a una mejora en la calidad de la prestación del servicio.
2. La Autoridad Portuaria podrá introducir, tras la tramitación del oportuno expediente, las variaciones en la forma de prestación del servicio que estime oportunas para la mejora de este.
3. El prestador del servicio adquirirá el compromiso de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios y tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria en el estudio de mejoras en la prestación del servicio y en la planificación de acciones futuras.
4. El prestador podrá, por propia iniciativa, proponer cambios que en ningún caso podrán implicar deterioro o pérdida de calidad en la prestación del servicio. Cualquier cambio será debidamente justificado y precisará de su previa aprobación por la Autoridad Portuaria, y previa experimentación de su puesta en uso.

5. Cuando la adaptación al progreso represente una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, esta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación. Cualquier modificación de adaptación al progreso deberá afectar por igual a todos los prestadores.

F. Inicio de la Prestación del servicio.

El servicio comenzará a prestarse en el plazo máximo de **un (1)** mes, computado a partir de la fecha de notificación del otorgamiento de la licencia, excepto en el caso de las licencias condicionadas a la acreditación de la disponibilidad de medios reguladas en el punto tercero de la Prescripción 7ª en las que el plazo máximo de inicio será el allí dispuesto.

El servicio se considerará iniciado en la fecha en que el licenciatario comunique que se encuentre en disposición de prestarlo y así se oferte a los usuarios.

En el caso en el que se trate de una renovación de la licencia, no podrá quedar interrumpida la prestación del servicio.

**Prescripción 19ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad**

1. La prestación del servicio se realizará con la debida diligencia evitando retrasos en el inicio de este y observando las buenas prácticas del sector. El prestador del servicio deberá desarrollar las operaciones de suministro en un tiempo razonable acorde con las características del buque suministrado y las características concretas del medio material utilizado, las condiciones operativas concretas, las condiciones meteorológicas y los puntos de inicio y fin de la prestación del servicio, así como las órdenes del Capitán del buque suministrado o personal responsable.
2. Los prestadores del servicio deberán tener implantado y certificado, en el plazo máximo de un (1) año a partir del inicio de la prestación del servicio y durante todo el periodo de vigencia de la licencia, un sistema de gestión de calidad según la norma ISO 9001, cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio reguladas en la licencia. En concreto, comprenderá el siguiente alcance:
  - a. la operativa del servicio
  - b. sistema de indicadores
  - c. sistema de notificación de accidentes e incidentes
  - d. programa de mantenimiento para el equipo de suministro de GNL
  - e. plan de formación del personal
  - f. sistema de gestión de reclamaciones y suministro de información a la Autoridad Portuaria de Barcelona

El certificado debe estar emitido por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma ISO/IEC 17065.

3. En todo caso, el prestador mantendrá los estándares de calidad establecidos por la Autoridad Portuaria en este Pliego de Prescripciones Particulares, y los respetará, con

carácter de mínimos, durante el desarrollo de las actividades comprendidas en la prestación del servicio.

Los indicadores de calidad serán los siguientes:

- a. Incidentalidad: porcentaje de servicios con incidente. El indicador será el cociente entre el número de servicios con incidentes y el número de servicios prestados en un año. El porcentaje máximo admisible será del 5% para todos los tipos de licencias.
  - b. Quejas y reclamaciones por deficiencias en la prestación del servicio: número de quejas y reclamaciones recibidas. Este indicador será el cociente entre el número de servicios con quejas o reclamaciones, que sean atribuidas al prestador a criterio de la Autoridad Portuaria, respecto al número de servicios prestados. El porcentaje máximo admisible será del 5% para todos los tipos de licencias.
4. Se excluyen a los efectos de valoración de estos indicadores todas las situaciones de incumplimiento que no sean imputables al prestador.
  5. Los indicadores anteriores se evaluarán para cada licencia de forma independiente.
  6. El incumplimiento de los indicadores anteriores dará lugar a la aplicación de las penalizaciones establecidas en el presente Pliego de Prescripciones Particulares. Asimismo, su reiterado incumplimiento podrá dar lugar a la extinción de la licencia, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de dichos incumplimientos.
  7. En el caso de que se produzca una demora en el inicio de un servicio o se reciban reclamaciones o quejas por la prestación o la no prestación del mismo, se deberán registrar las causas que han provocado las desviaciones, para conocimiento de la Autoridad Portuaria.
  8. En caso de reclamación formal relativa a las tarifas y previa solicitud, el prestador pondrá a disposición de la autoridad correspondiente toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las tarifas por servicios portuarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.3 del Reglamento UE 2017/352.

## Prescripción 20ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria

### A. Información general

1. El prestador del servicio deberá facilitar a la Autoridad Portuaria la información detallada que esta precise para ejercer su responsabilidad de control sobre la correcta prestación del servicio, de forma que pueda verificar el cumplimiento del TRLPEMM y de este Pliego de Prescripciones Particulares. Esta información deberá facilitarse en el formato y por los medios establecidos por la Autoridad Portuaria. Los prestadores aportarán la información que se solicite a través de los sistemas que se pongan a disposición para el envío de dicha información, SIGEIN o el que lo sustituya.
2. Los prestadores facilitarán y mantendrán actualizados los detalles (nombre y datos de contacto) del responsable de explotación y la persona designada de seguridad; en la modalidad de STS esta figura deberá coincidir, para cada uno de los buques,

con la persona designada en tierra (Designated Person Ashore - de acuerdo con el Sistema de Gestión de la Seguridad aprobado.

3. Los prestadores con licencia STS informarán, de acuerdo con lo establecido en el régimen de estancia de los medios marítimos en la Prescripción 18ª, la información de las entradas y salidas de dichos medios.
4. Las quejas o reclamaciones presentadas al prestador deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.

#### B. Información detallada sobre los servicios prestados

1. Información con periodicidad trimestral para permitir evaluar el cumplimiento de los indicadores de calidad y productividad:
  - a) Los prestadores con licencia de la modalidad STS en base en puerto informarán de aquellas solicitudes de servicio de suministro en el puerto de Barcelona que no se hayan atendido indicando el motivo de la no prestación.
  - b) Listado de operaciones en las que se hayan producido accidentes laborales que sean considerados graves por la Inspección de Trabajo, indicando número de escala y descripción del accidente.
  - c) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes en la prestación del servicio y descripción del incidente.
  - d) Listado de reclamaciones y quejas por prestación deficiente del servicio.
2. El prestador deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta a los buques y ponerlo a disposición de la Autoridad Portuaria. Cuando el acceso a este registro no sea continuo, se facilitará con frecuencia trimestral. Este Registro deberá contener los siguientes datos:
  - a) Número de escala a la que se presta el servicio, asignado por la Autoridad Portuaria
  - b) Nombre, bandera, tipo y tamaño (GT) del buque a suministrar
  - c) Buque suministrador (en caso de STS), terminal donde se realiza el suministro y muelle donde se realiza el suministro
  - d) Cantidad (tn), energía (MWh) y volumen (m<sup>3</sup>) suministrado. En el caso de que la cantidad sea diferente a la solicitada en más de un 10 %, indicar la causa
  - e) Calidad del producto suministrado: % metano, poder calorífico superior (kWh/kg), densidad GNL (kg/m<sup>3</sup>), número de metano
  - f) Fecha y hora de solicitud del servicio
  - g) Fecha, hora y lugar para la que se solicita el servicio
  - h) Fecha y hora de llegada al costado del buque a suministrar
  - i) Fecha, hora y lugar de inicio y finalización del servicio

- j) Matrícula e identificación de los medios de suministro utilizados en el servicio
  - k) Incidentes o accidentes acaecidos durante la prestación del servicio y su descripción
  - l) Cualquier otra información que el prestador considere relevante indicar o que la Autoridad Portuaria solicite respecto a la adecuada prestación del servicio.
3. El prestador del servicio enviará por correo electrónico a las direcciones [medi.ambient@portdebarcelona.cat](mailto:medi.ambient@portdebarcelona.cat) y [mercaderiesperilloses@portdebarcelona.cat](mailto:mercaderiesperilloses@portdebarcelona.cat), el siguiente día hábil, cada *bunker delivery note* y *check-list* cumplimentado de cada una de las operaciones.
4. La documentación soporte del contenido del registro estará disponible para su consulta por parte de la Autoridad Portuaria durante un periodo mínimo de cinco (5) años.

#### C. Otro tipo de información

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 del TRLPEMM, las cuentas anuales de la empresa deberán contar con una estricta separación contable entre la actividad correspondiente a cada una de las licencias que el prestador desarrolle en el puerto de Barcelona y en su caso, otras actividades que pudiera desarrollar el prestador. La memoria deberá incluir una cuenta de pérdidas y ganancias y un estado del capital empleado correspondientes a la actividad amparada en la licencia, de forma separada a la de otras actividades de la empresa prestadora.
2. Cualquier modificación en la composición accionarial o de socios del titular de la licencia deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria en cuanto esta se produzca o se tenga conocimiento de que se va a producir, a efectos de poder comprobar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 121 del TRLPEMM y en la Prescripción 13ª de este Pliego de Prescripciones Particulares.
3. Cualquier inversión de capital en otras sociedades titulares de licencias de este mismo servicio en el puerto de Barcelona deberá ser notificada de forma inmediata.
4. Cuando sea solicitado de forma expresa por la Autoridad Portuaria se le deberá trasladar la información relativa a la estructura de costes del servicio, con suficiente detalle que permita la valoración del coste de este y la valoración de cada uno de sus componentes. En concreto, se deberán detallar y justificar, al menos, las siguientes partidas:
  - a) Para los medios materiales que no sean propios, los importes de los alquileres o pólizas de fletamento
  - b) Para los medios materiales que sean propios, la cuantía de inversión, así como de amortización anual y los costes financieros
  - c) Los gastos de personal
  - d) Los importes correspondientes a avituallamientos de combustible, lubricantes y otro material náutico

- e) Los importes dedicados a mantenimiento preventivo y correctivo
- f) Los importes de las pólizas de seguro
- g) Otros costes de explotación

D. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

Toda la información suministrada por el prestador podrá ser remitida a Puertos del Estado para que sirva de base en la elaboración del *Informe Anual de Competitividad* a partir del análisis y las conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios con arreglo a lo previsto en el artículo 123 del TRLPEMM.

Prescripción 21ª: Facultad de control e inspección

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, así como comprobar su correcto funcionamiento y podrá verificar el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de la licencia y autorizaciones otorgadas.

A tal fin, el prestador facilitará el acceso al registro contemplado en el apartado b de la anterior Prescripción a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que esta lo requiera.

Prescripción 22ª: Otras responsabilidades del prestador del servicio

A. Ante sus trabajadores

1. Los titulares de licencias se mantendrán al corriente del cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante todo el periodo de duración de la licencia.
2. En cumplimiento de lo establecido en el apartado a) del artículo 113.8 del TRLPEMM, las licencias incluirán la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social”*.

B. Ante usuarios y terceros

En cumplimiento de lo establecido en el apartado b) del artículo 113.8 del TRLPEMM, las licencias incluirán la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“Será obligación del prestador, indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes”*.

### C. Cobertura de riesgos. Seguro de Responsabilidad Civil

1. Antes de comenzar la actividad, el licenciatario deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio portuario cuya responsabilidad recaiga sobre el prestador, así como las indemnizaciones por riesgos profesionales. La cuantía de dicho seguro debe ser la que el prestador estime suficiente para cubrir los riesgos propios de la prestación del servicio y será, en todo caso, igual o superior a las indicadas para cada tipo de licencia:

- Suministro de GNL modalidad TTS: 5.000.000 €
- Suministro de GNL modalidad STS: 25.000.000 €
- Suministro de GNL modalidad PTS: 5.000.000 €

Para acreditar la disponibilidad de seguro de Responsabilidad Civil que dé cobertura de la actividad desarrollada se presentará copia vigente de las condiciones de la póliza de seguros y recibo de estar al corriente de pago. La compañía de seguros deberá ser informada, en detalle y mediante documentación escrita, de los riesgos de la actividad, con objeto de que el valor del seguro se ajuste a las circunstancias de riesgo asumidas.

Estas cantidades podrán ser actualizadas cada cinco años por la Autoridad Portuaria conforme a la variación del IPC.

2. Asimismo, el prestador deberá establecer las garantías medioambientales que se deriven de la evaluación de riesgos realizada, conforme a lo establecido en la Ley de Responsabilidad Medioambiental por alguno de los medios establecidos en dicha Ley. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.

### Prescripción 23ª: Garantías

1. A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas Prescripciones Particulares, de las sanciones y penalizaciones que pudieran imponerse, y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, de la renuncia a la licencia sin el preaviso previo de tres (3) meses, o del abandono indebido del servicio, el prestador deberá constituir la garantía a favor del Presidente de la Autoridad Portuaria, cuya cuantía será de, al menos, la indicada a continuación para cada tipo de licencia:

- Licencia de suministro de GNL por camión o contenedor cisterna (TTS): 15.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con medios flotantes con base en puerto (STS): 120.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con medios flotantes sin base en puerto (STS): 60.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con tubería fija (PTS): 15.000 euros por licencia

Asimismo, la garantía responderá de que se inicie la actividad dentro del plazo máximo establecido para ello de acuerdo con la Prescripción Séptima (7ª) apartado tercero. De

esta forma, en el caso de que el licenciatario no inicie la actividad en dicho plazo perderá el 100% de la cuantía de la garantía constituida.

2. La garantía se constituirá en metálico, o mediante aval bancario o de compañía de seguros, conforme al modelo del Anexo VII de este PPP. La garantía, que será solidaria, podrá ser otorgada por persona o entidad distinta del titular de la licencia, entendiéndose, en todo caso, que la garantía queda sujeta a las mismas responsabilidades que si fuese constituida por él mismo y sin que puedan utilizarse los beneficios de excusión, división y orden.
3. Las garantías anteriores podrán actualizarse cada cinco años por la Autoridad Portuaria, conforme a la evolución acumulada del IPC general.
4. La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la licencia quede limitada a su importe.
5. Extinguida la licencia, conforme a los supuestos previstos en estas Prescripciones Particulares, se llevará a cabo la devolución de la garantía o su cancelación, una vez satisfecho el pago de las obligaciones pendientes con la Autoridad Portuaria y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en que hubiera incurrido el prestador del servicio o las penalizaciones o sanciones que le hubieran sido impuestas y no hayan sido abonadas.
6. El incumplimiento de las obligaciones económicas y de las condiciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares por parte del prestador permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida.
7. Cuando, por aplicación de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria tuviese que hacer uso de la garantía, total o parcialmente, el prestador vendrá obligado a reponerla o complementarla en el plazo de un (1) mes contado desde el acto de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, la Autoridad Portuaria podrá extinguir la licencia, así como emprender las acciones legales que considere oportunas.

Cuando se produzca un cambio o sustitución de medios asignados a la licencia no será necesario hacer modificaciones en la garantía depositada.

## Prescripción 24ª: Penalizaciones y régimen sancionador

### A. Penalizaciones

1. Para garantizar un correcto cumplimiento de estas Prescripciones y, sin perjuicio de la sanción o de la reclamación de daños y perjuicios a que hubiere lugar y de otros derechos y acciones que correspondan a la Autoridad Portuaria, esta podrá imponer penalizaciones por incumplimiento de las condiciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares y de los indicadores calidad expuestos en el presente Pliego de Prescripciones Particulares, siempre que tal incumplimiento no sea sancionado como infracción conforme al régimen sancionador del TRLPMM.

2. A continuación, se detallan las penalizaciones que se aplicarán como consecuencia del incumplimiento de los siguientes indicadores, por periodo estudiado:

| Indicadores de calidad                                                       | Licencia STS<br>con base en<br>puerto | Licencia STS<br>sin base en<br>puerto | Licencia TTS | Licencia PTS    |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|-----------------|
| Incidentalidad                                                               | 15.000 euros                          | 10.000 euros                          | 5.000 euros  | 10.000<br>euros |
| Por quejas y reclamaciones<br>relacionadas con la<br>prestación del servicio | 5.000 euros                           | 3.000 euros                           | 2.000 euros  | 3.000 euros     |

3. Asimismo, se aplicará la penalización de la pérdida total de la garantía cuando se produzca la extinción de la licencia en aquellos casos contemplados en el punto 4º de la Prescripción Sexta.
4. Por cada incumplimiento de la obligación de suministrar a la Autoridad Portuaria la información que corresponda o de forma incorrecta o incompleta se establece una penalización de 500 euros.
5. Por el incumplimiento de los plazos señalados en los distintos apartados del presente Pliego de Prescripciones Particulares se establecerá una penalización de 500 euros por cada día de retraso en cada uno de los documentos que el prestador está obligado a suministrar a la Autoridad Portuaria.
6. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación de los índices de precios objetivos y públicos de los elementos de coste más significativos del servicio.
7. Estas penalizaciones solo serán de aplicación cuando los incumplimientos sean imputables al prestador del servicio, previa audiencia al mismo y mediante la correspondiente resolución motivada, y darán derecho a la Autoridad Portuaria a la incautación de la cantidad correspondiente de la garantía, la cual deberá ser repuesta por el prestador en el plazo indicado en este Pliego de Prescripciones Particulares.
8. Las penalizaciones referidas no excluyen las indemnizaciones a las que puedan tener derecho la Autoridad Portuaria, los usuarios o terceros, por los daños o perjuicios ocasionados por el prestador del servicio, ni la revocación de la licencia de acuerdo con lo establecido en este Pliego de Prescripciones Particulares.

## B. Régimen sancionador

1. Este Pliego de Prescripciones Particulares se ajusta en materia de infracciones y sanciones al Título IV, Régimen sancionador, del TRLPEMM, y en especial al artículo 306.2.a) en relación con las infracciones leves, al 307.5 en lo que se refiere a infracciones graves y al artículo 308.5 referido a las muy graves.
2. Las sanciones estarán a lo dispuesto en el Capítulo II del TRLPEMM en sus artículos 312 y 313.
3. A efectos de imposición de sanciones, recurso y suspensiones cautelares de las posibles sanciones, se regirá por las reglas de procedimiento administrativo común, siendo susceptibles de ser recurridas ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.
4. En el caso de incumplimiento del Reglamento UE 2017/352 se aplicarán las sanciones que corresponda conforme al régimen sancionador establecido en estos Pliegos en cumplimiento del artículo 19 de dicho Reglamento.

## SECCIÓN V: RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO

### Prescripción 25ª: Tarifas por la prestación del servicio

Cada prestador abierto al uso general publicará sus tarifas oficiales y pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria y de los usuarios del puerto información adecuada sobre la naturaleza y el nivel de las mismas conforme a lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352.

Dichas tarifas serán transparentes, equitativas y no discriminatorias, debiendo ser proporcionales al coste del servicio prestado. No serán admisibles tarifas diferenciadas en función del día u hora en que tiene lugar la prestación del servicio.

El prestador de servicio deberá publicar en su página web la tarifa del servicio vigente en cada momento. Asimismo, el prestador del servicio facilitará a la Autoridad Portuaria de Barcelona un enlace a su página web al objeto de que ésta última lo publique en su página web.

El prestador del servicio, en caso de reclamación formal y previa solicitud, pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria de Barcelona toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tarifas por servicios portuarios aplicados

En caso de observarse situaciones de inexistencia de una competencia efectiva en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria fijará las tarifas máximas de conformidad con lo establecido en el art. 12 del Reglamento UE y en el art. 113.4 letra h) del TRLPEMM y, en su caso, se actualizarán y revisarán de acuerdo con la Ley de Desindexación.

