

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de noviembre de 2022

Ref: Puertos 33/2022/MF

Asunto: AP de Cartagena – AP de Cartagena - Borradores de Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio de suministro de combustibles convencionales y de suministro de Gas Natural Licuado.

Muy Srs. nuestros:

Adjuntamos los borradores del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio de suministro de combustibles convencionales derivados del petróleo y biocarburantes y sintéticos a buques, y del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio de suministro de Gas Natural Licuado (GNL) a buques como combustible que nos ha remitido la AP de Cartagena.

En relación con el Pliego de Prescripciones Particulares del **servicio de suministro de combustibles derivados del petróleo**, en una primera lectura, el borrador adjunto toma como base el circulado por Puertos del Estado (PdE) el pasado mes de mayo, aunque suavizado (por ejemplo excluye la cobertura universal y contempla menos indicadores de calidad).

Muy resumidamente, el borrador que se consulta:

- **Prescripción 2ª - Definición del servicio:** excluye de su ámbito de aplicación a las operaciones de compraventa del combustible y al propio combustible a suministrar.
- **Prescripción 4ª - Autorización de las operaciones y Anexo I, apartado 2:** el titular de la licencia deberá obtener autorización específica para prestar el servicio a un determinado buque y cumplimentar antes, durante y a la finalización del suministro, una Lista de Comprobación o Check List (apartado 12 del Anexo I).
- **Prescripción 6ª - Plazo:** regula el plazo máximo de duración de las licencias y el plazo de preaviso obligatorio para la renuncia de las mismas (3 meses).
- **Prescripción 13ª - Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico profesional:** reproduce las condiciones de solvencia económico-financiera que estipulaba el Pliego de PdE: *“El solicitante deberá contar para la obtención de la licencia, y durante toda la vigencia de esta, con un patrimonio neto superior al 30% del coste de adquisición de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20% de los activos totales de la empresa solicitante”*.
- **Prescripción 15ª - Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad:** en el plazo de 1 año desde el otorgamiento de la licencia, los prestadores deberán estar inscritos en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS o contar con un certificado ISO-14001.
- **Prescripción 16ª - Obligaciones de servicio público portuario:** los titulares de licencias Ship to Ship (STS) con medios flotantes **con base en puerto** estarán sujetos a las obligaciones de **regularidad y continuidad** de los servicios en función de las características de la demanda y de **cooperación en ejercicios y simulacros**. Los titulares de licencias STS con medios materiales **sin base en puerto** sólo quedan sujetos a esta última obligación de servicio público.

- **Prescripción 19ª - Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad:** se recogen dos indicadores de calidad (incidentalidad y quejas y reclamaciones por deficiencias en la prestación del servicio), y se establece expresamente que se excluyen las situaciones de incumplimiento que no sean imputables al prestador. Por otra parte, en el plazo de 1 año desde el otorgamiento de la licencia y durante todo el periodo de vigencia de esta, los prestadores del servicio deberán disponer de un certificado ISO 9001.
- **Prescripción 25ª - Tarifas por la prestación del servicio:** el prestador de servicio deberá publicar sus tarifas oficiales. En caso de observarse situaciones de inexistencia de una competencia efectiva en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria fijará y revisará las tarifas máximas.
- **Prescripción 27ª - Suspensión temporal del servicio a un usuario:** la suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse **previa autorización de la Autoridad Portuaria** y siempre que no lo impidan razones de seguridad.
- **Anexo I: Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques.**

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 jueves 18 de noviembre a mfernandezll@anave.es**

En relación con el Pliego de suministro de combustibles derivados del petróleo en principio mantendremos la posición de ANAVE, que pretende que se introduzcan los mínimos cambios en la regulación del servicio. Además, propondremos que mientras no se modifique la Ley de Puertos, no se introduzcan tampoco cambios en los Pliegos reguladores.

Muy atentamente,

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
COMBUSTIBLES CONVENCIONALES
DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y
BIOCARBURANTES Y SINTÉTICOS A
BUQUES**

Autoridad Portuaria de Cartagena

OCTUBRE 2022

BORRADOR

ÍNDICE

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO	5
Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal.....	5
Prescripción 2ª: Definición del servicio.....	5
Prescripción 3ª: Ámbito geográfico	5
Prescripción 4ª: Autorización de las operaciones	6
SECCIÓN II: LICENCIAS	7
Prescripción 5ª: Tipos de licencias	7
Prescripción 6ª: Plazo	7
Prescripción 7ª: Otorgamiento de licencias	8
Prescripción 8ª: Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia	9
Prescripción 9ª: Transmisión de las licencias	9
Prescripción 10ª: Modificación de este Pliego de prescripciones particulares y de las licencias.....	10
Prescripción 11ª: Extinción de las licencias	10
SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	13
Prescripción 12ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades	13
Prescripción 13ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional ..	14
Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos.....	15
Prescripción 15ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.....	19
Prescripción 16ª: Obligaciones de servicio público portuario	19
Prescripción 17ª: Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio	20
SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	21
Prescripción 18ª: Condiciones de la prestación del servicio	21
Prescripción 19ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad.....	23
Prescripción 20ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria	24
Prescripción 21ª: Facultad de control e inspección	27
Prescripción 22ª: Responsabilidades del prestador del servicio.....	27
Prescripción 23ª: Garantías	28
Prescripción 24ª: Penalizaciones y régimen sancionador	29
SECCIÓN V: RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO.....	32

Prescripción 25ª: Tarifas por la prestación del servicio.....	32
Prescripción 26ª: Tasas portuarias.....	32
Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario	34
SECCIÓN VI: ENTRADA EN VIGOR Y TRANSITORIEDAD	35
Prescripción 28ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.....	35
Prescripción 29ª: Transitoriedad	35
ANEXO I: Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques.....	36
ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR	81
ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	85
ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL.....	87
ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA	88
ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD	89
ANEXO VII: MODELO DE AVAL	93

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 otorgamiento de licencias para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques (combustibles convencionales derivados del petróleo y biocarburantes y sintéticos) en el puerto de Cartagena, 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 en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del 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 combustible a buques, el aprovisionamiento de combustible líquido (Productos convencionales derivados del petróleo, biocarburantes y sintéticos.) 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 en el servicio portuario la operación de compraventa del combustible ni el propio combustible a suministrar.

Prescripción 3ª: Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es la zona de servicio del puerto de Cartagena 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. 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 combustible a buques en el Puerto de Cartagena”*, 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

Para realizar las operaciones de prestación del servicio de suministro se requerirá la obtención, además de la licencia, de la preceptiva autorización de la operación de bunkering que garantice la seguridad y el control del riesgo, de acuerdo con las “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques en el Puerto de Cartagena*” 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 condiciones se singularizarán para 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).

Estas autorizaciones podrán cubrir diversas operaciones siempre que éstas impliquen a las mismas partes involucradas (suministrador, buque receptor 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. La licencia puede cubrir las siguientes modalidades de suministro:
 - a. Suministro de combustible mediante camión, cisterna o contenedor (TTS / MTTs / CTS).
 - b. Suministro de combustible con medios flotantes (STS).
 - c. Suministro de combustible mediante tubería (PTS).
3. En el caso de las licencias de suministro de combustible 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 Cartagena, de forma que, como mínimo cada año natural durante la vigencia de la licencia, acumule un periodo de permanencia en el puerto de Cartagena superior a seis (6) meses. La Autoridad Portuaria de Cartagena, 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) Sin inversión significativa, con carácter general: 6 años
- b) Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - i. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, con atraque en concesión o autorización: 20 años.
 - ii. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.
 - iii. Para suministro de combustible con medios flotantes (STS), cuando el buque es propiedad del licenciatario o de una mercantil de su grupo empresarial, o bien el licenciatario tiene suscritos contratos a largo plazo para disponer de los medios: 15 años.

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

- 2. Las licencias podrán renovarse por el mismo plazo, 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, debiendo ser solicitada la renovación en el semestre anterior a la fecha de expiración del plazo de la licencia.
- 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 las mismas 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.
- 4. Los titulares de licencia pueden renunciar a la misma con un preaviso obligatorio de tres (3) meses.

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 meses, ex artículo 115.4 del TRLPEMM.



3. Se podrá otorgar la licencia para la prestación del servicio portuario, condicionada al cumplimiento de los requisitos exigidos para ello en este PPP, fijando así un plazo de Tres (3) Meses en el que deba acreditarse por el interesado el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio portuario de que se trata, en términos tales que no se inicie la actividad sin la constatación de ello, y quedando sin validez y efecto la licencia si en ese plazo no se acreditase el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio.

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 formular una solicitud dirigida al Director General de la Autoridad Portuaria que contendrá los datos señalados en 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 a buques en el puerto de Cartagena”*, 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.
2. En virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM, el presente Pliego de prescripciones particulares establece las siguientes causas adicionales a las recogidas por el TRLPEMM 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 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 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 un servicio con antelación a la recepción de 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. Renuncia del titular con el preaviso previsto en la Prescripción 6ª.
- f. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de esta.
- g. No constitución de la garantía y de los seguros indicados en este Pliego de prescripciones particulares en el plazo establecido.
- h. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
- i. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.
- j. No disponer de los medios humanos y materiales mínimos establecidos, salvo periodos de latencia.
- k. 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 los mismos sin la aprobación de la misma.
- l. 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 1 año desde la fecha de defunción y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
- m. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
- n. Rescisión del 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.
- o. Revocación del 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.
- p. Por no acreditar la disposición de los medios materiales mínimos cuando sean subcontratados y el plazo del contrato haya finalizado



- q. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares y, en particular, la obligación de disponibilidad del servicio.
- r. 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).
- s. 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 Cartagena 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 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 desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La extinción de la licencia conllevará la aplicación de una penalización equivalente al total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares, excepto en los supuestos recogidos en el artículo 119.1 a), c) y d) del TRLPEMM cuando la causa no sea achacable al titular en este último caso y en el punto e) del párrafo 2.
5. 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.
6. 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. La prestación del servicio se registrará por el sistema de libre concurrencia, con carácter general.
3. 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.
4. 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.
5. Los solicitantes mantendrán al corriente el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social tanto en el momento de la solicitud como durante todo el periodo de duración de la licencia y así deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria.
6. Los prestadores cumplirán la normativa social y laboral, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los periodos 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.
7. Se acreditará el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a aspectos laborales de los servicios a prestar, en los que, como mínimo, se especificarán:



- a) Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el trabajo:
 - i. La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria.
 - ii. 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.
 - b) Cumplimiento de la normativa laboral en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio.
8. 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.
 9. 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, internacionales y de la Unión Europea.

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, con un patrimonio neto superior al 30% del coste de adquisición de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20% de los activos totales de la empresa solicitante.



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:

- a) Cuando la empresa acredite disponer de los medios humanos establecidos en la Prescripción 14ª y que estos tengan la cualificación profesional exigida en la misma.
- b) Cuando la empresa acredite disponer de los medios materiales exigidos en la Prescripción 14ª, y demuestre su capacidad para mantener dichos equipos en las condiciones exigidas en la misma.

Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos

A. Medios mínimos exigidos específicos por tipo de licencia.

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, teniendo que cumplir al menos, con todos y cada uno de los requisitos exigidos en las “*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques*” que se adjunta como Anexo I de este pliego.

Los medios móviles que no queden vinculados de manera continuada al servicio en este puerto, podrían prestar servicios en otros puertos u otras actividades complementarias, según necesidades del prestador y previa autorización de la Autoridad Portuaria.



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

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 Cartagena; 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 Cartagena que tendrá carácter vinculante. La aprobación técnica supondrá la formalización de adscripción al servicio del buque suministrador

B. Aspectos comunes al conjunto de las licencias

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 los medios materiales 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 estar vigentes durante toda la duración de la licencia y deberán garantizar 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.

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, en todo su contenido.
2. El personal estará vinculado al prestador a través de las distintas modalidades contractuales vigentes, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. Los trabajadores no tendrán necesariamente que formar parte de la plantilla de la empresa, pudiendo estar contratados por cualquiera de las fórmulas admitidas por la legislación vigente en cada momento, siempre que cumplan todas las condiciones que le afecten y 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.
3. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 22ª.
4. 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. En el caso de las licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, los medios mínimos serán únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficó de la estación marítima o terminal en las condiciones de seguridad y calidad



exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan dichos tráficos. Dichos medios deberán concretarse en la licencia y, en el contrato entre concesionario y el titular de la licencia, en su caso.

2. Los medios humanos y materiales exigidos serán únicamente los adecuados 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: incorporación y sustitución de medios

1. En la modalidad de suministro STS, cuando el titular de una licencia solicite la sustitución de un buque por otro, 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 petición aportando la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos de la nueva unidad, fijados en el presente Pliego de Prescripciones, y en las “Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible 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 de la sustitución supondrá la adscripción al servicio del nuevo buque, y la baja del sustituido con los efectos temporales que se fijen en dicha aprobación.

No obstante lo anterior, en la modalidad STS, la incorporación de un nuevo buque con base en puerto, 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 que se establecen en la prescripción 4ª, excepto cuando la Autoridad Portuaria 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, puede convalidarse dichas autorizaciones.
3. En la modalidad TTS, tanto la adscripción de nuevas cisternas como la sustitución de algunas requerirá de la comunicación previa a la Autoridad Portuaria por parte del prestador del servicio, aportando la información y condiciones que se fijan en el presente pliego de prescripciones, para obtener la aprobación oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria.



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 otorgamiento de la licencia, 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 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 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.
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 fuerza mayor, a mantener la disponibilidad del servicio durante todo el año, siempre en función de las características de la demanda y 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

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.

Para los titulares de licencias en la modalidad STS con medios materiales sin base en puerto y para los titulares de licencias restringidas al ámbito geográfico de estaciones marítimas o terminales dedicadas al uso particular, únicamente será de aplicación la obligación de servicio público de cooperación en ejercicios y simulacros contemplada en el punto B, no correspondiendo 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 combustible 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 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 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.

B. Medios marinos con base en puerto

La Autoridad Portuaria habilitará puntos de atraque para los buques de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto.

Cuando los medios con base en el puerto abandonen la zona de servicio del puerto, y con independencia de la obligación de información a la Capitanía Marítima, deberán informar de manera fehaciente a la Autoridad Portuaria, indicando el motivo de la salida del puerto y la fecha / hora prevista de vuelta. Las salidas del puerto serán expresamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

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 quince (15) días, el licenciatario deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de acción que minimice los efectos negativos en el servicio durante el tiempo de parada. Esta misma consideración se hace extensiva a situaciones de averías o accidentes que obliguen la retirada del buque de suministro del servicio.

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

C. 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 licenciatario, este será igualmente responsable frente a terceros de los daños ocasionados por los medios a su disposición.

D. 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 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.

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 del mismo 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 disponer en el plazo máximo de un (1) año a partir del otorgamiento de la licencia y durante todo el periodo de vigencia de la licencia, un sistema de calidad según la ISO 9001 certificado, que comprenda como 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 combustible
 - e. plan de formación del personal

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 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 con licencia STS facilitarán y mantendrán actualizados los detalles del responsable de explotación y persona designada de seguridad, así como los datos de contacto.
3. 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) Disponibilidad de los medios materiales adscritos al servicio.
 - b) Listado de servicios no atendidos, indicando el número de escala y el motivo.
 - c) 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.
 - d) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes en la prestación del servicio y descripción del incidente.
 - e) 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 mensual. 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) y volumen (m3) 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
 - 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
3. El prestador del servicio enviará por correo electrónico a centrocontrol@apc.es, el siguiente día hábil, cada *bunker delivery note* y *checklist* 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/los puerto/s de esta Autoridad Portuaria 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 esta Autoridad Portuaria 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 del mismo 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 otorgada.

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: 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, la empresa prestadora 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 combustible modalidad TTS: 5.000.000 €
- Suministro de combustible modalidad STS: 25.000.000 €
- Suministro de combustible 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 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 combustible por camión o contenedor cisterna (TTS): 15.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de combustible con medios flotantes con base en puerto (STS): 120.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de combustible con medios flotantes sin base en puerto (STS): 60.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de combustible 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 12ª. De esta forma, en el caso de que el licenciatario no inicie la actividad en dicho plazo perderá el 50% 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 VI 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 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 de productividad, rendimiento y 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 con base en puerto	Licencia STS sin base en puerto	Licencia TTS	Licencia PTS
Disponibilidad	1.000 euros	1.000 euros	1.000 euros	1.000 euros
Permanencia	30.000 euros	N/A	N/A	N/A
Incidentalidad	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros
Por quejas y reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros

3. Por renuncia a la licencia incumpliendo el plazo de preaviso establecido en el párrafo 5 de la Prescripción 6ª, abandono del servicio o extinción de la licencia por alguna de las causas indicadas en el párrafo 2 de la Prescripción 11ª, salvo las contempladas en los puntos f), g), o), q) y r), se establece una penalización por el total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares. En el caso del mencionado punto f), la pérdida de la garantía será del 50%.
4. 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.
5. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación acumulada del IPC general nacional.
6. 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.
7. 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 las prescripciones de 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 a 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 Cartagena 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 Cartagena 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 y revisará 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.

Prescripción 26ª: Tasas portuarias

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

A. Tasa de actividad

1. La cuota íntegra de la tasa se calculará aplicando a la base imponible el tipo de gravamen de acuerdo con lo siguiente:
 - a) La base imponible y el tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM serán para cada uno de los tipos de licencias, los siguientes:
 - Suministro de combustible por camión o contenedor cisterna: 0,3 €/m³
 - Suministro de combustible con medios flotantes: 0,3 €/m³
 - Suministro de combustible con tubería fija: 0,3 €/m³



- b) El tipo de gravamen se actualizará conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM, sin perjuicio de la modificación de este pliego.
 - c) La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se establecerá en la licencia y no será revisable salvo por lo indicado en el punto b anterior o por modificación de este Pliego de prescripciones particulares.
2. La liquidación de las tasas se realizará de forma trimestral.
3. De acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, el importe de la cuota íntegra anual devengada por la Autoridad Portuaria por este concepto tendrá los siguientes límites:
- a) La cuota íntegra anual no será inferior al uno por ciento 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, siempre que no exista ocupación de dominio público, y cuando así sea no podrá ser inferior del 20 % de la tasa de ocupación.
 - b) la cuota íntegra anual no será superior al seis por ciento 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 si no existe ocupación de dominio público, y del 100 % de la tasa de ocupación cuando existiera dicha ocupación.
4. Al finalizar cada ejercicio, el titular de la licencia facilitará el importe neto anual de la cifra de negocio y la cuantía real de la base imponible correspondiente a la prestación del servicio objeto de la licencia, que servirá de base para la regularización de la cuota íntegra anual. Este volumen de negocio deberá ser acreditado adecuadamente mediante la presentación de las cuentas anuales. Tras la aprobación definitiva de las cuentas anuales y su presentación a la Autoridad Portuaria, esta regularizará de forma definitiva la cuota íntegra anual del ejercicio correspondiente.
5. A solicitud del prestador y previa acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas, se aplicarán las posibles bonificaciones previstas en el artículo 245 del TRLPEMM.

B. Tasa del buque

1. Los prestadores abonarán la tasa al buque que corresponda a los buques de suministro conforme a lo establecido en los artículos 194 a 204 del TRLPEMM, debiendo, en cualquier caso, aplicarse el artículo 197.e) 2º, en base al principio de especialidad normativa.

C. Tasa de ayudas a la navegación



1. Esta tasa se liquidará a los licenciarios 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.

Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario

1. Los prestadores del servicio podrán suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario 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 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 será de aplicación 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.