### Prescripción 26ª: Tasas portuarias

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de suministro de GNL a buques abonarán a la Autoridad Portuaria las siguientes tasas:

#### A. Tasa de actividad

1. Por el desarrollo de la actividad de prestación del servicio de suministro a buque, el titular del servicio deberá abonar a la Autoridad Portuaria de Barcelona una tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, de acuerdo con lo previsto en los artículos 183-192 y 245 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en los términos que se establece a continuación
2. Esta tasa se liquidará de forma semestral.
3. Base Imponible: Volumen, medido en m<sup>3</sup>, de carburante suministrado a buques, englobando el que se haya suministrado por camión, contenedor cisterna, medios flotantes o tubería fija.
4. Cuota íntegra: 0,3 €/m<sup>3</sup>, de suministro a buque, debiendo cumplirse el límite mínimo de la tasa establecido en el artículo 188, letra b), punto 2º.2 del TRLPEMM (el 1% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia).

5. Actualización de la cuota íntegra: La actualización de la cuota unitaria de esta tasa de actividad se realizará a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos.
6. El titular del servicio vendrá obligado a facilitar a la Autoridad Portuaria de Barcelona, dentro del mes siguiente a aquél en que se produzca el vencimiento de cada semestre natural, información suficiente a juicio de ésta, con la que justifique la facturación de la tasa de actividad a realizar. La información a suministrar por el concesionario contendrá, el volumen de suministro a buques y la cifra de negocio asociada a esta actividad.

**B. Tasa del buque**

1. Esta tasa se liquidará a los licenciatarios titulares de licencias para suministro mediante buque (STS) conforme a lo establecido en los artículos 194 a 204 del TRLPEMM.

**C. Tasa de ayudas a la navegación**

1. Esta tasa se liquidará a los licenciatarios titulares de licencias para suministro mediante buque (STS) conforme a lo establecido en los artículos 237 a 244 del TRLPEMM.

**D. Tasa de ocupación**

1. En caso de que existiera una concesión o autorización vinculada al servicio otorgada al prestador, este deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización y en los artículos 173 a 182 del TRLPEMM.

En el valor de las tasas no están incluidas las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido, debiendo aplicarse a dichos valores los tipos impositivos vigentes en cada momento.

Independientemente de que el abono de las tasas esté garantizado por la garantía constituida, la Autoridad Portuaria podrá utilizar para su cobro el procedimiento administrativo de apremio.

## **Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario**

1. Los prestadores del servicio podrán suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario, entendiendo como tal al buque receptor, su naviero o grupo naviero, cuando haya transcurrido al menos un periodo de un mes desde que se le haya requerido fehacientemente el pago de las tarifas, sin que el mismo se haya hecho efectivo o haya sido garantizado suficientemente. A estos efectos, el requerimiento se practicará por parte del prestador acreedor por cualquier medio que permita tener constancia del acto de recepción y su fecha por parte del usuario.
2. La suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse previa autorización de la Autoridad Portuaria y siempre que no lo impidan razones de seguridad.
3. Cuando la prestación del servicio haya sido suspendida a un usuario, dicha suspensión deberá ser levantada, cuando sea requerido por la Autoridad Portuaria, por motivos de seguridad debidamente motivados.

4. La Autoridad Portuaria resolverá sobre la suspensión en el plazo máximo de quince (15) días desde la solicitud del prestador y podrá acordar, hasta la resolución que dictamine la suspensión del servicio, la constitución por el usuario de un depósito previo que garantice la cuantía de las tarifas a devengar.
5. La posibilidad de suspensión deberá ser objeto de publicidad, de modo que el usuario haya podido tener acceso a esta información.
6. Una vez realizado el pago de lo adeudado por el usuario suspendido del servicio, este se reanudará en condiciones de normalidad.

## SECCIÓN VI: ENTRADA EN VIGOR Y TRANSITORIEDAD

**Prescripción 28ª:** Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 4.6 del Reglamento UE 2017/352, este Pliego de Prescripciones Particulares se aplicará a los tres (3) meses de su publicación en el BOE.

**Prescripción 29ª:** Transitoriedad.

Las personas físicas o jurídicas que tengan en vigor una licencia de suministro de combustible de gas natural licuado en la fecha de publicación de este Pliego de Prescripciones Particulares en el BOE, podrán seguir prestando el servicio de acuerdo con las condiciones de su licencia hasta transcurridos seis (6) meses desde esa publicación o hasta la fecha de extinción de la licencia si esta fuera anterior.

Las licencias que expiren una vez publicado en el BOE este Pliego, pero antes de la fecha de entrada en vigor de su aplicación, de acuerdo con la Prescripción 28ª, se podrán prorrogar, a petición de licenciataria, hasta esa fecha de aplicación.

# ANEXO I: CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES EN EL PUERTO DE BARCELONA



**Port de Barcelona**

## CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES EN EL PUERTO DE BARCELONA

Autoridad Portuaria de Barcelona

# CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES

## Índice

|                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <u><a href="#">PREÁMBULO</a></u>                                                                          | 43 |
| <u><a href="#">GLOSARIO</a></u>                                                                           | 45 |
| <u><a href="#">1 OBJETO Y DEFINICIÓN</a></u>                                                              | 49 |
| <u><a href="#">2 RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN</a></u>                                                          | 49 |
| <u><a href="#">2.1 DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA OBTENCIÓN DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN</a></u>       | 50 |
| <u><a href="#">2.2 TRAMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN</a></u>                                                 | 54 |
| <u><a href="#">2.3 PLAZO DE LA AUTORIZACIÓN</a></u>                                                       | 55 |
| <u><a href="#">2.4 RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN</a></u>                                                  | 55 |
| <u><a href="#">2.5 EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN</a></u>                                                   | 55 |
| <u><a href="#">2.6 HOMOLOGACIÓN DE EXPERTOS PARA REVISAR LOS ESTUDIOS DE RIESGO</a></u>                   | 56 |
| <u><a href="#">2.7 COMUNICACIÓN PREVIA DE OPERACIÓN</a></u>                                               | 56 |
| <u><a href="#">3 CONTROL DEL RIESGO</a></u>                                                               | 58 |
| <u><a href="#">3.1 ZONIFICACIÓN POR RAZÓN DEL RIESGO</a></u>                                              | 58 |
| <u><a href="#">3.1.1 ÁREAS CLASIFICADAS</a></u>                                                           | 58 |
| <u><a href="#">3.1.2 ZONA DE SEGURIDAD (SAFETY ZONE)</a></u>                                              | 58 |
| <u><a href="#">3.1.3 ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA</a></u>                                                   | 59 |
| <u><a href="#">3.1.4 MODIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD</a></u>                                       | 59 |
| <u><a href="#">3.1.5 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD EN OPERACIONES TTS</a></u>                      | 60 |
| <u><a href="#">3.1.6 REPORTE E IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA EN OPERACIONES STS</a></u> | 61 |
| <u><a href="#">3.2 MEDIOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DISPONIBLES DURANTE LAS OPERACIONES</a></u>                | 61 |
| <u><a href="#">3.3 PROTECCIONES FRENTE A ELECTRICIDAD ESTÁTICA Y CORRIENTES GALVÁNICAS</a></u>            | 63 |
| <u><a href="#">4 PERSONAL INVOLUCRADO</a></u>                                                             | 64 |
| <u><a href="#">4.1 ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES</a></u>                                                | 64 |
| <u><a href="#">4.1.1 Coordinador de la operación de suministro (COS)</a></u>                              | 65 |
| <u><a href="#">4.1.2 Responsable de la Operación de Suministro (ROS)</a></u>                              | 66 |
| <u><a href="#">4.1.3 Capitán del buque, u Oficial en quien delegue, del buque receptor</a></u>            | 67 |

|       |                                                                                                              |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1.4 | <u>Operador Técnico del lado suministrador</u>                                                               | 68 |
| 4.1.5 | <u>Operador Técnico del lado buque receptor</u>                                                              | 68 |
| 4.1.6 | <u>Comunicación entre personal involucrado</u>                                                               | 69 |
| 4.2   | <u>VIGILANCIA Y PRESENCIA DE PERSONAL</u>                                                                    | 69 |
| 4.3   | <u>CUALIFICACIÓN MÍNIMA DEL PERSONAL</u>                                                                     | 70 |
| 5     | <u>OPERACIONES SIMULTÁNEAS</u>                                                                               | 70 |
| 5.1   | <u>COMPATIBILIDAD DE LAS SIMOPS</u>                                                                          | 70 |
| 5.2   | <u>PROTECCIÓN PORTUARIA Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES</u>                                      | 76 |
| 6     | <u>CONDICIONES DE PRESTACIÓN</u>                                                                             | 77 |
| 6.1   | <u>MUELLES EN LOS QUE SE PERMITEN OPERACIONES DE SUMINISTRO</u>                                              | 77 |
| 6.2   | <u>HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD</u>                                                           | 77 |
| 6.3   | <u>CONDICIONES METEOROLÓGICAS LIMITANTES</u>                                                                 | 78 |
| 6.4   | <u>RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD</u>                                        | 78 |
| 7     | <u>REQUERIMIENTOS TÉCNICOS</u>                                                                               | 79 |
| 7.1   | <u>COMUNICACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y BUQUE RECEPTOR</u>                                                | 79 |
| 7.2   | <u>REQUISITOS TÉCNICOS, EQUIPAMIENTO Y MAQUINARIA AUXILIAR UTILIZADOS PARA LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD</u> | 80 |
| 7.3   | <u>SISTEMA PARADA DE EMERGENCIA (ESD) Y SISTEMA DE DESCONEXIÓN RÁPIDA (ERS)</u>                              | 83 |
| 7.4   | <u>PROTECCIÓN CRIOGÉNICA</u>                                                                                 | 85 |
| 7.5   | <u>LNG RETENIDO EN TUBERÍAS</u>                                                                              | 85 |
| 7.6   | <u>GESTIÓN DEL BOIL-OFF DE LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DE GNL</u>                                          | 85 |
| 7.7   | <u>VENTEOS DE LAS VÁLVULAS DE SEGURIDAD Y OPERACIONES DE PURGADO</u>                                         | 85 |
| 8     | <u>PROCEDIMIENTOS</u>                                                                                        | 86 |
| 8.1   | <u>CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN</u>                                                         | 86 |
| 8.2   | <u>AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN</u>                                                        | 87 |
| 9     | <u>PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA</u>                                                                          | 87 |
| 9.1   | <u>COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS, ACCIDENTES O EMERGENCIAS</u>                                                 | 87 |
| 9.2   | <u>INTEGRACIÓN EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE LA TERMINAL Y DEL BUQUE</u>                                   | 88 |
| 9.3   | <u>VACIADO DE LOS DEPÓSITOS GNL EN CASO DE CONTINGENCIA</u>                                                  | 89 |
| 10    | <u>SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA</u>                                                                          | 89 |
| 10.1  | <u>NORMAS TÉCNICAS PORTUARIAS</u>                                                                            | 89 |
| 10.2  | <u>ASIGNACIÓN DE ATRAQUE DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO</u>                                                 | 89 |

|             |                                                                                         |    |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <u>10.3</u> | <u>FONDEO DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO</u>                                           | 90 |
| <u>10.4</u> | <u>CONDICIONES DE TRIPULACIÓN</u>                                                       | 91 |
| <u>10.5</u> | <u>SEÑALIZACIÓN Y AMARRE EN LAS OPERACIONES STS</u>                                     | 91 |
| <u>10.6</u> | <u>NORMAS ESPECIFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO DE GNL</u> | 92 |
| <u>10.7</u> | <u>CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE BARCELONA</u>                           | 92 |
| <u>10.8</u> | <u>FACULTAD DE INSPECCIÓN</u>                                                           | 93 |
| <u>11</u>   | <u>EQUIVALENCIAS</u>                                                                    | 93 |

## PREÁMBULO

El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario está sometido al régimen jurídico previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La prestación de servicios y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. Asimismo, la prestación de los mismos deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

La introducción de normativa más exigente sobre emisiones procedentes del transporte marítimo ha conllevado un incremento de la flota de buques que emplean el gas natural licuado (en adelante GNL) como combustible. Además, la necesidad de diversificación energética obliga a Europa a promover combustibles alternativos, como el GNL, también en el transporte marino.

Por todo ello, el suministro de GNL como combustible marino desde camiones cisterna a buques (TTS, por sus siglas en inglés de truck-to-ship), desde barco de suministro a barcos (STS, por sus siglas en inglés de ship-to-ship) o desde una instalación ubicada en tierra (PTS, por sus siglas en inglés, pipe-to-ship, port-to-ship o plant-to-ship) constituye una actividad nueva y creciente que no ha estado previamente regulada.

En estas circunstancias, es necesario establecer y considerar unos requisitos técnicos esenciales que deben tener los medios a emplear y los procedimientos, incluidas las medidas mínimas de seguridad y el plan de contingencias, que deben seguirse en las operaciones de suministro de GNL como combustible a buques. Hay que recordar que dichos requisitos vienen regulados por exigentes normas sectoriales cuya aplicación debe quedar garantizada. En particular, los criterios contenidos en el presente documento han sido configurados tomando como referencia las siguientes normas y guías esenciales, todas ellas de aplicación directa a las operaciones de suministro de combustible GNL:

- ISO 18683 (2021), Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships.
- ISO 20519 (2021), Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels.
- ISO 28460:2011. "Petroleum and natural gas industries. Installation and equipment for liquefied natural gas. Ship-to-shore interface and port operations".
- SGMF bunkering 3.0 (2021), Gas as a marine fuel safety guidelines.

- GASNAM, Recomendación técnica para el suministro de gas natural licuado como combustible marino (2017).
- SIGGTO (2009) ESD ARRANGEMENTS & Linked Ship/Shore Systems FOR Liquefied Gas Carriers
- Proyecto BunkerLogix, Pliego de condiciones particulares regulador de la prestación del servicio de suministro de GNL a buques mediante buque-tanque o gabarra en puerto (2014).
- EMSA, Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and administrations (2018).
- Puertos del Estado. Lloyds Register. Common Guidelines for LNG Bunkering Operations at Spanish Ports. BOOK I - Technical guide to safe and environmentally friendly LNG bunkering. BOOK II - Procedure guide for LNG operations in Spanish Ports. EU Core LNGas hive Project (ET1) (2021).

Atendido todo lo anterior, y dadas las características del GNL y las consecuencias de seguridad que puede acarrear una manipulación inadecuada, se hace necesario el establecimiento de estos criterios que deben servir de primer parámetro para garantizar el desarrollo de dicha actividad en la zona de servicio terrestre y marítima del Puerto de Barcelona, y el establecimiento de garantías, tanto técnicas como económicas, que permitan un funcionamiento seguro y conforme con la legislación vigente en cada momento.

En particular, las operaciones de suministro de GNL TTS, STS y PTS se diseñarán con criterios de la norma ISO 20519. La norma ISO 18683 tendrá carácter complementario y será la referencia principal para definir el alcance del estudio HAZID requerido para estas operaciones.

## GLOSARIO

ACR o QRA o AQR: Análisis cuantitativo de Riesgos.

Áreas clasificadas (Zonas ATEX, ExZone, Hazardous zones): son las zonas en las que pueden formarse atmósferas explosivas y que definen la clasificación de los aparatos eléctricos que se deben instalar en ellas de acuerdo con la norma IEC-60079-22.

Boil-off gas (BOG): es la fase gas contenida en el tanque de almacenamiento del buque o de la instalación de suministro de GNL como consecuencia del equilibrio líquido-vapor en las condiciones de almacenamiento.

Break-away o Breakaway: ver Sistema de desconexión de emergencia. Dispositivo de desconexión rápida y seca instalado en las líneas de transferencia de GNL o GN que garantiza la desconexión física del sistema de transferencia (mangueras) de la unidad a la cual esté conectado en caso de desplazamiento excesivo o emergencia.

Buque de suministro: buque desde el que se proporciona GNL como combustible.

Buque receptor: buque al que se suministra GNL como combustible.

Camión cisterna: vehículo desde el que se suministra GNL como combustible.

Capitán: persona física que ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

Checklist o check-list: lista de comprobaciones.

Código IGC (*IGC code*): Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten Gases licuados a granel.

Código IGF (*IGF code*): Código Internacional de Seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.

Consignatario del buque: persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

Coordinador de la operación de suministro (COS): responsable designado de la terminal portuaria responsable de supervisar la planificación del suministro de GNL y de establecer la coordinación entre los implicados directos de la misma con los responsables del resto de operaciones en dicha terminal y resto del puerto cuando se declara una emergencia.

CTS: [Véase TTS](#).

Distancias de seguridad (*safety zone*): son las distancias que deben respetarse entre la instalación de suministro y el resto de las actividades y/o equipos existentes en áreas adyacentes a la operación de suministro sobre las que los responsables del suministro no tienen control durante la operación.

EMSA (*European Maritime Safety Agency*): Agencia Europea de Seguridad Marítima.

EPI (*PPE*): Equipos de protección individual.

ERS: [Véase Sistema de desconexión de emergencia.](#)

ESD: [Véase Sistema parada de emergencia.](#)

Estudio de riesgos: proceso que permite comprender la naturaleza y nivel de riesgo proporcionando las bases para tomar las medidas necesarias para su tratamiento de forma que éste sea asumible.

Gabarra: A efectos de este documento, buque de suministro.

Gestión del BOG: sistema previsto para la reducir el BOG generado durante el suministro (por ejemplo, enfriando el gas, sistemas de consumo como calderas o generación eléctrica, etc).

GN (NG): Gas natural (vapor).

GNL (LNG): Gas natural licuado.

GPR: Grupo de Prevención de Riesgos de Bomberos de Barcelona.

IAPH: International Association of Ports and Harbors.

IGS: [Véase ISM.](#)

Inertizado: operación que consiste en la introducción de un gas inerte compatible con las propiedades fisicoquímicas del GNL en el sistema de transferencia para arrastrar el GNL y permitir la reducción del contenido de gas natural y/u oxígeno por debajo del límite de inflamabilidad.

Instalación de suministro: instalación fija o móvil desde la que se suministra GNL como combustible al buque receptor.

ISM (*International Safety Management Code*) o Código IGS: Código Internacional de gestión de la Seguridad (IGS).

Manifold: Lugar del sistema de tuberías de carga, descarga o manejo de productos, en el cual confluyen varios tubos y válvulas, y donde se produce la conexión con los medios de la terminal para la carga y descarga.

MARPOL (*Marine Pollution*): Convenio Internacional para la prevención de la contaminación por los buques.

MTTS: [Multitruck-to-ship \(véase TTS\)](#)

Oficial de guardia: oficial del buque encargado de monitorizar las instalaciones a bordo para garantizar, en este caso, que la operación de suministro de GNL se realiza en condiciones seguras y de acuerdo con el procedimiento acordado entre las partes.

Operaciones de venteo: liberación a la atmósfera del BOG u otros gases.

PAU: Plan de Autoprotección.

Peligro: fuente de un daño potencial.

Procedimiento operativo de suministro: documento elaborado por el suministrador de GNL que contiene las instrucciones detalladas de la operativa de suministro.

PTS: Tipo de suministro de GNL a través de una instalación ubicada en tierra, por sus siglas en inglés, pipe-to-ship, port-to-ship o plant-to-ship.

Purgado: desplazamiento del fluido presente en un tramo del sistema de transferencia.

Responsable de la operación de suministro (ROS): es la persona, designada por la empresa suministradora del GNL, responsable de planificar y ejecutar el suministro.

SIGTTO (*Society of international gas tankers and terminal operators*): Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales de Gaseros.

SIMOPs (Simultaneous Operations): Operaciones simultáneas.

Sistema de desconexión de emergencia (ERS, por sus siglas en inglés *Emergency Release System*): es el sistema que en caso de emergencia separa en dos partes el sistema de transferencia, evitando el derrame de GNL y aislando el buque de la instalación de suministro (TTS, STS o PTS).

Sistema de transferencia: es el sistema que conecta la instalación de suministro con el buque receptor. Contempla las siguientes partes:

- Equipos de bombeo
- Instrumentación de control
- Tuberías y mangueras, así como los mecanismos y grúas para el manejo de éstas; válvulas, acoplamientos, incluida la estructura de soporte.

Sistema de venteo: instalaciones que facilitan la liberación segura de gas natural, en caso de sobrepresión u operaciones de purgado.

Sistema de parada de emergencia (ESD, por sus siglas en inglés *Emergency Shut Down*): es el sistema que ante una incidencia o anomalía durante la transferencia del GNL detiene el flujo entre la instalación de suministro (TTS, STS o PTS) y el buque, de manera segura, eficaz y sin daños medioambientales; El ESD puede activarse de forma manual o automática.

SKID: en multitruck-to-ship, colector móvil instalado en el muelle para conectar varias cisternas al mismo tiempo.

SOLAS (*Safety of Life at Sea*): Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar.

STS (Ship-To-Ship): Suministro de GNL desde buque de suministro o gabarra.

STWC (por sus siglas en inglés, *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping*): Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

Suministro de GNL: es el proceso de transferencia de GNL como combustible desde la instalación de suministro al buque incluyendo la gestión del boil-off gas que genera la operación.

TTS (*Truck-To-Ship*): Suministro de GNL desde camión-cisterna o contenedor (CTS). Las operaciones de suministro de GNL con varias cisternas al mismo tiempo se denominan habitualmente multitruck-to-ship o MTTS.

Zona de exclusión marítima: separación horizontal a lo largo de todo el perímetro exterior del buque de suministro, en el lado mar, para dar un mayor margen de seguridad y que significará la obligación para los buques y embarcaciones que deban navegar próximos a esa zona de planificar su maniobra de forma que no invadan esa zona y de navegar a una velocidad de seguridad.

# 1 OBJETO Y DEFINICIÓN

El objeto del presente documento es fijar las condiciones para la prestación segura de la actividad de suministro de GNL como combustible a buques en el puerto de Barcelona, en las modalidades TTS (desde camión cisterna o desde contenedor móvil a buque receptor), STS (desde buque de suministro a buque receptor) y PTS (desde una instalación ubicada en tierra, distinta a la planta de regasificación, a buque receptor). Los conceptos y criterios de estas Condiciones Técnicas se extienden a cualquier variante de suministro de GNL que pueda plantearse en el puerto como cisternas portátiles, contenedor o cisterna embarcada y otras modalidades. Asimismo, estas Condiciones se hacen extensibles a combustibles análogos al GNL, como BioGNL o GNL sintético, por tener estos exactamente las mismas propiedades fisicoquímicas.

## 2 RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN

La actividad de suministro de GNL como combustible a buques solo podrá efectuarse si se dispone de:

- Una licencia en vigor para prestar este servicio portuario de suministro de GNL a buques que haya sido otorgada por la Autoridad Portuaria de Barcelona de acuerdo con el Pliego de Prescripciones Particulares.
- Autorización previa de las operaciones de suministro para un determinado buque y en una determinada terminal, en la modalidad TTS, STS o PTS, que haya sido otorgada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. La autorización previa tendrá una validez temporal máxima de 3 años y se otorgará de forma conjunta al prestador del servicio, juntamente con el buque receptor y la terminal en la que se realiza la operación. No obstante lo anterior, una misma autorización puede otorgarse para varios buques suministradores cuando todos ellos hayan acreditado su aptitud para ese tipo de suministro. Asimismo, cuando se pretenda suministrar a buques receptores gemelos, o casi gemelos, pertenecientes a un modelo constructivo de buque, las autorizaciones podrán darse para todos los buques de esa serie siempre que las operaciones se realicen siguiendo el mismo procedimiento y dentro de la misma terminal. Cuando el buque receptor tenga características constructivas y de operación similares a otro ya autorizado, y sean de la misma compañía, la APB podrá dar validez a la autorización para ambos buques, siempre que los procedimientos de la operación de suministro de GNL y la terminal sean las mismas a las autorizadas anteriormente.
- Comunicación previa de cada operativa al Centro de Control de la APB, con 24 h de antelación.

## 2.1 DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR PARA LA OBTENCIÓN DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN:

La solicitud será realizada de forma conjunta por:

- El prestador de suministro con licencia para prestar el servicio portuario en el puerto de Barcelona
- El operador o naviera del buque receptor, o consignatario en su nombre
- La terminal portuaria donde se realizará el suministro

Puede presentarse en el Registro General del Servicio de Atención al Usuario/SAU o electrónicamente a través de la plataforma de Gestión Integrada de Servicios de Registro (GEISER), o a través de cualquier medio de registro oficial que los substituya, una única solicitud firmada por los 3 representantes, con otorgamiento de poderes de representación, del prestador de suministro, del operador o naviera del buque receptor y de la terminal portuaria, o 3 solicitudes independientes firmadas por cada una de las partes, teniendo en cuenta que si la solicitud se presenta a través de registro electrónico, ésta debe estar firmada electrónicamente mediante los medios oficialmente establecidos.

El prestador de suministro con licencia, o su representante en su nombre, será el interlocutor único con la Autoridad Portuaria y responderá frente a esta Autoridad Portuaria o frente a terceros de cualquier daño o perjuicio producido por su actividad.

Toda la documentación técnica presentada deberá estar correctamente firmada por el técnico correspondiente o por el responsable de la empresa con poderes de representación y, asimismo, deberá incorporar los datos y logos de la empresa que suscribe el documento.

Para solicitar la autorización de suministro de GNL deberá ser presentada por registro la siguiente documentación:

- A. Escrito/s de solicitud, dirigido al director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona y firmado por las tres partes, en el que se indique:
  - a. Prestador con licencia de prestación de servicio de suministro de GNL en el Puerto de Barcelona
  - b. Modalidad de suministro (TTS, STS o PTS)
  - c. Identificación del medio suministrador y del buque receptor
  - d. Muelle y Terminal en la que se realizará el suministro
  - e. Operaciones previstas de suministro en un año, con indicación de fechas estimadas y cantidades aproximadas a suministrar

Para cada uno de los solicitantes se indicará el nombre de la persona física o jurídica, el NIF y domicilio. El escrito o escritos de solicitud deberán estar debidamente firmados por las personas con poder notarial suficiente de representación de la empresa.

B. Se presentará un único volumen con los siguientes documentos de análisis de riesgo, separados en las carpetas numeradas que se indican a continuación:

- CARPETA 1: Memoria descriptiva de la actividad.
- CARPETA 2. Estudio de Análisis de Consecuencias (EAC) según Art. 2.3.2 del Real Decreto 1196/2003. Todo ello para establecer las zonas de planificación en caso de escape (zona de efecto dominó, zona de intervención y zona de alerta). Se sugiere aplicar los criterios de cálculo previstos en la Instrucción 11/2010 de la Generalitat de Catalunya (disponible en: <http://gencat.cat/infonorma/pdf/20172542.pdf>). Los resultados, que se reflejarán en un plano de detalle, serán utilizados para definir las estrategias de intervención en situación de emergencia en los diferentes planes afectados.
- CARPETA 3. La APB tendrá potestad para solicitar la presentación de un Análisis Cuantitativo de Riesgos (ACR), siendo éste obligatorio en caso de realizar operaciones simultáneas (SIMOPS) con:
  - Embarque y desembarque de pasaje en buques de pasaje
  - Si existe manipulación de mercancías peligrosas (MMPP) a menos de 50 m desde el punto de conexión del suministro (bunker station). En las bodegas del buque receptor se permite la manipulación de MMPP.

En caso de que el buque receptor sea de pasaje y no existan operaciones de embarque y desembarque de pasaje simultáneas, el buque podrá presentar un procedimiento específico implantado dentro de su ISM para controlar y evitar la presencia de pasajeros dentro de la zona de seguridad establecida durante la operación de suministro de GNL, que sustituirá al ACR.

Para el desarrollo del ACR, se usará como guía metodológica y referencia principal de frecuencias de fallo el manual BEVI 3.2, o última versión disponible en inglés del Purple Book, compatible los criterios previstos en la Instrucción 14/2008 de la Generalitat de Catalunya (disponible en: [www.ictonline.es/pdfsno/20104892.pdf](http://www.ictonline.es/pdfsno/20104892.pdf))

- CARPETA 4. Únicamente en caso de que la operación necesite que las distancias de seguridad sean inferiores a las establecidas por defecto en estas

Condiciones Técnicas (por ejemplo, cuando las distancias de seguridad por defecto interfieran con Simops o afecten a una instalación, entre otras causas), presentación de un Estudio justificativo de distancias a considerar en la operación, acompañado de un Análisis Cuantitativo de Riesgos (ACR) que usará como guía metodológica y referencia principal de frecuencias de fallo el manual BEVI 3.2, o última versión disponible en inglés del Purple Book, compatible los criterios previstos en la Instrucción 14/2008 de la Generalitat de Cataluña (disponible en: [www.ictonline.es/pdfsnoi/20104892.pdf](http://www.ictonline.es/pdfsnoi/20104892.pdf)).

El estudio debe incluir la definición precisa de las zonas/distancias a controlar según las ISO 18683 e ISO 20519, así como las zonas clasificadas como Atmósferas Explosivas (ATEX o EX). En el caso de PTS, los depósitos deberán cumplir con las distancias fijadas en la norma UNE 60210 (plantas satélite gas licuado).

En todos los casos, tanto si las distancias de seguridad son las fijadas por defecto en estas Condiciones Técnicas como si se reducen mediante la presentación de un Estudio justificativo de distancias, se presentarán planos detallados de la zona de ubicación del suministro de GNL, donde se señalarán claramente estas distancias de seguridad junto a los equipos de suministro, el buque receptor y los elementos de la terminal próximos al punto de suministro. Hará referencia, cuando proceda, a los documentos de las CARPETAS 2 (EAC) y 3 (ACR), así como a las zonas de protección contra explosiones (ATEX o EX).

- CARPETA 5. Estudio de compatibilidad entre suministrador y buque receptor. En caso de operaciones STS, incluirá plan de amarre, que incluya el análisis passing ship del peor de los escenarios que se contemplen para el suministro de GNL y el estudio de compatibilidad geométrica del abarloadamiento. Para operaciones de suministro en el canal principal de navegación se presentan, a modo orientativo, los requisitos que deben tenerse en cuenta para realizar el análisis passing ship.
  - Passing ship: el buque de mayor tamaño que puede navegar en las proximidades del STS (por ejemplo, Oasis of the Seas)
  - Passing speed: 6 knots
  - Condiciones meteorológicas: los límites operacionales del suministro de GNL
  - Condiciones de contorno: Se tendrá en cuenta el escenario plausible de buques atracados en el contorno que puedan producir una reducción de la vía navegable o canal.

La dirección de Operaciones Marítimas confirmará los requisitos a tener en cuenta para la realización de este análisis passing ship.

- CARPETA 6: En caso de que existan operaciones simultáneas (SIMOPS), documento de condiciones que incorporará las operaciones simultáneas previstas durante la operación de suministro de GNL, distancia aproximada de estas operaciones simultáneas al punto de suministro (bunker station), así como las medidas adicionales aplicadas para mitigar el riesgo.
- CARPETA 7: En operaciones MTTS con uso de skid, debe proporcionarse un estudio técnico que valide que las fijaciones ubicadas en el muelle soportan la tensión máxima equivalente de rotura del elemento de seguridad del equipo (break-away), para permitir una rotura y desconexión segura de las mangueras.

C. Un único volumen con los planes de respuesta a emergencias. Deberá incluir:

Para operaciones TTS y PTS:

- Plano de ubicación de los equipos de suministro y buque receptor, medidas de prevención, vallados de seguridad, elementos de extinción de incendios, las rutas de escape de las cisternas, distancias derivadas del estudio EAC (zona de efecto dominó, zona de intervención y zona de alerta) y distancias de seguridad.
- Plan de autoprotección de la terminal, actualizado y aprobado, que recoja la situación de riesgo que se deriva de la actividad de suministro de GNL y su respuesta, y que incorpore planos detallados de respuesta ante posibles emergencias derivadas del suministro de GNL como combustible.
- Certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad (ISM) del buque receptor.

Para operaciones STS:

- Plano de ubicación del buque suministrador y buque receptor, medidas de prevención, distancias derivadas del estudio EAC (zona de efecto dominó, zona de intervención y zona de alerta) y distancias de seguridad.
- Certificado del Sistema de Gestión de la Seguridad (ISM) del buque receptor.
- Plan de autoprotección de la terminal, actualizado y aprobado, que recoja la situación de riesgo que se deriva de la actividad de suministro de GNL y su respuesta, y que incorpore planos detallados de respuesta

ante posibles emergencias derivadas del suministro de GNL como combustible.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá requerir otra documentación adicional que considere necesaria para resolver la autorización.

D. Documentación necesaria para tramitar el informe preceptivo de Capitanía Marítima

Los solicitantes presentarán la siguiente documentación:

- Certificado de Clase de los buques receptores propulsados a gas natural.
- Los buques receptores de pasaje deberán cumplir con la parte G del Capítulo II-1 del Convenio SOLAS, lo cual debe quedar reflejado en el punto 2.2 de sus respectivos *Certificados Internacionales de Seguridad de Buques de Pasaje*.
- Los buques receptores que sean Naves de Gran Velocidad cumplirán con la parte G del Capítulo II-1 del Convenio SOLAS, es decir, deberá cumplir con lo prescrito en el Código IGF, lo cual deberá quedar acreditado mediante un escrito oficial de la Administración de bandera.
- La tripulación de los buques receptores deberá haber recibido formación específica, de conformidad con lo establecido en la Parte D del Código IGF y en la regla V/3 del Convenio STCW, es decir, formación avanzada IGF para Capitán, oficiales de máquinas y toda persona directamente responsable de las precauciones y utilización del gas, y formación básica IGF para los tripulantes encargados de cometidos específicos de seguridad vinculados a las precauciones debidas al gas, su utilización o respuesta en caso de emergencia. Se presentarán los certificados básicos y avanzados según el código IGF de la tripulación del buque receptor, que se irán actualizando ante la Capitanía Marítima si hay cambios de tripulación.

## 2.2 TRAMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

El trámite de autorización seguirá estas líneas generales:

1. Entrega por registro por parte de los interesados de toda la documentación debidamente firmada para la solicitud de autorización a través de SAU o a través de la plataforma de Gestión Integrada de Servicios de Registro (GEISER), o a través de cualquier medio de registro oficial que los substituya.
2. La Autoridad Portuaria revisará toda la documentación y en caso de que no sea completa se requerirá a los interesados para que subsanen los defectos

administrativos y aporte, a través de registro, las aclaraciones técnicas solicitadas en el plazo que se especifique.

3. La APB, directamente o por medio de expertos independientes, evaluará la documentación incluida en el apartado B y C que acompaña a la solicitud.
4. Se solicitará informe a la Capitanía Marítima de Barcelona.
5. Se notificará la Resolución expresa de la autorización de las operaciones de forma conjunta a los tres peticionarios implicados en la operación por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el plazo de 3 meses, con carácter general.

## 2.3 PLAZO DE LA AUTORIZACIÓN

La autorización se podrá otorgar para una operación concreta o por un plazo máximo de TRES AÑOS (3) para aquellas operaciones que se tiene previsto se vayan a repetir de forma recurrente. El plazo se iniciará a contar a partir del día siguiente a la fecha de la notificación de la Resolución de Autorización de la Presidencia de esta Autoridad Portuaria a los peticionarios.

## 2.4 RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Las autorizaciones podrán renovarse por el mismo plazo, previa solicitud y acreditación de los autorizados del cumplimiento de los requisitos previstos en el TRLPEMM y en el presente documento de Condiciones Técnicas, debiendo ser solicitada la renovación en el semestre anterior a la fecha de expiración del plazo de autorización.

En caso de que la documentación aportada durante la tramitación del primer expediente de autorización no haya sufrido cambios, se indicará en la solicitud que ésta sigue siendo válida y vigente. Asimismo, si alguno de los documentos o condiciones ha sufrido cambios, se actualizarán debidamente, presentándolo por registro.

## 2.5 EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Las autorizaciones se extinguirán cuando:

- Se extinga o revoque la licencia del operador de suministro de GNL, por cualquiera de las causas enumeradas en el *Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio portuario de suministro de gas natural licuado (GNL) a buques como combustible en el puerto de Barcelona*.
- Se agote el plazo de autorización y no se solicite su renovación.

- Se produzca la extinción de la actividad del armador del buque receptor o de la terminal autorizados juntamente con el operador de suministro. En caso de que exista un cambio de propiedad, tanto del buque receptor como de la terminal autorizada, también supondrá la extinción de la autorización otorgada.

Con carácter adicional e independiente de lo anterior, esta Autoridad Portuaria se reserva el derecho a revocar en cualquier momento la autorización otorgada, de detectarse circunstancias que así lo justifiquen (tales como, por ejemplo, la concurrencia de riesgos derivados de la operativa a que habilita la autorización, no cubiertos, o una mala práctica continuada), sin que ello dé lugar asimismo a indemnización alguna a favor de sus titulares. La notificación de dicha revocación supondrá necesariamente la suspensión inmediata del servicio prestado en base a la autorización otorgada.

## 2.6 HOMOLOGACIÓN DE EXPERTOS PARA REVISAR LOS ESTUDIOS DE RIESGO

Para la revisión de los estudios de riesgo y la documentación relacionada, la APB podrá requerir que la documentación sobre riesgos de la actividad venga acompañada del informe favorable de una entidad de control que haya sido homologada por la Agencia Catalana de Seguridad Industrial. En este supuesto, la APB dará por examinada la documentación y considerará que es correcta desde el punto de vista de la seguridad industrial.

## 2.7 COMUNICACIÓN PREVIA DE OPERACIÓN

Una vez obtenida la autorización para la prestación del servicio de suministro, el prestador comunicará cada operación con una antelación mínima de 24h:

### 1. En el caso de STS:

Correo electrónico al Centro de Control de la APB, y con copia a los departamentos de Operaciones Marítimas, Operaciones Portuarias, Seguridad Industrial y Medio Ambiente la siguiente información y documentación:

- Nombre del buque suministrador y número OMI
- Nombre del buque receptor y número OMI
- ETA estimado de llegada del buque receptor con una antelación de 24 h y si existen retrasos de más de 3 horas en la misma.
- Agente consignatario
- Muelle y terminal en el que se va a efectuar el suministro.

- Fecha y hora estimada de inicio y fin del suministro.
- Cantidad prevista a suministrar.
- Identificación del ROS y medios para contactar con el mismo
- Identificación del COS y medios para contactar con el mismo
- Identificación del Capitán y medios para contactar con el mismo

2. En el caso de TTS

Cada operativa de bunkering TTS requerirá la “Autorización de Admisión de Mercancías Peligrosas” que será solicitada a la APB por el Consignatario del buque receptor a través de plataforma electrónica (Vía EDI). Este trámite substituirá el procedimiento de comunicación previa en las operaciones TTS. Se proporcionará la siguiente información:

- Identificación de la cisterna y unidad tractora
- Seguros de la cisterna y de unidad tractora
- Certificado de inspección inicial o periódico de la cisterna
- Identificación del conductor, operador de trasiego y ROS, si recaen en diferente persona.
- Certificado ADR del conductor/ operador de trasiego/ROS
- Identificación del COS y medios para contactar con el mismo
- Identificación del Capitán y medios para contactar con el mismo

3. En el caso de PTS:

Correo electrónico al Centro de Control de la APB, y con copia a los departamentos de Operaciones Marítimas, Operaciones Portuarias, Seguridad Industrial y Medio Ambiente la siguiente información y documentación:

- Muelle y terminal en el que se va a efectuar el suministro.
- Nombre del buque receptor y número OMI
- ETA estimado de llegada del buque receptor con una antelación de 24 h y si existen retrasos de más de 3 horas en la misma.
- Agente consignatario
- Fecha y hora estimada de inicio y fin del suministro.
- Cantidad prevista a suministrar.
- Identificación del ROS y medios para contactar con el mismo
- Identificación del COS y medios para contactar con el mismo
- Identificación del Capitán y medios para contactar con el mismo

Esta comunicación previa lo será sin perjuicio del cumplimiento por parte del buque de suministro del procedimiento de comunicación para la coordinación del tráfico marítimo.