BORRADOR



ANEXO I: Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques

GLOSARIO	38
1. CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	41
1.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO	41
1.2. HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	41
1.3. CONDICIONES METEOROLÓGICAS LIMITANTES	43
1.4. RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD	44
1.5. LIBRO DE SERVICIOS DE SUMINISTROS EFECTUADOS	45
2. COMUNICACIÓN PREVIA DE OPERACIÓN	45
3. CONTROL DEL RIESGO	49
3.1. ZONIFICACIÓN POR RAZÓN DEL RIESGO	49
3.1.1. ZONA DE SEGURIDAD (SAFETY ZONE)	49
3.1.2. ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA	49
3.1.3. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD EN OPERACIONES TTS	50
3.1.4. REPORTE E IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA EN OPERACIONES STS	51
3.2. NORMAS Y MEDIOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DISPONIBLES DURANTE LAS OPERACIONES	51
3.3. PROTECCIONES FRENTE A ELECTRICIDAD ESTÁTICA Y CORRIENTES GALVÁNICAS ...	54
4. MEDIOS HUMANOS Y SU CUALIFICACIÓN	54
4.1. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES	54
Coordinador de la operación de suministro (COS)	55
Responsable de la Operación de Suministro (ROS)	56
Capitán del buque, u Oficial en quien delegue, del buque receptor	57
Operador Técnico del lado suministrador	58
Operador Técnico del lado buque receptor	58
Comunicación entre personal involucrado	59
4.2. VIGILANCIA Y PRESENCIA DE PERSONAL	59
4.3. CUALIFICACIÓN MÍNIMA DEL PERSONAL	59
5. OPERACIONES SIMULTÁNEAS	60
5.1. PROTECCIÓN PORTUARIA Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES ...	60
6. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS	60
6.1. COMUNICACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y BUQUE RECEPTOR	60



6.2. REQUISITOS TÉCNICOS, EQUIPAMIENTO Y MAQUINARIA AUXILIAR UTILIZADOS PARA LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD.....	61
7. PROCEDIMIENTOS	63
7.1. CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN	63
7.2. AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN	65
8. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA	65
8.1. COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS, ACCIDENTES O EMERGENCIAS.....	65
8.2. INTEGRACIÓN EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE LA TERMINAL Y DEL BUQUE	66
9. SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA	67
9.1. ASIGNACIÓN DE ATRAQUE DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO	67
9.2. FONDEO DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO.	68
9.3. CONDICIONES DE TRIPULACIÓN	68
9.4. SEÑALIZACIÓN Y AMARRE EN LAS OPERACIONES STS	68
9.5. NORMAS ESPECÍFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO	69
9.6. CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA.	69
10. FACULTAD DE INSPECCIÓN	70
11. EQUIVALENCIAS.....	70
12. LISTAS DE COMPROBACIÓN (CHECKLISTS)	71
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS TRUCK TO SHIP BUNKERING	71
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON BUQUE DE SUMINISTRO / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS BY SHIP TO SHIP BUNKERING	74
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON TUBERÍA / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS BY PIPE TO SHIP BUNKERING.....	78



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.

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

Buque receptor: buque al que se suministra el combustible.

Camión cisterna: vehículo desde el que se suministra 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.

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 combustible 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.

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.

IAPH: International Association of Ports and Harbors.

IGS: [Véase ISM.](#)

Inertizado: operación que consiste en la introducción de un gas inerte en el sistema de transferencia para arrastrar los gases dentro del tanque y permitir la reducción del contenido de gas y/u oxígeno por debajo del límite de inflamabilidad.



Instalación de suministro: instalación fija o móvil desde la que se suministra 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 combustible se realiza en condiciones seguras y de acuerdo con el procedimiento acordado entre las partes.

Operaciones de venteo: liberación a la atmósfera de gases.

PAU: Plan de Autoprotección.

Peligro: fuente de un daño potencial.

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

PTS: Tipo de suministro de combustible 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 combustible, 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 combustible 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 gases nat, 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 combustible 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 combustible 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.

TTS (*Truck-To-Ship*): Suministro de combustible desde camión-cisterna o contenedor (CTS). Las operaciones de suministro de combustible 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. CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

1.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO

El ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio es la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Cartagena, vigente en cada momento.

El avituallamiento de combustible en la modalidad Medios Flotantes a Buque (STS), se podrá prestar a cualquier buque, embarcación o artefacto flotante atracado o fondeado tanto en aguas de la Zona I como de la Zona II del puerto.

El avituallamiento de combustible en la modalidad Camión a Buque (TTS), se podrá prestar a cualquier buque, embarcación o artefacto flotante atracado en los muelles de la Zona del puerto, a excepción de la Terminal de Graneles Líquidos (TGL).

El avituallamiento de combustible en la modalidad Tubería a Buque (PTS), quedará restringido a los siguientes muelles de la Terminal de Graneles Líquidos de la dársena de Escombreras: Frentes desde el E010 hasta el E020.

La Autoridad Portuaria de Cartagena podrá no autorizar que se realicen operaciones de suministro STS en aquellos muelles en los que, 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 quedará altamente condicionado o restringido.

1.2. HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

Medios flotantes a buque (STS):

El servicio 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 que, en cualquier caso, no producirán demoras al buque suministrado.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer restricciones temporales para prestar el servicio motivadas por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.

El titular de la licencia realizará los cambios de emplazamiento y movimientos que requiera la normal explotación portuaria, atendiendo sin demora los requerimientos que a este efecto le formule el Área de Explotación.

El servicio se podrá prestar a cualquier buque, embarcación o artefacto flotante atracado o fondeado tanto en aguas de la Zona I como de la Zona II del puerto,



observando las prohibiciones establecidas en este Anexo y siempre que las dimensiones del buque o embarcación a suministrar, las condiciones climatológicas, el estado de la mar, y el punto a realizar la operación, permitan que ésta se lleve a cabo con plena seguridad.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán prohibir asimismo la prestación del servicio a determinados buques por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.

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 combustible 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.

Camión a buque (TTS) o Tubería a buque (PTS):

Este servicio portuario, se prestará a solicitud de los usuarios y se podrá prestar a cualquier hora del día, y en cualquier día del año, con las restricciones que imponga la normativa vigente y siempre que sea posible la preparación de los medios necesarios que, en cualquier caso, no producirán demoras al buque suministrado.

El suministro de cualquier otro producto, y especialmente de más alto grado de inflamabilidad, tal como gasolina o nafta, será objeto de autorización especial por parte de la Autoridad Portuaria de Cartagena, otorgada mediante documento explícito al efecto. La petición para efectuar el suministro será presentada como mínimo con 24 horas de antelación.

Para el desarrollo de las operaciones se atenderá a lo indicado en el PROCEDIMIENTO que se incluye en el apartado correspondiente de este Anexo.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer restricciones temporales para prestar el servicio motivadas por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.



El titular de la licencia realizará los cambios de emplazamiento y movimientos que requiera la normal explotación portuaria, atendiendo sin demora los requerimientos que a este efecto le formule el Área de Explotación.

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 combustible 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.

1.3. CONDICIONES METEOROLÓGICAS LIMITANTES

La operación de suministro de combustible no se iniciará o se interrumpirá cuando las condiciones meteorológicas o el estado de la mar superen, o se prevea que puedan 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 combustible deberá suspenderse si ya ha comenzado, si se cumplen cualquiera de las siguientes condiciones:

- Visibilidad: menor a 0,5 millas náuticas.
- Viento: ≥ 46 km/h (≥ 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 Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena.

1.4. RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, 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 Cartagena.

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

En todos los casos:

- A menos de 100 metros de cualquier buque que opere con mercancías peligrosas a granel de la Clase 3 (líquidos inflamables), mientras éste se halle realizando operaciones de carga o descarga.
- A menos de 50 metros de cualquier buque que opere con nitrato amónico a granel, mientras éste se halle realizando operaciones de carga o descarga.
- A los buques que realicen operaciones con mercancías peligrosas de la Clase 1 (Explosivos), mientras duren las mismas.
- A buques que transporten mercancías peligrosas sólidas o líquidas a granel, mientras éstos estén realizando las operaciones de carga o descarga. La operación de suministro se podrá realizar una vez finalizadas las operaciones, y se hallen cerradas las bodegas o desconectados los manifolds o brazos de carga.
- A buques portacontenedores si éstos se hallan operando contenedores en cubierta destrincados, ante el riesgo de que, tanto algún contenedor como barras u otros elementos de trincaje de contenedores, puedan caer sobre la gabarra y su personal
- A buques escorados o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- A buques atracados, que no estén amarrados firmemente al muelle



- h) 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.
- i) 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).

1.5. LIBRO DE SERVICIOS DE SUMINISTROS EFECTUADOS

En el caso de STS, a bordo de cada buque-tanque o gabarra se llevará un libro foliado y sellado por la Autoridad Portuaria de Cartagena en el que se reflejarán cronológicamente los servicios prestados. En el libro se consignarán, como mínimo, los siguientes datos:

- Nombre del buque suministrado y número OMI.
- Muelle / zona de fondeo y puerto en el que se ha efectuado el suministro.
- Fecha y horas de inicio y de fin del suministro.
- Productos y cantidades suministradas.
- Incidencias.

El libro deberá exhibirse a requerimiento de la Autoridad Portuaria o de la Capitanía Marítima.

2. COMUNICACIÓN PREVIA DE OPERACIÓN

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

1. En el caso de **STS**:
 - a) El titular de la licencia comunicará la previsión estimada de los servicios a efectuar con una antelación de al menos cuatro (4) horas a Cartagena Port Control.
 - b) La comunicación se realizará, preferiblemente mediante correo electrónico con acuse de entrega y lectura a las siguientes direcciones:
 - a. cpc@apc.es
 - b. centrocontrol@apc.es



- c) En caso de no estar el correo electrónico disponible la comunicación se realizará telefónicamente al número 968325801 (Cartagena Port Control y Centro de Control de Emergencias de la APC), o por el canal 14 de VHF.
- d) En la comunicación se consignarán los datos siguientes:
- 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.
 - Calado y francobordo del buque a suministrar
- e) Cartagena Port Control enviará copia de la comunicación recibida a la Capitanía Marítima.
- f) Antes de comenzar el suministro se cumplimentará y firmará tanto por parte del responsable del buque receptor como del responsable de la gabarra suministradora una Lista de Comprobación o Check List como garantía de que todas las medidas de seguridad en ella especificadas se han llevado a cabo, y como paso previo al comienzo de las operaciones.
- g) El contenido de la Lista de Comprobación o Check List deberá ajustarse a los modelos al final de este Anexo, o a lo establecido por la Circular número 15/93 de fecha 30 de junio de 1993, dictada por la Dirección General de la Marina Mercante.
- h) El Capitán o Patrón del buque-tanque o gabarra suministradora no iniciará la operación en caso de que en algún apartado del Check List exista discrepancia entre las partes. Debiendo comunicar la misma a la Capitanía Marítima de Cartagena a través de CPC y esperar la oportuna resolución.
- i) Toda contaminación producida deberá ser inmediatamente comunicada al Centro de Control de la Autoridad Portuaria para que dicha información sea tratada de acuerdo con lo establecido en el PIM del puerto de Cartagena

2. En el caso de TTS:



- a) Cada operación de suministro se solicitará, como mínimo, con 2 horas de antelación, de la siguiente manera:
- b) Por medio del procedimiento de "Solicitud de accesos", de la página web de la Autoridad Portuaria. www.apc.es
- c) En caso de dificultad del anterior, será válido mediante correo electrónico o fax a la División de Operaciones: operacionesportuarias@apc.es, nº fax 968325824, o al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria, centrocontrol@apc.es, nº fax 968 325837.

La solicitud de autorización del suministro debe contener los siguientes datos:

- Nombre buque a suministrar.
 - Muelle en que se pretende efectuar el suministro
 - Empresa suministradora
 - Producto y cantidad de combustible a suministrar
 - Fecha y hora prevista de inicio y finalización de la operación
 - Matricula de los vehículos que van a efectuar el suministro y certificado de habilitación para realizar estas operaciones.
 - Nombre de los conductores de los vehículos.
- d) El responsable de la Policía Portuaria, o el Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, si la solicitud es conforme, autorizarán el acceso, considerándose autorizado el suministro, y se recogerá la "Check List" que debe cumplimentar el buque, el camión cisterna y la estación de bunkering.
 - e) Previamente al inicio de las operaciones, la empresa consignataria facilitará al capitán del buque una copia de las normas de seguridad a tener en cuenta en estas operaciones. El capitán del buque firmará el enterado y conforme, entregándose éste al Servicio de Vigilancia y Policía.
 - f) Antes del comienzo de las operaciones se debe verificar el cumplimiento de las normas de seguridad para la prestación de este Servicio Comercial y cumplimentar la "Check List" del Apartado 12.
 - g) No se realizará ninguna operación de suministro camión cisterna/buque hasta que todos los puntos de la "Check List" sean contestados afirmativamente o, en su defecto hasta que se haya obtenido permiso expreso de la Autoridad Portuaria.
 - h) Toda contaminación producida deberá ser inmediatamente comunicada al Centro de Control de la Autoridad Portuaria para que dicha información sea tratada de acuerdo con lo establecido en el PIM del puerto de Cartagena.
 - i) Las operaciones se desarrollarán de acuerdo con las normas prescritas por el Área de Explotación de la Autoridad Portuaria, para lo cual antes del inicio de la actividad será obligatoria la presentación de una relación y breve descripción de las operaciones que pretende realizar el adjudicatario y medidas de seguridad dispuestas.



3. En el caso de **PTS**:

- a) Correo electrónico a Cartagena Port Control (cpc@apc.es) y al Centro de Control de la APC (centrodecontrol@apc.es), 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
- b) Previamente al inicio de las operaciones, la empresa consignataria facilitará al capitán del buque una copia de las normas de seguridad a tener en cuenta en estas operaciones. El capitán del buque firmará el enterado y conforme, entregándose éste al Servicio de Vigilancia y Policía.
- c) Antes del comienzo de las operaciones se debe verificar el cumplimiento de las normas de seguridad para la prestación de este Servicio Comercial y cumplimentar la "Check list" del Apartado 12.
- d) No se realizará ninguna operación de suministro camión cisterna/buque hasta que todos los puntos de la Check List sean contestados afirmativamente o, en su defecto hasta que se haya obtenido permiso expreso de la Autoridad Portuaria.
- e) Toda contaminación producida deberá ser inmediatamente comunicada al Centro de Control de la Autoridad Portuaria para que dicha información sea tratada de acuerdo con lo establecido en el PIM del puerto de Cartagena.
- f) Las operaciones se desarrollarán de acuerdo con las normas prescritas por el Área de Explotación de la Autoridad Portuaria, para lo cual antes del inicio de la actividad será obligatoria la presentación de una relación y breve descripción de las operaciones que pretende realizar el adjudicatario y medidas de seguridad dispuestas.



3. CONTROL DEL RIESGO

3.1. ZONIFICACIÓN POR RAZÓN DEL RIESGO

En las operaciones de suministro de combustible se definirá 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. ZONA DE SEGURIDAD (SAFETY ZONE)

La Zona de Seguridad (Safety Zone) es un entorno tridimensional en cuyo interior puede haber presencia de gases 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, 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.

3.1.2. 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 Cartagena Port Control, redactando posteriormente un informe de los hechos a APC y Capitanía Marítima.

3.1.3. 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 Cartagena 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 retro reflectante y balizamiento, que deberá ser ATEX cuando sea preciso.

En el perímetro de la zona de seguridad, que estará claramente definido, se señalizarán 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.



3.1.4. REPORTE E IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA EN OPERACIONES STS

Sin perjuicio del procedimiento operativo que la APC pueda aprobar al efecto, el buque suministrador comunicará para su aprobación a Cartagena 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 comunicará a Cartagena Port Control cualquier incidencia que pueda producirse.

3.2. NORMAS Y MEDIOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DISPONIBLES DURANTE LAS OPERACIONES

1. Operaciones TTS y PTS:

- Como norma general, antes del inicio de las operaciones, se deberán realizar las siguientes actuaciones:
 - Delimitar una zona de seguridad de al menos cinco (5) metros, alrededor del conjunto buque-vehículo.
 - Descarga de la electricidad estática del vehículo antes del inicio de la operación.
 - Señalización de la operación y prohibiciones en el entorno.
 - Disposición de equipos adecuados de lucha contra incendios, al menos un extintor de 25 Kg.
- La conexión Buque-Camión se hará mediante mangueras provistas de bridas aislantes, garantizando que no se pueda producir chispas ni arco debido a la diferencia de potencial eléctrico.
- Caso de no disponer de bridas y mangueras aislantes, el camión deberá igualar su potencial eléctrico con el buque, mediante una conexión segura, antes de iniciar las operaciones.
- **Buques realizando operaciones de carga/descarga.**
Se pueden realizar operaciones de avituallamiento de combustible a buques mediante camión-cisterna, siempre que se mantenga una distancia de seguridad desde el camión-cisterna a la grúa más próxima trabajando de 25 metros, contados a partir del radio de trabajo de la pluma de la grúa. En caso de dudas o interpretaciones por parte del Servicio de Vigilancia y Policía de la Autoridad Portuaria encargado de velar por el cumplimiento de estas Normas, se consultará con el Departamento de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Cartagena.
- Queda prohibido el suministro, a buques o embarcaciones abarloadas.



- Se deberá acotar, convenientemente, la zona de operaciones, de forma que se impida el paso de personas y/o vehículos ajenos a la operación.
- Se colocarán carteles con indicación de prohibición de fumar, de existencia de luces con llama desnuda y de cualquier fuente de ignición, si el suministro fuere de material combustible y/o inflamable.
- Deberán disponer de número adecuado de extintores tanto en cantidad como en eficacia, para ello, previamente al inicio del suministro, se dispondrán en tierra dos extintores que facilitará el buque, o el suministrador del combustible.
- Se deberá disponer de sistema de vaciado de las mangueras, bandeja de recogida y elementos absorbentes para posibles derrames tanto en tierra, como en el buque.
- Para aquellos buques que transporten productos inflamables, se deberá cumplir, además de las normas generales anteriores lo siguiente:
 - El buque estará desconectado.
 - Los tanques de carga estarán cerrados e inertizados, o en situación de gas-free.
 - La cisterna no se acercará a menos de 15 metros por la popa del buque
- En caso de cualquier incidencia, deberán comunicarla inmediatamente al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria, de la siguiente manera:
 - Vía telefónica: 968325801, 968524910
 - Fax: 968325837
 - Canales de radio: VHF 14 y 16
- Ante cualquier duda al respecto y antes de comenzar las operaciones, el servicio portuario objeto de la licencia, seguirá las instrucciones emanadas de Cartagena Port Control (CPC).
- En cualquier caso, deberán comunicar a la Autoridad Portuaria a través del Centro de Control de Emergencias, o a través de los puestos de Control de Acceso al puerto, el nombre del buque, muelle de atraque y el horario de comienzo y finalización previsto de la operación, a fin de que se pueda establecer un mejor seguimiento y control aumentando la seguridad en el recinto.
- En caso de producirse una emergencia en puerto, se pararán las operaciones de suministro, y se desconectarán mangueras. El camión cisterna procederá a la evacuación del lugar y se dirigirá al Control de acceso del muelle donde se encontrará esperando instrucciones del Servicio de Vigilancia y Policía. El buque esperará recibir instrucciones del Centro de Control para lo que estará a la escucha en los canales 14 y/o 16 de la banda marina

Extintores de polvo químico seco polivalente (clases A, B y C) estratégicamente situados dentro de la zona de seguridad para su uso más efectivo en caso de necesidad. 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 contraincendios en funcionamiento y su equipo de extinción, tanto humano como material, desplegado y listo para actuar inmediatamente.



2. 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, en concreto, las bombas de agua contraincendios 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.

En caso de que la operación de suministro se lleve a cabo mientras el buque realiza operaciones de carga o descarga, tanto en muelles o atraques propiedad de la Autoridad Portuaria de Cartagena como de terceros, el titular de la licencia deberá cumplir las normas de seguridad que pueda fijar —en su caso— el Capitán del buque suministrado, la empresa estibadora, o la empresa con título administrativo del muelle o atraque.

Los medios materiales mínimos por cada buque-tanque o gabarra que deberá disponer el prestador del servicio con carácter permanente, al objeto del cumplimiento de la obligación de lucha contra la contaminación marina, serán como mínimo los siguientes:

- 250 metros de barrera de contención con abroche compatible con las que dispone la Autoridad Portuaria.
- Un equipo de recuperación mecánica de hidrocarburos de capacidad suficiente.
- Equipo o sistema de almacenaje del hidrocarburo recuperado.
- Material absorbente suficiente para un derrame de mil (1.000) litros de producto.

O contrato de prestación con empresa que disponga de medios y que pueda acreditar cumplimiento de los plazos establecidos para el cumplimiento de la obligación de lucha contra la contaminación marina.

3. Equipos de Protección Individual:

Todo el personal presente, implicado en la operación de suministro, deberá utilizar los equipos adecuados de protección individual (EPI). 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



- 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
- Ropa antiestática y de difícil combustibilidad (ignífuga) que cubra completamente piernas y brazos
- Explosímetro, con certificación y calibración en vigor
- Chaleco salvavidas auto hinchable

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. MEDIOS HUMANOS Y SU CUALIFICACIÓN

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:

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.



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 y la correcta conexión del ERS/breakaway.
- Revisar el estado de mangueras, tuberías, apoyos de mangueras y conectores.



- Comprobar la monitorización del suministro de combustible.
- Asegurar que existen los equipos de protección adecuados para garantizar la seguridad de las operaciones de suministro de combustible.
- Ordenar el comienzo de la transferencia de combustible.
- 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.

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).



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.
- Control de presión y temperatura en el tanque suministrador.

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.

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 del Convenio STCW¹. Será responsable de todas las 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:

- Conexión 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.
- Control del llenado y rebose en el tanque de destino.

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



Comunicación entre personal involucrado

Cualquier frecuencia de comunicación que se utilice deberá ser previamente comunicada a la APC. En el caso de que las comunicaciones sean por VHF, la frecuencia propuesta deberá ser previamente comunicada a Cartagena Port Control y 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.

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 requisitos de capacitación que les puedan ser exigidos por futuras normas de formación para el suministro de combustible. 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.



5. OPERACIONES SIMULTÁNEAS

5.1. 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, 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 combustible, recaerá en el propio buque receptor.

6. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

6.1. 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 Cartagena Port Control y a la Capitanía Marítima.

6.2. 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, en vigor.

De manera específica se aplican las siguientes normas/códigos:

- Todos los equipos que formen parte del proceso de trasvase de producto 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.
- 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 combustible dispondrán de medios de control calibrados para posibilitar la lectura de las cantidades de combustible 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 1202, UN 3802).
- En el caso PTS, las instalaciones deberán cumplir con la norma UNE correspondiente para sus sistemas de transferencia.

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

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



- Cisternas de tipo LGBF $\ddagger$, que mantendrán en vigor sus correspondientes seguros, las tarjetas de inspección técnica (ITV), y los certificados que les apliquen y tendrán las siguientes características.
 - Deberán contar con un certificado de ADR en vigor, exigido en su caso, para las mercancías que transportan (UN 1202 en el caso de gasóleo marino, o similar y UN 3802 en el caso de fuelóleo o similar). Los vehículos cumplirán en función de la carga transportada con todo lo dispuesto al efecto en el ADR 8.1.4.
 - Sistema de bombeo integrado con una capacidad adecuada.
 - Mangueras de conexión antiestáticas, que cumplan con la normativa EN 1765 o EN 13765.
 - Conexiones universales acordes a la normativa Marpol Anexo 1.
 - Conexión de puesta a tierra.
 - Sistema de calzos para el camión.
 - Medios de prevención, lucha contra la contaminación y sistema de respuesta ante un derrame: adecuados para combatir vertidos en el mar, conforme con toda la normativa vigente en cada momento, y como mínimo los siguientes:
 - Pack de mantas absorbentes o similar.
 - 20 kg de sepiolita absorbente granulada o similar.
 - 2 bandejas para recoger derrames para colocar debajo de las conexiones de mangueras.
 - 20 bolsas de residuos de 50 litros de capacidad, resistentes para el producto suministrado y con cierres para sellado.
 - Una pala recogedora de mano.
 - Un bichero.
- La ubicación del material mencionado en los puntos anteriores deberá ser tal, que permita una rápida extracción para su uso.
- Para el acotamiento del perímetro de seguridad y señalización de la operación de suministro, se habrá de contar como mínimo con los siguientes elementos:
 - carteles de prohibición de fumar y encendido de fuego, con tamaño mínimo de DIN A4.
 - postes o conos de señalización,



- cinta señalizadora de colores blanco y rojo o amarillo y negro de material auto reflectante
- cartel de vehículo en descarga.
- 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.
- 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.
- 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 PTS se dispondrá de lo siguiente:

1. Bandejas para la recogida de pequeños derrames.
2. Toma a tierra.
3. 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.

7. PROCEDIMIENTOS

7.1. CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN

1. Antes, durante y a la finalización de las operaciones de suministro de combustible, 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 ISGOTT Sixth Edition, ICS/OCIMF 2020, o los modelos al final de este anexo, 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.

2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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.



7. Durante el transcurso de toda la operación de suministro, los responsables del suministro estarán en contacto permanente por el medio previamente establecido.
8. 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.
9. 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 combustible y cantidades suministradas, a la Autoridad Portuaria.

7.2. AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN

En las operaciones de bunkering STS, el buque receptor comunicará Cartagena Port Control el inicio y la finalización de las operaciones por medio del canal 14 de VHF.

En las operaciones de bunkering TTS y PTS, el COS comunicará a Cartagena Port Control y al Centro de Control el inicio y final de las operaciones, y estará en escucha durante toda la operación en el canal 14 de VHF de trabajo de Cartagena Port Control.

8. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

8.1. 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 de manera inmediata por los responsables de la operación de suministro a uno de los siguientes teléfonos de emergencia, deberá ser comunicada de inmediato por su tripulación a CPC:

- VHF (canales 14 y 16)
- Teléfonos: 968325801 – 968529594

Asimismo, el Capitán o Patrón del buque-tanque o gabarra informará a CPC de cualquier movimiento de entrada, cambio de atraque o salida del puerto, de manera que CPC sea conocedor en todo momento de la posición y estado operacional de la gabarra suministradora.



El titular de la autorización facilitará a CPC los teléfonos de contacto 24 horas, para contactar con él o con la tripulación del buque-tanque o gabarra en situaciones de emergencia.

La Autoridad Portuaria de Cartagena 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 Cartagena 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.

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

La terminal, por ser titular de la autorización de suministro, integrará los riesgos del suministro de combustible 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 Cartagena 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. SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA

9.1. 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 Cartagena, ya sea de forma irregular o de forma permanente en régimen de base en puerto, siempre que no se encuentren completamente desgaseificados, 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 combustible 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. 2 BIE's, manguera 45mm
 - d. 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.



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 Cartagena, 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 Cartagena será la asignación de un puesto de fondeo de acuerdo con las condiciones del apartado siguiente.

9.2. 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 Cartagena.

La APC 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 Cartagena.

9.3. 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.

9.4. 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 combustible, 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 abarloadamiento y suministro.

El buque de suministro o gabarra podrá abarloadarse 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 abarloadarse por el costado que le sitúe proa a la salida.

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 combustible, el barco receptor deberá exhibir también la bandera internacional B (BRAVO) durante el día y luz roja durante la noche.

9.5. NORMAS ESPECIFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO

Sin perjuicio del procedimiento operativo de comunicaciones que la APC 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 combustible se registrarán por la Ordenanza Portuaria Cartagena Port Control.

Como regla particular de ordenación del tráfico aplicable a los buques/gabarras de suministro de combustible, 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 Cartagena, 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 1.3 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).

9.6. CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA.

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



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.

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. FACULTAD DE INSPECCIÓN

La Autoridad Portuaria de Cartagena 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 Cartagena 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.



12. LISTAS DE COMPROBACIÓN (CHECKLISTS)

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS TRUCK TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA			
CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE AND BIO FUELS BY TRUCK TO SHIP BUNKERING			
IMO:			
Nombre del buque / Name of Vessel:			
Atrake / Berth:			
Hora inicio / Initial time:			
Hora fin / Ending time:			
Comercializador / Supplier:			
Buque / Vessel	Cisterna / Truck	Código / Code	Observaciones / Remarks
Está el buque amarrado con seguridad. <i>Is the Ship safely moored.</i>		R	
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados. <i>Present weather and wave conditions are within the agreed limits.</i>			
Se ha comprobado los elementos de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de suministro, tanto del buque como del suministrador. <i>It has been proven elements of communication between all personnel will intervene in the supply operation, both the ship and the supplier.</i>			
Se ha verificado que los extintores tienen vigente su fecha de revisión. <i>It has been verified that the fire extinguishers have current revision date.</i>			
Se ha establecido un acuerdo sobre el procedimiento de parada en caso de emergencia. <i>Has an agreement been established for the procedure of stopping in case of emergency.</i>			
La manguera de suministro está debidamente sujeta, tiene la suficiente holgura para los posibles movimientos del buque, y la conexión con el buque está debidamente sellada. <i>The supply hose is properly secured, it has enough clearance for the possible movements of the ship and the connection to the vessel is properly sealed.</i>			
Se han colocado los elementos adecuados de señalización, rodeando la zona de maniobra, camión cisterna y mangueras. Se ha limitado la circulación de personas. <i>Signal items and fences has been placed around maneuvering zone, truck and hoses. Foot and vehicle traffic have been restricted.</i>			



El barco y el camión pueden moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. <i>The ship and truck are able to move under their own power in a safe and non-obstructed direction.</i>				
Se establece una vigilancia tanto en el manifold de salida del camión como en el manifold de recepción del buque suministrado. <i>There is an effective watch on ex-pipe and on the ship receiving bunkers</i>			R	
Se ha establecido el régimen máximo de bombeo expresado en unidades convencionales. <i>It has established the maximum pumping rate expressed in conventional units.</i>				
El buque tiene enarbolada la bandera "B" del Código Internacional de Señales o la luz roja equivalente, si es de noche. <i>The ship is flying the flag "B" of the International Code of Signals or the equivalent red light, if it is night.</i>				
Las mangueras y equipo contra incendios a bordo y en tierra están listos para su uso inmediato. <i>The hoses and fire fighting equipment on board and land they are ready for immediate use?</i>				
Las bandejas de recogida de drenaje están perfectamente situadas para el caso de derrame. <i>The trays for the collection of drainage are correctly situated, for case of spill.</i>				
Se ha garantizado que no se puedan producir chispas ni arco debido a la diferencia de potencial eléctrico entre buque – VEHÍCULO. <i>It has been guaranteed that no sparks nor arcs / spotlights can be produced due to the difference in electric potential between the ship and the truck tank.</i>				
La prohibición de fumar o cualquier otra posible causa de arco o chispas eléctricas están siendo vigiladas. <i>Smoking restrictions and every cause of arcs/spotlights are being observed.</i>			R	
Se han verificado las cantidades a suministrar por tipo de producto. <i>They have verified the amounts to be supplied by product type.</i>				
Se cumplen todas las normas de seguridad. <i>Are all the safety rules fulfilled.</i>				



Combustible a suministrar / *Bunkers to serve*

Tipo / Grade	Cantidad / Quantity	Volumen a Tª Suministro / Volume at loading temp.	Tª suministro / Loading temp.	Caudal máximo / Maximum transfer rate	Presión máxima de suministro / Max. transfer pressure

Registro de comprobaciones repetidas / *Record of repetitive checks*

Fecha / Date									
Hora / Time									
Iniciales del barco / <i>Initials for ship</i>									
Iniciales del camión / <i>Initials for truck</i>									
Iniciales de la terminal / <i>Initial for terminal</i>									

Declaración de cumplimiento firmada A / *Signed agreement declaration A*

Buque / Ship	LNG Truck / Camión de GNL
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma / Signatura	Firma / Signatura
Fecha / Date	Fecha / Date
Hora / Time	Hora / Time

Código / Code

- 'R': Las comprobaciones marcadas con este Código deber ser revisadas en intervalos que no excedan las ___ horas / *This ítem should be rechecked at intervals not exceeding ___hours.*



LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON BUQUE DE SUMINISTRO / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS BY SHIP TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCABURANTES A BUQUES CON BUQUE DE SUMINISTRO				
CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE AND BIO FUELS BY SHIP TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador / Supplier:				
Comprobaciones previas al abarloadamiento / Checks before ship-siding				
	Buque suministrado / Ship	Buque suministro/ Bunker vessel	Código /Code	Observaciones / Remarks
EL buque tiene los permisos necesarios para abarloadarse al buque <i>The barge has obtained the necessary permissions to go alongside receiving ship</i>				
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados. <i>Present weather and wave conditions are within the agreed limits</i>				
Se ha comprobado que las defensas se encuentran en buen estado y no hay posibilidad de contacto metal con metal. <i>The fenders have been checked, are in good order and there is no possibility of metal to metal contact</i>			R	
Las mangueras de conexión están en buen estado y son apropiadas para el servicio a realizar <i>All bunker hoses are in good condition and are appropriate for the service intended</i>				
Las mangueras de conexión cuentan con el aislamiento eléctrico apropiado. <i>Adequate electrical insulating means are in place in the barge-to-ship connection</i>				
Comprobaciones previas a la transferencia / Checks prior to transfer				
El buque de suministro se encuentra correctamente amarrado <i>The barge is securely moored</i>			R	
Hay un acceso seguro entre los dos buques <i>There is a safe means of access between the ship and barge</i>			R	
Se ha comprobado los elementos de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de suministro, tanto del buque como del suministrador.			R	



It has been proven elements of communication between all personnel will intervene in the supply operation, both the ship and the supplier.				
Se establece una vigilancia tanto en el manifold de salida del buque de suministro como en el manifold de recepción del buque suministrado <i>There is an effective watch on board the barge and on the ship receiving bunkers</i>				
Se ha verificado que los extintores y otros medios de extinción se encuentran en buen estado y están preparados para su uso inmediato. <i>It has been verified that the fire hoses and fire-fighting equipment on board the barge and ship are ready for immediate use have current revision date.</i>				
Se ha establecido un acuerdo sobre el procedimiento de parada en caso de emergencia. <i>Has an agreement been established for the procedure of stopping in case of emergency</i>				
El barco y el buque de suministro pueden moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. <i>The ship and bunker vessel are able to move under their own power in a safe and non-obstructed direction</i>				
Los imbornales del buque están tapados y las bandejas de recogida de drenaje están perfectamente situadas para el caso de derrame, debajo de conexiones y venteos de los tanques. <i>Scruppers are effectively plugged and drip trays are in position on decks around connections and bunker tank vents</i>			R	
La manguera de suministro está debidamente sujeta, tiene la suficiente holgura para los posibles movimientos del buque, y la conexión con el buque está debidamente sellada. <i>The supply hose is properly secured, it has sufficient clearance for the possible movements of the ship and the connection to the vessel is properly sealed.</i>				
Las conexiones de combustible que no se van a usar se encuentran correctamente cegadas con bridas ciegas y estancas <i>Unused bunker connections are securely blanked</i>				
Las antenas del transmisor principal están conectadas a tierra y los radares apagados <i>Ship main radio transmitter aerials are properly earthed and radars are switched off</i>				
El material para la contención de derrames se encuentra preparado para su uso <i>There is a supply of oil spill clean-up material readily available for immediate use</i>				
El buque tiene enarbolada la bandera "B" del Código Internacional de Señales o la luz roja equivalente, si es de noche. <i>The ship is flying the flag "B" of the International Code of Signals or the equivalent red light, if it is night.</i>				
Se ha garantizado que no se puedan producir chispas ni arco debido a la diferencia de potencial eléctrico entre buque – VEHÍCULO. <i>It has been guaranteed that no sparks nor arcs/spotlights can be produced due to the</i>				



difference in electric potential between the ship and the truck tank.				
La prohibición de fumar o cualquier otra posible causa de arco o chispas eléctricas están siendo vigiladas <i>Smoking restrictions and every cause of arcs/spotlights are being observed</i>			R	
Se han verificado las cantidades a suministrar por tipo de producto <i>They have verified the amounts to be supplied by product type</i>				
Se cumplen todas las normas de seguridad <i>Are all the safety rules fulfilled</i>				
Comprobaciones durante la operativa / Checks during bunkering supply				
Se vigila la restricción del uso de iluminación descubierta. <i>Naked light regulations are being observed</i>			R	
Todas las puertas y ventanas al exterior están cerradas. <i>All external doors and ports in the accommodation are closed.</i>			R	
Las hojas de seguridad de los compuestos (MSDS) suministrados han sido intercambiadas. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the bunker transfer have been exchanged where requested.</i>			R	
Los riesgos asociados con sustancias tóxicas presentes en el producto han sido identificados y comprendidos. <i>The hazards associated with toxic substances in the bunkers being handled have been identified and understood.</i>			R	



Combustible a suministrar / Bunkers to serve

Tipo / Grade	Cantidad / Quantity	Volumen a Tª Suministro / Volume at loading temp.	Tª suministro / Loading temp.	Caudal máximo / Maximum transfer rate	Presión máxima de suministro / Max. transfer pressure

Registro de comprobaciones repetidas / Record of repetitive checks

Fecha / Date									
Hora / Time									
Iniciales del barco / Initials for ship									
Iniciales del camión / Initials for truck									
Iniciales de la terminal / Initial for terminal									

Declaración de cumplimiento firmada / Signed agreement declaration

Buque / Ship	Buque de suministro / Bunker vessel
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma / Signatura	Firma / Signatura
Fecha / Date	Fecha / Date
Hora / Time	Hora / Time

Código / Code

- 'R': Las comprobaciones marcadas con este Código deber ser revisadas en intervalos que no excedan las ___ horas / This item should be rechecked at intervals not exceeding ___ hours.



LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y BIOCARBURANTES A BUQUES CON TUBERIA / CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE FUELS BY PIPE TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES CONVENCIONALES DERIVADOS DEL PETRÓLEO A BUQUES CON TUBERIA				
CHECKLIST FOR CONVENTIONAL MARITIME DESTILLATE AND BIO FUELS BY PIPE TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque / Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador / Supplier:				
	Buque / Vessel	Tubería / Pipe	Código / Code	Observaciones / Remarks
Está el buque amarrado con seguridad. <i>Is the Ship safely moored.</i>			R	
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados. <i>Present weather and wave conditions are within the agreed limits.</i>				
Se ha comprobado los elementos de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de suministro, tanto del buque como del suministrador. <i>It has been proven elements of communication between all personnel will intervene in the supply operation, both the ship and the supplier.</i>				
Se ha comprobado que las defensas se encuentran en buen estado y no hay posibilidad de contacto metal con metal. <i>The fenders have been checked, are in good order and there is no possibility of metal to metal contact.</i>			R	
Se ha verificado que los extintores tienen vigente su fecha de revisión. <i>It has been verified that the fire extinguishers have current revision date.</i>				
Se ha establecido un acuerdo sobre el procedimiento de parada en caso de emergencia. <i>Has an agreement been established for the procedure of stopping in case of emergency.</i>				
La manguera de suministro está debidamente sujeta, tiene la suficiente holgura para los posibles movimientos del buque, y la conexión con el buque está debidamente sellada. <i>The supply hose is properly secured, it has sufficient clearance for the possible movements of the ship and the connection to the vessel is properly sealed.</i>				



Se han colocado los elementos adecuados de señalización, rodeando la zona de maniobra, camión cisterna y mangueras. Se ha limitado la circulación de personas. <i>Signal items and fences has been placed around maneuvering zone, truck and hoses. Foot and vehicle traffic have been restricted.</i>				
Se establece una vigilancia tanto en el manifold de salida de la tubería como en el manifold de recepción del buque suministrado. <i>There is an effective watch on ex-pipe and on the ship receiving bunkers.</i>				
La prohibición de fumar o cualquier otra posible causa de arco o chispas eléctricas están siendo vigiladas <i>Smoking restrictions and every cause of arcs/spotlights are being observed.</i>			R	
El material para la contención de derrames se encuentra preparado para su uso. <i>There is a supply of oil spill clean-up material readily available for immediate use.</i>				
Se ha establecido el régimen máximo de bombeo expresado en unidades convencionales. <i>It has established the maximum pumping rate expressed in conventional units.</i>				
El buque tiene enarbolada la bandera "B" del Código Internacional de Señales o la luz roja equivalente, si es de noche. <i>The ship is flying the flag "B" of the International Code of Signals or the equivalent red light, if it is night.</i>				
Las bandejas de recogida de drenaje están perfectamente situadas para el caso de derrame. <i>The trays for the collection of drainage are correctly situated, for case of spill.</i>				
Se ha garantizado que no se puedan producir chispas ni arco debido a la diferencia de potencial eléctrico entre buque – TUBERÍA. <i>It has been guaranteed that no sparks nor arcs / spotlights can be produced due to the difference in electric potential between the ship and the PIPE.</i>				
Se han verificado las cantidades a suministrar por tipo de producto. <i>They have verified the amounts to be supplied by product type.</i>				
Se cumplen todas las normas de seguridad. <i>Are all the safety rules fulfilled.</i>				



Combustible a suministrar / Bunkers to serve

Tipo / Grade	Cantidad / Quantity	Volumen a Tª Suministro / Volume at loading temp.	Tª suministro / Loading temp.	Caudal máximo / Maximum transfer rate	Presión máxima de suministro / Max. transfer pressure

Registro de comprobaciones repetidas / Record of repetitive checks						
Fecha / Date						
Hora / Time						
Iniciales del barco / Initials for ship						
Iniciales del camión / Initials for truck						
Iniciales de la terminal / Initial for terminal						

Declaración de cumplimiento firmada / Signed agreement declaration

Buque / Ship	Terminal GNL / LNG Terminal
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma / Signatura	Firma / Signatura
Fecha / Date	Fecha / Date
Hora / Time	Hora / Time

Código / Code

- ‘R’: Las comprobaciones marcadas con este Código deber ser revisadas en intervalos que no excedan las __ horas / This ítem should be rechecked at intervals not exceeding __ hours.



ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

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 y con oficina en España, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.
4. Declaración de la **composición accionarial o de participaciones** en el momento de la solicitud. Cualquier cambio producido durante el procedimiento de tramitación de la licencia deberá ser puesto inmediatamente en conocimiento de la Autoridad Portuaria, de manera que quede constancia de la citada composición accionarial o de participaciones en la fecha de otorgamiento de la licencia.



5. **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).
6. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter **fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social**.
7. 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.
8. Declaración responsable de **honorabilidad** conforme al modelo adjunto en el Anexo V.
9. 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.
10. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los **permisos, autorizaciones y licencias** legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
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. Declaración responsable de presentar, antes del inicio de la actividad, la documentación acreditativa de disponer de la garantía financiera medioambiental que en su caso resulte. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.
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 de los combustibles, 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 a disposición** para el suministro en el Puerto de Cartagena, tanto si son propios como subcontratados. Incluirá la documentación técnica que acredite el cumplimiento de las condiciones de prestación que se exigen en las “Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible a buques”.
 - iii. **Memoria descriptiva**, donde se describa:
 - a. Tipo de licencia que se solicita y modalidad de prestación
 - b. 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. Los sistemas para registrar las solicitudes, 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 contingencias de la operación de suministro de GNL, ya sea TTS, STS o PTS. El alcance de este plan se limitará a la operación de suministro incluyendo el medio suministrador hasta el punto de conexión con el buque receptor del suministro.
 - iii. Procedimientos operativos de la operación de suministro de GNL y propuesta de check-list.



- iv. En el caso de STS con base en puerto, plan de emergencia que incluya los riesgos durante la estancia del buque en base y contemple la organización y las situaciones de respuesta.
3. **Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales** que se adscribirán al servicio. Asimismo, 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. En el supuesto de que los medios materiales 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 acreditaciones 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 IV)** 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.



ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

_____ se compromete con la Autoridad Portuaria de Cartagena (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 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 Cartagena, a ____ de _____ de 20 ____

Firmado

BORRADOR



ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

1. 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 Cartagena, con domicilio social en- Plaza Héroes de Cavite s/n, 30201 Cartagena, 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 la Web: www.apc.es

BORRADOR



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

Autoridad Portuaria de Cartagena

[Plaza Héroe de Cavite s/n

30201 Cartagena

D/Dª _____, 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 Cartagena para el otorgamiento de la licencia solicitada, así como durante toda la duración de la misma. La política de privacidad de la Autoridad Portuaria Cartagena es la que se indica en la siguiente dirección web: www.apc.es.

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 Cartagena, a ____ de _____ de 20 ____

Firmado



ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

Autoridad Portuaria de Cartagena

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;	☐	☐
(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;	☐	☐
(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	☐	☐



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;	☐	☐
(iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;	☐	☐
(iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(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;	☐	☐
(ii) corrupción;	☐	☐
(iii) participación en una organización delictiva;	☐	☐
(iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo	☐	☐
(v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas	☐	☐
(vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos	☐	☐
(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;	☐	☐
(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;	☐	☐



(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, 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);	☐	☐
(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;	☐	☐
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;	☐	☐
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	☐	☐
(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;	☐	☐

(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 Cartagena, a ____ de ____ de 20__

Firmado

BORRADOR



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 DE CARTAGENA, por la cantidad de XX.XXX Euros (xx MIL EUROS), 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 desde XXXXXXXXXXXXXXX del puerto de Cartagena.

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 DE CARTAGENA, 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 CARTAGENA no autorice su cancelación.

XXXXXX,

Firma/s.

Registro de Avaless/Seguro nº.

Legitimación por Notario.

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE

Autoridad Portuaria de CARTAGENA

OCTUBRE 2022

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL
LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE

Página
1



BORRADOR

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL
LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE

Página
2



ÍNDICE

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO	5
Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal.....	5
Prescripción 2ª: Definición del servicio.....	5
Prescripción 3ª: Ámbito geográfico	5
Prescripción 4ª: Autorización de las operaciones	6
SECCIÓN II: LICENCIAS	7
Prescripción 5ª: Tipos de licencias	7
Prescripción 6ª: Plazo	7
Prescripción 7ª: Otorgamiento de licencias	8
Prescripción 8ª: Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia	9
Prescripción 9ª: Transmisión de las licencias	9
Prescripción 10ª: Modificación de este Pliego de prescripciones particulares y de las licencias.....	10
Prescripción 11ª: Extinción de las licencias	10
SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	13
Prescripción 12ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades	13
Prescripción 13ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional ..	14
Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos.....	15
Prescripción 15ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.....	22
Prescripción 16ª: Obligaciones de servicio público portuario	22
Prescripción 17ª: Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio	23
SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	24
Prescripción 18ª: Condiciones de la prestación del servicio	24
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: Responsabilidades del prestador del servicio.....	30
Prescripción 23ª: Garantías	32
Prescripción 24ª: Penalizaciones y régimen sancionador	33
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	37
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 DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES	39
ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR	130
ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	135
ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL.....	137
ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA	138
ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD	139
ANEXO VII: MODELO DE AVAL	143
ANEXO VIII: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE LOS MEDIOS MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD STS.....	144
ANEXO IX: MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE DE ADECUACIÓN DE MEDIOS MATERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD TTS y PTS.	145



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 otorgamiento de licencias para la prestación del servicio de suministro de Gas Natural Licuado (en adelante GNL) como combustible a buques en el puerto de Cartagena, 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 en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del 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 aprovisionamiento 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 en el servicio portuario la operación de compraventa del combustible ni el propio combustible a suministrar.

A los efectos de este PPP, en la denominación de GNL se considera incluido el biometano licuado y sintético.

Prescripción 3ª: Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es la zona de servicio del puerto de Cartagena 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. 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 Cartagena”*, 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 Cartagena 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 Cartagena de acuerdo con estas Prescripciones Particulares.

Para realizar las operaciones de prestación del servicio de suministro se requerirá la obtención, además de la licencia, de la preceptiva autorización 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 Cartagena”* 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 condiciones se singularizarán para cada modelo de suministro de que se trate:

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

Estas autorizaciones podrán cubrir diversas operaciones siempre que éstas impliquen a las mismas partes involucradas (suministrador, buque receptor y terminal).

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.

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. La licencia puede cubrir 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 Cartagena, de forma que, como mínimo cada año natural durante la vigencia de la licencia, acumule un periodo de permanencia en el puerto de Cartagena superior a seis (6) meses. La Autoridad Portuaria de Cartagena, 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) Sin inversión significativa, con carácter general y para el suministro de GNL con medios flotantes sin base en puerto: 6 años
- b) Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - i. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, con atraque en concesión o autorización: 20 años.
 - ii. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.
 - iii. Para suministro de GNL con medios flotantes (STS), cuando el buque es propiedad del licenciatario o de una mercantil de su grupo empresarial, o bien el licenciatario tiene suscritos contratos a largo plazo para disponer de los medios: 15 años.

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

- 2. Las licencias podrán renovarse por el mismo plazo, 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, debiendo ser solicitada la renovación en el semestre anterior a la fecha de expiración del plazo de la licencia.
- 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 las mismas 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.
- 4. Los titulares de licencia pueden renunciar a la misma con un preaviso obligatorio de tres (3) meses.

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. Se podrá otorgar la licencia para la prestación del servicio portuario, condicionada al cumplimiento de los requisitos exigidos para ello en este PPP, fijando así un plazo de Tres (3) Meses en el que deba acreditarse por el interesado el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio portuario de que se trata, en términos tales que no se inicie la actividad sin la constatación de ello, y quedando sin validez y efecto la licencia si en ese plazo no se acreditase el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio.

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 formular una solicitud dirigida al Director General de la Autoridad Portuaria que contendrá los datos señalados en 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 Cartagena”*, 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.
2. En virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM, el presente Pliego de prescripciones particulares establece las siguientes causas adicionales a las recogidas por el TRLPEMM 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 un servicio con antelación a la recepción de 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. Renuncia del titular con el preaviso previsto en la Prescripción 6ª.
- f. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de esta.
- g. No constitución de la garantía y de los seguros indicados en este Pliego de prescripciones particulares en el plazo establecido.
- h. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
- i. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.
- j. No disponer de los medios humanos y materiales mínimos establecidos, salvo periodos de latencia.
- k. 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 los mismos sin la aprobación de la misma.
- l. 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 1 año desde la fecha de defunción y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
- m. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
- n. Rescisión del 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.

- o. Revocación del 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.
 - p. Por no acreditar la disposición de los medios materiales mínimos cuando sean subcontratados y el plazo del contrato haya finalizado
 - q. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares y, en particular, la obligación de disponibilidad del servicio.
 - r. 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).
 - s. 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 Cartagena 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 desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La extinción de la licencia conllevará la aplicación de una penalización equivalente al total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares, excepto en los supuestos recogidos en el artículo 119.1 a), c) y d) del TRLPEMM cuando la causa no sea achacable al titular en este último caso y en el punto e) del párrafo 2.
5. 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.
6. 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. La prestación del servicio se registrará por el sistema de libre concurrencia.
3. 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.
4. 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.
5. Los solicitantes mantendrán al corriente el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social tanto en el momento de la solicitud como durante todo el periodo de duración de la licencia y así deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria.
6. Los prestadores cumplirán la normativa social y laboral, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los periodos 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.
7. Se acreditará el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a aspectos laborales de los servicios a prestar, en los que, como mínimo, se especificarán:

- a) Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el trabajo:
 - i. La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria.
 - ii. 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.
 - b) Cumplimiento de la normativa laboral en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio.
8. 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.
9. 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, internacionales y de la Unión Europea.

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, con un patrimonio neto superior al 30% del coste de adquisición de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será

debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20% de los activos totales de la empresa solicitante.

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 licenciatarios 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:

- a) Cuando la empresa acredite disponer de los medios humanos establecidos en la Prescripción 14ª y que estos tengan la cualificación profesional exigida en la misma: experiencia profesional de más de dos (2) años en la, prestación del servicio de suministro de GNL, o más de dos (2) años en el sector de distribución y del transporte marítimo de GNL
- b) Cuando la empresa acredite disponer de los medios materiales exigidos en la Prescripción 14ª, y demuestre su capacidad para mantener dichos equipos en las condiciones exigidas en la misma.

Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos

A. Medios mínimos exigidos específicos por tipo de licencia.

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, teniendo que cumplir al menos, con todos y cada uno de los requisitos exigidos en las "*Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques*" que se adjunta como Anexo I de este pliego.

Los medios móviles que no queden vinculados de manera continuada al servicio en este puerto podrían prestar servicios en otros puertos u otras actividades complementarias, según necesidades del prestador y previa autorización de la Autoridad Portuaria.

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

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 Cartagena; 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 Cartagena que tendrá carácter vinculante. La aprobación técnica supondrá la formalización de adscripción al servicio del buque suministrador

B. Aspectos comunes al conjunto de las licencias

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 los medios materiales 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 estar vigentes durante toda la duración de la licencia y deberán garantizar 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.

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 licenciario cumplirá durante todo el plazo de vigencia de la licencia, con la legislación laboral vigente en cada momento en España, en todo su contenido.
2. El personal estará vinculado al prestador a través de las distintas modalidades contractuales vigentes, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. Los trabajadores no tendrán necesariamente que formar parte de la plantilla de la empresa, pudiendo estar contratados por cualquiera de las fórmulas admitidas por la legislación vigente en cada momento, siempre que cumplan todas las condiciones que le afecten y 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.
3. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 22ª.
4. 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. En el caso de las licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, los medios mínimos serán únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos de la estación marítima o terminal en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan dichos tráficos. Dichos medios deberán concretarse en la licencia y, en el contrato entre concesionario y el titular de la licencia, en su caso.
2. Los medios humanos y materiales exigidos serán únicamente los adecuados 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: incorporación y sustitución de medios

1. En la modalidad de suministro STS, cuando el titular de una licencia solicite la sustitución de un buque por otro, 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 petición aportando la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos de la nueva unidad, fijados en el presente Pliego de Prescripciones 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 de la sustitución supondrá la adscripción al servicio del nuevo buque, y la baja del sustituido con los efectos temporales que se fijen en dicha aprobación.

No obstante lo anterior, en la modalidad STS con base en puerto, la incorporación de un nuevo buque con base en puerto, 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 que se establecen en la prescripción 4ª, excepto cuando la Autoridad Portuaria 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, puede convalidarse dichas autorizaciones.
3. En la modalidad TTS, tanto la adscripción de nuevas cisternas como la sustitución de algunas requerirá de la comunicación previa a la Autoridad Portuaria por parte del prestador del servicio, aportando la información y condiciones que se fijen en el

presente pliego de prescripciones, para obtener la aprobación oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria.

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

Licencia abierta al uso general para suministro de GNL a buques por camión o contenedor cisterna (TTS / MTTs / CTS):

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 m³ y una capacidad de bombeo mínima de 40m³/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

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

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 m³ y una capacidad de bombeo comprendido en el rango de 150 a 500 m³/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 abarloadarse 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 abarloadamiento 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 VII

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

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 m³/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 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 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 otorgamiento de la licencia, 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 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 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.
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 fuerza mayor, a mantener la disponibilidad del servicio durante todo el año, siempre en función de las características de la demanda y 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

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.

Para los titulares de licencias en la modalidad STS con medios materiales sin base en puerto y para los titulares de licencias restringidas al ámbito geográfico de estaciones marítimas o terminales dedicadas al uso particular, únicamente será de aplicación la obligación de servicio público de cooperación en ejercicios y simulacros contemplada en el punto B, no correspondiendo 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. Medios marinos con base en puerto

La Autoridad Portuaria habilitará puntos de atraque para los buques de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto.

Cuando los medios con base en el puerto abandonen la zona de servicio del puerto, y con independencia de la obligación de información a la Capitanía Marítima, deberán informar de manera fehaciente a la Autoridad Portuaria, indicando el motivo de la salida del puerto y la fecha / hora prevista de vuelta. Las salidas del puerto serán expresamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

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 quince (15) días, el licenciatario deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de acción que minimice los efectos negativos en el servicio durante el tiempo de parada. Esta misma consideración se hace extensiva a situaciones de averías o accidentes que obliguen la retirada del buque de suministro del servicio.

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

C. 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 licenciatario, este será igualmente responsable frente a terceros de los daños ocasionados por los medios a su disposición.

D. 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 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.

E. 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 licenciataria 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 del mismo 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 disponer en el plazo máximo de un (1) año a partir del otorgamiento de la licencia y durante todo el periodo de vigencia de la licencia, un sistema de calidad según la ISO 9001 certificado, que comprenda como 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

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 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 TRLPMM 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 con licencia STS facilitarán y mantendrán actualizados los detalles del responsable de explotación y persona designada de seguridad, así como los datos de contacto.
3. 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) Disponibilidad de los medios materiales adscritos al servicio.
 - b) Listado de servicios no atendidos, indicando el número de escala y el motivo.
 - c) 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.
 - d) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes en la prestación del servicio y descripción del incidente.
 - e) 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 mensual. 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 (m³) 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/m³), 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
3. El prestador del servicio enviará por correo electrónico a centrocontrol@apc.es, el siguiente día hábil, cada *bunker delivery note* y *checklist* 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 Cartagena 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 Cartagena 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 del mismo 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 otorgada.

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: 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, la empresa prestadora 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 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 12ª. De esta forma, en el caso de que el licenciario no inicie la actividad en dicho plazo perderá el 50% 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 VI 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 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

- 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 de productividad, rendimiento y calidad expuestos en el presente Pliego de prescripciones particulares, siempre que tal incumplimiento no sea sancionado como infracción conforme al régimen sancionador del TRLPMM.
- 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 con base en puerto	Licencia STS sin base en puerto	Licencia TTS	Licencia PTS
Disponibilidad	1.000 euros	1.000 euros	1.000 euros	1.000 euros
Permanencia	30.000 euros	N/A	N/A	N/A
Incidentalidad	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros
Por quejas y reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros

- Por renuncia a la licencia incumpliendo el plazo de preaviso establecido en el párrafo 4 de la Prescripción 6ª, abandono del servicio o extinción de la licencia por alguna de las causas indicadas en el párrafo 2 de la Prescripción 11ª, salvo las contempladas en los puntos f), g), o), q) y r), se establece una penalización por el total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares. En el caso del mencionado punto f), la pérdida de la garantía será del 50%.

4. 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.
5. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación acumulada del IPC general nacional.
6. 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.
7. 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 las prescripciones de 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 a 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 Cartagena 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 Cartagena 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 y revisará 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.

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. La cuota íntegra de la tasa se calculará aplicando a la base imponible el tipo de gravamen de acuerdo con lo siguiente:
 - a) La base imponible y el tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM serán para cada uno de los tipos de licencias, los siguientes:
 - Suministro de GNL por camión o contenedor cisterna: 0,3 €/m³
 - Suministro de GNL con medios flotantes: 0,3 €/m³
 - Suministro de GNL con tubería fija: 0,3 €/m³
 - b) El tipo de gravamen se actualizará conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM, sin perjuicio de la modificación de este pliego.

- c) La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se establecerá en la licencia y no será revisable salvo por lo indicado en el punto b anterior o por modificación de este Pliego de prescripciones particulares.
2. La liquidación de las tasas se realizará de forma trimestral.
3. De acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, el importe de la cuota íntegra anual devengada por la Autoridad Portuaria por este concepto tendrá los siguientes límites:
 - a) La cuota íntegra anual no será inferior al uno por ciento 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, siempre que no exista ocupación de dominio público, y cuando así sea no podrá ser inferior del 20 % de la tasa de ocupación.
 - b) la cuota íntegra anual no será superior al seis por ciento 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 si no existe ocupación de dominio público, y del 100 % de la tasa de ocupación cuando existiera dicha ocupación.
4. Al finalizar cada ejercicio, el titular de la licencia facilitará el importe neto anual de la cifra de negocio y la cuantía real de la base imponible correspondiente a la prestación del servicio objeto de la licencia, que servirá de base para la regularización de la cuota íntegra anual. Este volumen de negocio deberá ser acreditado adecuadamente mediante la presentación de las cuentas anuales. Tras la aprobación definitiva de las cuentas anuales y su presentación a la Autoridad Portuaria, esta regularizará de forma definitiva la cuota íntegra anual del ejercicio correspondiente.
5. A solicitud del prestador y previa acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas, se aplicarán las posibles bonificaciones previstas en el artículo 245 del TRLPEMM.

B. Tasa del buque

1. Los prestadores abonarán la tasa al buque que corresponda a los buques de suministro conforme a lo establecido en los artículos 194 a 204 del TRLPEMM, debiendo, en cualquier caso, aplicarse el artículo 197.e) 2º, en base al principio de especialidad normativa.

C. Tasa de ayudas a la navegación

1. Esta tasa se liquidará a los licenciarios 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.

Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario

1. Los prestadores del servicio podrán suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario 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 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 será de aplicación 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 licenciario, hasta esa fecha de aplicación.