## 3 CONTROL DEL RIESGO

### 3.1 ZONIFICACIÓN POR RAZÓN DEL RIESGO

En las operaciones de suministro de GNL se definirán las ÁREAS CLASIFICADAS, la ZONA DE SEGURIDAD y, en las operaciones STS, la ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA, que deberán ser debidamente reflejadas en un plano de detalle, junto a los equipos de suministro, el buque receptor y las zonas adyacentes de la terminal.

#### 3.1.1 ÁREAS CLASIFICADAS

Las áreas clasificadas son zonas en las que pueden formarse atmósferas explosivas durante la operación normal de trasvase y en las que, por tanto, no puede haber fuentes potenciales de ignición. Los aparatos eléctricos o mecánicos que están en estas áreas deben cumplir los requerimientos aplicables de estándares nacionales e internacionales. A esta zona también se la denomina Zona ATEX o Zona Ex (Ex Zone).

Las áreas clasificadas se deben definir de acuerdo con:

- En el buque receptor, de acuerdo con el Código IGF, Regla 12.5.
- En el buque/gabarra de suministro, de acuerdo con el Código IGC, apartado 1.2.24.
- En el sistema de transferencia, de acuerdo con la norma de la International Electrical Commission IEC 60079-10-1:2021 (equivalente a la UNE-EN-60079-10-1), o norma que la sustituya.

El procedimiento detallado de la operativa de suministro deberá incluir, entre otra información, la definición e incorporación en un plano de detalle de las áreas clasificadas que se generen como consecuencia de la manipulación del GNL.

#### 3.1.2 ZONA DE SEGURIDAD (SAFETY ZONE)

La Zona de Seguridad (Safety Zone) es un entorno tridimensional en cuyo interior puede haber presencia de gas natural como consecuencia de un derrame o incidente durante la operación de suministro. En la zona de seguridad no podrá haber ninguna actividad ni persona que no tenga relación con la operación de suministro y que no disponga de los EPI's apropiados para la operación.

En operaciones TTS, la zona de seguridad será una semiesfera cuya base estará definida por un radio de distancia mínima de 25 metros, medida desde el punto de

conexión entre la manguera de la cisterna y el punto de conexión o *bunker station* del buque receptor.

En operaciones STS, la zona de seguridad que deberá acotarse alrededor de la zona de operaciones será una semiesfera de radio mínimo de 50 metros, medidos desde el punto de conexión entre la manguera del buque de suministro y el punto de conexión o *bunker station* del buque receptor.

En operaciones PTS, se cumplirán las distancias de seguridad fijadas en la norma UNE 60210 (plantas satélite gas licuado) y en todo caso, la zona de seguridad será una semiesfera cuya base estará definida por un radio de distancia mínima de 25 metros, medida desde el punto de conexión entre la manguera conectada al sistema de suministro en tierra y el punto de conexión o *bunker station* del buque receptor.

### 3.1.3 ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA

En las operaciones de suministro STS se establece en el lado mar una zona de exclusión marítima, cuyo objeto es dar un mayor margen de seguridad ante eventuales desvíos de las maniobras portuarias de los buques pasantes que naveguen por las proximidades. De esta forma, la zona de exclusión marítima queda delimitada por una separación horizontal a lo largo de todo el perímetro exterior del buque de suministro, en el lado mar. La distancia mínima de esta separación será de 30 metros o, en el caso que sea superior, la que envuelva completamente la zona seguridad para operaciones STS establecida como referencia en el apartado anterior.

La zona de exclusión marítima se aplicará una vez el buque de suministro se encuentre abarloado al buque receptor y su establecimiento significará la obligación para los buques y embarcaciones que deban navegar próximos a esa zona de planificar su maniobra de forma que no invadan esa zona y de navegar a una velocidad de seguridad. Esta obligación de no invasión, no se aplicará a los buques y embarcaciones de los servicios portuarios de remolque, amarre o practica que vayan a prestar servicios al buque de suministro o cuando prevalezcan condiciones prioritarias de seguridad.

El prestador del servicio de suministro será el responsable de mantener la vigilancia y seguimiento de la exclusión de esta zona. Si algún buque invade esta zona de exclusión marítima deberá comunicarlo a Barcelona Port Control, redactando posteriormente un informe de los hechos a APB y Capitanía Marítima.

### 3.1.4 MODIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD

Estas distancias que definen la zona de seguridad podrán disminuirse, mediante autorización de la Autoridad Portuaria de Barcelona, si el prestador de suministro o buque receptor proponen medidas adicionales de prevención, control o mitigación que disminuyan el nivel de riesgo. En este caso, la Autoridad Portuaria de Barcelona

podrá permitir un radio de la zona de seguridad menor. Esta propuesta de medidas adicionales deberá de ir acompañada del correspondiente Análisis Cuantitativo de Riesgos (en adelante, ACR).

A continuación, a modo de ejemplo, se mencionan algunas de las medidas adicionales que contribuyen a la reducción del riesgo de la operación y, por tanto, que pueden justificar una reducción del radio de la zona de seguridad:

- Instalación de hydroshields/acortinadores para controlar la extensión de una nube inflamable, siempre que su funcionamiento no suponga un incremento de la vaporización de un derrame de GNL líquido.
- Disponibilidad de un sistema de extinción específico (lanzas de espuma y/o polvo) ubicadas en puntos estratégicos en torno a la zona de transferencia.
- Cortinas de agua pulverizada para diluir la nube inflamable.
- Red de explosímetros, en el lado suministrador y receptor, que activen de manera automática el sistema ESD.
- En operaciones TTS, instalación de válvulas de seguridad de alivio de presión de todas las líneas conducidas al mástil de venteo del buque receptor.
- En operaciones TTS, instalación de válvulas de seguridad adicionales de presión reconducidas al mástil de venteo del buque receptor.
- En operaciones TTS, que la bomba de trasiego sea eléctrica y, por tanto, independiente del motor del camión.

Asimismo, la APB podrá modificar la distancia de la zona de exclusión marítima en vista de la densidad y tipo de tráfico y/o por la complejidad de las maniobras de los buques pasantes, que tengan lugar en las proximidades de las operaciones de suministro STS.

### 3.1.5 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD EN OPERACIONES TTS

La zona de operaciones en tierra se acotará de manera visible mediante vallas metálicas y bloques de hormigón con el fin de impedir que ninguna otra actividad u operación pueda interferir en la zona de seguridad de la operación de suministro.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá exigir el tipo de vallado a implementar en función de la ubicación y el grado de actividad de la terminal, siempre asegurando la rápida salida de la cisterna en caso de que sea necesario.

El camión cisterna estará frenado y calzado. Se dispondrá de forma que pueda efectuar su salida sin necesidad de maniobras, con accesos amplios y bien señalizados. Las cisternas se mantendrán fuera de la zona de suministro delimitada hasta empezar la operación de suministro. En caso de necesidad operativa, y como máximo 3 h antes

del suministro, se podrá estacionar dentro de la zona acotada, bajo vigilancia y en condiciones seguras.

En operaciones sin luz diurna se delimitará la zona con cinta con material retrorreflectante y balizamiento, que deberá ser ATEX cuando sea preciso.

En el perímetro de la zona de seguridad, que estará claramente definido, se señalarán los peligros existentes, las actuaciones prohibidas (fumar, prohibición de llamas vivas, móviles apagados, etc.), los equipos de protección personal obligatorios y se indicará que queda prohibido el acceso al personal no autorizado y sin tener puestos los EPI's requeridos. Deberá contar como mínimo con los elementos necesarios de señalización (carteles, conos o elementos de balizado, cintas, etc) según normativa ADR.

### 3.1.6 REPORTE E IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA EN OPERACIONES STS

Sin perjuicio del procedimiento operativo que la APB pueda aprobar al efecto, el buque suministrador comunicará para su aprobación a Barcelona Port Control lo siguiente:

- El inicio del movimiento de tráfico portuario para realizar la operación de suministro, facilitando el nombre del buque receptor, así como cualquier otra información relevante, notificando en el momento en que queda abarloada.
- El inicio del movimiento de tráfico portuario de salida de la posición de abarloadamiento, indicando próximo lugar de destino.

El buque de suministro, para su adecuada identificación por el resto de los usuarios del puerto, deberá tener pintado o disponer de paneles en, cuanto menos, tres lugares bien visibles del costado del casco (al menos uno por cada banda) y la superestructura, de forma que muestren las siguientes letras 'G.N.L' (o L.N.G), con un tamaño que no será menor a 1 metro de altura y 50 centímetros de ancho por cada letra. Estas inscripciones se efectuarán con pintura o elementos preferiblemente retrorreflectantes y que contrasten sobre el color del fondo del casco o la superestructura.

El buque de suministro comunicará a Barcelona Port Control cualquier incidencia que pueda producirse.

## 3.2 MEDIOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DISPONIBLES DURANTE LAS OPERACIONES

Con independencia del resto de medios y equipos que deba aportar para el suministro de GNL según prescriban las normas ISO 18683, ISO 20519 y los códigos IGC e IGF,

así como lo establecido en el Acuerdo ADR, en el punto de suministro deberán estar disponibles los siguientes medios mínimos de seguridad, propios o contratados:

1. Contra incendios en operaciones TTS y PTS:

Extintores de polvo químico seco polivalente (clases A, B y C) en cantidad según prescribe la norma UNE 60210 (plantas satélite gas licuado), en proporción de 10 kg de polvo por cada 1.000 kg de producto contenido en la cisterna o depósito antes de la carga, con un mínimo de 100 kg de polvo, repartidos en extintores estratégicamente situados dentro de la zona de seguridad para su uso más efectivo en caso de necesidad. La capacidad unitaria mínima de cada extintor será de 50 kg. En el caso de PTS, los extintores deberán situarse en la zona de operaciones y también se podrán instalar sistemas antincendios análogos, manteniendo la misma capacidad de extinción.

El buque receptor deberá tener su sistema de agua contra incendios en funcionamiento y su equipo de extinción, tanto humano como material, desplegado y listo para actuar inmediatamente.

En el caso de TTS, al menos una manguera contra incendios deberá ser desplegada hacia la cisterna de GNL para su uso inmediato, fundamentalmente como primeros auxilios en caso de posibles quemaduras criogénicas o para facilitar cuestiones operativas como la descongelación de válvulas que pudieran quedar atascadas por el hielo.

2. Contra incendios en operaciones STS:

Los buques receptor y suministrador deberán disponer, en estado operativo, de todos los equipos de protección contra incendios requeridos por el Convenio SOLAS y código IGF o IGC, y, en concreto, las bombas de agua contra incendios de ambos buques deberán estar en funcionamiento y las redes presurizadas. Asimismo, el personal de lucha contra incendios de ambos buques se encontrarán listos para actuar de inmediato.

3. Equipos de Protección Individual:

Todo el personal presente, implicado en la operación de suministro, deberá utilizar los equipos adecuados de protección individual (EPI), también para prevenir daños personales derivados de un contacto accidental con elementos a temperatura criogénica o prevenir los daños causados por las salpicaduras de GNL, en caso de fuga o derrame. Los equipos de protección individual deberán contar con marcado CE (Directiva 89/686/EEC) y estar en buen estado de conservación.

Los Equipos de protección individual serán, como mínimo, los siguientes:

- Calzado de seguridad con suela antiestática de neopreno o similar, sin herrajes metálicos
- Chaleco de alta visibilidad
- Guantes de cuero largos de 5 dedos de protección criogénica
- Mandil de cuero criogénico contra salpicaduras de GNL
- Protectores auditivos en los procesos donde el nivel de exposición al ruido sea igual o superior a 80 dB (A), o los niveles de pico sean iguales o superiores a 135 dB (C)
- Casco con pantalla facial para protección frente a proyecciones de sustancias criogénicas
- Ropa antiestática y de difícil combustibilidad (ignífuga) que cubra completamente piernas y brazos
- Explosímetro homologado para gas natural, con certificación y calibración en vigor
- Chaleco salvavidas autohinchable

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá valorar la conveniencia de que durante la operativa esté presente el grupo GPR de los Bomberos de Barcelona. En ese caso, el GPR supervisará las condiciones y observará el procedimiento de las listas de comprobación para conocer las condiciones de manipulación y los riesgos derivados de la operativa. El GPR tendrá la potestad y el poder de decisión para instalar un sistema preventivo de protección contra incendios fuera de perímetro de seguridad.

### 3.3 PROTECCIONES FRENTE A ELECTRICIDAD ESTÁTICA Y CORRIENTES GALVÁNICAS

La manguera de conexión u otro elemento del sistema de transferencia (brazo de carga) que conecte la instalación de suministro y el buque receptor deben contar con una brida de aislamiento que evite la circulación de corrientes galvánicas y estáticas entre ambos elementos. Dicha brida de aislamiento quedará permanentemente fijada en la instalación de suministro o en el buque receptor de modo que en ningún caso se podrá manejar separadamente. Se evitará, asimismo, todo contacto metal-metal entre el buque receptor y el muelle desde el que se realiza el suministro procurando que los elementos de amarre y acceso tengan las adecuadas protecciones.

En el caso del suministro en la modalidad TTS, antes de iniciar el suministro, el camión cisterna deberá conectarse a una toma de tierra disponible en el muelle. En ningún caso se podrá iniciar el suministro sin que esta conexión haya sido establecida.

## 4 PERSONAL INVOLUCRADO

### 4.1 ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

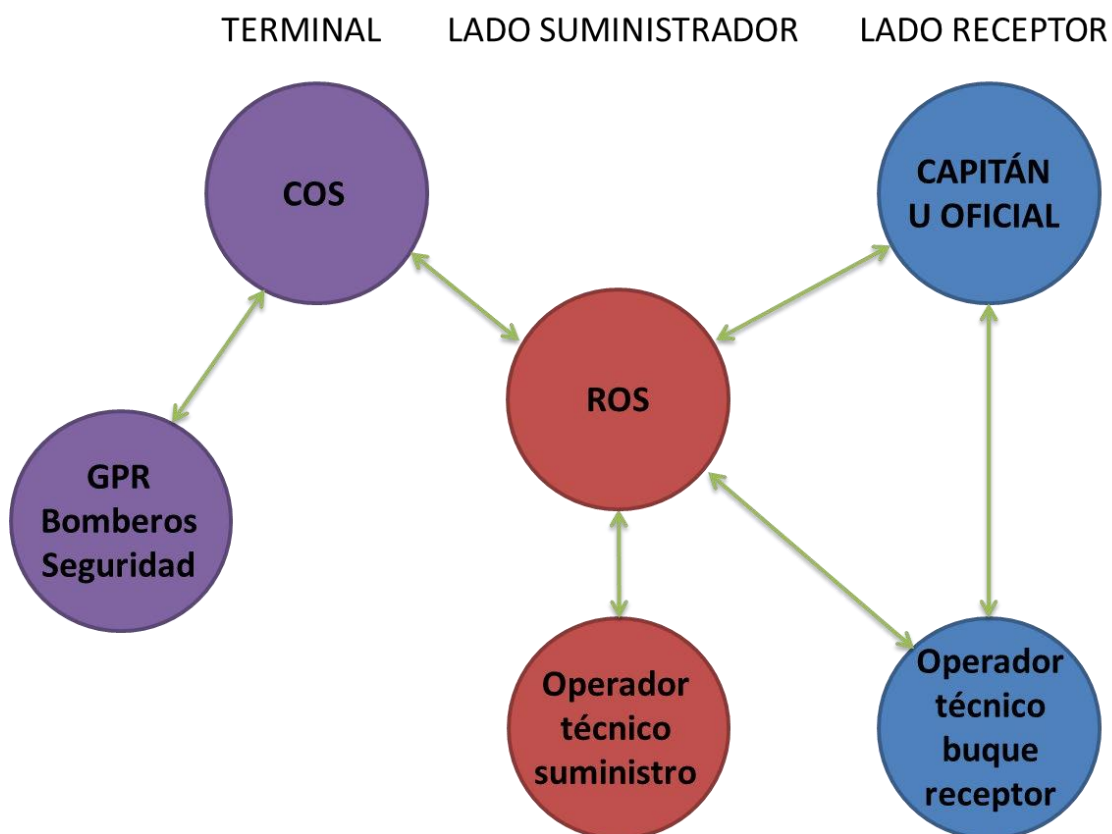
En la operación de suministro existirán las siguientes personas con responsabilidad en la operación y su seguridad:

1. Coordinador de la Operación de Suministro (COS) de la Terminal. La función de COS podrá ser realizada por el buque receptor, en caso de uso habitual de la misma terminal y cuando conozca las operativas que allí se desarrollen.
2. Responsable de la Operación (ROS) del operador de suministro
3. Capitán del buque receptor
4. Operador técnico del trasvase en el lado del suministrador
5. Operador técnico en el buque receptor

Los autorizados deberán garantizar la disponibilidad del equipo humano mínimo necesario establecido para operar los medios materiales, con el conocimiento y permisos adecuados a cada uno de ellos.

El personal se identificará inequívocamente por su vestimenta, según propuesta de la empresa, debiendo portar permanentemente en lugar visible la tarjeta identificativa.

Los perfiles descritos recaerán en las siguientes personas, dependiendo de la modalidad de suministro:



#### 4.1.1 Coordinador de la operación de suministro (COS):

El COS será la persona responsable designada por la terminal o por la naviera, si usa habitualmente la terminal y conoce las operaciones que allí se desarrollan, y tendrá la capacitación de Operador de Muelle de Terminal o equivalente. El COS debe estar presente en la terminal durante la operación de suministro, o en su caso su sustituto, el cual deberá ser conocido por el ROS y por el responsable del buque.

El COS es responsable de establecer la coordinación entre la actividad de suministro y las demás operaciones que puedan realizarse en la propia terminal y en la zona fuera de la terminal que pudiera tener afectación con la operativa de suministro, incluida la coordinación en caso de emergencia. Para ello, mantendrá la comunicación con las demás operaciones simultáneas que puedan realizarse en el muelle. En caso de emergencia, da los avisos y activa los planes de emergencia de la terminal y coordina con planes de emergencia superiores. Mantiene contacto directo con el ROS y el capitán del buque. En concreto, se encargará de lo siguiente:

- Mantener una reunión previa al suministro con el capitán del buque receptor o la persona autorizada, pudiendo ser un consignatario, y el ROS.
- Confirmar que el suministro va a realizarse por una empresa con las autorizaciones exigidas, incluidas las propias de la terminal, si es el caso.

- Tomar conocimiento del estudio de riesgos y de las medidas de seguridad a presentar por el ROS y supervisar la planificación del suministro, incluyendo su procedimiento detallado.
- Revisar la documentación del buque y de la instalación de suministro y comprobar y firmar el checklist por todas las partes implicadas.
- Informar al capitán del buque receptor y al ROS en el caso de una emergencia en la terminal o en el puerto o de cualquier modificación de las circunstancias o parámetros sobre los que se aprobaron las condiciones de suministro.
- Activar el plan de emergencia de la terminal, en caso necesario.