ANEXO I: CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE GNL A BUQUES

PREÁMBULO	42
GLOSARIO	44
1. CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	48
1.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO	48
1.2. HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD	48
1.3. CONDICIONES METEOROLÓGICAS LIMITANTES	50
1.4. RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD	51
1.5. LIBRO DE SERVICIOS DE SUMINISTROS EFECTUADOS	52
2. COMUNICACIÓN PREVIA DE OPERACIÓN	52
3. CONTROL DEL RIESGO	56
3.1. ZONIFICACIÓN POR RAZÓN DEL RIESGO	56
3.1.1. ÁREAS CLASIFICADAS	56
3.1.2. ZONA DE SEGURIDAD (SAFETY ZONE)	56
3.1.3. ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA	57
3.1.4. MODIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD	58
3.1.5. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD EN OPERACIONES TTS	58
3.1.6. REPORTE E IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXCLUSIÓN MARÍTIMA EN OPERACIONES STS	59
3.2. NORMAS DE SEGURIDAD	60
3.3. MEDIOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD DISPONIBLES DURANTE LAS OPERACIONES	62
3.4. PROTECCIONES FRENTE A ELECTRICIDAD ESTÁTICA Y CORRIENTES GALVÁNICAS	64
4. PERSONAL INVOLUCRADO	64
4.1. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES	64
Coordinador de la operación de suministro (COS)	65
Responsable de la Operación de Suministro (ROS)	66
Capitán del buque, u Oficial en quien delegue, del buque receptor	67
Operador Técnico del lado suministrador	68
Operador Técnico del lado buque receptor	68
Comunicación entre personal involucrado	69
4.2. VIGILANCIA Y PRESENCIA DE PERSONAL	69
4.3. CUALIFICACIÓN MÍNIMA DEL PERSONAL	70

5. OPERACIONES SIMULTÁNEAS	70
5.1. COMPATIBILIDAD DE LAS SIMOPS	70
5.2. PROTECCIÓN PORTUARIA Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES ...	75
6. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS.....	76
6.1. COMUNICACIONES ENTRE EL SUMINISTRADOR Y BUQUE RECEPTOR	76
6.2. REQUISITOS TÉCNICOS, EQUIPAMIENTO Y MAQUINARIA AUXILIAR UTILIZADOS PARA LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD.....	76
6.3. SISTEMA PARADA DE EMERGENCIA (ESD) Y SISTEMA DE DESCONEXIÓN RÁPIDA (ERS)	81
6.4. PROTECCIÓN CRIOGÉNICA	82
6.5. LNG RETENIDO EN TUBERÍAS	82
6.6. GESTIÓN DEL BOIL-OFF DE LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DE GNL	83
6.7. VENTEOS DE LAS VÁLVULAS DE SEGURIDAD Y OPERACIONES DE PURGADO	83
7. PROCEDIMIENTOS	83
7.1. CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN	83
7.2. AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN	85
8. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA	85
8.1. COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS, ACCIDENTES O EMERGENCIAS.....	85
8.2. INTEGRACIÓN EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE LA TERMINAL Y DEL BUQUE	86
8.3. VACIADO DE LOS DEPÓSITOS GNL EN CASO DE CONTINGENCIA.....	86
9. SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA	87
9.1. ASIGNACIÓN DE ATRAQUE DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO	87
9.2. FONDEO DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO.	88
9.3. CONDICIONES DE TRIPULACIÓN	88
9.4. SEÑALIZACIÓN Y AMARRE EN LAS OPERACIONES STS	89
9.5. NORMAS ESPECÍFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO DE GNL	89
9.6. CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA.	90
10. FACULTAD DE INSPECCIÓN	90
11. EQUIVALENCIAS.....	90
12. LISTAS DE COMPROBACIÓN (CHECKLISTS)	91
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA / <i>CHECKLIST FOR LNG TRUCK TO SHIP BUNKERING.....</i>	91
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON BUQUE DE SUMINISTRO / <i>CHECKLIST FOR LNG SHIP TO SHIP BUNKERING</i>	103

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA / <i>CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING</i>	116
LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA A BUQUES / <i>CHECKLIST FOR ONSHORE POWER SUPPLY</i>	128

BORRADOR

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).

Visto 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 Cartagena, 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: Bomberos de Cartagena.

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 Gaseiros.

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. CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

1.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO

El ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio es la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Cartagena, vigente en cada momento.

El avituallamiento de GNL en la modalidad Medios Flotantes a Buque (STS), se podrá prestar a cualquier buque, embarcación o artefacto flotante atracado o fondeado tanto en aguas de la Zona I como de la Zona II del puerto.

El avituallamiento de GNL en la modalidad Camión a Buque (TTS), quedará restringido a los siguientes muelles de la dársena de Escombreras:

- Muelle Príncipe Felipe, Frente E003
- Muelle Polivalente, Frentes E021 y E022
- Muelle Sur, Frentes E023 y E024
- Dique Suroeste, Frentes E025 y E026

El avituallamiento de GNL en la modalidad Tubería a Buque (PTS), quedará restringido a los siguientes muelles de la dársena de Escombreras:

- Muelle de Metaneros, Frente E001
- Muelle Príncipe Felipe, Frente E003

La Autoridad Portuaria de Cartagena podrá no autorizar que se realicen operaciones de suministro STS en aquellos muelles en los que, 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 las zonas de seguridad y de exclusión marítima, el tráfico marítimo en las proximidades quedaría altamente condicionado o restringido.

1.2. HORARIOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

Medios flotantes a buque (STS):

El servicio 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 que, en cualquier caso, no producirán demoras al buque suministrado.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer restricciones temporales para prestar el

servicio motivadas por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.

El titular de la licencia realizará los cambios de emplazamiento y movimientos que requiera la normal explotación portuaria, atendiendo sin demora los requerimientos que a este efecto le formule el Área de Explotación.

El servicio se podrá prestar a cualquier buque, embarcación o artefacto flotante atracado o fondeado tanto en aguas de la Zona I como de la Zona II del puerto, observando las prohibiciones establecidas en este Anexo y siempre que las dimensiones del buque o embarcación a suministrar, las condiciones climatológicas, el estado de la mar, y el punto a realizar la operación, permitan que ésta se lleve a cabo con plena seguridad.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán prohibir asimismo la prestación del servicio a determinados buques por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.

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 combustible 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.

Camión a buque (TTS) o Tubería a buque (PTS):

Este servicio portuario, se prestará a solicitud de los usuarios y se podrá prestar a cualquier hora del día, y en cualquier día del año, con las restricciones que imponga la normativa vigente y siempre que sea posible la preparación de los medios necesarios que, en cualquier caso, no producirán demoras al buque suministrado.

Para el desarrollo de las operaciones se atenderá a lo indicado en el PROCEDIMIENTO que se incluye en el apartado correspondiente de este Anexo.

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer restricciones temporales para prestar el servicio motivadas por razones de protección, de seguridad marítima, de riesgo de contaminación marina, o de explotación del puerto.

El titular de la licencia realizará los cambios de emplazamiento y movimientos que requiera la normal explotación portuaria, atendiendo sin demora los requerimientos que a este efecto le formule el Área de Explotación.

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 combustible 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.

1.3. 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: ≥ 46 km/h (≥ 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 Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena.

1.4. RESTRICCIONES DEL SUMINISTRO A BUQUES POR RAZONES DE SEGURIDAD

La Autoridad Portuaria de Cartagena o la Capitanía Marítima de Cartagena, 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 Cartagena.

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 menos de 50 metros de cualquier buque que opere con mercancías peligrosas a granel de la Clase 3 (líquidos inflamables), mientras éste se halle realizando operaciones de carga o descarga.
- c) A menos de 50 metros de cualquier buque que opere con nitrato amónico a granel, mientras éste se halle realizando operaciones de carga o descarga.
- d) A los buques que realicen operaciones con mercancías peligrosas de la Clase 1 (Explosivos), mientras duren las mismas.
- e) A buques que transporten mercancías peligrosas sólidas o líquidas a granel, mientras éstos estén realizando las operaciones de carga o descarga. La operación de suministro se podrá realizar una vez finalizadas las operaciones, y se hallen cerradas las bodegas o desconectados los manifolds o brazos de carga.
- f) A buques portacontenedores si éstos se hallan operando contenedores en cubierta destrincados, ante el riesgo de que, tanto algún contenedor como barras u otros elementos de trincaje de contenedores, puedan caer sobre la gabarra y su personal.

- g) A buques escorados o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- h) 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.
- i) 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).

1.5. LIBRO DE SERVICIOS DE SUMINISTROS EFECTUADOS

En el caso de STS, a bordo de cada buque-tanque o gabarra se llevará un libro foliado y sellado por la Autoridad Portuaria de Cartagena en el que se reflejarán cronológicamente los servicios prestados. En el libro se consignarán, como mínimo, los siguientes datos:

- Nombre del buque suministrado y número OMI.
- Muelle / zona de fondeo y puerto en el que se ha efectuado el suministro.
- Fecha y horas de inicio y de fin del suministro.
- Productos y cantidades suministradas.
- Incidencias.

El libro deberá exhibirse a requerimiento de la Autoridad Portuaria o de la Capitanía Marítima.

2. 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**:
 - a) El titular de la licencia comunicará la previsión estimada de los servicios a efectuar con una antelación de al menos cuatro (4) horas a Cartagena Port Control.
 - b) La comunicación se realizará, preferiblemente mediante correo electrónico con acuse de entrega y lectura a las siguientes direcciones:
 - a. cpc@apc.es

- b. centrocontrol@apc.es
- c) En caso de no estar el correo electrónico disponible la comunicación se realizará telefónicamente al número 968325801 (Cartagena Port Control y Centro de Control de Emergencias de la APC), o por el canal 14 de VHF.
- d) En la comunicación se consignarán los datos siguientes:
- 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.
 - Calado y francobordo del buque a suministrar
- e) Cartagena Port Control enviará copia de la comunicación recibida a la Capitanía Marítima.
- f) Antes de comenzar el suministro se cumplimentará y firmará tanto por parte del responsable del buque receptor como del responsable de la gabarra suministradora una Lista de Comprobación o Check List como garantía de que todas las medidas de seguridad en ella especificadas se han llevado a cabo, y como paso previo al comienzo de las operaciones.
- g) El Capitán o Patrón del buque-tanque o gabarra suministradora no iniciará la operación en caso de que en algún apartado del Check List exista discrepancia entre las partes. Debiendo comunicar la misma a la Capitanía Marítima de Cartagena a través de CPC y esperar la oportuna resolución.
- h) Toda contaminación producida deberá ser inmediatamente comunicada al Centro de Control de la Autoridad Portuaria para que dicha información sea tratada de acuerdo con lo establecido en el PIM del puerto de Cartagena

2. En el caso de TTS

- a) Cada operación de suministro se solicitará, como mínimo, con 2 horas de antelación, de la siguiente manera:

- b) Por medio del procedimiento de “Solicitud de accesos”, de la página web de la Autoridad Portuaria. www.apc.es
- c) En caso de dificultad del anterior, será válido mediante correo electrónico o fax a la División de Operaciones: operacionesportuarias@apc.es, nº fax 968325824, o al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria, centrocontrol@apc.es, nº fax 968 325837.
- d) 2) La solicitud de autorización del suministro debe contener los siguientes datos:
- 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 en el que se va a efectuar el suministro.
 - Fecha y hora estimada de inicio y fin del suministro.
 - Cantidad prevista a suministrar.
 - 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
 - Matrícula del vehículo auxiliar para la operación.
 - Nombre del técnico de apoyo a la operación
- e) El responsable de la Policía Portuaria, o el Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, si la solicitud es conforme, autorizarán el acceso, considerándose autorizado el suministro, y se recogerá la “Check List” que debe cumplimentar el buque o embarcación y el camión cisterna.
- f) Previo al inicio de las operaciones, la empresa consignataria facilitará al capitán del buque una copia de las normas de seguridad a tener en cuenta en estas operaciones, y que figuran como Anexo I de este documento. El capitán del buque firmará el enterado y conforme, entregándose éste al Servicio de Vigilancia y Policía.
- g) Antes del comienzo de las operaciones se debe verificar el cumplimiento de las normas de seguridad para la prestación de este Servicio Comercial y cumplimentar la “Check List” del Apartado 12

- h) No se realizará ninguna operación de suministro camión cisterna/buque hasta que todos los puntos de la Lista de Seguridad sean contestados afirmativamente o, en su defecto hasta que se haya obtenido permiso expreso de la Autoridad Portuaria.
- i) Las operaciones se desarrollarán de acuerdo con las normas prescritas por el Área de Explotación de la Autoridad Portuaria, para lo cual antes del inicio de la actividad será obligatoria la presentación de una relación y breve descripción de las operaciones que pretende realizar el adjudicatario y medidas de seguridad dispuestas.

3. En el caso de **PTS**:

- a) Correo electrónico a Cartagena Port Control (cpc@apc.es) y al Centro de Control de la APC (centrodecontrol@apc.es), 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
- b) Previamente al inicio de las operaciones, la empresa consignataria facilitará al capitán del buque una copia de las normas de seguridad a tener en cuenta en estas operaciones. El capitán del buque firmará el enterado y conforme, entregándose éste al Servicio de Vigilancia y Policía.
- c) Antes del comienzo de las operaciones se debe verificar el cumplimiento de las normas de seguridad para la prestación de este Servicio Comercial y cumplimentar las "Listas de Comprobación" (Checklists) del Apartado 12.
- d) No se realizará ninguna operación de suministro camión cisterna/buque hasta que todos los puntos de las Checklists sean contestados afirmativamente o, en su defecto hasta que se haya obtenido permiso expreso de la Autoridad Portuaria.
- e) Las operaciones se desarrollarán de acuerdo con las normas prescritas por el Área de Explotación de la Autoridad Portuaria, para lo cual antes del inicio de la

actividad será obligatoria la presentación de una relación y breve descripción de las operaciones que pretende realizar el adjudicatario y medidas de seguridad dispuestas.

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 Cartagena Port Control, redactando posteriormente un informe de los hechos a APC 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 Cartagena, 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 Cartagena 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 hydrosields/cortinas de agua 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 APC 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 Cartagena 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 retro reflectante 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 APC pueda aprobar al efecto, el buque suministrador comunicará para su aprobación a Cartagena 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 retro reflectantes y que contrasten sobre el color del fondo del casco o la superestructura.

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

3.2. NORMAS DE SEGURIDAD

1. Operaciones TTS y PTS:

- Como norma general, antes del inicio de las operaciones, se deberán realizar las siguientes actuaciones:
 - Delimitar una zona de seguridad de al menos veinticinco (25) metros, alrededor del conjunto buque-vehículo.
 - Descarga de la electricidad estática del vehículo antes del inicio de la operación.
 - Señalización de la operación y prohibiciones en el entorno.
 - Disposición de equipos adecuados de lucha contra incendios, al menos un extintor de 25 Kg.
- La conexión Buque-Camión se hará mediante mangueras provistas de bridas aislantes, garantizando que no se pueda producir chispas ni arco debido a la diferencia de potencial eléctrico.
- Caso de no disponer de bridas y mangueras aislantes, el camión deberá igualar su potencial eléctrico con el buque, mediante una conexión segura, antes de iniciar las operaciones.
- Buques realizando operaciones de carga/descarga.
Se pueden realizar operaciones de avituallamiento de combustible a buques mediante camión-cisterna, siempre que se mantenga una distancia de seguridad desde el camión-cisterna a la grúa más próxima trabajando de 25 metros, contados a partir del radio de trabajo de la pluma de la grúa. En caso de dudas o interpretaciones por parte del Servicio de Vigilancia y Policía de la Autoridad Portuaria encargado de velar por el cumplimiento de estas Normas, se consultará con el Departamento de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Cartagena.
- Queda prohibido el suministro, a buques o embarcaciones abarloadas.
- Se deberá acotar, convenientemente, la zona de operaciones, de forma que se impida el paso de personas y/o vehículos ajenos a la operación.
- Se colocarán carteles con indicación de prohibición de fumar, de existencia de luces con llama desnuda y de cualquier fuente de ignición, si el suministro fuere de material combustible y/o inflamable.
- Deberán disponer de número adecuado de extintores tanto en cantidad como en eficacia, para ello, previamente al inicio del suministro, se dispondrán en tierra dos extintores que facilitará el buque, o el suministrador del combustible.

- Se deberá disponer de sistema de vaciado de las mangueras, bandeja de recogida y elementos absorbentes para posibles derrames tanto en tierra, como en el buque.
- Para aquellos buques que transporten productos inflamables, se deberá cumplir, además de las normas generales anteriores lo siguiente:
 - El buque estará desconectado.
 - Los tanques de carga estarán cerrados e inertizados, o en situación de gas-free.
 - La cisterna no se acercará a menos de 15 metros por la popa del buque
- En caso de cualquier incidencia, deberán comunicarla inmediatamente al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria, de la siguiente manera:
 - Vía telefónica: 968325801, 968524910
 - Fax: 968325837
 - Canales de radio: VHF 14 y 16
- Ante cualquier duda al respecto y antes de comenzar las operaciones, el servicio portuario objeto de la licencia, seguirá las instrucciones emanadas de Cartagena Port Control (CPC).
- En cualquier caso, deberán comunicar a la Autoridad Portuaria a través del Centro de Control de Emergencias, o a través de los puestos de Control de Acceso al puerto, el nombre del buque, muelle de atraque y el horario de comienzo y finalización previsto de la operación, a fin de que se pueda establecer un mejor seguimiento y control aumentando la seguridad en el recinto.
- En caso de producirse una emergencia en puerto, se pararán las operaciones de suministro, y se desconectarán mangueras. El camión cisterna procederá a la evacuación del lugar y se dirigirá al Control de acceso del muelle donde se encontrará esperando instrucciones del Servicio de Vigilancia y Policía. El buque esperará recibir instrucciones del Centro de Control para lo que estará a la escucha en los canales 14 y/o 16 de la banda marina

2. Operaciones STS:

En caso de que la operación de suministro se lleve a cabo mientras el buque realiza operaciones de carga o descarga, tanto en muelles o atraques propiedad de la Autoridad Portuaria de Cartagena como de terceros, el titular de la licencia deberá cumplir las normas de seguridad que pueda fijar –en su caso- el Capitán del buque suministrado, la empresa estibadora, o la empresa con título administrativo del muelle o atraque.

3.3. 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 contraincendios 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 contraincendios 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 contraincendios 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.

Los medios materiales mínimos por cada buque-tanque o gabarra que deberá disponer el prestador del servicio con carácter permanente, al objeto del

cumplimiento de la obligación de lucha contra la contaminación marina, serán como mínimo los siguientes:

- 250 metros de barrera de contención con abroche compatible con las que dispone la Autoridad Portuaria.
- Un equipo de recuperación mecánica de hidrocarburos de capacidad suficiente.
- Equipo o sistema de almacenaje del hidrocarburo recuperado.
- Material absorbente suficiente para un derrame de mil (1.000) litros de producto.

O contrato de prestación con empresa que disponga de medios y que pueda acreditar cumplimiento de los plazos establecidos para el cumplimiento de la obligación de lucha contra la contaminación marina.

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 auto hinchable

La Autoridad Portuaria de Cartagena podrá valorar la conveniencia de que durante la operativa esté presente el grupo de los Bomberos de Cartagena. En ese caso, el grupo 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 grupo tendrá la potestad y el poder de decisión para instalar un sistema preventivo de protección contra incendios fuera de perímetro de seguridad.

3.4. 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:

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.

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.

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).

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.

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 STCW¹. Será responsable de todas las 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

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

permanente con el ROS, antes y durante la operación. Además, tendrá las siguientes funciones:

- Conexión 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.
- Conexión 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.

Comunicación entre personal involucrado

Cualquier frecuencia de comunicación que se utilice deberá ser previamente comunicada a la APC. 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. Prohibición de trabajos que inutilicen los servicios esenciales de los buques involucrados. Prohibición de trabajos de mantenimiento dentro de las áreas clasificadas (Hazardous zones) durante las operaciones de bunkering. El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como operador técnico del suministro de GNL
Operaciones de mantenimiento en el muelle	Condicionado	Condicionado	Prohibición de trabajos en caliente u otras operaciones en el exterior que puedan actuar

Tipo de Operación Simultánea	Compatibilidad con TTS y PTS	Compatibilidad con STS	Condiciones
			como fuentes efectivas de ignición a menos de 50 metros del punto de conexión. Prohibición de trabajos de mantenimiento dentro de las áreas clasificadas (Hazardous zones) durante las operaciones de bunkering.
Manipulación/mantenimiento de botes salvavidas	Condicionado	Condicionado	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 El responsable de la operación en el buque receptor no puede coincidir como responsable del suministro de GNL
Carga de mercancías			
Carga/descarga de contenedores (mercancías peligrosas y no peligrosas)	Condicionado	Condicionado	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 eslora del buque suministrador. 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. Prohibido el movimiento de cargas elevadas que pasen por encima de la zona en la que se realiza la operación de suministro. 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.
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.

Tipo de Operación Simultánea	Compatibilidad con TTS y PTS	Compatibilidad con STS	Condiciones
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 se permite el movimiento de MMPP. 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. 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. 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 APC 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. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

6.1. 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.

6.2. 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:

- Cisternas construidas acorde a la normativa ADR (Tabla A de mercancías peligrosas, Mercancía UN 1972) de capacidad que mantendrán en vigor sus correspondientes seguros, las tarjetas de inspección técnica (ITV), y los certificados que les apliquen y tendrán las siguientes características:
- Deberán contar con un certificado de ADR en vigor, exigido en su caso, para las mercancías que transportan (UN 1972).

- 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.
- Sistema de bombeo integrado,
- Mangueras de conexión antiestáticas (1 para el trasiego de líquido y 1 para el de vapor, cuando el buque no pueda manejar el boil-off debido al caudal de transferencia), que cumplan con la normativa ISO 20519 y el estándar de fabricación adecuado (EN 1474, EN 12434 o BS 4089).
- Conexiones universales con fabricación acorde a la normativa ISO 20519 y EN 1474 que permitan una compatibilidad total (en la medida en que sea tecnológicamente viable) con cualquiera de los manifold o bridas de conexión instalados en los buques a suministrar, sistema de desconexión de emergencia y un sistema de acople seco, que no produzca ningún derrame.
- Sistema de inertización de líneas, en el caso de que el buque no disponga de sistema de gas inerte, y purgado de restos de GNL sin emisión de combustible a la atmósfera reduciendo al mínimo las emisiones de gas a la atmósfera.
- 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.
- Conexión de puesta a tierra para la cisterna.
- 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 un sistema de calzos para el camión cisterna.
- 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.
- Para el acotamiento del perímetro de seguridad y señalización de la operación de suministro, se habrá de contar como mínimo con los siguientes elementos:
- Carteles de prohibición de fumar y encendido de fuego, con tamaño mínimo de DIN A4.
- Postes o conos de señalización,

- Cinta señalizadora de colores blanco y rojo o amarillo y negro de material auto reflectante
- Cartel de vehículo en descarga.
- Siempre que sea posible y viable se utilizara un sistema de cortina de agua para la protección de la infraestructura portuaria.
- Se dispondrá de bandejas resistentes a fluidos criogénicos para la recogida de pequeños derrames.
- En cuanto la tecnología lo permita, las cisternas deberán contar con un sistema ESD ± (Apagado de emergencia) y ERS (Desconexión de emergencia) cuya instalación y fabricación ha de cumplir con la norma ISO 20519 e ISO 16904. El anexo D del documento ESD ± arrangements & linked Ship/Shore systems for liquified Gas Carriers, dispone los requerimientos de enlace entre el buque suministrado y el camión o contenedor cisterna.
- La ubicación del material de seguridad y señalización mencionado en los puntos anteriores deberá ser tal, que permita una rápida extracción para su uso.
- Las cisternas no estarán sobrecargadas.
- 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.
- 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:

1. Bandejas resistentes a fluidos criogénicos para la recogida de pequeños derrames.
2. Toma a tierra.

3. 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.

6.3. 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.

6.4. PROTECCIÓN CRIOGENICA

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.

6.5. 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.

6.6. 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.

6.7. 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.

7. PROCEDIMIENTOS

7.1. CUMPLIMENTACIÓN DE LAS LISTAS DE COMPROBACIÓN

- 1) 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 (<https://sustainableworldports.org/clean-marine-fuels/Ing-bunkering/bunker-checklists/>), o los modelos al final de este anexo, 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.

- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Durante el transcurso de toda la operación de suministro, los responsables del suministro estarán en contacto permanente por el medio previamente establecido.

- 8) 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.
- 9) 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.

7.2. AVISO DE INICIO Y FINALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN

En las operaciones de bunkering STS, el buque receptor comunicará Cartagena Port Control el inicio y la finalización de las operaciones por medio del canal 14 de VHF.

En las operaciones de bunkering TTS y PTS, el COS comunicará a Cartagena Port Control y al Centro de Control el inicio y final de las operaciones, y estará en escucha durante toda la operación en el canal 14 de VHF de trabajo de Cartagena Port Control.

8. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

8.1. 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 de manera inmediata por los responsables de la operación de suministro al Centro de Control de Emergencias (CCE) y Cartagena Port Control CPC:

- VHF (canales 14 y 16)
- Teléfonos: 968325801 – 968529594

El titular de la autorización facilitará a CPC los teléfonos de contacto 24 horas, para contactar con él o con la tripulación del buque-tanque o gabarra en situaciones de emergencia.

La Autoridad Portuaria de Cartagena 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 Cartagena 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.

8.2. 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 Cartagena 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.

8.3. 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.

9. SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA

9.1. 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 Cartagena, ya sea de forma irregular o de forma permanente en régimen de base en puerto, siempre que no se encuentren completamente desgaseificados, 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 Cartagena, 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 Cartagena será la asignación de un puesto de fondeo de acuerdo con las condiciones del apartado siguiente.

9.2. FONDEO DEL BUQUE/GABARRA DE SUMINISTRO.

La APC 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 Cartagena.

9.3. CONDICIONES DE TRIPULACIÓN.

Los buques/gabarras de suministro nunca, incluso en periodos de inactividad, podrán quedar desatendidos, y deberán 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.

9.4. 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 abarloadamiento y suministro.

El buque de suministro o gabarra podrá abarloadarse 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 abarloadarse 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.

9.5. NORMAS ESPECÍFICAS DE LA NAVEGACIÓN PORTUARIA DE LOS BUQUES DE SUMINISTRO DE GNL

Sin perjuicio del procedimiento operativo de comunicaciones que la APC 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 registrarán por el sistema de aprobación previa de Cartagena Port Control.

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 Cartagena, 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 1.3 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 Portuaria Cartagena Port Control del Puerto de Cartagena aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Cartagena

9.6. CIRCULACIÓN DE LAS CISTERNAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA.

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

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.

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. FACULTAD DE INSPECCIÓN

La Autoridad Portuaria de Cartagena 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 Cartagena 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.

12. LISTAS DE COMPROBACIÓN (CHECKLISTS)

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA / CHECKLIST FOR LNG TRUCK TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA CHECKLIST FOR LNG TRUCK TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque / Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador / Supplier:				
PARTE A: CHECKLIST DE LA ETAPA DE PLANIFICACIÓN PART A: PLANNING STAGE CHECKLIST				
	Barco / Ship	Truck / Camión	Código / Code	Observaciones / Remarks
Las autoridades competentes han otorgado permiso para las operaciones de transferencia de GNL en la ubicación y en el tiempo especificados. <i>Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.</i>			P	
Se han otorgado permisos para las operaciones de transferencia de GNL para la ubicación y hora específicas. <i>The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.</i>			P	
Las autoridades competentes han sido notificadas sobre el inicio de las operaciones de bunkering de GNL según las regulaciones locales. <i>Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.</i>				Día y hora notificación / day and time notification Día y hora notificados / day and time notified
Se ha notificado el inicio de las operaciones de bunkering de GNL según las regulaciones de la terminal portuaria. <i>The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal requirements.</i>				Día y hora notificación / day and time notification Día y hora notificados / day and time notified
Se están cumpliendo los requisitos de las autoridades competentes. <i>Competent authorities' requirements are being observed.</i>				
Se están cumpliendo los requisitos de la terminal local. <i>Local terminal requirements are being observed.</i>				

Todo el personal involucrado en la operación del bunkering de GNL tiene la capacitación adecuada y se le ha instruido sobre el equipo y los procedimientos específicos del bunker de GNL. <i>All personnel involved in the LNG bunker operation have the appropriate training and have been instructed on the specific LNG bunker equipment and procedures.</i>				
La ubicación para el bunkering es accesible para el camión tanque de suministro de GNL y el peso total del camión no excede la carga máxima permitida del muelle o embarcadero <i>The bunker location is accessible for the LNG supplying tank truck and the total truck weight does not exceed the maximum permitted load of the quay or jetty.</i>				
El área de operación del suministro puede estar suficientemente iluminada. <i>The bunker operation area can be sufficiently illuminated.</i>				
Todos los equipos de detección de gas y transferencia de GNL están certificados, están en buenas condiciones y son adecuados para el servicio previsto. <i>All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.</i>				
Se han acordado los procedimientos para las operaciones de abastecimiento de combustible, enfriamiento y purga. <i>The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon.</i>		A	Referencia de procedimiento / Reference to procedures:	
El sistema y el método de aislamientos eléctrico han sido acordados por ambas partes, barco y camión. <i>The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and truck.</i>		A	Método / Method	
Se han colocado los elementos adecuados de señalización, rodeando la zona de maniobra, camión, cisterna y mangueras. Se ha limitado la circulación de personas. <i>Signal items and fences has been placed around maneuvering zone, truck and hoses. Foot and vehicle traffic have been restricted.</i>		A	Zona de seguridad / Safety zone:mtr/ft	
Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. <i>Regulations with regards to ignition sources are observed.</i>				
Todos los requisitos locales requeridos para el equipo contra incendios están preparados para su uso inmediato. <i>All in local requirements required firefighting equipment is ready for immediate use.</i>			Si aplica/ If applicable	

Declaración de cumplimiento firmada A / *Signed agreement declaration A*

Buque / Ship	LNG Truck / Camión de GNL
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma / Signatura	Firma / Signatura
Fecha / Date	Fecha / Date
Hora / Time	Hora / Time

BORRADOR

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON CAMIÓN O CISTERNA CISTERNA CHECKLIST FOR LNG TRUCK TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque / Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador / Supplier:				
PARTE B: CHECKLIST PREVIO A LA CONEXIÓN PART B: PRE TRANSFER CHECKLIST				
	Buque / Ship	Truck / Cisterna	Code / Código	Observaciones / Remarks
La parte A se utiliza antes y como preparación a la presente operación. <i>Part A is used prior and preparatory of the actual operation.</i>				Si aplica/ If applicable
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados. <i>Present weather and wave conditions are within the agreed limits.</i>			AR	
El buque receptor de GNL está amarrado de forma segura. Se observan las normativas en materia de amarres. Se han colocado las defensas del buque. <i>The LNG receiving ship is securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.</i>			R	
Hay un medio seguro de acceso entre el barco y la costa. Cuando es obligatorio hay una ruta de escape de emergencia segura entre ellos. <i>There is a safe means of access between the ship and shore. When mandatory, there is a safe emergency escape route between ship and shore.</i>			R	
Todo el equipo de extinción de incendios obligatorio está preparado para su uso inmediato. <i>All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use</i>				
El área de operaciones de bunkering está suficientemente iluminada. <i>The bunker operation area is sufficiently illuminated.</i>			AR	
El barco y el camión pueden moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. <i>The ship and truck can move under their own power in a safe and non-obstructed direction.</i>			R	
La supervisión adecuada de la operación del bunkering se realiza tanto en el barco como en el camión cisterna de GNL y se mantiene una vigilancia efectiva en todo momento. <i>Adequate supervision of the bunker operation is in place both on the ship and at the LNG tank truck and an effective watch is being kept at all time.</i>				

Se ha establecido y probado un medio eficaz de comunicación entre los operadores responsables y los supervisores en el barco y en el camión. El lenguaje de comunicación ha sido acordado. <i>An effective means of communication between the responsible operators and supervisors on the ship and at truck has been established and tested. The communication language has been agreed upon.</i>			AR	VHF/UHF Canal/ Channel:.... Idioma/ language:..... Sistema primario / primary system:..... Sistema de refuerzo / Backup system.....
La señal de parada de emergencia y los procedimientos de parada han sido acordados, probados y explicados a todo el personal involucrado. Los procedimientos y planes de emergencia y los números de contacto son conocidos por las personas a cargo. <i>The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge</i>			A	Señal de parada de emergencia / Emergency Stop Signal
Se han colocado los elementos adecuados de señalización, rodeando la zona de maniobra, camión cisterna y mangueras. Se ha limitado la circulación de personas. <i>Signal items and fences has been placed around maneuvering zone, truck and hoses. Foot and vehicle traffic have been restricted.</i>			A	
El área restringida está libre de personas autorizadas, objetos y fuentes de ignición. <i>The restricted area is free of unauthorized persons, objects and ignition sources.</i>			R	
Las puertas externas, los ojos de buey y las entradas de ventilación del alojamiento están cerradas según el manual de operaciones. <i>External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.</i>			R	En ningún momento deben estar cerrados con llave / At no time they should be locked
El equipo de detección de gas ha sido probado operativamente y se encuentra en buen estado de funcionamiento. <i>The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.</i>				
Las hojas de datos de seguridad (MSDS), para el GNL entregado están disponibles. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.</i>			A	
Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. <i>Regulations with regards to ignition sources are observed.</i>			R	
El equipo de protección y la ropa adecuados están preparados para su uso inmediato. <i>Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.</i>				

El personal involucrado en la conexión y desconexión de las mangueras de bunkering y el personal que se encuentra en las inmediaciones de estas operaciones hacen uso del equipo de protección y de la ropa adecuados. <i>Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment.</i>				
Se ha instalado un acoplamiento de liberación de emergencia (con alimentación) (P-ERC) y está listo para su uso inmediato. <i>A (powered) emergency release coupling (P)ERC is installed and is ready for immediate use</i>				Si aplica/ If applicable
El sistema de cortina de agua ha sido probado y está listo para su uso inmediato. <i>The water spray system has been tested and is ready for immediate use</i>				Si aplica/ If applicable
Los medios para la contención de derrames son de un material y volumen apropiados, se encuentran en posición y vacíos. <i>Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.</i>				
La protección criogénica para el casco y la cubierta están colocadas adecuadamente. <i>Hull and deck protection against low temperature is in place.</i>				Si aplica/ If applicable
Las bombas y compresores están en buen estado de funcionamiento. <i>Bunker pumps and compressors are in good working order.</i>			A	Si aplica/ If applicable
Todas las válvulas de control están bien mantenidas y en buen estado de funcionamiento. <i>All control valves are well maintained and in good working order.</i>				
Los indicadores del sistema de bunkering, las alarmas de alto nivel y las alarmas de alta presión están operativos, correctamente configurados y en buen estado de funcionamiento. <i>Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order.</i>				
Los tanques del barco están protegidos contra el llenado excesivo en todo momento; el contenido del tanque está monitorizado constantemente y las alarmas se configuran correctamente. <i>The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.</i>			R	Intervalos que no exceden/ Intervals not exceedingmin
Todos los dispositivos de seguridad y control en las instalaciones de GNL se verifican, se prueban y se encuentran en buen estado de funcionamiento. <i>All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order</i>				
El equipo de control de presión y <i>relicuación de boil-off</i> están operativos y en buen estado de funcionamiento. <i>Pressure control equipment and boil off or reliquefaction equipment is operational and in good working order.</i>				Si aplica/ If applicable
Tanto en el barco como en el camión cisterna, los sistemas ESD, las válvulas automáticas o dispositivos similares han sido probados, se encuentran en buen estado de funcionamiento y están listos para su uso. Los dos sistemas ESD están vinculados. El tiempo de cierre de las ESD se han intercambiado.			A	ESD barco/ ships ESD camión/ trucks

Both on the ship and at the tank truck the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The both ESD systems are linked. The closing rates of the ESDs have been exchanged.				
La línea de entrada de GNL en el buque suministrado ha sido verificada. Las conexiones no utilizadas están cerradas, cegadas y completamente atornilladas. <i>Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.</i>				
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores están en buenas condiciones, están correctamente instalados, soportados, conectados adecuadamente, tienen prueba de fugas y están certificadas para la transferencia de GNL. <i>LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.</i>				
La conexión de bunkering de GNL entre el barco y el camión está provista de acoplamientos de desconexión seca. <i>The LNG bunker connection between the ship and the truck is provided with dry disconnection couplings.</i>				
La conexión de bunkering de GNL entre el barco y el camión de GNL cuenta con los medios de aislamiento eléctrico adecuados. <i>The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker truck has adequate electrical insulating means in place.</i>				Si aplica/ If applicable
Los acoplamientos de desconexión seca en las conexiones de bunkering de GNL están en su lugar, se han inspeccionado visualmente para determinar su funcionamiento y se encuentran en buen estado. <i>Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order.</i>			A	
El camión cisterna está conectado a tierra y las ruedas están bloqueadas. <i>The tank truck is electrically grounded, and the wheels are chocked</i>				
El motor del camión cisterna está apagado durante la conexión y desconexión de las mangueras del bunkering de GNL. <i>The tank truck engine is off during the connection and disconnection of the LNG bunker hoses.</i>				
El motor del camión cisterna se apaga durante la purga o la transferencia de GNL. <i>The tank truck engine is switched off during purging or LNG transfer.</i>				A menos que el motor del camión sea requerido para la purga o transferencia de GNL / Unless the truck engine is required for the purging or transfer of LNG
Si es obligatorio, los planes de control de incendios de emergencia del barco se colocarán en el exterior. <i>If mandatory the ship's emergency fire control plans are located externally.</i>				Localización/ Location:
Se ha proporcionado una Conexión Internacional a Tierra (SOLAS, C. II Reg. 19). <i>An International Shore Connection has been provided</i>				Si aplica/ If applicable
Las autoridades competentes han sido informadas de que las operaciones de transferencia de bunkering están comenzando y se les ha solicitado que informen a otros buques de las proximidades <i>Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity</i>				Fecha y hora de la notificación/ Date and time of the notification

PARTE C: DATOS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL
PART C: GNL TRANSFER DATA

Acuerdo de temperaturas y presiones iniciales / Agreed starting temperatures and pressures

	Buque / Ship		Camion / Truck		
Tanque de GNL: temperatura de inicio <i>LNG tank: start temperature</i>					°C/°F
Tanque de GNL: presión de inicio <i>LNG tank: start pressure</i>					bar/psi (rel)
Tanque de GNL: capacidad disponible (resto) <i>LNG tank: available(rest) capacity</i>					PQU

Acuerdo de las operaciones de bunkering / Agreed bunker operations

	Tanque 1/ Tank 1	Tanque 2 / Tank 2	
Cantidad acordada a transferir <i>Agreed quantity to be transferred</i>			PQU
Presión de inicio en el manifold <i>Starting pressure at the manifold</i>			bar/psi (rel)
Caudal inicial <i>/ Starting rate</i>			t or m³ per hour/ por hora
Caudal máximo <i>/ Max transfer rate</i>			t or m³ per hour/ por hora
Caudal de remate <i>Topping up rate</i>			t or m³ per hour/ por hora
Presión máxima en el colector <i>Max pressure at manifold</i>			bar/psi (rel)

Acuerdo de valores máximos y mínimos / *Agreed maximums and minimums*

	Máximo / <i>maximum</i>	Mínimo / <i>Minimum</i>	
Presión durante el bunkering <i>Pressures during bunkering</i>			bar / psi (rel)
Presión en los tanques de GNL <i>Pressures in the LNG bunker tanks:</i>			bar / psi (rel)
Temperatura de GNL <i>Temperatures of the LNG</i>			°C/°F
Límite de llenado de llenado los tanques de GNL <i>Filling limit of the LNG bunker tanks</i>			%

Acuerdo de actividades simultáneas de bunkering de GNL y otros combustibles / *Agreed simultaneous LNG bunker / Oil bunker operations*

Actividad de bunker de combustible/ <i>Oil bunker activity</i>	Barco / <i>Ship</i>	Buque de bunkering / <i>Bunker vessel</i>	Terminal/ <i>Terminal</i>

Acuerdo de actividades simultáneas de carga y bunkering de GNL / *Agreed simultaneous LNG bunker, cargo operations*

Actividad de carga / <i>Cargo activity</i>	Barco / <i>Ship</i>	Buque de bunkering / <i>Bunker vessel</i>	Terminal / <i>Terminal</i>

Restricciones del bunkering de GNL y operaciones de carga / *Restrictions in LNG bunker and cargo operations*

Actividad restringida / <i>Restricted activity</i>	Barco / <i>Ship</i>	Buque de bunkering / <i>Bunker vessel</i>	Terminal / <i>Terminal</i>

Declaración de cumplimiento firmada B, C y D / *Signed agreement declaration B, C and D*

Buque / <i>Ship</i>	LNG Truck / <i>Camión de GNL</i>
Nombre / <i>Name</i>	Nombre / <i>Name</i>
Rango / <i>Rank</i>	Rango / <i>Rank</i>
Firma / <i>Signatura</i>	Firma / <i>Signatura</i>
Fecha / <i>Date</i>	Fecha / <i>Date</i>
Hora / <i>Time</i>	Hora / <i>Time</i>

Registro de comprobaciones repetidas / <i>Record of repetitive checks</i>							
Fecha / <i>Date</i>							
Hora / <i>Time</i>							
Iniciales del barco / <i>Initials for ship</i>							
Iniciales del camión / <i>Initials for truck</i>							
Iniciales de la terminal / <i>Initial for terminal</i>							

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON CAMIÓN O CONTENEDOR CISTERNA CHECKLIST FOR LNG TRUCK TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE D: CHECKLIST DESPUÉS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL PART D: AFTER LNG TRANSFER CHECKLIST				
	Buque / Vessel	Truck / Cisterna	Code / Código	Observaciones / Remarks
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores han sido purgados y están listos para la desconexión. LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.				
Las válvulas controladas manualmente y remotas están cerradas y listas para la desconexión Remote and manually controlled valves are closed and ready for disconnection.				
Después de la desconexión, el área restringida ha sido desactivada. Se han retirado los elementos de señalización. After disconnection the restricted area has been deactivated. Appropriate signs have been removed				
Se ha notificado a las autoridades competentes que se han completado las operaciones de bunkering de GNL. Competent authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed				Hora de notificación/ Time of notification:
Se ha notificado a la terminal portuaria que se han completado las operaciones de bunkering de GNL. The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed.				Hora de notificación/ Time of notification:
Las autoridades competentes han sido informadas de que las operaciones de transferencia de bunkering han cesado y se les ha pedido que informen a otros buques en las proximidades. Competent authorities have been informed that bunker transfer operations have ceased and have been requested to inform other vessels in the vicinity				
Si corresponde, se han reportado a las autoridades competentes los sucesos anómalos e incidentes ocurridos. If applicable near misses and incidents have been reported to competent authorities				Report nº:

Declaración de cumplimiento firmada E / Signed agreement declaration E

Buque / Ship	LNG Truck / Camión de GNL
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

Código/Code

- **A ('Agreement'):** Casillas con este código indican la necesidad de acordar un procedimiento adicional para llevar a cabo esta operación e indicarse en la casilla de observaciones. This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.
- **R ('Re-check').** Casillas con este código indican la necesidad de revisar el procedimiento indicado en intervalos que no excedan las ___horas This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- **P ('Permission'):** Casillas con este código, indican que el procedimiento ha de ser autorizado por la Autoridad Portuaria. This indicates that permission is to be granted by authorities.