#### 4.1.2 Responsable de la Operación de Suministro (ROS):

El ROS es conocedor de todo el proceso de suministro, desde el tanque suministrador, en la cisterna, la gabarra o depósito, hasta el tanque de destino en el buque receptor. Mantiene contacto directo y continuado con los técnicos que están a cargo del trasvase de producto por el lado del suministrador y por el lado del buque receptor. También mantiene el contacto directo con el Coordinador de la Operación de Suministro (COS) y con el capitán del buque receptor (u oficial designado). En las operaciones STS, donde se reducen las interferencias de la operación de bunkering con las actividades de la terminal, puede contactar directamente con el Capitán del buque receptor u oficial designado. La función principal del ROS es controlar que la operación de suministro se realiza de forma correcta y segura.

En operaciones TTS y PTS, el ROS será la persona designada por el prestador del servicio para controlar la operación de suministro y deberá tener dedicación exclusiva a la operación de bunkering.

En operaciones STS, el ROS será el Capitán del buque suministrador o el oficial designado y deberá tener dedicación exclusiva a la operación de bunkering.

A nivel de funciones, deberá llevar a cabo las siguientes:

- Mantener la reunión previa al suministro con el capitán del buque receptor, o persona autorizada, ante la presencia del COS y documentar las comprobaciones pertinentes mediante la cumplimentación de las checklist correspondientes por el lado del suministrador.
- Asegurar las comunicaciones y coordinar las operaciones entre el buque receptor y la instalación de suministro.
- Establecer, revisar y asegurar que estén dispuestas las medidas de seguridad incluyendo la determinación de las áreas clasificadas, de las distancias de seguridad y las áreas de acceso restringido.

- En operaciones STS asegurarse que el buque de suministro se encuentra debidamente amarrado con seguridad, con un número de líneas adecuado y debidamente tensionadas, para iniciar la operación.
- Revisar que el sistema de transferencia está en buen estado y que el ESD está correctamente conectado y probado, tanto del lado buque receptor como del lado suministrador.
- Revisar la correcta conexión/desconexión de las líneas de suministro de líquido y gas, en caso de que se necesario su uso para el retorno del boil-off gas, y la correcta conexión del ERS/breakaway.
- Revisar el estado de mangueras, tuberías, apoyos de mangueras y conectores.
- Comprobar la monitorización del suministro de GNL y de la gestión del gas.
- Asegurar que existen los equipos de protección adecuados para garantizar la seguridad de las operaciones de suministro de GNL.
- Ordenar el comienzo de la transferencia de GNL.
- Detener el suministro en condiciones seguras cuando sea necesario.
- Actuar en caso de emergencia, dando las órdenes adecuadas a los técnicos de conexión y avisando al Capitán del buque receptor y a la terminal. Actuará según el procedimiento de emergencia establecido o según su Sistema de Gestión de Seguridad (ISM), en el caso del buque suministrador.
- Dar por finalizado el suministro.

#### 4.1.3 Capitán del buque, u Oficial en quien delegue, del buque receptor:

El Capitán del buque, u Oficial delegado por el capitán, y, si es posible el consignatario, deberá mantener una reunión previa a la realización del suministro con el ROS y el COS para ratificar y acordar los detalles de la operación, incluidas las actuaciones previstas ante una emergencia.

El Capitán, o el Oficial delegado del buque, serán responsables, junto con el ROS, de las siguientes funciones:

- Mantener la reunión previa al suministro con el COS y el ROS, y cumplimentar las checklist correspondientes por el lado del buque receptor.
- El Capitán podrá nombrar a un oficial de guardia que llevará a cabo estas tareas, manteniendo en todo momento informado al Capitán.
- Evaluar el estado actual de las condiciones meteorológicas y de mar, y tomar en cuenta la predicción de las mismas durante toda la operación.

- Confirmar que la posición del buque, el amarre y las defensas están correctamente situadas.
- Asegurar que se siguen los procedimientos acordados previamente en lo correspondiente a las instalaciones del buque receptor.
- Ordenar la interrupción del suministro en condiciones seguras ante la presencia de cualquier indicador de riesgo en el buque receptor.
- En caso de emergencia, avisar al suministrador y a la terminal, y actuar según el procedimiento de emergencia de su Sistema de Gestión de Seguridad (ISM).

#### 4.1.4 Operador Técnico del lado suministrador

Será el técnico encargado de todas las operaciones de trasvase de producto al buque receptor. Mantendrá contacto permanente con el ROS antes y durante la operación. Además, tendrá las siguientes funciones:

- Efectuar la conexión con el bunker station del buque receptor o ayudar al técnico del lado receptor a efectuarla, si la bunker station no es accesible desde el muelle.
- Comprobar la estanqueidad de todos los equipos involucrados en la transferencia de producto en tierra mediante una prueba de presurización.
- Accionar las válvulas y bombas de impulsión para permitir el trasvase de producto, cuando el ROS dé la orden de inicio de trasvase.
- Conexión de la fase de vapor (si existe).
- Control de presión y temperatura en el tanque suministrador.
- Gestión del venteo de seguridad en caso de emergencia.
- Gestión de la fase gas de la manguera a la finalización del suministro.

En TTS el Operador Técnico del suministro normalmente es el conductor de la cisterna.

La figura del operador de suministro del lado suministrador podrá ser realizada por el ROS, si está capacitado para ello y si no hay interferencia en las tareas de coordinación con el COS o el Capitán del buque receptor.

#### 4.1.5 Operador Técnico del lado buque receptor

La figura de Operador Técnico del lado receptor será desempeñada por el Oficial del buque delegado por el Capitán, que deberá estar cualificado con el título de formación avanzada para prestar servicio en los buques regidos por el código IGF, de acuerdo con lo establecido en la regla V/3 del Convenio STCW<sup>1</sup>. Será responsable de todas las

---

<sup>1</sup> STCW: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

operaciones de trasvase de producto desde el bunker station del buque receptor hasta el tanque de almacenamiento del buque o sala de máquinas. Mantendrá contacto permanente con el ROS, antes y durante la operación. Además, tendrá las siguientes funciones:

- Conexionado de la manguera de suministro, si la bunker station no es accesible desde muelle.
- Comprobar la estanqueidad de todos los equipos involucrados en la transferencia de producto en tierra mediante una prueba de presurización.
- Accionar las válvulas para permitir el trasvase de producto.
- Conexionado de la fase de vapor (si existe).
- Control de presión y temperatura en el tanque de destino.
- Control del llenado y rebose en el tanque de destino.
- Gestión del venteo de seguridad, en caso de emergencia.
- Gestión de la fase gas contenida en el sistema del buque a la finalización del suministro.

#### 4.1.6 Comunicación entre personal involucrado

Cualquier frecuencia de comunicación que se utilice deberá ser previamente comunicada a la APB. En el caso de que las comunicaciones sean por VHF, la frecuencia propuesta deberá ser previamente comunicada a la Capitanía Marítima.

## 4.2 VIGILANCIA Y PRESENCIA DE PERSONAL

El personal destinado a la operación de suministro deberá estar con dedicación plena y permanente a la vigilancia de la operación. En particular, el responsable del buque receptor (el Capitán u oficial responsable de la operación) deberá dedicarse con exclusividad a estar pendiente de esta operación y no podrá atender otras operaciones simultáneas que se lleven a cabo en el buque.

El ROS será el encargado de controlar que todas las conexiones entre lado suministrador y lado receptor están correctamente instaladas y que existen todas las medidas de seguridad contempladas en la documentación.

El personal tendrá a mano la ficha de seguridad del producto gas natural refrigerado (GNL) ONU 1972, clase 2.1, código de peligro 2.2.3.

## 4.3 CUALIFICACIÓN MÍNIMA DEL PERSONAL

El personal implicado en la operación, tanto por el lado del buque receptor como por el lado suministrador y de la terminal, tendrá la idoneidad técnica y deberá disponer de formación suficiente para el desempeño de cada una de las tareas encomendadas en la prestación de la actividad y en materia de emergencias, también con las relacionadas con el gas natural licuado.

Las tripulaciones, tanto del barco receptor como la del barco suministrador, deberán tener competencias, tanto en operación como en emergencias, y formación avanzada o básica, según corresponda, de acuerdo lo establecido en la regla V1-2 o V/3 del Convenio STCW.

La cualificación del personal involucrado en las operaciones desde cisternas/contenedores o desde depósitos en tierra (PTS) debe cumplir con los requerimientos que como mínimo se solicitan para realizar operaciones de descarga en plantas satélites de GNL, o de los requisitos de capacitación que les puedan ser exigidos por futuras normas de formación para el suministro de GNL. En TTS, el conductor y el ROS dispondrán además del correspondiente Certificado ADR.

El COS deberá tener la formación de Operador de Muelle de Terminal, en cumplimiento del Real Decreto 145/89, o con formación equivalente en materia de GNL.

## 5 OPERACIONES SIMULTÁNEAS

### 5.1 COMPATIBILIDAD DE LAS SIMOPS

Las operaciones simultáneas (SIMOPs, Simultaneous Operations) son un elemento clave a considerar en la operativa de suministro de GNL.

Cuando se realicen operaciones de suministro de GNL como combustible, incluyendo, cuando corresponda, desde el momento que el buque receptor se encuentra emplazado en su posición de trasvase, deberán atenderse los siguientes criterios de compatibilidad de operaciones que se indican en la siguiente tabla:

## Listado de operaciones simultáneas compatibles con las operaciones de suministro GNL

| Tipo de Operación Simultánea                      | Compatibilidad con TTS y PTS | Compatibilidad con STS | Condiciones                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Servicios al buque                                |                              |                        |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Suministro de otros combustibles por lado tierra  | No                           | Condicionado           | El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como responsable del suministro de GNL.                                                                                                                   |
| Suministro de otros combustibles por lado mar     | Condicionado                 | No                     | El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como responsable del suministro de GNL.                                                                                                                   |
| Carga/descarga de suministros lado tierra         | Condicionado                 | Sí                     | Condicionado a la presentación de medidas de mitigación de riesgo si la operación se realiza a menos de 50 metros del punto de conexión.                                                                                         |
| Operaciones MARPOL lado tierra                    | Condicionado                 | Sí                     | Condicionado a la presentación de medidas de mitigación de riesgo si la operación se realiza a menos de 50 metros del punto de conexión.                                                                                         |
| Operaciones MARPOL lado mar                       | Sí                           | No                     |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Carga de agua potable lado tierra                 | Sí                           | Sí                     |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Carga/descarga de maletas del pasaje              | Sí                           | Sí                     |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Operaciones de mantenimiento en el buque receptor | Condicionado                 | Condicionado           | Prohibición de trabajos en caliente u otras operaciones en cubierta que puedan actuar como fuentes efectivas de ignición a menos de 50 metros del punto de conexión.<br><br>Prohibición de trabajos que inutilicen los servicios |

| Tipo de Operación Simultánea                                           | Compatibilidad con TTS y PTS | Compatibilidad con STS | Condiciones                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        |                              |                        | <p>esenciales de los buques involucrados.</p> <p>Prohibición de trabajos de mantenimiento dentro de las áreas clasificadas (Hazardous zones) durante las operaciones de bunkering.</p> <p>El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como operador técnico del suministro de GNL</p>        |
| Operaciones de mantenimiento en el muelle                              | Condicionado                 | Condicionado           | <p>Prohibición de trabajos en caliente u otras operaciones en el exterior que puedan actuar como fuentes efectivas de ignición a menos de 50 metros del punto de conexión.</p> <p>Prohibición de trabajos de mantenimiento dentro de las áreas clasificadas (Hazardous zones) durante las operaciones de bunkering.</p> |
| Manipulación/mantenimiento de botes salvavidas                         | Condicionado                 | Condicionado           | <p>En STS, se prohíbe en el lado en el que se realiza el suministro a menos de 50 metros del límite de la Zona de Exclusión Marítima</p> <p>El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como responsable del suministro de GNL</p>                                                           |
| Carga de mercancías                                                    |                              |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Carga/descarga de contenedores (mercancías peligrosas y no peligrosas) | Condicionado                 | Condicionado           | <p>En el caso STS, prohibido el movimiento de contenedores situados en la fila (en inglés, <i>row</i>) exterior lado mar en todas las bahías (en inglés, <i>bay</i>) que quedan dentro de la proyección vertical de la</p>                                                                                              |

| Tipo de Operación Simultánea                        | Compatibilidad con TTS y PTS | Compatibilidad con STS | Condiciones                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                     |                              |                        | <p>eslora del buque suministrador.</p> <p>En caso de TTS o PTS, prohibido el movimiento de contenedores situados en la fila (en inglés, <i>row</i>) exterior lado tierra en todas las bahías (en inglés, <i>bays</i>) que quedan dentro de la proyección vertical de la zona de seguridad.</p> <p>Prohibido el movimiento de cargas elevadas que pasen por encima de la zona en la que se realiza la operación de suministro.</p> <p>Presentación de un ACR si se pretende la manipulación de contenedores en estas filas (en inglés, <i>rows</i>) en todas las bahías (en inglés, <i>bays</i>) afectadas por esta prohibición.</p> |
| Carga/descarga de graneles líquidos peligrosos      | Condicionado                 | Condicionado           | Condicionado a la presentación de medidas de mitigación de riesgo si la operación se realiza a menos de 50 metros del punto de conexión y/o a los tipos de productos que se manipulen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Carga/descarga de graneles líquidos no peligrosos   | Sí                           | Sí                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Carga/descarga de cargamento rodado (ro-ro, ro-pax) | Condicionado                 | Condicionado           | Presentación de un ACR si hay movimiento de mercancías peligrosas (MMPP) a menos de 50 m desde el punto de conexión del suministro (bunker station). En las bodegas del buque receptor                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| Tipo de Operación Simultánea                                                                    | Compatibilidad con TTS y PTS | Compatibilidad con STS | Condiciones                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                 |                              |                        | se permite el movimiento de MMPP.<br><br>Este condicionante no afecta a la MMPP almacenada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Resto de buques con mercancías no peligrosas                                                    | Sí                           | Sí                     | Prohibido el movimiento de cargas elevadas que pasen por encima de la zona de ubicación de la operación de suministro                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Resto de buques con mercancías peligrosas                                                       | Condicionado                 | Condicionado           | Prohibido el movimiento de cargas elevadas que pasen por encima de la zona de ubicación de la operación de suministro.<br><br>Presentación de un ACR si existe manipulación de MMPP a menos de 50 m desde el punto de conexión del suministro (bunker station). En las bodegas del buque receptor se permite el movimiento de MMPP.<br><br>Este condicionante no afecta a la MMPP almacenada. |
| Operación de conexión/desconexión de cables de suministro eléctrico desde tierra (cold-ironing) | No                           | No                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Suministro de electricidad desde tierra (cold-ironing)                                          | Condicionado                 | Condicionado           | Presentación de Medidas de mitigación de riesgo que eviten la posibilidad de black out en caso de caída del sistema OPS                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Embarque y desembarque de pasajeros                                                             |                              |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Embarque/desembarque de pasajeros/tripulación                                                   | Condicionado                 | Condicionado           | Presentación y evaluación de ACR.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Actividades en la terminal                                                                      |                              |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Movimiento de Gangways/Pasarelas/Puentes                                                        | Condicionado                 | Sí                     | Fuera de la zona de seguridad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Tipo de Operación Simultánea            | Compatibilidad con TTS y PTS | Compatibilidad con STS | Condiciones                                                                                                             |
|-----------------------------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Movimiento de mercancía en el muelle    | Condicionado                 | Sí                     | Si la operación se realiza a menos de 50 metros del punto de conexión, presentación de medidas de mitigación de riesgo. |
| Movimiento de buses/vehículos en muelle | Condicionado                 | Sí                     | Si la operación se realiza a menos de 50 metros del punto de conexión, presentación de medidas de mitigación de riesgo. |

Estas condiciones hacen referencia específicamente a la simultaneidad de operaciones con el suministro de GNL a buque, y no eximen del cumplimiento de cualquier otra autorización o permiso de cualquier tipo que sea exigible.

A modo de resumen, los principales condicionantes para la carga y descarga de mercancías son los siguientes:

- Portacontenedores:

En buques Portacontenedores, para evitar el riesgo de caída de un contenedor sobre los equipos de suministro, se limita la manipulación de contenedores en la última fila (en inglés, *row*) exterior lado mar en todas las bahías (en inglés, *bay*) que quedan dentro de la proyección vertical de la eslora del buque suministrador, en el caso STS. En el caso de que se diera el suministro TTS o PTS, se limita a la última fila de contenedores (en inglés, *row*) exterior lado tierra en todas las bahías (en inglés, *bay*) que quedan dentro de la proyección vertical de la zona de seguridad. En caso de que se pretendan manipular los contenedores de esta última fila afectada por la prohibición, se deberá presentar un ACR que justifique que el riesgo de la operativa es aceptable.

Además, queda prohibido el movimiento de cargas elevadas por encima de la zona de ubicación de la operación de suministro.

- Buques de pasajeros

El embarque y desembarque de pasajeros, simultáneamente con la operación de bunkering de GNL, requerirá que el operador del servicio realice un estudio cuantitativo de riesgos (ACR).

- Ferris (ro-pax) y ro-ro

El embarque y desembarque de pasajeros requerirá que el operador del servicio realice un estudio cuantitativo de riesgos (ACR).

Además, se presentará un ACR si hay movimiento de mercancías peligrosas (MMPP) a menos de 50 m desde el punto de conexión del suministro (bunker station). En las bodegas del buque receptor se permite el movimiento de MMPP.

Este condicionante no afecta a la MMPP almacenada.

Se prohíben las operaciones simultáneas dentro de las áreas clasificadas (hazardous zones) durante las operaciones de bunkering. Las operaciones o mantenimiento correctivo que se realicen dentro de las áreas clasificadas, una vez finalizadas las operaciones de bunkering, deberán ser tenidas en cuenta previamente en el análisis cualitativo de riesgos (HAZID) y la definición del procedimiento de la operación de mantenimiento en estas zonas clasificadas deberá ser contemplada entre las medidas correctoras de este HAZID.

Asimismo, cuando concurren circunstancias específicas que así lo aconsejen, la APB podrá establecer condiciones de simultaneidad diferentes a las que se hacen constar en el cuadro, o podrá exigir un estudio cuantitativo de riesgos (ACR) para todas las SIMOPS.

## 5.2 PROTECCIÓN PORTUARIA Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

La empresa prestadora del servicio de suministro queda obligada a seguir las instrucciones respecto a comunicaciones, horarios, medidas de protección, y medidas de seguridad personal y colectivas que fijen los responsables de los espacios restringidos donde se desarrolla la operación de bunkering de GNL y, en especial, todo lo relativo a la observancia de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y el Real Decreto 171/2004 sobre coordinación de actividades empresariales, así como la normativa específica en materia de protección de buques e instalaciones portuarias.

Con carácter general, la coordinación de actividades empresariales se llevará a cabo entre todas las partes implicadas. Como criterio general, la Coordinación de actividades empresariales cuando el buque receptor esté realizando actividades de carga/descarga de mercancía y/o de pasaje recaerá en el titular de la licencia de servicio de carga y descarga de mercancías, generalmente la terminal. En el resto de los casos, la coordinación de actividades empresariales de las operaciones que se realicen en el buque receptor, incluida la actividad de suministro de GNL, recaerá en el propio buque receptor.

## 6 CONDICIONES DE PRESTACIÓN

### 6.1 MUELLES EN LOS QUE SE PERMITEN OPERACIONES DE SUMINISTRO

Con carácter general, las operaciones de suministro de GNL como combustible solo se podrán realizar a buques receptores atracados en muelles asignados a una concesión, o, en casos especiales y con autorización expresa de la APB, en muelles no concesionados de acceso restringido. Quedan prohibidas las operaciones de suministro de GNL en muelles de acceso libre.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá no autorizar que se realicen operaciones de suministro STS en aquellos muelles en los que, aun estando concesionados o siendo de acceso restringido, por su especial localización con respecto a las zonas de navegación adyacentes (canales o dársenas) y teniendo en cuenta las dimensiones del buque receptor, del buque suministrador y la anchura de la zona de seguridad y de exclusión marítima, el tráfico marítimo en las proximidades quedaría altamente condicionado o restringido.

Las operaciones de suministro no se permiten en la zona de fondeo, salvo autorización expresa de la Autoridad Portuaria con informe favorable de la Capitanía Marítima de Barcelona.

### 6.2 HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

El suministro de GNL se podrá prestar en cualquier hora del día, los 365 días del año, con las restricciones que imponga la normativa vigente y siempre que sea posible la preparación de los medios necesarios.

En caso de que se realice en horas nocturnas, deberá existir una iluminación suficiente y adecuada en todo el entorno de la operación de suministro. La iluminación deberá estar disponible durante la transferencia de GNL y para la posterior desconexión de todos los equipos. En caso de que la iluminación se encuentre dentro de una zona clasificada deberá cumplir con la reglamentación ATEX.

En las operaciones nocturnas, la zona de seguridad en el muelle se balizará con iluminación adecuada.

Si el suministro comienza durante el día, pero se prevé que se extienda durante la noche, no se podrá comenzar la operativa si no se cuenta con la iluminación y balizamiento adecuados.

### 6.3 CONDICIONES METEOROLÓGICAS LIMITANTES

La operación de suministro de combustible GNL no se iniciará o se interrumpirá cuando las condiciones meteorológicas o el estado de la mar superen, o se prevea que pueden superar, los límites de condiciones previstos en los correspondientes estudios de seguridad presentados para la autorización previa en cada caso.

En todo caso, la operación no comenzará si existen o se esperan las siguientes condiciones meteorológicas:

- Previsión de viento fuerte mantenido  $> 37$  km/h ( $V_{10} > 20$  nudos).
- Previsión de tormenta fuerte (con importante aparato eléctrico)
- Previsión de lluvia torrencial ( $> 60$  mm/h).
- Previsión de oleaje que pueda dar lugar a rebase del dique donde se realice la operativa.
- Visibilidad reducida por niebla espesa o banco de niebla (visibilidad  $< 0,5$  millas náuticas).
- Cualquier condición física anormal con efectos potencialmente sensibles (por ejemplo: tornado, temporal intenso de lluvia y granizo, etc.).

De manera específica, la operativa de suministro de GNL deberá suspenderse si ya ha comenzado, si se cumplen cualquiera de las siguientes condiciones:

- Visibilidad: menor a 0,5 millas náuticas.
- Viento:  $\geq 46$  km/h ( $\geq 25$  nudos)
- Oleaje máximo (altura significativa):  $H_s \geq 1$  m.
- Tormenta eléctrica.

En estos casos, además, el prestador estará obligado a desconectar y retirar la gabarra o cisterna del emplazamiento de suministro, si así lo considera oportuno cualquiera de las partes involucradas, incluidas la Autoridad Portuaria de Barcelona o la Capitanía Marítima de Barcelona.

### 6.4 RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD

La Autoridad Portuaria de Barcelona o la Capitanía Marítima de Barcelona, en el ámbito de sus competencias, podrán exigir el cumplimiento de instrucciones expresamente dictadas por razones de protección, de seguridad marítima, o de la explotación del Puerto de Barcelona.

Salvo autorización expresa, debidamente motivada, no se efectuará el suministro de combustible GNL a los buques que se encuentren en alguna de las siguientes circunstancias:

En todos los casos:

- a) A menos de 50 metros, medidos desde el punto de conexión de la manguera de GNL en el buque receptor, de un punto donde se realicen operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas, si no se presenta un ACR que evalúe los riesgos. Se prohíbe su manipulación, pero no su almacenamiento, dentro de estos 50 m.
- b) A buques escorados o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- c) A buques en los que, ya sea por avería, reparación o mantenimiento, se encuentra inmovilizada la máquina principal o que puedan afectar sustancialmente a la disponibilidad de los servicios esenciales del buque.
- d) A buques, si la zona de seguridad se encuentra a menos de 50 metros de operativas o reparaciones que produzcan o puedan producir focos de ignición, o zonas donde se realicen cualquier otra operación que pueda producir llama, chispa o calor intenso en espacio abierto. Se exceptúan como focos de calor las chimeneas de los buques, que deberán estar en todo caso, fuera de las zonas clasificadas, y las operaciones de mantenimiento en el interior de los buques (buque receptor o buque amarrado en las cercanías).

En buques Portacontenedores:

- a) Para evitar el riesgo de caída de un contenedor sobre los equipos de suministro, en el caso de operativa de suministro STS, se limita la manipulación de contenedores en la última hilera situada en la vertical de la eslora del buque de suministro. En el caso de que se diera el suministro TTS o PTS, se limita a la última fila de contenedores situada en la vertical de la zona de seguridad. En caso de que se pretendan manipular los contenedores de esta última fila sobre la vertical, se deberá presentar un ACR que justifique que el riesgo de la operativa es aceptable.

## 7 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

### 7.1 COMUNICACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y BUQUE RECEPTOR

Se debe utilizar un sistema de comunicación confiable e intrínsecamente seguro por parte de todas las partes involucradas en la operación de suministro. Se dispondrá de equipo de repuesto.

La comunicación entre el buque receptor, la instalación de suministro y la Terminal deberá mantenerse antes, durante y después de la operación. Durante la operación de conexión o desconexión de mangueras, suministro y, en su caso, de abarloadamiento y desabarloadamiento, el prestador mantendrá contacto continuo con el buque receptor y estará en situación de proceder a la parada de la operación de manera inmediata ante la petición de este, o ante la detección de alguna incidencia por parte del prestador.

Para garantizar que no falla la comunicación, se harán comprobaciones al menos cada hora. Si la comunicación falla, todas las operaciones de suministro se suspenderán inmediatamente de forma segura y no se reanudarán hasta que la comunicación se haya restablecido.

Los equipos de comunicación deberán ser ATEX para poder operar desde el Área Clasificada.

En el caso de que las comunicaciones sean por VHF, la frecuencia propuesta deberá ser previamente comunicada a la Capitanía Marítima.

## 7.2 REQUISITOS TÉCNICOS, EQUIPAMIENTO Y MAQUINARIA AUXILIAR UTILIZADOS PARA LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD

La operación de suministro se realizará con equipamiento homologado según normas ISO, EN, UNE o códigos de aplicación ADR, IGF, IGC en vigor.

De manera específica se aplican las siguientes normas/códigos:

- Los equipos implicados en la operación de transferencia se diseñarán de acuerdo con los criterios establecidos en la norma ISO 20519 (párrafos 5.3 a 5.5).
- Todos los equipos que formen parte del proceso de trasvase de producto o de gas deberán disponer del marcado CE o certificación ISO o similar.
- El buque receptor deberá disponer del certificado internacional de seguridad del Convenio SOLAS en vigor, y en el punto 2.2 especificará que cumple lo dispuesto en la regla 57 parte G cap. II-1 (Código IGF), utilizando gas natural como combustible. Los buques anteriores al 1 de enero de 2017 justificarán por medio de su certificación el cumplimiento de la Resolución MSC 285(86).
- Los buques de suministro o gabarras deberán cumplir con toda la normativa aplicable y, en especial, con las disposiciones SOLAS y MARPOL y sus modificaciones, debiendo tener en vigor todos los certificados requeridos por la Administración Marítima.
- Los equipos de suministro de GNL dispondrán de medios de control calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades de GNL realmente suministradas.

- Se dispondrá de equipos VHF intrínsecamente seguros (tipo ATEX) duplicados para la comunicación entre el punto de suministro, el puente de mando del buque receptor y la terminal.
- Las cisternas/contenedores deberán construirse y operarse de acuerdo con los requerimientos de las regulaciones ADR. Los vehículos deberán contar con un certificado de ADR en vigor, exigido en su caso, para las mercancías que transportan (ONU 1972).
- En el caso PTS, las instalaciones deberán cumplir con la norma UNE 60210 (plantas satélite gas licuado) y con la norma ISO20519, para sus sistemas de transferencia.

El equipamiento no debe presentar visualmente defectos manifiestos (escapes o fisuras, ausencia o rotura de dispositivos y equipos, etc).

Se dispondrán de uno o varios equipos capaces de detectar las posibles fugas de metano en todo el perímetro de la zona de seguridad, calibrados y certificados.

Se revisarán y cerrarán, en su caso, aquellas trampillas o alcantarillas del muelle o terminal en los que en caso de fuga de GNL pueda acumularse gas.

Las operaciones TTS o PTS se realizarán, obligatoriamente, empleando cisternas o depósitos de doble casco con aislamiento al vacío, siendo preferible realizar la transferencia de GNL con bomba y no por presión.

En TTS, además de cumplirse con todo lo establecido en el ADR para la carga transportada, se cumplirá con lo siguiente:

- Las cisternas no estarán sobrecargadas.
- Las cisternas portarán las etiquetas de peligro y placas naranja de señalización correspondientes.
- Se dispondrá de la documentación exigida: carta de porte, instrucciones escritas para el conductor en caso de accidente o emergencia, póliza de seguro, etc.
- Se dispondrá, asimismo, del equipamiento y equipos de protección individual (EPIs) requeridos y de los extintores de incendios obligados en la normativa ADR, sección 8.1.4.
- Se dispondrá de manga de aire para conocer en todo momento la dirección e intensidad del viento en el lugar, para deducir la dirección de la nube de gas en caso de fuga.
- Por lo que se refiere a la inertización o purgado de líneas, en operaciones TTS se podrá usar el sistema de purgado del buque receptor u otro sistema implantado en tierra.
- Se dispondrá de un sistema de calzos para el camión cisterna.

- Se dispondrá de bandejas resistentes a fluidos criogénicos para la recogida de pequeños derrames.
- Se dispondrá de elementos para el vallado y señalización alrededor del área de suministro en los que se prohíba cualquier fuente de ignición a una distancia inferior a 50 m del punto de conexión, sin la autorización correspondiente. Se colocarán como mínimo 2 carteles de señalización a esta distancia, aguas arriba y aguas abajo del punto de suministro.
- En operaciones MTTS en las que se utilice un skid (colector móvil para conectar las distintas cisternas), se deberán ubicar en el muelle elementos de fijación mecánicos, situados dentro de arquetas con tapa transitables por maquinaria, para soportar los esfuerzos acontecidos debido a un movimiento imprevisto del buque o de las cisternas en el momento de la descarga y evitar, así, que se desplace el skid y que, de esta forma, se desconecte de forma segura el break-away. Entre la documentación a presentar para la obtención de autorización, debe proporcionarse un estudio técnico que valide que las fijaciones ubicadas en el muelle soportan la tensión máxima equivalente de rotura del elemento de seguridad del equipo (break-away), para permitir una rotura y desconexión segura de las mangueras.

En operaciones PTS se dispondrá de lo siguiente:

8. Bandejas resistentes a fluidos criogénicos para la recogida de pequeños derrames.
9. Toma a tierra.
10. Elementos para el vallado y señalización alrededor del área de suministro en los que se prohíba cualquier fuente de ignición a una distancia inferior a 50 m del punto de conexión, sin la autorización correspondiente. Se colocarán como mínimo 2 carteles de señalización a esta distancia, aguas arriba y aguas abajo del punto de suministro.

Requisitos específicos exigidos al sistema de transferencia:

- Las conexiones de la manguera con el buque receptor deberán ser intrínsecamente seguras y homologadas.
- Se utilizarán mangueras metálicas de doble pared con detección de fugas en la cámara intermedia o mangueras criogénicas de múltiples capas de tejidos y películas termoplásticas.
- Las mangueras de conexión antiestáticas cumplirán con la normativa ISO 20519 y el estándar de fabricación adecuado (EN 1474, EN 12434 o BS 4089

o el estándar que las sustituya), que permitan una compatibilidad total con los manifold instalados en los buques a suministrar.

- Dispondrán de los medios requeridos en la norma ISO 20519 que permitan activar el apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (sistema ERS) y un sistema de acople seco, que no produzca ningún derrame.
- Las mangueras de transferencia deben estar protegidas por válvulas de alivio derivadas al sistema de venteo del buque receptor. En el caso de TTS, se procurará que las descargas de las válvulas de seguridad puedan vehicularse a través del mástil del barco receptor, limitando de esta manera los venteos dentro de la zona de servicio terrestre, pudiéndose vehicular a través de los sistemas de venteo del skid suministrador.
- Las mangueras de transferencia serán preferiblemente de un único tramo desde el manifold del suministrador al manifold del buque receptor y tendrán suficiente tolerancia para permitir el movimiento relativo de los buques (incluido el balanceo/rolling) dentro de la zona de operación. Se podrá aceptar la unión de mangueras conectadas en serie para la transferencia de GNL cuando se pueda efectuar un control efectivo de la integridad de las conexiones y cuando estas conexiones no impongan un estrés excesivo sobre las partes flexibles de la manguera o varíen el radio de curvatura más allá de los límites aceptables.
- Los sistemas de soporte de las mangueras evitarán el estrés local excesivo en puntos críticos tales como barandillas, pasamanos, puntos de suspensión de las mangueras, etc, y permitirán mantener un radio de curvatura aceptable. Tales sistemas de soporte no deberán restringir la función de liberación de emergencia (ERS).
- Se dispondrá de espacio suficiente para el almacenamiento de la manguera de suministro después de la desconexión del barco receptor. En la zona de almacenamiento se tendrá en consideración el radio de curvatura permitido para las mangueras.

### 7.3 SISTEMA PARADA DE EMERGENCIA (ESD) Y SISTEMA DE DESCONEXIÓN RÁPIDA (ERS)

Durante las operaciones de suministro de GNL deberá tenerse dispuesto y en funcionamiento un sistema de parada de emergencia (ESD) y un sistema de desconexión rápida (ERS), de acuerdo con este apartado.

La función del Sistema Parada de Emergencia (ESD, por sus siglas en inglés *Emergency shutdown system*) es el cese de flujo de líquido y gas en caso de emergencia y la conducción del sistema de suministro a una condición segura y estable.

El sistema ESD asociado al sistema de transferencia se debe diseñar siguiendo los requerimientos de la norma ISO 20519.

El sistema de transferencia debe contar con un Sistema de Desconexión Rápida (ERS, por sus siglas en inglés *Emergency release system*) conectado al sistema ESD. De acuerdo con SIGTTO (2009), el sistema de parada de emergencia se divide en dos etapas:

1. Primera etapa (ESD-1): Paro de la operación de suministro de manera controlada.
2. Segunda etapa (ESD-2): Paro de la operación de suministro de manera controlada y desconexión del sistema de transferencia por activación automática del sistema ERS.

El sistema ERS se diseñará para operar como un sistema de desacople seco y conforme a los requerimientos del apartado 5.4.3 y 5.4.4 de la norma ISO 20519.

En operaciones STS y PTS, los sistemas ESD de la instalación de suministro y del barco receptor deberán estar conectados mediante un sistema de interconexión (ESD link) diseñado de acuerdo con SIGTTO (2009). La función principal del sistema de interconexión es que ambas partes (suministrador y receptor) puedan detener el proceso de transferencia en una manera controlada y segura.

En operaciones TTS, el sistema ESD podrá simplificarse, siguiendo algunos de los criterios del apartado 5.4.4 de la norma ISO 20519 y de la guía GASNAM, eliminando los requerimientos de:

- El Sistema ERS puede ser sustituido por un acople mecánico y seco del tipo break-away. En todo caso, la activación del ERS conllevará la activación del ESD.
- La interconexión ESD (ESD Link) podrá sustituirse por un cuadro de ESD ubicado en tierra, conectado con el buque receptor mediante un cable aéreo con certificación ATEX, dando permiso mediante señalización para poder realizar la operación.

En las operaciones TTS, el sistema ESD de los camiones cisterna/contenedores actuará sobre la parada de la bomba criogénica, en caso de estar en marcha, y el cierre de las válvulas neumáticas que dispone la cisterna/contenedor. En determinadas circunstancias, como alternativa, se podrá aceptar un sistema de avisos luminosos y/o acústicos para la activación manual del paro de la bomba y de las válvulas de la cisterna.

Se deberá garantizar que, en caso de activación del sistema de ESD, cualquier tubería o manguera que pueda quedar bloqueada con GNL retenido disponga de válvula de seguridad de alivio de presión.

## 7.4 PROTECCIÓN CRIOGÉNICA

La protección criogénica debe proteger frente a cualquier derrame de GNL, o de cualquier contacto de las mangueras o tuberías frías, con cualquier estructura de acero al carbono del buque o de la instalación de suministro.

La protección criogénica incluye bandejas antiderrames o antigoteo de GNL, cortinas de agua y mantas aislantes.

Durante la operación de suministro, el buque receptor activará la cortina de agua o sistema de protección criogénica durante toda la operación para evitar la fragilización del casco si hubiera una posible proyección de GNL sobre el barco.

## 7.5 LNG RETENIDO EN TUBERÍAS

Se deberá garantizar que cualquier tubería o manguera que pueda llegar a quedar bloqueada con GNL en su interior cuente con válvulas de seguridad de alivio de presión.

## 7.6 GESTIÓN DEL BOIL-OFF DE LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DE GNL

Tanto los tanques de los equipos suministradores como los del buque receptor, deberán contar con medios adecuados para gestionar el gas de boil-off generado en dichos tanques.

Salvo que sea necesario por motivos de seguridad, el sistema de almacenamiento de GNL de los barcos se diseñará para evitar el venteo de gas de boil-off en condiciones normales de funcionamiento, incluido los periodos de inactividad.

## 7.7 VENTEOS DE LAS VÁLVULAS DE SEGURIDAD Y OPERACIONES DE PURGADO

Los únicos venteos permitidos serán los resultantes del purgado con nitrógeno del gas natural en fase gaseosa atrapado en tuberías y/o mangueras/brazos, siempre que estos no puedan ser gestionados por el suministrador de GNL (buque/camión de suministro o terminal). La cantidad de gas (metano) liberado al ambiente en dichas situaciones se deberá reducir al mínimo posible.

Las operaciones de purgado deberán llevarse a cabo por dilución con nitrógeno, quedando prohibido el venteo directo a la atmósfera del gas natural sin diluir.

Los venteos del purgado en operaciones STS podrán vehicularse a través del mástil del barco suministrador, siempre y cuando se demuestre que no se originan

situaciones de riesgo; si originan riesgo deberán vehicularse a través del mástil de venteo del barco receptor.

En TTS, con el fin de evitar el venteo en muelle durante la operación, se procurará que las descargas de las válvulas de seguridad puedan vehicularse a través del mástil del barco receptor, limitando de esta manera los venteos dentro de la zona de servicio terrestre.

En este supuesto, el diseño de la tubería de descarga deberá garantizar el correcto funcionamiento de las válvulas de seguridad, evitándose que la tubería de descarga genere un incremento de contrapresión en la válvula por encima del valor admisible.

## 8 PROCEDIMIENTOS

### 8.1 CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN

Antes, durante y a la finalización de las operaciones de suministro de combustible GNL, el responsable del buque receptor (Capitán u oficial delegado), el responsable de la operación de suministro (ROS) y el responsable de la terminal (COS) procederán a cumplimentar y firmar, por triplicado, la “Lista de Comprobación” (*checklist*, de aquí en adelante), con arreglo a los modelos elaborados por IAPH, quedando un ejemplar en poder de cada uno de ellos (ROS, COS y Capitán), como garantía de que todas las medidas de seguridad en ella especificadas se han llevado a cabo.

Antes de iniciar la operación, todas las partes implicadas deberán estar de acuerdo, habiendo cumplimentado y firmado, dando el visto bueno, la totalidad de la lista de comprobación previa al inicio de la operación. Se acordarán, antes de iniciar la operación, las condiciones límite de temperatura, presión y caudal para el suministro, así como la cantidad máxima a suministrar, para evitar cualquier rebose del depósito receptor.

Si alguno de los puntos del checklist no se cumpliera o si existiera discrepancia entre las partes en algún apartado del checklist, no se iniciará la operación. Se deberá comunicar la discrepancia a la Autoridad Portuaria, que, si es necesario, podrá poner los hechos en conocimiento de la Capitanía Marítima. Se esperará la oportuna resolución antes de iniciar la operación.

Si el Capitán del buque de suministro o el ROS tuviesen sospechas o dudas fundadas sobre la buena operatividad del buque receptor o de la capacidad técnica de su tripulación, deberá abstenerse de efectuar la operación y pondrá en conocimiento de la Capitanía Marítima este hecho. El servicio de suministro podrá reanudarse, en su caso, de acuerdo con la Resolución de la Capitanía.

De igual modo, si se apreciase cualquier incidencia, tanto a bordo de la gabarra como a bordo del buque receptor, que pudiera dificultar o impedir la gobernabilidad de uno o ambos buques, o que pudiese representar amenaza o riesgo de accidente laboral,

de contaminación del medio ambiente marino o para la seguridad marítima, deberá paralizar y detener el suministro, poniendo en conocimiento de la Capitanía Marítima este hecho, a través de la Autoridad Portuaria.

Una vez realizadas las comprobaciones de seguridad y siempre a requerimiento o indicación del buque a suministrar, empezará el suministro. A la vista de la estanqueidad de conexiones y líneas, se irá aumentando gradualmente la presión hasta alcanzar el caudal máximo acordado, no excediendo en ningún caso el mismo. En la fase de llenado final de un tanque se reducirá el caudal de suministro, para evitar una sobrellenado o rebose.

Durante el transcurso de toda la operación de suministro, los responsables del suministro estarán en contacto permanente por el medio previamente establecido.

Durante el suministro no se podrá fumar o producir focos de ignición de acuerdo con los procedimientos, estudios de seguridad y sistemas de gestión de la seguridad de cada buque.

Una vez finalice el suministro, se entregará copia de checklist cumplimentado por el COS, ROS y Capitán del buque receptor, así como el albarán de entrega de combustible o bunker delivery note, con las características de calidad del GNL y cantidades suministradas, a la Autoridad Portuaria.

## 8.2 AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN

En las operaciones de bunkering STS, el buque receptor comunicará a Barcelona Port Control el inicio y la finalización de las operaciones por medio del canal VHF que se designe al efecto.

En las operaciones de bunkering TTS y PTS, el COS comunicará al Centro de Control el inicio y final de las operaciones, y estará en escucha durante toda la operación en el canal VHF de trabajo de Barcelona Port Control o el que se designe al efecto.

## 9 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

### 9.1 COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS, ACCIDENTES O EMERGENCIAS

Cualquier incidencia, accidente o situación de emergencia que suceda durante la estancia del camión cisterna o del buque de suministro, tanto si está prestando servicio como si no, así como en las instalaciones PTS, deberá ser comunicada telefónicamente de manera inmediata por los responsables de la operación de suministro a uno de los siguientes teléfonos de emergencia:

1. Centro de Control de la Policía Portuaria CECOPORT (administración portuaria) 900 100 852
2. CCS Barcelona (administración marítima) 93 223 47 33 o canal 15 de VHF

### 3. Barcelona Port Control en el canal 15 de VHF

Si se produce una emergencia con necesidad de ayuda externa, las llamadas, por orden de prioridad, son:

1. 112 Emergencias
2. 900 100 852 Centro de Control del Port de Barcelona
3. 93 551 72 85 Centre de Coordinació Operativa de Catalunya (CECAT)

La Autoridad Portuaria de Barcelona tendrá derecho a que se le faciliten copias de los preceptivos documentos de informe o declaración de incidentes o accidentes acaecidos en la zona de servicio del Puerto de Barcelona que deban realizarse en virtud de lo establecido en el Reglamento del puerto, el ADR y otras normas, códigos o reglamentos de aplicación. También podrá exigir la entrega de la lista de comprobación de los suministros.

## 9.2 INTEGRACIÓN EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE LA TERMINAL Y DEL BUQUE

El buque receptor, la terminal y el operador del suministro dispondrán de los correspondientes planes de emergencia en los que se contemplarán los riesgos, los sistemas de alarma, los avisos y las respuestas ante situaciones de emergencia. Estos planes serán:

- Buque receptor: ISM contemplando los escenarios de riesgos asociados a la operativa y uso de GNL.
- Operador de suministro:
  - STS: ISM del buque/gabarra contemplando los escenarios de riesgos asociados a la operativa y uso de GNL.
  - TTS y PTS: Plan de contingencia de la operación.
- Terminal: Plan de autoprotección contemplando los riesgos asociados a la operativa de suministro GNL, que incorpore planos detallados de respuesta ante posibles emergencias derivadas del suministro de GNL como combustible.

La terminal, por ser titular de la autorización de suministro, integrará los riesgos del suministro de GNL en su plan de autoprotección, debiendo actuar coordinadamente con el Plan de Autoprotección del Puerto, que pondrá a disposición de la dirección de la emergencia sus medios de lucha contra incendios, si le son requeridos.

Cuando los buques suministradores con base en puerto utilicen los atraques específicos habilitados del puerto de Barcelona para sus periodos de inactividad, deberá existir un plan de autoprotección que incluya los riesgos y la organización de

las respuestas ante emergencias en estos atraques específicos habilitados. Si el atraque específico habilitado no está asociado a una terminal, el plan de autoprotección lo deberá elaborar el operador de la licencia.

### 9.3 VACIADO DE LOS DEPÓSITOS GNL EN CASO DE CONTINGENCIA

Los buques/gabarra suministradores deberán presentar a la Autoridad Portuaria un plan para el vaciado de los depósitos/tanques en caso de contingencia. Este plan detallará los sistemas que se van a emplear para el vaciado de los tanques, detallando su correspondiente procedimiento, que incluya la respuesta a eventuales contingencias y las listas de verificación (checklist) de la operativa.

## 10 SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA

### 10.1 NORMAS TÉCNICAS PORTUARIAS

A los buques de suministro de GNL no les serán de aplicación las Normas Técnicas para el Tráfico de Gases Licuados a Granel en el puerto de Barcelona, excepto sus puntos 4.3, 5 y 7 cuando efectúen operaciones de carga en la terminal de gas.

Por otro lado, les será plenamente aplicable lo dispuesto en la Ordenanza Reguladora de la Ordenación y Coordinación del Tráfico Marítimo Portuario en el puerto de Barcelona aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

### 10.2 ASIGNACIÓN DE ATRAQUE DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO

Los buques/gabarras de suministro que pretendan permanecer atracados en sus periodos de inactividad en el puerto de Barcelona, ya sea de forma irregular o de forma permanente en régimen de base en puerto, siempre que no se encuentren completamente desgasificados, solo podrán hacerlo en aquellos atraques específicos habilitados para ello.

Las condiciones mínimas que debe cumplir un muelle para poder ser considerado como *atraque específico habilitado* a los efectos de ser utilizado como lugar de estancia de los buques/gabarras de suministro de GNL cuando no realicen operaciones serán las que determine la Autoridad Portuaria. Provisionalmente, las condiciones serán:

1. Situado en la zona de acceso restringido del puerto y con:
  - a. Cierre perimetral y
  - b. Sistema de vigilancia presencial cuando esté la gabarra atracada o sistema de protección equivalente.

2. Accesos adecuados, que permitan la intervención segura y efectiva de los servicios de emergencia.
3. Que en un radio de 50 metros desde el espacio destinado al atraque de buques de suministro no haya actividades habituales que puedan generar fuentes de calor, chispas, llamas al descubierto o cualquier otra fuente de ignición.
4. Equipamiento de lucha contra incendios:
  - a. 2 extintores de polvo ABC de 250 kg
  - b. 2 hidrantes-monitores sobre torre (6m altura), de 4", auto-oscilante (apertura: válvula eléctrica manual)
  - c. 6 hidro-shields de 2" (apertura: válvula eléctrica manual)
  - d. 2 BIE's, manguera 45mm
  - e. Disponer de 1 bomba eléctrica que abastezcan de agua de mar o conexión a red de agua con capacidad suficiente
5. El muelle estará dotado de elementos de amarre y defensas adecuados para el tamaño de los buques que allí atraquen. Cuando los elementos de amarre no sean ganchos de escape rápido, el plan de emergencia del buque contemplará un procedimiento concreto de respuesta que asegure el zafado rápido de las líneas de amarre.

Para aquellos buques de suministro que su licencia sea en régimen de base en puerto, la designación del atraque específico habilitado se hará en la propia licencia.

Los suministradores que no operen en régimen de base en puerto y que, eventualmente, deseen atracar sus buques de suministro en sus periodos de inactividad en el puerto de Barcelona, y siempre que no se encuentren desgasificados o inertizados (debidamente certificado), solo podrán hacerlo cuando exista un atraque específico habilitado disponible para su asignación. En caso contrario, la alternativa para permanecer en el puerto de Barcelona será la asignación de un puesto de fondeo de acuerdo con las condiciones del apartado siguiente.

### 10.3 FONDEO DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO.

Las operaciones de suministro no se permiten en la zona de fondeo, salvo autorización expresa de la Autoridad Portuaria con informe favorable de la Capitanía Marítima de Barcelona.

La APB podrá autorizar la estancia en fondeo de buques/gabarras de suministro, siempre que el buque se encuentre totalmente operativo, con la tripulación adecuada y las máquinas propulsoras listas para arrancar. No obstante, como regla general, no se permitirán estancias continuadas superiores a quince (15) días, y solo en casos

especiales, debidamente justificados, podrá permitirse sobrepasar este periodo, si bien se requerirá, en este caso, informe favorable de la Capitanía Marítima de Barcelona.

#### 10.4 CONDICIONES DE TRIPULACIÓN.

Los buques/gabarras de suministro nunca, incluido en periodos de inactividad, podrá quedar desatendida, y deberá contar en todo momento como mínimo con una tripulación suficiente, tanto cuantitativa como cualitativamente, para poder salir a navegar. A estos efectos y en todo caso serán de aplicación las obligaciones de los buques establecidas en el capítulo I-6 y I-7 del Real Decreto 145/1989 por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

En los supuestos en que un buque de suministro esté debidamente certificado por un técnico competente, conforme está desgasificado o inertizado, la condición anterior podrá ser modificada, si así se solicita, pero siempre garantizando la disponibilidad de una dotación mínima de mantenimiento y servicios.

#### 10.5 SEÑALIZACIÓN Y AMARRE EN LAS OPERACIONES STS

Dentro del estudio de compatibilidad entre el buque suministrador y receptor, se deberá disponer de un plan de amarre (número de líneas, defensas y su localización), que tenga en cuenta el efecto passing ship del peor de los escenarios que se contemplen para el suministro de GNL, en el que se delimite analíticamente los límites operacionales para poder realizar el suministro STS con seguridad.

El buque de suministro o gabarra deberá disponer de defensas a lo largo de su eslora para proteger tanto su casco como el del buque receptor durante las maniobras de abarreamiento y suministro.

El buque de suministro o gabarra podrá abarlearse al buque receptor por cualquiera de sus costados siempre que su maniobra de salida a aguas abiertas por sus propios medios pueda ser directa y expedita. En otro caso deberá abarlearse por el costado que le sitúe proa a la salida.

Además de la identificación establecida en el apartado 3.1.6, el buque de suministro o gabarra deberá exhibir la bandera internacional B (BRAVO) durante el día y luz roja durante la noche, según el código internacional de señales.

En todas las operaciones de suministro de GNL, el barco receptor deberá exhibir también la bandera internacional B (BRAVO) durante el día y luz roja durante la noche.

## 10.6 NORMAS ESPECIFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO DE GNL

Sin perjuicio del procedimiento operativo de comunicaciones que la APB pueda aprobar al efecto para los servicios portuarios de bunkering desde buque/gabarra, en todo caso los movimientos portuarios de los buques/gabarras de suministro de GNL se regirán por el sistema de aprobación previa de Barcelona Port Control.

Para las maniobras interiores de los buques/gabarras de suministro de GNL, será obligatorio por seguridad el uso de, como mínimo, un remolcador del servicio portuario de remolque, excepto para aquellos buques/gabarras de suministro de GNL que tengan, en condiciones operativas, dos motores de propulsión y doble eje, así como un sistema de gobierno redundante. En este último caso, la utilización del servicio de remolque para estos buques se regirá por el régimen general de utilización de servicios portuarios.

Como regla particular de ordenación del tráfico aplicable a los buques/gabarras de suministro de GNL, y sin perjuicio de que sean aplicables límites inferiores por la propia tipología del buque/gabarra o cuando así los que haya establecido la Capitanía Marítima de Barcelona, se limita la navegación portuaria de los buques/gabarras a que no se sobrepasen los valores umbral de las condiciones meteorológicas establecidas para la suspensión de las operaciones por viento y visibilidad en el punto 6.3 de este documento, sin perjuicio de que realicen aquellas maniobras imprescindibles para reposicionar el buque/gabarra en una situación más segura (p.ej. salida de abarloadamiento).

Asimismo, será de aplicación lo dispuesto en la Ordenanza Reguladora de la Ordenación y Coordinación del Tráfico Marítimo Portuario en el puerto de Barcelona aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

## 10.7 CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE BARCELONA.

Queda prohibido el estacionamiento de cisternas en la zona portuaria salvo autorización expresa de la APB.

En caso de que la operación de suministro requiera más de un camión cisterna, la llegada de las mismas será de forma secuencial, quedando prohibida la acumulación de camiones cisterna en las zonas de espera. En el caso de las operaciones MTTS, no maniobrará más de una cisterna al mismo tiempo, por lo que hasta que una cisterna no esté ubicada en el punto de suministro y frenada, no maniobrará la siguiente. No obstante, se podrán contemplar excepciones siempre debidamente justificadas mediante estudios de riesgo.

En cualquier caso, queda prohibida la circulación de camiones cisterna/isocontenedores de GNL en los muelles de acceso público.

El recorrido de los camiones dentro del puerto se hará respetando en todo momento las reglas de circulación viarias establecida por la Autoridad Portuaria.

## 10.8 FACULTAD DE INSPECCIÓN

La Autoridad Portuaria de Barcelona y la Capitanía Marítima podrán inspeccionar las operaciones de suministro cuando lo consideren oportuno y, asimismo, tendrán acceso, en todo momento, a cuanta documentación que por razón del producto manipulado y/o suministrado a los buques estén obligado a llevar los autorizados.

## 11 EQUIVALENCIAS

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá permitir, oída la Capitanía Marítima cuando corresponda, que alguna de las disposiciones de estas condiciones y especificaciones técnicas, incluyendo las relativas a los procedimientos operativos, puedan ser sustituidas, cuando se estime que las alternativas propuestas, desde el punto de vista de la seguridad y protección, resultarán al menos tan eficaces como las disposiciones prescritas por las presentes reglas.

## ANEXO II DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

De acuerdo con la Prescripción Octava (8ª) del PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE BARCELONA, la documentación a presentar en la solicitud para la obtención de una licencia para la prestación del servicio es la siguiente:

### A. De carácter administrativo

#### 1. Documentación acreditativa de la capacidad de obrar del solicitante:

Si se trata de una persona física, copia del documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

Las personas jurídicas mediante la presentación de una copia de la escritura o documento de constitución o de modificación en la que consten los estatutos o el acto fundacional de la empresa de acuerdo con lo que exige la legislación aplicable, en los que conste su objeto social, las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea, la capacidad de obrar se acreditará por su inscripción en el registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado donde estén establecidos, o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan en la normativa de desarrollo de la legislación de contratos del sector público. Los demás empresarios extranjeros, deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la empresa.

Si los documentos aportados no están otorgados en España (por ser documentos que acrediten la existencia y personalidad de una entidad extranjera, su inscripción en el registro procedente, etc.), los mismos deben ir acompañados de traducción oficial al castellano realizada por un traductor jurado o a través de representaciones consulares o diplomáticas, y también deben ir acompañados de una certificación de autenticidad mediante copias legalizadas, por la representación diplomática correspondiente o mediante apostilla de La Haya.

#### 2. Documentos que acrediten la representación:

Los que comparezcan o firmen solicitudes en nombre de otros, deberán presentar poder notarial suficiente al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, acompañado del correspondiente certificado de su vigencia, y copia documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

#### 3. Designación de un representante, con facultades suficientes, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.

4. Alta en el epígrafe de Impuesto de Actividades Económicas (IAE) correspondiente y declaración censal de alta, modificación y baja en el censo de obligados tributarios (modelo 036 o modelo 037).
5. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social.
6. Declaración responsable del cumplimiento de lo exigido en el artículo 121 del TRLPEMM sobre incompatibilidades y de no estar incurso en las causas establecidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
7. Declaración responsable de honorabilidad conforme al modelo adjunto en el Anexo VI.
8. Declaración responsable de cumplir y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los requisitos y condiciones exigidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Pliego de Prescripciones Particulares y en la propia licencia.
9. Declaración responsable de disponer al inicio de la actividad, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los permisos, autorizaciones y licencias legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
10. Declaración responsable relativa al cumplimiento de la legislación laboral de prevención de riesgos y seguridad y salud en el trabajo, y en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio.
11. Declaración de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la licencia concedida, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante. Los solicitantes españoles no deberán presentar tal declaración.
12. En el caso de los solicitantes de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular sin ser el titular de la concesión o autorización, copia del contrato suscrito entre dicho titular y el solicitante de licencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 116.3 del TRLPEMM.

#### B. De carácter económico-financiero

1. Documentación acreditativa de la solvencia económico-financiera del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 13ª.
2. Acreditación de la constitución de la garantía establecida en la Prescripción 23ª por la cuantía correspondiente a la modalidad solicitada.
3. Declaración responsable de contratar, antes del inicio de la actividad, un seguro de responsabilidad civil que cubra los riesgos propios de la prestación del servicio por la cantidad mínima establecida en la Prescripción 22ª y de presentar la documentación acreditativa una vez contratado.

4. Copia de la declaración responsable presentada ante el órgano competente conforme se ha constituido la garantía financiera resultante de la evaluación de los riesgos medioambientales (Ley 26/2007) o, cuando corresponda, de la exención.
5. Tarifas a aplicar por sus servicios incluyendo toda la información pertinente sobre la naturaleza y nivel de las mismas, conforme a lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352.

#### C. De carácter técnico

1. Memoria de actividad, que deberá incorporar:
  - i. Acreditación de la solvencia y experiencia profesional y técnica del prestador del servicio que solicita la licencia en el sector del GNL, con objeto de garantizar la solvencia y competencia necesaria para llevar a cabo las operaciones. La solvencia técnica también puede demostrarse a través de experiencia profesional y técnica de las empresas subcontratadas.
  - ii. Medios que se pondrán a disposición para el suministro en el Puerto de Barcelona, tanto si son propios como subcontratados.
  - iii. Memoria descriptiva, donde se describa:
    - a. Tipo de licencia que se solicita y modalidad de prestación
    - b. Previsiones de actividad y buques a los que se prevé suministrar
    - c. Procedimientos. Incluirán una propuesta detallada de la operativa y de los medios materiales y humanos que intervienen en la misma.
    - d. En el caso de la modalidad de STS información relativa a toda la actividad durante la estancia en puerto (i.e. agentes consignatarios, operaciones de carga, necesidades de atraque y de almacenamiento de elementos auxiliares tales como pontonas o defensas, etc..).
    - e. Los sistemas para registrar las solicitudes de servicio de suministro de GNL, el desarrollo de las actividades, los incidentes o accidentes y las reclamaciones de cada servicio.
2. Documentación relativa a los estudios de seguridad, que incluirá:
  - i. Estudio cualitativo de riesgos específico para la actividad que incluya el estudio básico y el HAZID del apartado 7 de la norma ISO 18683. El alcance del HAZID se limitará a la operación de suministro.
  - ii. Plan de autoprotección para el control de riesgos. El alcance de este plan contemplará tanto la operación de suministro como toda la estancia en la zona de servicio portuaria de los medios utilizados, y debería integrarse en el PAU del puerto.. Para la modalidad de suministro de GNL STS con base en puerto este plan también incluirá el plan de autoprotección para el control de los riesgos durante la estancia del buque en el muelle específico habilitado, que contemplará la organización y las situaciones de respuesta ante emergencias.

- iii. Procedimientos operativos de la operación de suministro de GNL y propuesta de check-list.
3. Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales que se adscribirán al servicio, que incluirá:
- i. Para la modalidad de TTS y PTS se aportará copia de todos los certificados, seguros y homologaciones correspondientes de los medios, vehículos y del resto de equipos, en cumplimiento de la normativa vigente, y la declaración responsable de la adecuación de los medios materiales a los requisitos técnicos establecidos para esta modalidad en la Prescripción decimocuarta (14ª) del Pliego (modelo Anexo IX).
  - ii. Para la modalidad de STS se aportará:
    - a. Copia del certificado de registro marítimo del buque.
    - b. Descripción de dimensiones y características técnicas del buque (i.e. Q-88)
    - c. Copia del certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (Código IGC), en vigor, así como la mención específica tipo 'GAS BUNKER', o similar, en su certificado de clasificación de una Sociedad de Clasificación reconocida.
    - d. Copia del seguro de responsabilidad civil del buque y del seguro de casco y máquinas.
    - e. Declaración responsable del cumplimiento del resto de requisitos técnicos establecidos para los medios marítimos en la Prescripción decimocuarta (14ª) del Pliego (modelo Anexo VIII).
  - iii. En el supuesto de que los medios marítimos o los camiones cisterna adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa solicitante, se aportarán los contratos de arrendamiento correspondientes.
4. Certificación del sistema de gestión de la calidad y del medioambiente (para la calidad la ISO 9001, y para el medio ambiente la ISO 14001 o acreditación EMAS) o, en su defecto, compromiso de aportar dicha certificación en el plazo establecido en las Prescripciones 15ª y 19ª.

#### D. De otro carácter

- 1. Comunicaciones informativas relativas a la Ley Orgánica de Protección de Datos (Anexo V) hechas a cada una de las personas físicas cuyos datos sean cedidos a la Autoridad Portuaria y firmadas individualmente por cada uno de los afectados.
- 2. Declaración expresa de conocer y aceptar todas las condiciones de este Pliego de Prescripciones Particulares.
- 3. Declaración responsable de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios portuarios en general.
- 4. Declaración responsable de notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación o circunstancia que afecte o pueda afectar al contenido de la documentación

relacionada en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud y/o al otorgamiento de la licencia.

En el caso de que se solicite una licencia condicionada de conformidad con lo previsto en el apartado tercero de la Prescripción Séptima (7ª), se deberá presentar la misma documentación relacionada anteriormente en este Anexo, con excepción de los siguientes documentos:

- Los puntos 3 y 4 de la letra B, documentación de carácter económico-financiero.
- Los relacionados en los puntos 2 y 3 de la letra C, documentación de carácter técnico.

que se deberán presentar una vez otorgada la licencia, pero siempre antes de que se inicie la actividad.

## ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

\_\_\_\_\_ se compromete con la Autoridad Portuaria de Barcelona (en adelante Autoridad Portuaria) a satisfacer las siguientes exigencias referidas tanto a las actividades y servicios a desarrollar, como a los trabajadores, equipos y maquinaria, sustancias y preparados que destine a la realización de los mismos:

- a. Cumplir con las disposiciones generales de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y cuantas normas legales y reglamentarias en esta materia le sean de aplicación.
- b. Haber adoptado alguna de las modalidades previstas en el artículo 10 del Capítulo III del Reglamento de los Servicios de Prevención (R.D. 39/97), en lo relativo a la organización de recursos para el desarrollo de las actividades preventivas necesarias para el desarrollo de su actividad.
- c. Adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
- d. Haber informado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre los riesgos inherentes a su puesto de trabajo y sobre las medidas de protección o prevención que se deben adoptar.
- e. Haber formado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre el desempeño de su trabajo en condiciones de seguridad y salud.
- f. Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que cumplan la legislación que les son de aplicación.
- g. Poner a disposición de los trabajadores sustancias y preparados envasados y etiquetados conforme a la legislación aplicable.
- h. Poner a disposición de los trabajadores los equipos de protección individual adecuados y con arreglo a la reglamentación vigente.
- i. Satisfacer la obligación legal en cuanto a la acreditación de la aptitud médica de los trabajadores para el desempeño seguro de su puesto de trabajo.
- j. Establecer los adecuados medios de coordinación con la Autoridad Portuaria y/o con otras empresas/trabajadores autónomos que puedan desarrollar tareas en el centro de trabajo durante la prestación del servicio, de acuerdo con el R.D. 171/2004. En el caso que sea necesaria la designación, por parte del prestador, de una persona encargada de la coordinación de las actividades empresariales esta deberá disponer de una formación preventiva correspondiente, como mínimo, a las funciones de nivel básico.
- k. Disponer de la presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos necesarios cuando se dé alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo 4 del artículo 32 bis de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (introducido por Ley 54/2003), sin menoscabo de lo señalado en el punto j. anterior.
- l. Compromiso por parte del prestador de que en caso de que se decida subcontratar alguna parte de la actividad comprendida en el servicio, requerirá de la subcontrata

la misma documentación que la reflejada en los puntos anteriores y que será entregada a la Autoridad Portuaria.

- m. Establecer los adecuados medios de comunicación y de coordinación con la Autoridad Portuaria para garantizar una respuesta eficaz ante las situaciones de emergencia.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_\_\_

Firmado

## ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Autoridad Portuaria de Barcelona, informa al interesado de que los datos personales que en su caso sean recogidos a través de la presentación de la documentación requerida para el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio portuario objeto de las presentes Prescripciones Particulares serán objeto de tratamiento, automatizado o no, bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria.

La Política de Privacidad de la Autoridad Portuaria se encuentra disponible en <http://www.portdebarcelona.cat/es/web/general/politica-de-privacitat>

## ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA

Autoridad Portuaria de Barcelona  
Portal de la Pau,6  
08039 Barcelona

D/D<sup>a</sup> \_\_\_\_\_, mayor de edad, con domicilio en la calle \_\_\_\_\_ número \_\_\_\_\_, población \_\_\_\_\_, código postal \_\_\_\_\_, con DNI/NIE \_\_\_\_\_, del cual adjunto fotocopia, mediante este escrito manifiesto la voluntad de ceder mis datos personales, de conformidad con el artículo 6 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y el artículo 4.11 del Reglamento UE 2016/679.

Para lo cual, autorizo el tratamiento de los datos personales recogidos en la solicitud de licencia de prestación del servicio portuario de suministro de combustible a buques, que son necesarios y serán utilizados por la Autoridad Portuaria Barcelona para el otorgamiento de la licencia solicitada, así como durante toda la duración de la misma. La política de privacidad de la Autoridad Portuaria Barcelona es la que se indica en la siguiente dirección web: <http://www.portdebarcelona.cat/es/web/general/politica-de-privacitat>.

En cualquier caso, se podrán ejercer los derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad y oposición, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 al 18 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como en los artículos 15 al 22 del Reglamento UE 2016/679. En caso de que estos derechos no se vean atendidos debidamente, se podrá presentar reclamación ante la autoridad de protección de datos competente.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_

Firmado

## ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

Autoridad Portuaria de Barcelona  
Portal de la Pau,6  
08039 Barcelona

D/Dª \_\_\_\_\_, mayor de edad, con domicilio en la calle \_\_\_\_\_ número \_\_\_\_\_, población \_\_\_\_\_, código postal \_\_\_\_\_, con DNI/NIE \_\_\_\_\_, del cual adjunto fotocopia, en representación de \_\_\_\_\_, con número de registro \_\_\_\_\_, domicilio social en \_\_\_\_\_ y NIF-IVA \_\_\_\_\_, mediante este escrito:

(1) Declara que el solicitante se encuentra o no en una de las situaciones siguientes:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | SÍ                       | NO                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| (a) está incurso en un procedimiento concursal, de liquidación o insolvencia, sus activos están siendo administrados por un administrador concursal o por un tribunal, ha llegado a un acuerdo con sus acreedores, ha suspendido sus actividades empresariales o se encuentra en cualquier otra situación similar resultante de un procedimiento de la misma naturaleza vigente en las legislaciones y normativas del Estado español o del país en el que está establecido;                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (b) se ha establecido mediante sentencia firme o una decisión administrativa firme que el solicitante está en situación de incumplimiento de sus obligaciones relativas al pago de impuestos o cotizaciones a la seguridad social, de acuerdo con las disposiciones legales del Estado español o del país en el que está establecido;                                                                                                                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (c) se ha establecido mediante una sentencia firme o una decisión administrativa definitiva que el solicitante o sus gestores son culpables de una falta profesional grave por violación de disposiciones legales o reglamentarias o de las normas deontológicas de la profesión a la que pertenecen, o por haber incurrido en cualquier conducta punible que pueda influir en su credibilidad profesional, cuando dicha conducta denote un propósito doloso o negligencia grave, incluida, en particular, cualquiera de las conductas siguientes: |                          |                          |
| (i) tergiversación de forma fraudulenta o negligente de la información exigida para verificar la inexistencia de motivos de denegación de la                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                          |                          |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| licencia o para el cumplimiento de los requisitos de acceso o para la prestación del servicio;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          |                          |
| (ii) celebración de un acuerdo con otros operadores con el fin de falsear la competencia;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (d) una resolución judicial firme ha dictaminado que el solicitante o sus gestores son culpables de uno de los siguientes delitos conforme a la legislación europea, del Estado español o del país en el que está establecido:                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          |                          |
| (i) fraude;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (ii) corrupción;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (iii) participación en una organización delictiva;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (e) el solicitante o sus gestores han sido sentenciados en firme por infracción grave en materia profesional que pone en entredicho su integridad, de integración laboral y de igualdad de oportunidades y de no discriminación de las personas con discapacidad o de extranjería, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente;                                                                                                                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (f) el solicitante o sus gestores han mostrado deficiencias significativas en el cumplimiento de las obligaciones principales constatadas en la ejecución de un contrato o prestación de un servicio para la Autoridad Portuaria, lo que ha dado lugar a su resolución anticipada o a la aplicación de indemnizaciones u otras sanciones contractuales, o descubiertas a raíz de controles, auditorías o investigaciones de la Autoridad Portuaria, el Tribunal de Cuentas o cualquier otra institución; | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (g) una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que el solicitante o sus gestores han creado una entidad bajo una jurisdicción diferente a la española con la intención de eludir obligaciones fiscales,                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                          |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| sociales o de otro carácter legal de obligada aplicación en la jurisdicción en la que está registrada su sede, administración central o centro principal de actividad;                                                                                                                                                                                                  |                          |                          |
| (h) <i>(solo para personas jurídicas)</i> una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que la personalidad jurídica ha sido creada con la intención prevista en el punto (f);                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (i) para las situaciones referidas en los puntos (c) al (g) anteriormente descritos, el solicitante o sus gestores están inmersos en:                                                                                                                                                                                                                                   |                          |                          |
| i.hechos establecidos en el contexto de investigaciones o auditorías realizadas por la Fiscalía, el Tribunal de Cuentas, o de una auditoría interna, o de cualquier otro examen, auditoría o control efectuado bajo la responsabilidad de un ordenante de una institución o de una agencia u órgano de la UE, del Estado español o del país en el que esté establecido; | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ii.decisiones administrativas que no sean definitivas y que puedan incluir medidas disciplinarias adoptadas por el organismo de supervisión competente responsable de la verificación de la aplicación de los estándares de ética profesional;                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| iii.decisiones de la CNMC relativas a la infracción de las normas de competencia o de su equivalente en el país donde el solicitante esté establecido relativas a la infracción de la legislación en materia de competencia nacional o de la Unión                                                                                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (j) ha incluido datos falsos o engañosos en la información requerida por la Autoridad Portuaria como condición para la participación en el procedimiento de otorgamiento, o no ha aportado dicha información;                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- (1) Si el solicitante declara alguna de las situaciones de exclusión indicadas arriba, debe indicar las medidas que han sido tomadas para corregir cualquier situación de exclusión, así como para demostrar su fiabilidad. Esto puede incluir, por ejemplo, medidas técnicas, organizacionales y personales para prevenir incidencias posteriores, compensación del daño o pago de multas, de tasas o contribuciones a la seguridad social, así como el cumplimiento de condenas o sanciones. La evidencia documental correspondiente que ilustre las medidas correctoras adoptadas deberá ser aportada como anexo a esta declaración. Lo anterior no aplica a las situaciones indicadas en el punto (d) del apartado anterior de esta declaración.

Para evaluar la honorabilidad del solicitante, la Autoridad Portuaria tendrá en cuenta tanto las incidencias marcadas en el apartado (1), como la documentación adicional aportada conforme a este apartado (2).

- (2) Reconoce que se podrá rechazar la participación en el presente procedimiento del solicitante y que este podrá ser objeto de sanciones administrativas (exclusión o sanción financiera) si se demuestra la falsedad de cualquiera de las declaraciones o informaciones facilitadas como condición para la participación.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_

Firmado

## ANEXO VII: MODELO DE AVAL

EL BANCO/CAJA/COMPAÑÍA DE SEGUROS \_\_\_ y en su nombre y representación, D. \_\_\_ y D. \_\_\_, con poderes suficientes para obligarse en este acto, según Escritura de fecha \_\_\_, otorgada ante el Notario D. \_\_\_ de \_\_\_ (ciudad), registrada con el número \_\_\_ de su protocolo.

### AVALA / ASEGURA

SOLIDARIAMENTE a \_\_\_ ante la AUTORIDAD PORTUARIA BARCELONA, por la cantidad de XX MIL EUROS (XX.XXX,00 €), en concepto de fianza para responder de las obligaciones de la licencia para la prestación del servicio de suministro de gas natural licuado a buques mercantes en la modalidad de ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ del puerto de Barcelona.

El indicado aval/seguro se presta por el Banco/Caja/Cía. de Seguros con carácter solidario y con expresa y formal renuncia de los beneficios de excusión, división, orden y cualquier otro que pudiera, en su caso, ser de aplicación. De modo especial, el Banco/Caja/Cía de Seguros \_\_\_, se compromete a hacer efectiva a requerimiento del Sr. Presidente de la AUTORIDAD PORTUARIA BARCELONA, con carácter incondicional y, como máximo, dentro de los ocho (8) días siguientes a su requerimiento, la suma o sumas que, hasta la concurrencia de la cifra afianzada ( \_\_\_ Euros) se exprese en el requerimiento, renunciando el Banco /Caja/Cía de Seguros, expresa y solemnemente, a toda excepción o reserva respecto de la entrega de las cantidades que le fueran reclamadas, cualquiera que fuera la causa o motivo en que aquellas pudieran fundarse y aun cuando se manifestara oposición o reclamación por el avalado, el avalista o por terceros, cualesquiera que éstos fueran.

Este aval/seguro tendrá validez en tanto la AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA no autorice su cancelación.

En \_\_\_, a \_\_\_ de \_\_\_ de 20\_\_

Firma/s.

Registro de Avals/Seguro nº.

Legitimación por Notario.

## ANEXO VIII: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE LOS MEDIOS MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD STS.

D/Dª .....con DNI nº..... en nombre propio o en representación de la empresa ..... en calidad de .....al objeto de obtener licencia y autorización de operaciones de bunkering de GNL en el Puerto de Barcelona.

DECLARA RESPONSABLEMENTE QUE el/los buques 'XXXXXX', 'YYYYYY' y los medios adicionales de a bordo empleados para el suministro de GNL a buques cumplen con las normativas y estándares aplicables de obligado cumplimiento, y además dicho/s buque/s:

☐ Dispone/n de los medios requeridos por la norma ISO 20519 que permiten activar el apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (sistema ERS).

☐ Dispone/n de mangueras de conexión antiestáticas que cumplen con el estándar de fabricación adecuada (EN 1474, EN 12434 o BS 4089 o el estándar que las sustituya), así como de un sistema de inertización de líneas y purgado sin emisión a la atmósfera.

☐ Dispone/n de medios de control calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades realmente suministradas.

☐ Dispone/n de sistemas de parada automática de la bomba de trasiego por alta presión, de forma que nunca se supera la presión máxima de diseño de la manguera de trasiego.

☐ Dispone/n de un sistema de izado y soporte de las mangueras que cuenta con una grúa hidráulica homologada para su uso a bordo y soportes para el guiado y soporte de las mangueras

☐ Dispone/n de todos los medios humanos necesarios, con la habilitación profesional requerida, para realizar las operaciones de bunkering de GNL según todos los estándares de seguridad y según el Anexo I de "Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques" de esta Autoridad Portuaria.

☐ Se compromete a acreditar los hechos manifestados en la presente declaración en cualquier momento en que sea requerido para ello.

En Barcelona, a      de      de 20

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE: .....

## ANEXO IX: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE MEDIOS MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD TTS y PTS.

D<sup>a</sup> .....con DNI nº..... en  
nombre propio o en representación de la empresa ..... en  
calidad de..... al objeto de obtener licencia y autorización de operaciones  
de bunkering de GNL en el Puerto de Barcelona.

DECLARA RESPONSABLEMENTE QUE los camiones cisterna (excepto si no son usados en la  
modalidad PTS) y los equipos adicionales empleados para el suministro cumplen con las  
normativas y estándares de obligado cumplimiento, y que:

☐ Las cisternas están construidas acorde a la normativa ADR (Tabla A de mercancías  
peligrosas, Mercancía ONU 1972) y que disponen de sistemas de parada de las bombas de  
trasiego por alta presión, de forma que nunca se supere la presión máxima de diseño de la  
manguera de trasiego.

☐ Dispone de mangueras de conexión antiestáticas que cumplen con el estándar de  
fabricación adecuada (EN 1474, EN 12434 o BS 4089 o el estándar que las sustituya), así como  
de sistemas de inertización de líneas y purgado de restos de GNL que minimicen las emisiones a  
la atmósfera.

☐ Dispone de medios de control calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades  
realmente suministradas.

☐ Dispone de los medios requeridos por la norma ISO 20519 que permiten activar el  
apagado de emergencia (sistema ESD) y la desconexión de emergencia (sistema ERS) o, en su  
defecto, podrán usarse los sistemas ESD y ERS del buque receptor que permitan la parada segura  
del bombeo de la cisterna y la desconexión segura de la manguera, en caso necesario.

☐ Dispone de todos los medios humanos necesarios con, la habilitación profesional  
requerida, para realizar las operaciones de bunkering de GNL según todos los estándares de  
seguridad y según el Anexo I de "Condiciones técnicas para la prestación del servicio de  
suministro de combustible GNL a buques" de esta Autoridad Portuaria.

☐ Se compromete a acreditar los hechos manifestados en la presente declaración en  
cualquier momento en que sea requerido para ello.

En Barcelona, a      de      de 20

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE: .....