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON BUQUE DE SUMINISTRO / CHECKLIST FOR LNG SHIP TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON GABARRA CHECKLIST FOR SHIP-TO-SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE A: CHECKLIST DE LA ETAPA DE PLANIFICACIÓN PART A: PLANNING STAGE CHECKLIST				
	Buque / Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones / Remarks
Las autoridades competentes han otorgado permiso para las operaciones de transferencia de GNL en la ubicación y en el tiempo especificados. Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.			P	
Se han otorgado por parte de la terminal portuaria permisos para las operaciones de transferencia de GNL para la ubicación y hora específicas. The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.			P	
Las autoridades competentes han sido notificadas sobre el inicio de las operaciones de búnker de GNL según las regulaciones locales. Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.				Hora notificada/ time notified:hrs
Se ha notificado el inicio de las operaciones de bunkering de GNL según las regulaciones de la terminal portuaria. The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal regulations				Hora notificada/ time notified:hrs
Se están cumpliendo los requisitos de las autoridades competentes. Competent authorities requirements are being observed.				
Se están cumpliendo los requisitos de la terminal portuaria. Local terminal requirements are being observed				

Todo el personal involucrado en la operación de bunkering de GNL tiene la capacitación adecuada y se le ha instruido sobre el equipo y los procedimientos específicos del bunkering de GNL. All personnel involved in the LNG bunker operation have the appropriate training and have been instructed on the specific LNG bunker equipment and procedures.				
El barco y el buque de suministro cuentan con un plan de operativa para el suministro de combustible aprobado por una sociedad de clasificación y el manual de operaciones está disponible. The ship's and LNG bunker vessel's class approved bunker plan and operations manual are available.				
El barco y el buque de GNL han acordado los métodos de amarre y defensa. The ship and LNG bunker vessel have agreed upon the mooring and fendering arrangement.			A	
El buque de bunkering de GNL ha obtenido los permisos necesarios para abarbarse al buque receptor de GNL. The LNG bunker vessel has obtained the necessary permissions to go alongside the LNG receiving ship.				
El área de operación puede iluminarse suficientemente. The bunker operation area can be sufficiently illuminated.			A	
Todos los equipos de detección de gas y transferencia de GNL están certificados, en buenas condiciones y son adecuados para el servicio previsto. All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.			A	
Los procedimientos para las operaciones de abastecimiento de combustible, enfriamiento y purga han sido acordados por el receptor y el buque de GNL. The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.			A	
El sistema y el método de aislamiento eléctrico han sido acordados por el receptor y el buque de GNL. The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.			A	
El área restringida de seguridad ha sido acordada y designada. The restricted area has been agreed upon and designated.			A	Área restringida / restricted area:
Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. Regulations with regards to ignition sources are observed.			A	
Todo el equipo de extinción de incendios obligatorio está listo para su uso inmediato. All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use.				

Declaración de cumplimiento firmada A / Signed agreement declaration A

Buque / Ship	Buque de bunkering/Bunker vessel
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

BORRADOR

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON GABARRA CHECKLIST FOR SHIP-TO-SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE B: PLAN DE ACTIVIDADES SIMULTÁNEAS PART B: PLANNED SIMULTANEOUS ACTIVITIES				
	Buque / Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones / Remarks
Las operaciones de suministro planificadas de otros combustibles durante el abastecimiento de se realizan acordes a la documentación operativa del barco suministrado. Planned simultaneous bunker operations of other fuels during LNG bunkering are in accordance with ship's approved operational documentation.				Si aplica/ If applicable:
Las operaciones de carga simultáneas planificadas durante el bunkering de GNL se realizan acordes a la documentación operativa del barco suministrado. Planned simultaneous cargo operations during LNG bunkering are in accordance with the ship's approved operational documentation.			A	Si aplica/ If applicable:
Las autoridades competentes han otorgado permiso para las operaciones simultáneas planificadas de bunkering y carga/descarga de mercancía. Competent authorities have granted permission for simultaneous bunker and/or cargo operations whilst LNG bunkering.			P	Si aplica/ If applicable:
Los procedimientos de seguridad y las medidas de mitigación para actividades simultáneas, como se menciona en la documentación operacional aprobada por el barco, se acuerdan y son observadas por todas las partes involucradas. Safety procedures and mitigation measures for simultaneous activities, as mentioned in the ship's approved operational documentation, are agreed upon and are being observed by all parties involved			AR	Si aplica/ If applicable:

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON GABARRA CHECKLIST FOR SHIP-TO-SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE C: CHECKLIST PRE-TRANSFERENCIA PART C: PRE TRANSFER CHECKLIST				
	Buque / Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones / Remarks
La Parte A ha sido rellenada antes como preparatoria de la operación actual Part A is used prior and preparatory of the actual operation.				Si aplica/ If applicable:
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados. Present weather and wave conditions are within the agreed limits.			AR	
El barco y el buque de GNL están amarrados de manera segura. Se observan las normativas en materia de amarres. Los sistemas de defensas han sido colocados. The ship and the LNG bunker vessel are securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.			R	
Hay un medio seguro de acceso entre el barco y el buque para el bunkering de GNL. There is a safe means of access between the ship and the LNG bunker vessel.			R	
Todo el equipo de extinción de incendios obligatorio está listo para su uso inmediato. All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use.				
El área de operaciones de bunkering está suficientemente iluminada. The bunker operation area is sufficiently illuminated.			AR	
El barco y el buque de GNL pueden moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. The ship and LNG bunker vessel are able to move under their own power in a safe and nonobstructed direction			R	
Se lleva a cabo una supervisión adecuada de la operación de bunkering por parte de los responsables oficiales, tanto en el barco como en el buque de GNL. Adequate supervision of the bunker operation by responsible officers is in place, both on the ship and at the LNG bunker vessel				

Se ha establecido y probado un medio eficaz de comunicación entre los operadores responsables y los supervisores en el barco y el buque de GNL. El idioma de comunicación ha sido acordado. An effective means of communication between the responsible operators and supervisors at the ship and LNG bunker vessel has been established and tested. The communication language has been agreed upon.			AR	VHF/UHF Canal/ Channel:.... Idioma/ language:..... Sistema primario /primary system:..... Sistema de refuerzo / Backup system:.....
La señal de parada de emergencia y los procedimientos han sido acordados, probados y explicados a todo el personal involucrado. Los procedimientos y planes de emergencia y los números de contactos son conocidos por las personas responsables. The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge			A	Señal de parada de emergencia / Emergency stop signal
Se ha establecido el área restringida predeterminada. Este área está delimitada por señales apropiados. The predetermined restricted area has been established. Appropriate signs mark this area			A	
El área restringida está libre de otros barcos, personas no autorizadas, objetos y fuentes de ignición The restricted area is free of other ships, unauthorized persons, objects and ignition sources			R	
Los procedimientos de seguridad y las medidas de mitigación para la prevención de la caída de objetos se acuerdan y son observados por todas las partes involucradas. Safety procedures and mitigation measures for the prevention of falling objects are agreed upon and are being observed by all parties involved			R	
Se establece una vigilancia de cubierta efectiva en el barco. On the ship an effective deck watch is established				El vigilante presta especial atención a los amarres, defensas y actividades simultáneas. The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities
Se ha establecido una vigilancia efectiva del bunkering de GNL tanto en el barco como en el buque de GNL. Both on the ship and LNG bunker vessel an effective LNG bunker watch is established.				El vigilante presta especial atención a las mangueras, colectores y controles de bunkering. The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.
Las puertas exteriores, los ojos de buey y las entradas de ventilación del alojamiento están cerradas según el manual de operaciones External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.			R	En ningún momento deberían estar cerrados con llave At no time should be locked
El equipo de detección de gas ha sido probado en condiciones de operación y se encuentra en buen estado de funcionamiento. The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.				
Están disponibles las hojas de datos de seguridad de materiales (MSDS) para el GNL entregado. Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.			A	

Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. Regulations with regards to ignition sources are observed.			R	
La ropa y el equipo de protección son adecuados y suficientes y están disponibles para su uso inmediato. Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.				
El personal involucrado en la conexión y desconexión de las mangueras de bunkering y el que se encuentra en las inmediaciones de estas operaciones hace uso del apropiado equipo protector y ropa. Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment				
Se ha instalado un acoplamiento con liberación de emergencia (con alimentación) (ERC) y está listo para su uso inmediato. A (powered) emergency release coupling ((P)ERC) is installed and is ready for immediate use				Si aplica/ If applicable:
El sistema de cortina de agua ha sido probado y está listo para su uso inmediato. The water spray system has been tested and is ready for immediate use.				Si aplica/ If applicable:
Los arreglos de contención de derrames son de un material y volumen apropiados, se encuentran en la posición adecuada y vacíos. Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.				
La protección del casco y la cubierta contra baja temperatura está en su lugar. The hull and deck protection against low temperature is in place.				Si aplica/ If applicable:
Las bombas y compresores de bunkering están en buen estado de funcionamiento. Bunker pumps and compressors are in good working order.			A	Si aplica/ If applicable:
Todas las válvulas de control están bien mantenidas y en buen estado de funcionamiento. All control valves are well maintained and in good working order				
Los indicadores del sistema de bunkering, las alarmas de nivel alto y las alarmas de presión alta están operativos, están correctamente configurados y en buen estado de funcionamiento. Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order				
Los tanques de combustible del barco están protegidos en todo momento contra el llenado excesivo involuntario, el contenido del tanque se monitoriza constantemente y las alarmas se configuran correctamente. The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.			R	Intervalos que no exceden/ Intervals not exceeding min
Todos los dispositivos de seguridad y control en las instalaciones de GNL se verifican, se prueban y se encuentran en buen estado de funcionamiento. All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order.				
El equipo de control de presión y el equipo de relicuación de <i>boil-off</i> -en caso de disponer- están operativos y en buen estado de funcionamiento. Pressure control equipment and boil off or reliquefaction equipment is operational and in good working order.				

Las conexiones de vapor están correctamente conectadas y soportadas. The vapour connections are properly connected and supported.				Si aplica/ If applicable:
Tanto en el barco como en buque de suministro de GNL, el sistema ESD, las válvulas automáticas o dispositivos similares se han probado, se encuentran en buen estado de funcionamiento y están listas para su uso. Los dos sistemas ESD están vinculados. Los parámetros de cierre de los ESD se han intercambiado. Both on the ship and at the LNG bunker vessel the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The both ESD systems are linked The closing rates of the ESDs have been exchanged.			A	ESD barco/ ship:s ESD buque de GNL/ LNG bunker vessel :s
La línea inicial de bunkering de GNL ha sido revisada. Las conexiones que no se vayan a usar están cerradas, cegadas y completamente atornilladas. Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.				
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores están en buenas condiciones, están correctamente instaladas, soportadas, conectadas adecuadamente, antifugas y están certificadas para la transferencia de LNG. LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.				
La conexión de bunkering de GNL entre el barco y el buque de GNL se proporciona con acoplamientos de desconexión seca The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel is provided with dry disconnection couplings.				
La conexión de bunker de GNL entre el barco y el buque de GNL cuenta con los medios de aislamiento eléctrico adecuados en su lugar. The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel has adequate electrical insulating means in place.				
Los acoplamientos de desconexión seca en las conexiones de bunkering de GNL están en su lugar, se han inspeccionado visualmente para determinar su funcionamiento y se encuentran en buen estado. Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order			A	
Los planes de control de incendios de emergencia del barco están ubicados en el exterior. The ship's emergency fire control plans are located externally.				Localización/Location
Se ha proporcionado una Conexión Internacional a Tierra (SOLAS, C. II Reg. 19). An International Shore Connection has been provided				
Las autoridades competentes han sido informadas de que las operaciones de transferencia de bunkering están comenzando y se les ha solicitado que informen a otros buques en las proximidades. Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity				

PARTE D: DATOS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL Y OPERACIONES SIMULTÁNEAS
PART D: LNG TRANSFER DATA AND SIMULTANEOUS OPERATIONS

Acuerdo de temperaturas y presiones iniciales / Agreed starting temperatures and pressures

	Buque / Ship		LNG bunker vessel		
Tanque de GNL: temperatura de inicio LNG tank: start temperature					°C/°F
Tanque de GNL: presión de inicio LNG tank: start pressure					bar/psi (rel)
Tanque de GNL: capacidad disponible (resto) LNG tank: available(rest) capacity					PQU

Acuerdo de operaciones de carga / Agreed bunker operations

	Tanque 1/ Tank 1	Tanque 2 / Tank 2	
Cantidad acordada a transferir Agreed quantity to be transferred			PQU
Presión de inicio en el manifold Starting pressure at the manifold			bar/psi (rel)
Caudal inicial /Starting rate			t or m³ per hour/ por hora
Caudal máximo /Max transfer rate			t or m³ per hour/ por hora
Caudal de remate Topping up rate			t or m³ per hour/ por hora
Presión máxima en el colector Max pressure at manifold			bar/psi (rel)

Acuerdo de máximos y mínimos / Agreed maximums and minimums

	Máximo / maximum	Mínimo / Minimum	
Presión durante el bunkering Pressures during bunkering			bar / psi (rel)
Presión en los tanques de GNL Pressures in the LNG bunker tanks:			bar / psi (rel)
Temperatura de GNL Temperatures of the LNG			°C/°F
Límite de llenado de los tanques de GNL Filling limit of the LNG bunker tanks			%

Acuerdo de actividades simultáneas de bunkering de GNL y otros combustibles / Agreed simultaneous LNG bunker / Oil bunker operations

Actividad de bunker de combustible/ Oil bunker activity	Barco/Ship	Buque de bunkering /Bunker vessel	Terminal/ Terminal

Acuerdo de actividades simultáneas de carga y bunkering de GNL / Agreed simultaneous LNG bunker, cargo operations

Actividad de carga / Cargo activity	Barco /Ship	Buque de bunkering /Bunker vessel	Terminal /Terminal

Restricciones del bunkering de GNL y operaciones de carga / Restrictions in LNG bunker and cargo operations

Actividad restringida / Restricted activity	Barco /Ship	Buque de bunkering /Bunker vessel	Terminal /Terminal

Declaración de cumplimiento firmada B, C y D / Signed agreement declaration B, C and D

Buque / Ship	Buque de bunkering/Bunker vessel
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

Registro de comprobaciones repetidas / Record of repetitive checks									
Fecha/ Date									
Hora/Time									
Iniciales del barco/Initials for ship									
Iniciales del camión/Initials for truck									
Iniciales de la terminal /Initial for terminal									

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON GABARRA CHECKLIST FOR SHIP-TO-SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE E: CHECKLIST DESPUÉS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL PART E: AFTER LNG TRANSFER CHECKLIST				
	Buque / Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones / Remarks
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores han sido purgados y están listos para la desconexión. LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.			A	
Las válvulas controladas manualmente y remotas están cerradas y listas para la desconexión. Remote and manually controlled valves are closed and ready for disconnection			A	
Después de la desconexión, el área restringida ha sido desactivada. Se han eliminado las señales utilizadas. After disconnection the restricted area has been deactivated. Appropriate signs have been removed.			A	
Se ha notificado a las autoridades competentes que se han completado las operaciones de bunkering de GNL y se les ha pedido que informen a otros buques en las proximidades. Competent authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed and have been requested to inform other vessels in the vicinity				
La terminal ha sido notificada de que se han completado las operaciones de bunkering de GNL. The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed				
Se han reportado los incidentes ocurridos si hubiese a las autoridades competentes. Near misses and incidents have been reported to competent authorities				

Declaración de cumplimiento firmada E / Signed agreement declaration E

Buque / Ship	Buque de bunkering/ Bunker vessel
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

Código/Code

- **A ('Agreement'):** Casillas con este código indican la necesidad de acordar un procedimiento adicional para llevar a cabo esta operación e indicarse en la casilla de observaciones. This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.
- **R ('Re-check'):** Casillas con este código indican la necesidad de revisar el procedimiento indicado en intervalos que no excedan las ___horas This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- **P ('Permission'):** Casillas con este código, indican que el procedimiento ha de ser autorizado por la Autoridad Portuaria. This indicates that permission is to be granted by authorities.

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA / CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE A: CHECKLIST DE LA ETAPA DE PLANIFICACIÓN PART A: PLANNING STAGE CHECKLIST				
	Barco / Ship	Terminal GNL/ LNG Terminal	Código Code	Observaciones / Remarks
Se han otorgado permisos para las operaciones de transferencia de GNL para la ubicación y hora específicas. The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time			P	
Las autoridades competentes han sido notificadas sobre el inicio de las operaciones de bunkering de GNL según las regulaciones locales. Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.			P	
Se ha notificado el inicio de las operaciones de bunkering de GNL según las regulaciones de la terminal portuaria. The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal requirements.				Día y hora notificación / day and time notification Día y hora notificados / day and time notified
Se están cumpliendo los requisitos de las autoridades competentes. Competent authorities' requirements are being observed.				
Se están cumpliendo los requisitos de la terminal portuaria. Local terminal requirements are being observed				
Todo el personal involucrado en la operación del bunkering de GNL tiene la capacitación adecuada y se le ha instruido sobre el equipo y los procedimientos específicos del bunker de GNL. All personnel involved in the LNG bunker operation have the appropriate training and have been instructed on the specific LNG bunker equipment and procedures.				
El área de operación del suministro puede estar suficientemente iluminada. The bunker operation area can be sufficiently illuminated.				

Todos los equipos de detección de gas y transferencia de GNL están certificados, están en buenas condiciones y son adecuados para el servicio previsto. All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.				
Se han acordado los procedimientos para las operaciones de abastecimiento de combustible, enfriamiento y purga. The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon.			A	Referencia de procedimiento / Reference to procedures:
El sistema y el método de aislamientos eléctrico han sido acordados por ambas partes, barco y camión. The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and truck.			A	Método/ Method
Se han colocado los elementos adecuados de señalización, rodeando la zona de maniobra, camión cisterna y mangueras. Se ha limitado la circulación de personas. Signal items and fences has been placed around maneuvering zone, truck and hoses. Foot and vehicle traffic have been restricted.			A	Zona de seguridad / Safety zone:mtr/ft
Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. Regulations with regards to ignition sources are observed.				
Todos los requisitos locales requeridos para el equipo contra incendios están preparados para su uso inmediato. All in local requirements required firefighting equipment is ready for immediate use.				Si aplica/ If applicable

Declaración de cumplimiento firmada A / Signed agreement declaration A

Buque / Ship	Terminal GNL / LNG Terminal
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING				
IMO:				
Nombre del buque/ Name of Vessel:				
Atrake / Berth:				
Hora inicio / Initial time:				
Hora fin / Ending time:				
Comercializador/Supplier:				
PARTE B: PLAN DE ACTIVIDADES SIMULTÁNEAS PART B: PLANNED SIMULTANEOUS ACTIVITIES				
	Buque / Vessel	Terminal GNL/ LNG Terminal	Code / Código	Observaciones / Remarks
Las operaciones de suministro planificadas de otros combustibles durante el abastecimiento de se realizan acordes a la documentación operativa del barco suministrado. Planned simultaneous bunker operations of other fuels during LNG bunkering are in accordance with ship's approved operational documentation.				Si aplica/ If applicable:
Las operaciones de carga simultáneas planificadas durante el bunkering de GNL se realizan acordes a la documentación operativa del barco suministrado. Planned simultaneous cargo operations during LNG bunkering are in accordance with the ship's approved operational documentation.			A	Si aplica/ If applicable:
Las autoridades competentes han otorgado permiso para las operaciones simultáneas planificadas de bunkering y carga/descarga de mercancía. Competent authorities have granted permission for simultaneous bunker and/or cargo operations whilst LNG bunkering.			P	Si aplica/ If applicable:
Los procedimientos de seguridad y las medidas de mitigación para actividades simultáneas, como se menciona en la documentación operacional aprobada por el barco, se acuerdan y son observadas por todas las partes involucradas. Safety procedures and mitigation measures for simultaneous activities, as mentioned in the ship's approved operational documentation, are agreed upon and are being observed by all parties involved			AR	Si aplica/ If applicable:

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA
CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING

IMO:

Nombre del buque/ Name of Vessel:

Atraque / Berth:

Hora inicio / Initial time:

Hora fin / Ending time:

Comercializador/Supplier:

PARTE C: CHECKLIST PRE-TRANSFERENCIA
PART C: PRE TRANSFER CHECKLIST

	Buque / Vessel	Terminal GNL/ LNG Terminal	Code / Código	Observaciones / Remarks
La Parte A ha sido rellenada antes como preparatoria de la operación actual Part A is used prior and preparatory of the actual operation				Si aplica/ If applicable:
El clima actual y las condiciones de las olas están dentro de los límites acordados Present weather and wave conditions are within the agreed limits.			AR	
El barco y el buque de GNL están amarrados de manera segura. Se observan las normativas en materia de amarres. Se han colocado las defensas del buque. The ship is securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.			R	
Hay un medio seguro de acceso entre el barco y tierra. There is a safe means of access between the ship and shore.			R	
Todo el equipo de extinción de incendios obligatorio está listo para su uso inmediato All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use				
El área de operaciones de bunkering está suficientemente iluminada. The bunker operation area is sufficiently illuminated.			AR	
El barco y puede moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. The ship is able to move under their own power in a safe and non obstructed direction			R	
Se lleva a cabo una supervisión adecuada de la operación de bunkering por parte de los responsables oficiales, tanto en el barco como en la terminal suministradora de GNL. Adequate supervision of the bunker operation by responsible officers is in place, both on the ship and at the LNG onshore terminal				

Se ha establecido y probado un medio eficaz de comunicación entre los operadores responsables y los supervisores en el barco y la terminal de GNL. El idioma de comunicación ha sido acordado. An effective means of communication between the responsible operators and supervisors at the ship and LNG bunker station has been established and tested. The communication language has been agreed upon.			AR	VHF/UHF Canal/ Channel: ... Idioma/ language: Sistema primario /primary system: Sistema de refuerzo / Backup system:
La señal de parada de emergencia y los procedimientos han sido acordados, probados y explicados a todo el personal involucrado. Los procedimientos y planes de emergencia y los números de contactos son conocidos por las personas responsables. The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge			A	Señal de parada de emergencia / Emergency stop signal
Se ha establecido el área restringida predeterminada. Este área está delimitada por señales apropiadas. The predetermined restricted area has been established. Appropriate signs mark this area			A	
El área restringida está libre de otros barcos, personas no autorizadas, objetos y fuentes de ignición The restricted area is free of other ships, unauthorized persons, objects and ignition sources			R	
Se establece una vigilancia de cubierta efectiva en el barco. On the ship an effective deck watch is established				El vigilante presta especial atención a los amarres, defensas y actividades simultáneas. The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities
Se ha establecido una vigilancia efectiva del bunkering de GNL en el buque y la terminal de GNL. Both on the ship and onshore LNG terminal an effective LNG bunker watch is established.				El vigilante presta especial atención a las mangueras, colectores y controles de bunkering. The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.
Las puertas exteriores, los ojos de buey y las entradas de ventilación del alojamiento están cerradas según el manual de operaciones External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.			R	En ningún momento deberían estar cerrados con llave At no time should be locked
El equipo de detección de gas ha sido probado en condiciones de operación y se encuentra en buen estado de funcionamiento. The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.				
Están disponibles las hojas de datos de seguridad de materiales (MSDS) para el GNL entregado. Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.			A	
Se vigila el cumplimiento de las restricciones en materia de fuentes de ignición. Regulations with regards to ignition sources are observed.			R	

La ropa y el equipo de protección son adecuados y suficientes y están disponibles para su uso inmediato. Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.				
El personal involucrado en la conexión y desconexión de las mangueras de bunkering y el que se encuentra en las inmediaciones de estas operaciones hace uso del apropiado equipo protector y ropa. Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment				
Se ha instalado un acoplamiento con liberación de emergencia (con alimentación) (P-ERC) y está listo para su uso inmediato. A (powered) emergency release coupling (P)ERC is installed and is ready for immediate use				Si aplica/ If applicable:
El sistema de cortina de agua ha sido probado y está listo para su uso inmediato. The water spray system has been tested and is ready for immediate use.				Si aplica/ If applicable:
Los medios para la contención de derrames son de un material y volumen apropiados, se encuentran en la posición adecuada y vacíos. Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.				
La protección criogénica del casco y la cubierta está colocada en su lugar. The hull and deck protection against low temperature is in place.				Si aplica/ If applicable:
Las bombas y compresores están en buen estado de funcionamiento. Bunker pumps and compressors are in good working order.			A	Si aplica/ If applicable:
Todas las válvulas de control están bien mantenidas y en buen estado de funcionamiento. All control valves are well maintained and in good working order				
Los indicadores del sistema de bunkering, las alarmas de nivel alto y las alarmas de presión alta están operativos, están correctamente configurados y en buen estado de funcionamiento. Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order				
Los tanques de combustible del barco están protegidos en todo momento contra el llenado excesivo involuntario, el contenido del tanque se monitoriza constantemente y las alarmas se configuran correctamente. The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.			R	Intervalos que no exceden/ Intervals not exceeding min
Todos los dispositivos de seguridad y control en las instalaciones de GNL se verifican, se prueban y se encuentran en buen estado de funcionamiento. All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order.				
El equipo de control de presión y el equipo de relicuación de <i>boil-off</i> están operativos y en buen estado de funcionamiento. Pressure control equipment and boil off or reliquefaction equipment is operational and in good working order.				Si aplica/ If applicable:
Las conexiones de vapor están correctamente conectadas y soportadas.				Si aplica/ If applicable:

The vapour connections are properly connected and supported.				
Tanto en el barco como en tierra, el sistema ESD, las válvulas automáticas o dispositivos similares se han probado, se encuentran en buen estado de funcionamiento y están listas para su uso. Los dos sistemas ESD están vinculados. Los parámetros de cierre de los ESD se han intercambiado. Both on the ship and at the onshore terminal the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The both ESD systems are linked. The closing rates of the ESDs have been exchanged.			A	ESD barco/ ship:S ESD buque de GNL/ LNG bunker vessel :S
La línea inicial de bunkering de GNL ha sido revisada. Las conexiones que no se vayan a usar están cerradas, cegadas y completamente atornilladas. Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.				
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores están en buenas condiciones, están correctamente instaladas, soportadas, conectadas adecuadamente, son antifugas y están certificadas para la transferencia de LNG. LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.				
La conexión de bunkering de GNL entre la terminal de GNL y el buque se proporciona con acoplamientos de desconexión seca The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel is provided with dry disconnection couplings.				
La conexión de bunker de GNL entre el barco y la terminal de GNL cuenta con los medios de aislamiento eléctrico adecuados en su lugar. The LNG bunker connection between the ship and the onshore LNG terminal has adequate electrical insulating means in place.				
Los acoplamientos de desconexión seca en las conexiones de bunkering de GNL están en su lugar, se han inspeccionado visualmente para determinar su funcionamiento y se encuentran en buen estado. Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order			A	
Los planes de control de incendios de emergencia del barco están ubicados en el exterior. The ship's emergency fire control plans are located externally.				Localización/Location
Se ha proporcionado una Conexión Internacional a Tierra (SOLAS, C. II Reg. 19). An International Shore Connection has been provided				
Las autoridades competentes han sido informadas de que las operaciones de transferencia de bunkering están comenzando y se les ha solicitado que informen a otros buques en las proximidades. Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity				

PARTE D: DATOS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL
PART D: LNG TRANSFER DATA

Acuerdo de temperaturas y presiones iniciales / Agreed starting temperatures and pressures

	Buque / Ship		LNG bunker station		
Tanque de GNL: temperatura de inicio LNG tank: start temperature					°C/°F
Tanque de GNL: presión de inicio LNG tank: start pressure					bar/psi (rel)
Tanque de GNL: capacidad disponible (resto) LNG tank: available(rest) capacity					PQU

Acuerdo de operaciones de bunkering / Agreed bunker operations

	Tanque 1/ Tank 1	Tanque 2 / Tank 2	
Cantidad acordada a transferir Agreed quantity to be transferred			PQU
Presión de inicio en el manifold Starting pressure at the manifold			bar/psi (rel)
Caudal inicial /Starting rate			t or m³ per hour/ por hora
Caudal máximo /Max transfer rate			t or m³ per hour/ por hora
Caudal de remate Topping up rate			t or m³ per hour/ por hora
Presión máxima en el colector Max pressure at manifold			bar/psi (rel)

Acuerdo de máximos y mínimos / Agreed maximums and minimums

	Maximo / maximum	Mínimo / Minimum	
Presion durante el bunkering Pressures during bunkering			bar / psi (rel)
Presion en los tanques de GNL Pressures in the LNG bunker tanks:			bar / psi (rel)
Temperatura de GNL Temperatures of the LNG			°C/°F
Límite de llenado de llenado los tanques de GNL Filling limit of the LNG bunker tanks			%

Acuerdo de actividades simultáneas de bunkering de GNL y otros combustibles / Agreed simultaneous LNG bunker / Oil bunker operations

Actividad de bunker de combustible/ Oil bunker activity	Barco/Ship	Buque de suministro /Bunker vessel	Terminal/ Terminal

Acuerdo de actividades simultáneas de carga y bunkering de GNL / Agreed simultaneous LNG bunker, cargo operations

Actividad de carga / Cargo activity	Barco /Ship	Buque de bunkering /Bunker vessel	Terminal /Terminal

Restricciones del bunkering de GNL y operaciones de carga / Restrictions in LNG bunker and cargo operations

Actividad restringida / Restricted activity	Barco /Ship	Buque de bunkering /Bunker vessel	Terminal /Terminal

Declaración de cumplimiento firmada B, C y D / Signed agreement declaration B, C and D

Buque / Ship	Terminal GNL / LNG Terminal
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

Registro de comprobaciones repetidas / Record of repetitive checks									
Fecha/ Date									
Hora/Time									
Iniciales del barco/Initials for ship									
Iniciales del camión/Initials for truck									
Iniciales de la terminal /Initial for terminal									

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES CON TUBERÍA
CHECKLIST FOR LNG PIPE TO SHIP BUNKERING

IMO:

Nombre del buque/ Name of Vessel:

Atraque / Berth:

Hora inicio / Initial time:

Hora fin / Ending time:

Comercializador/Supplier:

PARTE E: CHECKLIST DESPUÉS DE LA TRANSFERENCIA DE GNL
PART E: AFTER LNG TRANSFER CHECKLIST

	Buque / Vessel	Terminal GNL/ LNG Terminal	Code / Código	Observaciones / Remarks
Las mangueras de bunkering de GNL, las tuberías fijas y los colectores han sido purgados y están listos para la desconexión. LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.				
Las válvulas controladas manualmente y remotas están cerradas y listas para la desconexión Remote and manually controlled valves are closed and ready for disconnection.				
Después de la desconexión, el área restringida ha sido desactivada. Se han retirado los elementos de señalización. After disconnection the restricted area has been deactivated. Appropriate signs have been removed				
Se ha notificado a las autoridades competentes que se han completado las operaciones de bunkering de GNL. Competent authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed				Hora de notificación/ Time of notification:
Las autoridades competentes han sido informadas de que las operaciones de transferencia de bunkering han cesado y se les ha pedido que informen a otros buques en las proximidades. Competent authorities have been informed that bunker transfer operations have ceased and have been requested to inform other vessels in the vicinity				
Si corresponde, se han reportado a las autoridades competentes los sucesos anómalos e incidentes ocurridos. If applicable near misses and incidents have been reported to competent authorities				Report nº:

Declaración de cumplimiento firmada E / Signed agreement declaration E

Buque / Ship	Terminal GNL / LNG Terminal
Nombre / Name	Nombre / Name
Rango / Rank	Rango / Rank
Firma/Signatura	Firma/Signatura
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

Código/Code

- **A ('Agreement'):** Casillas con este código indican la necesidad de acordar un procedimiento adicional para llevar a cabo esta operación e indicarse en la casilla de observaciones. This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.
- **R ('Re-check').** Casillas con este código indican la necesidad de revisar el procedimiento indicado en intervalos que no excedan las ___ horas This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.
- **P ('Permission'):** Casillas con este código, indican que el procedimiento ha de ser autorizado por la Autoridad Portuaria. This indicates that permission is to be granted by authorities.

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA A BUQUES / CHECKLIST FOR ONSHORE POWER SUPPLY

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL SUMINISTRO DESDE TIERRA DE ENERGÍA ELÉCTRICA A BUQUES CHECKLIST FOR ONSHORE POWER SUPPLY			
IMO:			
Nombre del buque/ Name of Vessel:			
Atraque / Berth:			
Hora inicio / Initial time:			
Hora fin / Ending time:			
Comercializador/Supplier:			
	Barco / Ship	Tierra/ Shore	Observaciones / Remarks
Las autoridades competentes han otorgado permiso para la operación en la localización y fecha en la que se realizará. Competent authorities have granted permission for operations for the specific location and time.			
El buque está amarrado con seguridad. Is the Ship safely moored			
Se ha comprobado los elementos de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de suministro, tanto del buque como del personal en tierra. It has been proven elements of communication between all personnel will intervene in the supply operation, both the ship and the supplier.			
Todo el personal involucrado en la operación tiene la capacitación adecuada y se le ha instruido sobre el equipo y los procedimientos específicos. All personnel involved in the operation have the appropriate training and have been instructed on the specific equipment and procedures.			
Ha realizado exitosamente el buque alguna operación de suministro eléctrico en los últimos 12 meses en dicha localización. Has the ship successfully transferred to and from high voltage shore power within the last 12 months			
Los equipos eléctricos alojados en el buque cumplen con lo estipulado en la normativa de referencia. IEC/ISO/IEEE 80005-1. Are the ship equipment compliance with IEC/ISO/IEEE 80005-1.			

Se ha realizado una inspección visual de sistema de suministro en general. Performed visual inspection of HSVC system in general.			
Se ha realizado una inspección visual del sistema de puesta a tierra. Performed visual inspection of earthing resistance (shore only).			
Se ha comprobado la secuencia de fases y frecuencia necesaria. It is verified phase sequence and frequency needed.			
Se ha verificado la protección contra sobretensiones Visually verified equipotential bond monitoring:			
Se ha verificado que no haya polvo, arañazos o estén en mal estado los enchufes, pins de conexión y cables. There is no sign of rust or wear in plugs, all pins, receptacles, plugs or cables			
Function tested interlocking system			
Se ha verificado el correcto funcionamiento del sistema de izado de los cables Verified function of cable management system			
Se ha verificado que los extintores y otros medios de extinción se encuentran en buen estado y están preparados para su uso inmediato. It has been verified that the fire hoses and fire-fighting equipment on board the barge and ship are ready for immediate use have current revision date.			
Se ha establecido un acuerdo sobre el procedimiento de parada en caso de emergencia. Has an agreement been established for the procedure of stopping in case of emergency			
Se cumplen todas las normas de seguridad Are all the safety rules fulfilled			

Declaración de cumplimiento firmada / Signed agreement declaration

Buque / Ship	Terminal / Terminal
Nombre/Name	Nombre/Name
Rango/ Rank	Posición/ Position
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/ Time	Hora/ Time

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 CARTAGENA, 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 y con oficina en España, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.

4. Declaración de la **composición accionarial o de participaciones** en el momento de la solicitud. Cualquier cambio producido durante el procedimiento de tramitación de la licencia deberá ser puesto inmediatamente en conocimiento de la Autoridad Portuaria, de manera que quede constancia de la citada composición accionarial o de participaciones en la fecha de otorgamiento de la licencia.
5. **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).
6. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter **fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social**.
7. 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.
8. Declaración responsable de **honorabilidad** conforme al modelo adjunto en el Anexo V.
9. 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.
10. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los **permisos, autorizaciones y licencias** legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
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 **solventía 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. Declaración responsable de presentar, antes del inicio de la actividad, la documentación acreditativa de disponer de la garantía financiera medioambiental que en su caso resulte. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.
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 a disposición** para el suministro en el Puerto de Cartagena, tanto si son propios como subcontratados. Incluirá la documentación técnica que acredite el cumplimiento de las condiciones de prestación que se exigen en las *“Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de combustible GNL a buques”*.
 - iii. **Memoria descriptiva**, donde se describa:
 - a. Tipo de licencia que se solicita y modalidad de prestación
 - b. 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 contingencias de la operación de suministro de GNL, ya sea TTS, STS o PTS. El alcance de este plan se limitará a la operación de suministro incluyendo el medio suministrador hasta el punto de conexión con el buque receptor del suministro.
 - iii. Procedimientos operativos de la operación de suministro de GNL y propuesta de check-list.
 - iv. En el caso de STS con base en puerto, plan de emergencia que incluya los riesgos durante la estancia del buque en base y contemple la organización y las situaciones de respuesta.
3. **Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales** que se adscribirán al servicio:
- 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 acreditaciones 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 IV)** 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.

La solicitud será realizada de forma conjunta por:

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

ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

_____ se compromete con la Autoridad Portuaria de _____ (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 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

BORRADOR

ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

1. 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 Cartagena, con domicilio social en- Plaza Héroes de Cavite s/n, 30201 Cartagena, 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 la Web: www.apc.es

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

Autoridad Portuaria de Cartagena

[Plaza Héroes de Cavite s/n

30201 Cartagena

D/D^a _____, 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 Cartagena para el otorgamiento de la licencia solicitada, así como durante toda la duración de la misma. La política de privacidad de la Autoridad Portuaria Cartagena es la que se indica en la siguiente dirección web: www.apc.es

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 Cartagena

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;	☐	☐
(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;	☐	☐
(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 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;	☐	☐
(iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;	☐	☐
(iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(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;	☐	☐
(ii) corrupción;	☐	☐
(iii) participación en una organización delictiva;	☐	☐
(iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo	☐	☐
(v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas	☐	☐
(vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos	☐	☐
(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;	☐	☐
(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;		
(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, 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);	☐	☐
(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;	☐	☐
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;	☐	☐
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	☐	☐
(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;	☐	☐

- (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 DE CARTAGENA, por la cantidad de XX.XXX Euros (xx MIL EUROS), 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 desde XXXXXXXXXXXX del puerto de Cartagena.

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 XXXXXXX, 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 CARTAGENA no autorice su cancelación.

XXXXXX,

Firma/s.

Registro de Avaless/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/Dªcon DNI nº en nombre propio o en representación de la empresaen calidad deal objeto de obtener licencia y autorización de operaciones de bunkering de GNL en el Puerto de Cartagena.

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 Cartagena, a de de 20.....

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE:

ERIALES PARA EL SUMINISTRO DE GNL EN LA MODALIDAD TTS y PTS.

D^acon DNI nº en nombre propio o en representación de la empresaen calidad de.....al objeto de obtener licencia y autorización de operaciones de bunkering de GNL en el Puerto deCartagena.

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 Cartagena, a de de 20

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE: