

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 5512** *Resolución de 10 de febrero de 2026, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se aprueba el Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio de suministro de gas natural licuado a buques como combustible mediante buque tanque, en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia.*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en la sesión celebrada el 17 de diciembre de 2025, de acuerdo con la Propuesta de Resolución elevada por la Dirección General, acordó aprobar de conformidad con el apartado 2.º del artículo 139 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, el Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio de suministro de gas natural licuado (GNL) a buques como combustible mediante buque tanque en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia junto con los anexos que forman parte integrante del mismo, y cuyo texto íntegro se ha incorporado como anejo a la presente resolución.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa ex artículo 114 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y de conformidad con lo establecido en los artículos 112, 123 y 124 de la misma ley, puede interponerse, potestativamente, recurso de reposición ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia en el plazo de un (1) mes a contar desde el día siguiente a su publicación, o directamente recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana con arreglo a lo dispuesto en los artículos 8 y 10 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, en el plazo de dos (2) meses a contar desde el día siguiente a la publicación de esta resolución, según lo previsto en el artículo 46.1 de este texto legal.

Valencia, 10 de febrero de 2026.—La Presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao López.

ANEJO

Pliego de condiciones particulares del servicio de suministro de gas natural licuado (GNL) a buques como combustible mediante buque tanque

Autoridad Portuaria de Valencia

ÍNDICE

- Condición 1.^a Objeto y fundamento legal.
- Condición 2.^a Definición del servicio y modalidades de suministro.
- Condición 3.^a Ámbito geográfico.
- Condición 4.^a Órgano competente para su aprobación.
- Condición 5.^a Entrada en vigor y modificación del mismo.
- Condición 6.^a Plazo de vigencia de las autorizaciones.
- Condición 7.^a Extinción de las autorizaciones.

Condición 8.^a Condiciones de acceso y medios para la prestación del servicio así como para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio.

- a. Condiciones de acceso.
 - b. Condiciones y medios de prestación del servicio.
 - c. Condiciones para garantizar la calidad ambiental del servicio.
 - d. Condiciones de protección y seguridad portuaria.
 - e. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio.
- Responsabilidad. Seguro de responsabilidad civil.
- f. Inicio de la prestación del servicio tras el otorgamiento de autorización.

Condición 9.^a Intransmisibilidad de la autorización.

Condición 10.^a Suministro de información a los usuarios del servicio y a la Autoridad Portuaria.

Condición 11.^a Garantías.

Condición 12.^a Tasas portuarias.

Condición 13.^a Reclamaciones y recursos.

Anexo I. Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques como combustible en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Acrónimos.

- 1. Objeto y marco normativo.
- 2. Procedimientos y conformidad del equipo de suministro de GNL.
 - 2.1 Procedimientos del operador de suministro y compatibilidad del buque receptor.
 - 2.2 Conformidad del equipamiento.
- 3. Personal involucrado en las operaciones de suministro GNL.
 - 3.1 Funciones y responsabilidades.
 - 3.2 Cualificación y formación.
- 4. Condiciones límite operativas.
- 5. Medios mínimos de seguridad disponibles durante las operaciones.
 - 5.1 Contra incendios en operaciones TTS Y PTS.
 - 5.2 Contra incendios en operaciones STS.
 - 5.3 Equipos de protección individual.
 - 5.4 Protecciones frente a electricidad estática y corrientes galvánicas.
 - 5.5 Cables de remolque de emergencia.
- 6. Operaciones simultáneas (SIMOPS).
- 7. Procedimiento de comunicaciones.
 - 7.1 Comunicación previa de los servicios a realizar y su registro.
 - 7.2 Aviso de inicio y finalización de la operación.
 - 7.3 Documentación a facilitar después del suministro.
- 8. Autorización para prestar el servicio de bunkering y autorizaciones de operación.
 - 8.1 Procedimiento técnico para la obtención de la autorización de suministro.
 - 8.2 Procedimiento para la obtención de la autorización de operación de suministro.
- 9. Coordinación de actividades empresariales.

Anexo A. Listas de comprobaciones.

A. Lista de comprobaciones para el suministro de gas natural licuado a buques con camión o contenedor cisterna/checklist for lng truck to ship bunkering.

B. Lista de comprobaciones para el suministro de gas natural licuado a buques con buque de suministro/checklist for lng ship to ship bunkering.

C. Lista de comprobaciones para el suministro de gas natural licuado a buques con tubería/checklist for lng pipe to ship bunkering.

Anexo B. Plan de Respuesta ante Emergencias.

Anexo C. Lista de componentes.

Anexo D. Carpetas de documentos para la obtención de una autorización de operación.

Anexo E. Análisis de riesgos.

Anexo F. Procedimientos de comprobación de la compatibilidad del buque receptor.

Anexo G. Mapas de adecuación del puerto o rada para el suministro de GNL.

Anexo II. Documentación a presentar junto a la solicitud de una autorización.

Anexo III. Prevención de Riesgos Laborales.

Anexo IV. Sobre el tratamiento de datos de carácter personal.

Anexo V. Modelo de cesión de datos personales del solicitante a la Autoridad Portuaria.

Anexo VI. Declaración de Honorabilidad.

Anexo VII. Modelo de aval bancario.

Condición 1.^a *Objeto y fundamento legal.*

El objeto del presente Pliego de Condiciones Particulares (en adelante, PCP) es la regulación de las condiciones de prestación del servicio y del otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de suministro de gas natural licuado (en adelante, GNL) a buques como combustible en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante, Autoridad Portuaria), conforme al Reglamento UE 2017/352 de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (en adelante, Reglamento UE 2017/352), y al texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM), en lo que no se oponga al Reglamento UE 2017/352 así como en la medida y con el alcance que resulte de aplicación, a lo dispuesto en el Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del «Puerto Autónomo de Valencia» (hoy Autoridad Portuaria de Valencia), de 1 de febrero de 1986, o documento/s que lo sustituya/n según dispone el artículo 295 del TRLPEMM.

El Pliego está compuesto por las Condiciones Particulares y por los anexos que regulan las condiciones técnicas de prestación del servicio y forman parte inseparable del mismo. Dichos anexos contienen obligaciones esenciales para el prestador del servicio, por lo que su cumplimiento será obligatorio en los mismos términos que las Condiciones Particulares.

El contenido del Pliego de Condiciones Particulares será en todo caso complementario, y no sustitutivo, de cualquier normativa legal vigente en cada momento aplicable a la actividad a desarrollar.

Las condiciones en él recogidas se establecen sin perjuicio de la obligación de cumplimiento de aquellas otras que, de conformidad con otras disposiciones, resulten de aplicación.

Condición 2.^a *Definición del servicio y modalidades de suministro.*

Se entiende por servicio de suministro de combustible el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1 del Reglamento UE 2017/352.

El presente PCP regula de manera particular el servicio de suministro de GNL a buques como combustible mediante medios flotantes (STS): Buque suministrador, Buque receptor.

Condición 3.^a *Ámbito geográfico.*

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es el área portuaria delimitada por la zona de servicio de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía vigente en cada momento.

2. En caso de modificaciones 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.

Condición 4.^a *Órgano competente para su aprobación.*

De acuerdo con el artículo 139.2 in fine del TRLPEMM en relación con el artículo 30.5.s) del mismo texto legal, corresponde al Consejo de Administración de la APV la aprobación del presente PLIEGO.

Condición 5.^a *Entrada en vigor y modificación del mismo.*

El presente PLIEGO entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

La Autoridad Portuaria podrá modificar el presente PLIEGO cuando existan razones de interés general portuario, para su adaptación a la nueva normativa que pueda aprobarse o cuando concurren otras circunstancias objetivas que lo aconsejen. La modificación del PLIEGO estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación, siendo el órgano competente para ella el mismo al que corresponde su aprobación.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria modifique el PLIEGO, los titulares de autorizaciones otorgadas tendrán la obligación de adecuarse al nuevo PLIEGO que en su caso se apruebe en el plazo máximo de dos (2) meses desde la aprobación de la modificación. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las AUTORIZACIONES quedarán sin efecto.

Condición 6.^a *Plazo de vigencia de las autorizaciones.*

El plazo máximo de vigencia de las autorizaciones para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques será de 6 años.

Conforme al artículo 139.3 del TRLPEMM, cuando el desarrollo del servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente, otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

Condición 7.^a *Extinción de las autorizaciones.*

De acuerdo con el artículo 139.6 del TRLPEMM, las autorizaciones se extinguirán por alguna de las causas siguientes:

a) Por haber expirado el plazo fijado en la condición 6.^a del presente condicionado y sin necesidad de acto adicional alguno.

b) Por renuncia del titular de la autorización, debiendo comunicarlo con un preaviso mínimo de 6 meses y que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicios a ésta o a terceros.

c) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular de la autorización.

d) Por liquidación, disolución o extinción de la personalidad titular, en caso de ser persona jurídica o entidad sin personalidad jurídica, o fallecimiento en el caso de ser persona física, sin perjuicio de lo que pudiera resultar en este último supuesto conforme a la legislación aplicable.

e) Revocación por incumplimiento de cualquiera de las condiciones establecidas en el presente PCP y en sus anexos, o por dejar de reunir las condiciones necesarias que motivaron el otorgamiento de la autorización.

f) Por inicio de la actividad sin haber depositado previamente en la Autoridad Portuaria de València, la garantía exigida en el presente PCP.

g) Por inicio de la actividad sin haber presentado en la Autoridad Portuaria de València, el certificado expedido por la compañía aseguradora acreditativo de que las pólizas contratadas por el autorizado, dan cumplimiento a las obligaciones y términos exigidos en el presente condicionado.

h) Por pérdida de cualquier otra autorización, licencia o permiso que para el ejercicio de la actividad autorizada fuera imprescindible poseer de la Administración, Entidad u Organismo competente en otorgarla.

i) Por negativa o falta de presentación, a requerimiento de la Autoridad Portuaria y en el plazo por ésta establecido, de la documentación que acredite el mantenimiento en vigor de cuantos permisos, licencias o autorizaciones sean preceptivas por parte de otras Administraciones, Entidades u Organismos para ejercer la actividad autorizada.

j) Por cesión de la autorización a terceros.

k) Por ejercicio de actividad –bajo el amparo de la presente autorización–, distinta a la autorizada.

l) Por inexactitud o falsedad en cualquier dato, manifestación o documento, de carácter esencial, que se hubiera aportado, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

m) Por no facilitar a la Autoridad Portuaria en el plazo establecido en el requerimiento que se efectúe, previo apercibimiento, la información que en su caso se considere oportuno que se le facilite, conforme a las condiciones 10.^a y 12.^a

n) Por no reponer en el plazo de un mes la garantía a la que hace referencia la condición 8.^a

o) Por cualquier otra causa prevista en el presente condicionado que lleve aparejada la extinción de la autorización.

La extinción de la autorización (título habilitante) por cualquiera de las razones anteriores no dará derecho a indemnización alguna, ni implicará la asunción, siquiera de forma subsidiaria, de ninguna obligación económica, laboral, contractual o de cualquier otra índole por parte de la Autoridad Portuaria respecto a las que tuviera contraídas el titular de la autorización.

Condición 8.^a Condiciones de acceso y medios para la prestación del servicio, así como para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio.

a. Condiciones de acceso.

1. El acceso al mercado para la prestación del servicio estará sujeto a lo establecido en el Reglamento UE 2017/352 y en el TRLPEMM.

2. Toda persona física o jurídica que desee una autorización podrá solicitarla en cualquier momento presentando ante la Autoridad Portuaria los documentos relacionados en el anexo II y tendrá derecho a su otorgamiento siempre y cuando acredite el cumplimiento de los requisitos de acceso. De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento UE 2017/352, la Autoridad Portuaria podrá limitar el número de prestadores

del servicio mediante un procedimiento de selección abierto a todas las partes interesadas que cumplan con los requisitos necesarios para su prestación.

3. La prestación del servicio se regirá por el sistema de libre concurrencia.

4. Los solicitantes deberán acreditar el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social.

5. Se considerará que los solicitantes se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal y con la Seguridad Social, cuando no estén incurso en 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.

6. Las condiciones de acceso son de obligado cumplimiento tanto para la obtención de la autorización como durante toda su vigencia.

b. Condiciones y medios de prestación del servicio.

1. Para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques como combustible será imprescindible contar con una autorización para la prestación del servicio otorgada por la Autoridad Portuaria conforme al artículo 139.2 TRLPEMM y al presente PCP.

2. La solicitud de autorización (título habilitante) se realizará conforme a lo establecido en artículo 14 y 28 de la Ley 39/2015, de PACAP y la solicitud de autorización técnica de suministro se tramitará preferiblemente a través de medios electrónicos.

3. Los titulares de las autorizaciones otorgadas prestarán el servicio según lo previsto en el Reglamento UE 2017/352, en el TRLPEMM así como en la medida y con el alcance que resulte de aplicación, a lo dispuesto en el Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación de la Autoridad Portuaria de Valencia de 1 de febrero de 1986, o documento/s que lo sustituya/n y en las condiciones establecidas en el presente PCP, evitando en todo momento incurrir en prácticas que restrinjan la competencia.

4. El prestador del servicio deberá atender a las instrucciones que la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima pudieran impartir por razones de seguridad del puerto y cooperación en emergencias.

5. La operación ha de desarrollarse conforme a las Condiciones técnicas exigidas para llevar a cabo operaciones de suministro de combustible de GNL a buques que se incluyen en el anexo I de este PCP y conforme a los procedimientos descritos en la última versión disponible de la Guía «Common Guidelines for LNG Bunkering Operations in Spanish Ports» (Directrices comunes para las operaciones de suministro de GNL en puertos españoles) y conforme a las normas ISO aplicables a la actividad, entre las que se encuentran la norma ISO/TC-67/WG-10 «Liquefied natural gas (LNG) installations and equipment» (Instalaciones y equipos de gas natural licuado (GNL)), ISO 28460:2010 «Petroleum and natural gas industries. Installation and equipment for liquefied natural gas. Ship-to-shore interface and port operations» (Industrias del petróleo y del gas natural. Instalación y equipamiento para gas natural licuado. Interfaz de puerto a tierra y operaciones portuarias), e ISO/TS 18683:2021 «Guidelines for safety and risk assessment of LNG fuel bunkering operations» (Directrices para la evaluación de riesgos y seguridad de las operaciones de suministro de GNL).

6. La autorización técnica habrá de distinguir entre las distintas tipologías de buques receptores para asegurar que los autorizados se han adherido a los correspondientes estudios de seguridad (HAZID, ACR y EAC) realizados de manera previa. La autorización técnica de suministro no exige de obtener las autorizaciones de atraque que correspondan para las maniobras de los buques receptores.

7. En el ejercicio de la actividad habrá de contemplarse también la normativa de la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI) relacionada con el suministro de combustible. De acuerdo con el anexo VI del Convenio MARPOL, los pormenores relativos al combustible entregado se registrarán en una nota de entrega de combustible (BDN) que contendrá la información especificada en el citado anexo VI del Convenio

MARPOL. En el periodo de 1 año a partir de la aprobación del presente pliego, los operadores de suministro con autorización deberán adaptarse para disponer de medios de medición calibrados (Mass Flow meter tipo coriolis) en todos sus medios de suministro e implantar el bunker delivery note digital.

8. Los medios exigidos a cada titular de autorización serán aquellos que garanticen la prestación del servicio en condiciones normales y seguras, conforme a la legislación vigente y a las normas de calidad y seguridad relacionadas con la actividad, para todas las fases de la operación de suministro de GNL.

9. La prestación del servicio objeto del presente PCP requerirá los medios definidos en el anexo I del PCP sobre «Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques como combustible».

10. Los buques de suministro conservarán el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea mientras se dediquen a las actividades de tráfico interior previstas, o a cualquier otra actividad de cabotaje marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, tal como este tipo de navegación se define en el Reglamento (CEE) número 3577/1992 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.

11. Como garantía de la adecuación de los medios y su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto, en el momento de la solicitud de autorización el prestador deberá presentar ante la Autoridad Portuaria una Memoria de Métodos en la que se detallen los procedimientos implicados, con los apartados que se citan en el anexo II del presente PCP.

12. El personal tendrá una formación y cualificación profesional acordes con sus funciones, debiendo estar en posesión de las titulaciones y de las certificaciones que la normativa en vigor imponga. La empresa autorizada para la prestación del servicio cumplirá la legislación laboral española vigente en cada momento y deberá velar porque los trabajadores reciban la formación continua necesaria para adquirir los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, así como para intervención en emergencias.

13. El personal deberá conocer los medios de los que dispone la empresa destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación y a la prevención y control de emergencias, así como su localización, y estará entrenado para su eficaz utilización.

14. El personal estará vinculado al prestador a través de las distintas modalidades contractuales vigentes, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria.

15. Las tripulaciones de las embarcaciones destinadas a la prestación del servicio estarán constituidas, como mínimo, por el personal establecido en el Certificado de dotación mínima de seguridad emitido por la Administración marítima que corresponda a cada embarcación.

16. La navegación por las aguas interiores portuarias de las embarcaciones destinadas a este servicio no deberá superar la velocidad máxima establecida en las Ordenanzas Portuarias. En cualquier caso, y salvo caso de fuerza mayor, deberán realizarse a una velocidad que no favorezca la generación de oleaje que perturbe el normal amarre y operativa de las embarcaciones atracadas en muelles adyacentes o fondeadas en las proximidades.

c. Condiciones para garantizar la calidad ambiental del servicio.

1. Las empresas autorizadas 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 Dirección General de la Marina Mercante, la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria, así como en los sistemas de gestión ambiental que pudieran resultar aprobados, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental. El autorizado será responsable de adoptar las medidas

necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación del servicio.

2. Las empresas autorizadas deberán realizar una evaluación de riesgos y proveerán las garantías financieras que en su caso sean de aplicación conforme a la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental. Estas garantías podrán incluirse en el seguro de responsabilidad civil que se exige de acuerdo con el presente PCP.

3. El prestador es responsable de recoger, almacenar y entregar a un gestor autorizado los residuos generados en tareas de mantenimiento de la maquinaria o el equipamiento, así como los residuos producidos en el control y limpieza de vertidos accidentales sobre suelo o agua.

4. Cuando en el transcurso de las operaciones se produzcan derrames o vertidos accidentales que afecten al suelo o al agua del puerto, la empresa prestadora adoptará las medidas necesarias para controlar dicha emergencia, así como las medidas correctivas apropiadas para devolver el medio a su estado original. En caso de no hacerlo, la Autoridad Portuaria podrá adoptar dichas medidas siendo los gastos generados a cuenta de la empresa prestadora, todo ello con independencia de las sanciones que puedan proceder.

5. En el plazo de 1 año a partir de la fecha de otorgamiento de la autorización, las empresas autorizadas deberán tener implantado y certificado un sistema de calidad ISO-9000 y un sistema de gestión medioambiental ISO-14000 y/o EMAS cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio reguladas en la autorización.

6. Los medios marítimos adscritos al servicio deberán disponer de un plan de entrega de desechos a las instalaciones portuarias receptoras autorizadas por la Autoridad Portuaria, debiendo estar dicho plan aceptado por las instalaciones afectadas.

7. En caso de que las condiciones del suministro así lo exigieran, las empresas autorizadas deberán de contar y tener aprobado un Plan Interior Marítimo (PIM) de acuerdo con el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina y de acuerdo con las recomendaciones de la OMI. En dicho Plan se deberá indicar el inventario de medios, su localización, su permanencia, horarios y demás requisitos que correspondan. Dicho PIM será integrado en el Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria y describirá los procesos operativos a seguir ante un vertido accidental, así como el esquema de coordinación con el PIM del Puerto.

8. Las empresas autorizadas participarán en los ejercicios de simulacro por contaminación marina y de seguridad organizados por la Autoridad Portuaria. Los ejercicios se programarán con antelación suficiente.

9. Los combustibles utilizados por los medios marítimos adscritos al servicio cumplirán lo establecido en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes, y se adaptarán a las limitaciones sobre el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

10. Las empresas autorizadas desarrollarán 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, en línea con lo establecido por el paquete de medidas de la UE «FIT for 55» y el Marco Estratégico del sistema portuario en vigor.

d. Condiciones de protección y seguridad portuaria.

1. La empresa titular de la autorización presentará un Plan de Prevención de Riesgos conforme a lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y en la normativa complementaria antes del inicio de la prestación

del servicio, donde se indiquen las medidas de protección, así como los EPIs a emplear por parte de los trabajadores.

2. La empresa prestadora deberá presentar un Plan de medidas de emergencia con el fin de que la Autoridad Portuaria lo integre en su correspondiente Plan de Autoprotección, conforme a lo establecido en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

3. Los titulares de autorizaciones se comprometerán a cumplir las obligaciones o atender las indicaciones relativas a la coordinación de las actividades empresariales de acuerdo con lo establecido en el artículo 65.1 del TRLPEMM.

e. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio. Responsabilidad. Seguro de responsabilidad civil.

1. El servicio se realizará por el titular de la autorización bajo su exclusivo riesgo y ventura.

2. Serán por cuenta del titular de la autorización 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, incluyendo el coste de la entrega a la planta de tratamiento integral.

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 autorización los daños y perjuicios que éste pueda producir durante el desarrollo de la actividad. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, esta será responsable dentro de los límites señalados en las leyes. En el caso de que las embarcaciones u otros medios dedicados al servicio sean arrendados o fletados, la empresa autorizada será igualmente responsable frente a terceros de los daños ocasionados por dichos medios.

4. 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 cuya responsabilidad recaiga sobre el prestador, así como las indemnizaciones por riesgos profesionales. La cuantía de dicho seguro debe ser, en todo caso, igual o superior al/a los siguiente/s valor/es: 5.000.000 euros por cada siniestro.

f. Inicio de la prestación del servicio tras el otorgamiento de autorización.

El autorizado debe estar en disposición de prestar el servicio en el plazo máximo de un mes a partir de la fecha de notificación del otorgamiento de la autorización. No obstante, en el caso de renovación de la autorización, no podrá quedar interrumpida la prestación del servicio.

Condición 9.^a *Intransmisibilidad de la autorización.*

La autorización para prestar el SERVICIO COMERCIAL objeto de este PLIEGO se otorgará con carácter personal e intransferible «inter vivos», quedando prohibida la transmisión o cesión a cualquier título, oneroso o no, de la misma.

No obstante lo anterior, se exceptúan de tal prohibición los cambios accionariales u operaciones similares en los que el AUTORIZADO mantenga su personalidad jurídica pero impliquen un cambio del control efectivo, en cuyo caso requerirán autorización previa de la APV.

La presente obligación tiene el carácter de obligación esencial a los efectos de lo dispuesto en la Condición séptima. En consecuencia, la transmisión o cesión de la autorización de prestación del servicio sin autorización previa de la APV o estando la

misma prohibida, será causa de extinción de la AUTORIZACIÓN por incumplimiento del autorizado.

Condición 10.^a *Suministro de información a los usuarios del servicio y a la Autoridad Portuaria.*

1. Conforme al artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352, los prestadores del servicio pondrán a disposición de los usuarios del puerto información adecuada sobre la naturaleza y el nivel de las tarifas de referencia a repercutir, incorporando o no el precio de la molécula de gas.

2. El prestador del servicio deberá facilitar a la Autoridad Portuaria la información detallada que ésta precise para ejercer su responsabilidad de control sobre la correcta prestación del servicio, de forma que pueda verificar el cumplimiento del Reglamento UE 2017/352, el TRLPEMM y este PCP, así como llevar a cabo las obligaciones de registro de proveedores de combustible derivadas del cumplimiento del anexo VI del Convenio MARPOL y el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes quedando obligado a suministrar, con carácter mensual, por correo electrónico en la dirección sportuarios@valenciaport.com los servicios realizados conforme al modelo normalizado que se le facilitará al titular.

3. El prestador del servicio presentará cuando sea requerido por la Autoridad Portuaria un informe detallado sobre la prestación del servicio, en el plazo de 15 días.

4. La Autoridad Portuaria respetará el carácter confidencial de la información suministrada, debiendo ésta ser solicitada a los prestadores de forma transparente y no discriminatoria conforme a lo establecido en la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales.

Condición 11.^a *Garantías.*

1. A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de este PCP y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, el titular de la autorización deberá constituir antes de iniciar su actividad una garantía a favor de la Autoridad Portuaria, cuya cuantía será como mínimo de 50.000 euros.

2. La garantía se constituirá en metálico, o mediante aval bancario o de compañía de seguros, conforme al modelo del anexo VII de este PCP. La garantía, que será solidaria, podrá ser otorgada por persona o entidad distinta del titular de la autorización, 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. La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la autorización quede limitada a su importe.

4. A vencimiento de la autorización 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 y no hayan sido abonadas.

5. El incumplimiento de las obligaciones económicas y de las condiciones establecidas en este PCP por parte del prestador permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida.

6. Cuando la Autoridad Portuaria tuviese que hacer uso de la garantía, total o parcialmente, el prestador vendrá obligado a reponerla o complementarla en el plazo de un mes, contado desde el acto de disposición.

Condición 12.^a *Tasas portuarias.*

Los titulares de autorizaciones para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques como combustible abonarán las siguientes tasas:

1. Tasa de actividad:

i. 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 serán las unidades de energía suministradas medidas en metros cúbicos.

b. El tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, será de: 0,3 €/m³ suministrado.

c. El tipo de gravamen se actualizará conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM.

El devengo de esta tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad.

ii. Esta tasa será abonada por trimestres naturales vencidos, como tasa de actividad en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, debiendo presentar ante la Autoridad Portuaria declaración de combustible suministrado por cada trimestre natural vencido, en el plazo máximo de QUINCE (15) días, a contar a partir de la finalización del trimestre objeto de liquidación, utilizando para ello el trámite habilitado en la Sede Electrónica de la Autoridad Portuaria de Valencia denominado PA-321R Presentación declaración para la liquidación de la tasa de actividad. Si transcurrido el plazo anterior, no hubiera procedido a facilitar la información requerida, se le emitirá una liquidación provisional de acuerdo con lo estipulado en el artículo 101 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (en adelante LGT), sin perjuicio de que recibida la declaración correspondiente se le liquiden los intereses de demora, según lo contemplado en el artículo 26.2.b de la LGT. En el caso de una presentación extemporánea de la declaración de combustible suministrado se procederá a emitir junto con la liquidación de la tasa de actividad un recargo por aplicación del artículo 27 de la LGT.

iii. El importe de la cuota íntegra anual devengada por la Autoridad Portuaria por este concepto tendrá los límites que se establecen en el artículo 188.b del TRLPEMM. Para la evaluación de dichos límites y regularización si procede, el titular de la autorización deberá presentar una declaración responsable del importe neto anual de la cifra de negocio, o en su defecto del volumen de negocio desarrollado en cada uno de los puertos al amparo de la autorización una vez finalizado el ejercicio económico y antes del 31 de marzo.

La sujeción a la tasa a que se refieren los párrafos anteriores, se entenderá sin perjuicio de la sujeción, y por consiguiente, exigibilidad al titular de la autorización de las que, en su caso pudieran resultarle de aplicación en el futuro, conforme a la legislación vigente en cada momento.

iv. El pago de la tasa podrá domiciliarse en la cuenta que indique el titular de la autorización, para lo que deberá rellenar el correspondiente formulario en la Oficina de Recaudación de la Autoridad Portuaria.

v. Independientemente de que el abono de la tasa está garantizado por la garantía depositada, la Autoridad Portuaria de València podrá utilizar para su cobro el procedimiento administrativo de apremio, de conformidad con el artículo 158 del TRLPEMM.

2. Tasa del buque: Esta tasa se liquidará a los titulares de autorizaciones para suministro de GNL mediante buque (STS) conforme a lo establecido en los artículos 194 a 204 del TRLPEMM.

3. Otras tasas que puedan resultar de aplicación conforme a lo establecido en el TRLPEMM: El titular deberá abonar a la Autoridad Portuaria aquellas cantidades que

revistan la consideración de ingresos tanto de derecho público como de derecho privado (entre otros, tarifas) y que deriven de su condición de prestador de un servicio comercial, del disfrute de servicios comerciales prestados por la Autoridad Portuaria, de conformidad con los artículos 140 y 246 y siguientes del TRLPEMM, o de aquellas otras situaciones o circunstancias que den lugar a los mismos y de los cuales sea sujeto pasivo o deudor.

Condición 13.^a *Reclamaciones y recursos.*

1. Cualquier interesado podrá presentar las reclamaciones que considere conforme al procedimiento de tramitación de reclamaciones que se determine.

2. Conforme a lo establecido en el artículo 16.7 del Reglamento UE 2017/352, el procedimiento para la tramitación de las reclamaciones y recursos por supuestos incumplimientos de dicho Reglamento será el procedimiento contencioso-administrativo regulado por la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Las autoridades competentes para resolver dichas reclamaciones son los órganos jurisdiccionales del orden contencioso administrativo.

ANEXO I

Condiciones técnicas para la prestación del servicio de suministro de GNL a buques como combustible en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía

Definiciones

Acoplamientos de conexión/desconexión rápida (QCDC): Son acoplamientos especializados, con capacidad autosellante, que permiten conectar y desconectar rápidamente y sin derrames las mangueras y tuberías de GNL entre la instalación de suministro de GNL y el buque receptor.

Acoplamiento de desconexión de emergencia (ERC): Es un acoplamiento especialmente diseñado que conecta la instalación de suministro de GNL y la manguera de transferencia de GNL del buque receptor. Puede desconectarse automáticamente con una liberación mínima de GNL al superar una fuerza de separación predefinida. Hay dos válvulas en cada extremo que se cierran inmediatamente tras la separación, impidiendo que el GNL se escape de los segmentos separados de la tubería/manguera de transferencia.

Activo de búnker (GNL): Describe el camión, buque (o barcaza) o depósito de almacenamiento fijo que contiene el GNL, incluido el sistema de transferencia de GNL adecuado capaz de realizar operaciones de búnker al buque receptor.

Armador: Un armador es el propietario de un buque mercante (buque comercial) y está involucrado en la industria naviera. En el sentido comercial del término, un armador es alguien que equipa y explota un buque, normalmente para entregar carga a una determinada tarifa de flete, ya sea como tarifa por flete (precio determinado por el transporte de una determinada carga entre dos puertos determinados) o basada en el alquiler (una tarifa por día). Los armadores suelen contratar una tripulación y un capitán con licencia en lugar de hacerse cargo del buque en persona. Normalmente, el armador se organiza a través de una empresa, pero también las personas y los fondos de inversión pueden ser armadores. Si es propiedad de una compañía naviera, el armador suele llevar a cabo la gestión técnica del buque a través de la compañía, aunque ésta también puede subcontratarse o transferirse al cargador a través del fletamento a casco desnudo.

Autoridad Portuaria de Valencia (APV): Organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propio adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de Puertos del Estado, cuyas funciones principales son la gestión, planificación y control de los servicios portuarios para asegurar su eficacia y seguridad, la gestión del

dominio público portuario, así como la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre, en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Boil-Off Gas (BOG): El Boil-Off Gas (BOG) es el vapor de GNL que se genera continuamente en el almacenamiento y que provoca el aumento de la presión dentro del tanque. Esto sucede debido al calor que entra en el tanque criogénico durante el almacenamiento y el transporte, lo que cambia la calidad del GNL con el tiempo. Este BOG se genera principalmente debido a la fuga de calor de la atmósfera a través del aislamiento del tanque, la carga, la descarga y el aislamiento del sistema de tuberías de recirculación. Se redirige a través de un compresor de refrigeración de gas de ebullición y se vuelve a presurizar para el servicio designado al tanque de almacenamiento u otros sistemas de servicios públicos.

Brazo de transferencia: Sistema de transferencia metálico articulado utilizado para transferir GNL al buque que está siendo bunkerizado. Puede denominarse «brazo de carga» o «brazo de descarga» (definición ISO 20519).

Buque: Incluye buques, barcas (autopropulsadas o sin propulsión) o embarcaciones de cualquier tamaño en servicio nacional o internacional. Un buque de aprovisionamiento (BV) es un buque utilizado para transportar GNL a un buque que utiliza GNL como combustible. Un buque receptor (RSO) es un buque que utiliza GNL como combustible y no transporta GNL como carga (definición ISO 20519).

Buque receptor: Buque que va a ser abastecido de combustible.

Bunkering: Operación de transferencia de combustible GNL a un buque (definición ISO 20519).

Capitanía Marítima: Órgano periférico de la administración marítima que ejerce funciones de autoridad en el ámbito marítimo, con competencias en la seguridad marítima, la navegación, la vida humana en la mar y la inspección de buques, bajo la dirección del Capitán Marítimo y con dependencia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Certificación: Se refiere a la evaluación y confirmación del sistema y las operaciones de suministro de GNL frente a normas reconocidas, reglas obligatorias y regulación. La evaluación incluirá el factor de forma, la funcionalidad y las características de un componente de GNL, el equipo, el software, el sistema, pero también las prácticas operativas, como los procedimientos de repostaje, la respuesta de emergencia y la cualificación del personal.

Clasificación: Describe las actividades de verificación y validación relacionadas con la resistencia estructural y la integridad del casco del buque y sus apéndices, así como la fiabilidad y el funcionamiento de los sistemas de propulsión y gobierno, la generación de energía y aquellas otras características y sistemas auxiliares que se han incorporado al buque para mantener los servicios esenciales a bordo. Las Sociedades de Clasificación alcanzan este objetivo mediante el desarrollo y aplicación de sus propias Reglas y verificando el cumplimiento de las regulaciones estatutarias internacionales y/o nacionales en nombre de las Administraciones de Bandera.

Código Internacional de Gestión de la Seguridad: Código estándar de la OMI para la gestión y explotación seguras de los buques y la prevención de la contaminación. Los operadores de buques sujetos al Código Internacional de Gestión de la Seguridad están obligados a aplicar un sistema de gestión (ISM) que cumpla el código y a someter su cumplimiento del ISM a auditorías, primero por parte de la empresa (auditoría interna) y después, cada 2,5 a 3 años, por parte de la Administración Marítima del Estado de abanderamiento para verificar el cumplimiento y la eficacia de su sistema de gestión de la seguridad.

Compañía Suministradora (buque): Es la compañía ISM, definida conforme a la regla SOLAS IX/1.2, del buque suministrador de GNL, que figura identificada en el Document of Compliance.

Especificación técnica: Se refiere a un conjunto de requisitos documentados que debe cumplir el sistema de aprovisionamiento de GNL, incluidos sus componentes,

equipos, software y disposiciones de seguridad. ISO, API son normas técnicas que normalmente parten de la base de las especificaciones técnicas.

Estación de suministro: Estaciones de recepción de combustible, normalmente a nivel de cubierta superior, babor y estribor, equipadas con válvulas, codos, manómetros, filtros y válvulas de alivio necesarias para gestionar la transferencia del producto.

Gas: Fluido que tiene una presión de vapor superior a 0,28 MPa a 37,8° C.

GNL (Gas Natural Licuado): Gas metano almacenado en forma licuada a aproximadamente -163C y en condiciones de presión atmosférica.

HAZID: Es un método para identificar los peligros relevantes del GNL para prevenir y reducir cualquier impacto adverso que pueda causar daños al personal, incluyendo el daño o pérdida de activos y del medio ambiente.

HAZOP: Es un proceso sistemático de comprensión de los peligros en los equipos, software de control y sistemas de suministro de GNL para definir y comprender las diferentes vulnerabilidades durante las operaciones.

Heavy Fuel Oil (HFO): Fuelóleo pesado, en el Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (Convenio MARPOL) de 1973, los fuelóleos pesados se definen por una densidad superior a 900 kg/m³ a 15 °C o una viscosidad cinemática de más de 180 mm²/s a 50 °C. Los fuelóleos pesados están formados por un gran porcentaje de moléculas pesadas, como hidrocarburos de cadena larga y aromáticos con cadenas laterales de rama larga y su color es negro.

Inertización: Es el proceso sistemático de sustitución del GNL, el vapor de gas durante la carga y también el desplazamiento del oxígeno (aire) durante el vaciado de los tanques, tuberías y equipos de GNL, utilizando un fluido inerte como el nitrógeno (N₂).

Informe de adecuación del buque suministrador: Informe que evalúa si las características técnicas, así como de cualificación de la tripulación de un buque suministrador son adecuadas para poder adscribirse como medio material al servicio de suministro de GNL en los puertos españoles, en la modalidad de STS. Este informe perderá su validez si cambian las condiciones bajo las que fue emitido, tales como la compañía operadora, la bandera, la clase o la pérdida de vigencia de los certificados estatutarios o de clase.

Informe de aprobación: Informe que evalúa y acredita la conformidad de las características técnicas del buque suministrador con la «Instrucción sobre condiciones técnicas mínimas para la aceptación de gabarras para la prestación del servicio comercial de suministro de combustible a buques mediante buque-tanque o gabarra en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía», en su versión de 1 de enero de 2024 o aquella que la sustituya.

Instalación móvil: Las instalaciones móviles son camiones, vagones de ferrocarril u otros dispositivos móviles (incluidos los tanques portátiles) utilizados para transferir GNL a un buque (definición ISO 20519).

JPBO: Es el plan que acuerda la compañía ISM del buque suministrador, en colaboración con la compañía ISM del buque receptor. El Plan establece un safety meeting previo a la operativa, en el que se definen roles y responsabilidades, debiendo encontrarse firmado por los capitanes de los buques suministrador y suministrado, como representantes de la compañía ISM, o bien, por el DPA.

Límite inferior de inflamabilidad (LFL): Define la concentración de gas o vapor inflamable en el aire por debajo de la cual la cantidad combinada de vapor y aire es insuficiente para apoyar y mantener la combustión. En el caso del metano, el LFL es de aproximadamente el 4,5% del volumen en aire.

Límite superior de inflamabilidad (HFL): Define la concentración de gas/vapor inflamable en el aire por encima de la cual existe una cantidad excesiva del vapor/gas combinado con el aire para mantener la combustión. En el caso del metano, el HFL es de aproximadamente el 15% del volumen en aire.

Maniobra: A efectos de este procedimiento, se dice que un buque está maniobrando cuando:

- Se aproxima definitivamente a otro buque con el fin de atracar junto a él para realizar una operación de aprovisionamiento de combustible de buque a buque; o
- Se separa de otro buque después de una operación de desamarre hasta que ambos buques estén a salvo el uno del otro.

Mapas de adecuación del puerto o rada para el suministro GNL: Evaluación de la adecuación de una terminal, muelle o rada para que un buque suministrador pueda dar servicio de suministro GNL a buques, a la vista del mapa de sectores portuarios no-aptos para el suministro de GNL, las condiciones de seguridad que rigen en el resto de áreas, las limitaciones a la navegación, la identificación de las zonas de control (incluida las de exclusión) y los procedimientos de control de tráfico, entre otros.

Matriz de riesgo (nivel de riesgo): Es una matriz que se utiliza durante la evaluación del riesgo del suministro de GNL para definir el nivel de riesgo considerando la categoría de probabilidad frente a la categoría de gravedad de las consecuencias. Se trata de un mecanismo para aumentar la visibilidad de los riesgos en el suministro de GNL y ayudar a la toma de decisiones en términos de cambios y/o mitigaciones operativas.

Mercancías peligrosas: Las mercancías peligrosas son sólidos, líquidos o gases que, en virtud de sus características físicas y/o propiedades químicas, pueden dañar a las personas, otros organismos vivos, los bienes o el medio ambiente.

Operador del buque receptor (RSO): La compañía responsable de la operación del buque receptor, en particular durante las operaciones de suministro.

Operador de la instalación de suministro (BFO): Empresa responsable de la explotación de la instalación de suministro.

Operador de Terminal (TO/COS): Entidad responsable de una parte física del Puerto y de la realización de una operación o gama de operaciones que tienen lugar en su interior.

Organización reconocida (OR): Organización competente con autoridad delegada en nombre de una Administración para ayudar a la implantación uniforme y eficaz de los Códigos y Convenios de la OMI (definición ISO 20519).

Organismo acreditado: En el contexto del suministro de GNL, se reconoce que un organismo acreditado tiene la competencia y la experiencia para llevar a cabo el trabajo de certificación con respecto a las normas internacionales de los componentes, equipos, software y sistemas como parte del sistema de suministro de GNL.

Peligro: Es algo que tiene el potencial de causar daño a las personas, los bienes y el medio ambiente. Los peligros en el suministro de GNL provienen de una variedad de fuentes, tales como fallos en los equipos, errores humanos, etc.

Persona a cargo (PIC): Para cada operación de suministro GNL, se asignará un responsable cualificado (PIC) para el buque receptor (RSO-PIC) y un responsable para el proveedor de GNL (BFO-PIC). Estas personas no tendrán otras funciones que puedan interferir en el desempeño de sus funciones como responsables, incluida, pero no limitada a, la de activar inmediatamente el ESD si se produce una situación de inseguridad (ISO 20519-6.5.2.1.).

Prestador de servicios portuarios: Los proveedores de servicios portuarios son las empresas de remolque, amarre, practicaje, así como cualquier otro proveedor que utilice las instalaciones portuarias, estando previamente autorizados por la Autoridad Portuaria.

Punto de inflamación: Es la temperatura más baja a la que un líquido puede generar vapor que, a su vez, puede formar una mezcla inflamable en el aire cerca de la superficie del líquido. En general, cuanto más bajo sea el punto de inflamación, más fácil será encender el líquido. El HFO tiene un punto de inflamación de 60.°C, mientras que el GNL tiene un punto de inflamación de hasta -188.°C.

Restricciones: Describe las limitaciones en términos de función, utilidad y capacidad de los componentes, equipos y sistemas relevantes para las operaciones de suministro de GNL.

Riesgo: Es la combinación de la gravedad/consecuencia de un peligro dado, incluida su probabilidad de ocurrencia, dadas sus estadísticas históricas.

SIMOPS = Operaciones Simultáneas: Definidas como dos o más actividades que ocurren al mismo tiempo, una de las cuales implica un proceso de suministro de GNL, y cuya combinación puede suponer un mayor riesgo para la seguridad. Las actividades paralelas incluyen, pero no se limitan a, desembarco/embarque de pasajeros y/o tripulación, recogida de pasajeros, carga/descarga de vehículos, manipulación de carga, repostaje o lubricación, trabajos de limpieza/repación, etc. (definición ISO 20519).

Sistema de desconexión de emergencia (ESD): Es un sistema integrado diseñado para minimizar las consecuencias de diferentes escenarios de emergencia de GNL. Esto incluye riesgos derivados de problemas o fallos en la operación de suministro de GNL, pero también riesgos externos como colisiones o incendios adyacentes que tengan consecuencias para la seguridad del suministro de GNL. Los sistemas de parada de emergencia ESD incluirán dos etapas, tal como requerido por ISO 20519:2021 5.4.3: ESD I provoca la parada controlada y el aislamiento del sistema de suministro de GNL. La ESD II inicia la parada brusca, el aislamiento y la separación del sistema de aprovisionamiento de GNL.

Sistema de Gestión de Vapores (VMS): Es el sistema mediante el cual el BFO y el RSO durante las operaciones de suministro deben garantizar que no se emitan vapores de GNL al medio ambiente como resultado de la transferencia normal de bunker. Los Procedimientos Operativos del suministro de combustible incluirán las capacidades de gestión de vapor de cada uno de los buques para garantizar que ninguna presión de vapor a lo largo de la operación de carga de GNL supere las presiones máximas de funcionamiento de las válvulas P/V. Los Procedimientos incluirán de manera específica la prohibición de venteo.

Sistema de gestión: Conjunto de procedimientos que debe seguir una organización para alcanzar sus objetivos (definición ISO 20519).

Sistema de liberación de emergencia (ERS): Sistema integrado diseñado para proteger el sistema de transferencia de GNL (por ejemplo, tuberías unidas a brazos mecánicos, mangueras soportadas por una estructura intermedia) en caso de movimiento excesivo, más allá de su envolvente de trabajo definida o en caso de activación de ESD II. El sistema de liberación de emergencia funciona aislando y desconectando automáticamente cualquiera de los extremos del sistema de transferencia de GNL, lo que permite a un buque receptor separarse de forma segura del activo de aprovisionamiento.

Sistema de transferencia de GNL: Tal y como se define en la norma ISO 20519, consiste en todos los componentes y equipos situados entre la brida del manifold del buque suministrador y la brida del manifold del buque receptor. Incluirá, entre otros: brazos de transferencia de buque a buque, tuberías rígidas articuladas y mangueras de GNL, acoplamiento de liberación de emergencia (ERC), bridas aislantes, software de control de aprovisionamiento de combustible, enlace ESD buque/tierra y/o enlace buque/buque utilizado para conectar los sistemas ESD de suministro y recepción.

Sociedad de Clasificación: Organización no gubernamental que establece y mantiene normas técnicas para la construcción y explotación de buques y estructuras en alta mar (definición ISO 20519).

Terminal de suministro: Instalación fija en tierra o cerca de ella que no está regulada como buque y que puede utilizarse para suministrar bunker de GNL a un buque receptor (definición ISO 20519).

Zonas controladas: Áreas que se extienden desde los colectores de suministro en el buque receptor de GNL y la fuente de suministro de GNL durante las operaciones de suministro de GNL que tienen restricciones en vigor. Estas restricciones incluyen la limitación del acceso del personal, las fuentes de ignición y las actividades no autorizadas. Las zonas controladas se subdividen en zonas hazardous, zonas safety y zonas security (definición ISO 20519).

Zona Exclusión Marítima: Área en la que no está permitida la navegación de ningún tipo de buque, embarcación o artefacto flotante.

Zona Hazardous: Área en la que puede producirse una atmósfera explosiva en cantidades tales que requieran precauciones especiales para proteger la seguridad del personal y de los bienes. Estas precauciones especiales se refieren a los requisitos para la construcción, instalación y uso de componentes y equipos descritos en BS EN 60079-10-1.

Zona safety: Área definida y vigilada durante las operaciones de repostaje de GNL en la que sólo se permite el acceso del personal esencial y se controlan las posibles fuentes de ignición. La extensión de la zona de seguridad puede definirse mediante el análisis de la peor fuga creíble o, alternativamente, mediante una evaluación cuantitativa del riesgo (varias metodologías recogidas en las guías de LR, en particular la más utilizada por la industria BASiL).

Zona Security: Zona alrededor de la instalación de suministro y del buque en la que se vigila el tráfico de buques y otras actividades para mitigar los efectos perjudiciales (definición ISO 20519).

Zonificación: En el contexto de las operaciones de suministro de GNL, la zonificación es esencial para establecer áreas de refugio seguro frente a la fuga accidental de GNL y sus consecuencias posteriores.

Acrónimos

Abreviatura	Descripción
ADR.	Acuerdo Europeo sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera.
APV.	Autoridad Portuaria de Valencia.
BDN.	Bunker Delivery Note.
BFO.	Organización de la instalación de suministro.
BOG.	Boil-Off Gas.
EMSA.	Agencia Europea Seguridad Marítima.
EPI.	Equipo de Protección Individual.
ERS.	Sistema de liberación de emergencia.
ERC.	Acoplamiento de liberación de emergencia.
ESD.	Sistema de parada de emergencia.
FMECA.	Análisis modal de fallos y consecuencias.
HAZID.	Estudio de identificación de riesgos.
HAZOP.	Estudio de operatividad del peligro.
IACS.	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
IAPH.	Asociación Internacional de Puertos.
IGC.	Código Internacional para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros).
IGF.	Código internacional de seguridad para buques que utilizan gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación.
ISM.	Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
ISO.	Organización Internacional de Normalización.
JPBO.	Joint Plan of Bunkering Operation.
GNL.	Gas Natural Licuado.

Abreviatura	Descripción
LBB.	Gabarra de suministro GNL.
LBT.	Camión de suministro GNL.
LBV.	Buque de suministro GNL.
LFL.	Límite inferior de inflamabilidad.
LNG.	Gas Natural Licuado (siglas en inglés).
LNG BMP.	Plan de Gestión del suministro GNL.
LNG BSS.	Hoja de especificaciones del suministro de GNL.
PIC.	Persona Responsable.
PRV.	Válvula de alivio de presión.
PTS.	Tubería a buque.
QCDC.	Acoplamiento de desconexión rápida.
QRA.	Evaluación cuantitativa del riesgo.
QualRA.	Evaluación cualitativa del riesgo.
RA.	Análisis de Riesgo.
RAM.	Matriz de evaluación de riesgos.
RO.	Organización reconocida.
RSO.	Operador de buque receptor.
RV.	Buque receptor.
SGMF.	Society of Gas as Marine Fuel.
SIGTTO.	Operadores internacionales de buques y terminales de gas.
SIMOPs.	Operación simultaneas.
SOLAS.	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
STCW.	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.
STS.	Buque a Buque.
TO.	Operador de terminal.
TRLPEMM.	Texto Refundido de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
TTS.	Camión a buque.
UFL.	Límite superior de inflamabilidad.

1. Objeto y marco normativo

El objeto del presente procedimiento, aprobado por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), es determinar los criterios mínimos de seguridad y calidad requeridos para las operaciones de suministro de GNL para cualquiera de los modos de transferencia de combustible (buque a buque (STS), camión a buque (TTS) y tubería a buque (PTS), en la zona de servicio de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

España regula la actividad portuaria en los puertos de interés general, a través de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM). Bajo dicho marco legal, las Autoridades Portuarias tienen la competencia de regular la prestación segura y medioambiental de los servicios comerciales e industriales en sus instalaciones. En el caso del suministro de GNL, debido a la naturaleza del producto, es necesario establecer

un marco común que garantice que el suministro a los buques se realiza bajo un conjunto mínimo de condiciones reguladas de seguridad y medioambientales, asegurando al mismo tiempo la coordinación efectiva de todas las partes implicadas.

El procedimiento tiene en cuenta y cumple con los requisitos de las guías y normativas establecidas en el pliego de condiciones particulares del servicio de suministro de GNL a buques como combustible.

Este documento de condiciones técnicas, en el ámbito de sus competencias, fue informado favorablemente por la Capitanía Marítima de Valencia, (Dirección General de la Marina Mercante).

El Pliego de Condiciones Específicas para obtener una Autorización del servicio de suministro de GNL, además de otros requisitos económicos y administrativos, incluye la obligación de cumplir con este procedimiento y las futuras versiones de este.

Para ello toda operación se desarrollará conforme a los procedimientos descritos:

- Última versión disponible de la Guía «Common Guidelines for LNG Bunkering Operations in Spanish Ports» (Directrices comunes para las operaciones de suministro de GNL en puertos españoles). Recomendaciones de SMGF para el suministro de GNL como bunker.

y las principales normas que enmarcan el servicio de suministro de GNL en la Autoridad Portuaria de Valencia son, cada una en su ámbito de aplicación:

- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), Real Decreto Legislativo 2/2011.
- Código IGF, Código internacional de seguridad para buques que utilizan gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.
- Código IGC. Código internacional de construcción y equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel.
- Código ADR. Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.
- Directiva 2014/94 de la UE sobre el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos.
- Directiva EIA (2011/92/UE y enmiendas de la directiva 2014/52/EU) Evaluación del impacto ambiental.
- Real Decreto 393/2007, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos e instalaciones dedicados a actividades que puedan dar lugar a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de coordinación de actividades empresariales.
- Real Decreto 840/2015 por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- UNE-EN ISO 20519 Especificación para el abastecimiento de combustible de los buques alimentados con gas natural licuado.
- ISO/TS 18683 Directrices para los sistemas e instalaciones de suministro de GNL como combustible a los buques.
- IEC 60079-10-1 Atmósferas explosivas. Clasificación de áreas con atmósferas de gas explosivas.
- UNE-EN 1474 Instalación y equipos para gas natural licuado-Diseño y ensayo de sistemas de transferencia marina.
- ISO/TC-67/WG-10 «Liquified natural gas (LNG) installations and equipment» (Instalaciones y equipos de gas natural licuado (GNL)).
- ISO 28460:2010 «Petroleum and natural gas industries. Installation and equipment for liquefied natural gas. Ship-to-shore interface and port operations» (Industrias del petróleo y del gas natural. Instalación y equipamiento para gas natural licuado. Interfaz de puerto a tierra y operaciones portuarias).

- ISO/TS 18683:2021 «Guidelines for safety and risk assessment of LNG fuel bunkering operations» (Directrices para la evaluación de riesgos y seguridad de las operaciones de suministro de GNL).
- Última versión disponible de la Guía «Common Guidelines for LNG Bunkering Operations in Spanish Ports» (Directrices comunes para las operaciones de suministro de GNL en puertos españoles).
- RD 145/1989 de 20 de enero por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Resolución del Capitán Marítimo de Valencia, del 25 de octubre de 2024, relativa a la obligatoriedad de uso del servicio portuario de practica para los buques y gabarras dedicados al suministro de combustible a buques en el puerto de Valencia.

2. Procedimientos y conformidad del equipo de suministro de GNL

Debe establecerse un plan conjunto de gestión del suministro de GNL (JPBO) para que las partes implicadas (Operador de suministro, buque receptor y terminal/APV) acuerden el procedimiento, criterios de seguridad, la respuesta ante emergencias y otros factores relacionados con el suministro.

Este plan reúne toda la información, procedimientos y listas de comprobación necesarios para una operación de suministro de GNL eficaz y segura.

2.1 Procedimientos del operador de suministro y compatibilidad del buque receptor.

A continuación, se describen los procedimientos relacionados con la operación de abastecimiento de GNL:

Evaluación de compatibilidad y procedimiento de suministro de combustible: Deben acordarse entre la instalación de suministro de combustible y el buque receptor, documentando su compatibilidad para realizar operaciones de abastecimiento de combustible, siendo revisado por el TO. La información reflejada incluye tanto información genérica a suministrar para la solicitud de la autorización como la información específica a solicitar en cada una de las operaciones según correspondan al tipo de operación.

Comunicación: Se mantendrá la comunicación entre el Operador de Suministro, el Buque Receptor y la Terminal antes, durante y después de las operaciones de suministro. El Operador de suministro deberá describir y documentar los procedimientos de comunicación. Siempre debe haber al menos dos medios de comunicación fiables e independientes disponibles durante las operaciones de suministro de combustible. Si fallan ambos medios de comunicación deben suspenderse inmediatamente todas las operaciones de aprovisionamiento de combustible. Las señales para la comunicación no verbal deben acordarse antes de comenzar las operaciones, y su uso debe limitarse a coordinar la parada en caso de ausencia de comunicación.

Listas de comprobación: En cada operación de suministro deberán cumplimentarse las listas de comprobación operativas. Estas listas de comprobación se proporcionan en el anexo A de la Autorización de prestación del servicio de suministro GNL.

Cualquier disconformidad o deficiencia de funcionamiento de los elementos de control y seguridad del suministro detectada en las comprobaciones previas, dará como resultado la imposibilidad de iniciar el suministro hasta que ésta haya sido corregida.

Gestión del BOG (Boil-Off Gas): El operador de suministro debe implementar e identificar un conjunto adecuado de medidas para prevenir y evitar las emisiones de metano.

El venteo a la atmósfera ya sea como resultado de una acción automatizada o manual, a través del accionamiento de válvulas de alivio de presión (PRV), o a través de cualquier otra salida posible del sistema de almacenamiento o suministro de GNL, sólo debe ser posible en caso de emergencia por razones de seguridad. Un venteo de emergencia de vapores de GNL debe ser notificado, cuantificado, y las razones que

llevan a que se produzca el venteo de emergencia, entendidas y sujetas a análisis, enviando un informe a la APV. En caso de producirse este evento es necesario notificar inmediatamente a los teléfonos de emergencia recogidos en el JPBO.

Para el repostaje de buques con tanques atmosféricos (OMI tipo A, B o Membrana), siempre se debe proporcionar una línea de retorno de vapor a menos de que el buque suministrador justifique que el buque receptor es capaz de gestionar el BOG durante toda la operación de suministro. Esto no es obligatorio para los tanques tipo C, sin embargo, el operador de suministro debe demostrar que el Buque Receptor puede hacer frente al aumento de presión si no se proporciona una línea de retorno del gas. El JPBO deberá recoger estas justificaciones.

Periodos y movimientos dentro del puerto sin suministro de combustible: El operador de suministro deberá declarar si el buque o gabarra de suministro va a permanecer en el puerto (atracados o fondeados), proporcionar al puerto documentación que demuestre que la zona elegida es segura y no origina ningún riesgo inaceptable.

En el supuesto que el buque de suministro solicite atraque a un muelle, la APV únicamente autorizará en aquellos muelles dotados con los medios contraincendios adecuados para un buque GNL y un control de acceso adecuado para evitar el acceso a personas no autorizadas.

Los operadores de suministro que suministren TTS deben utilizar rutas y zonas de estacionamiento seguras predeterminadas (si las hay). En caso de que existan rutas y movimientos seguros alternativos, éstos deben llevarse a cabo en una secuencia que evite la presencia de múltiples proveedores en las rutas acordadas. Asimismo, los operadores deben declarar el tiempo máximo de espera que los camiones están diseñados para no ventear.

Plan de Respuesta Ante Emergencias: Se deberá disponer de Plan de Respuesta Ante Emergencias tal y como se describe en el anexo B.

2.2 Conformidad del equipamiento.

El equipamiento empleado en la operación de suministro de combustible debe cumplir con las normas internacionales u organismos de acreditación reconocidos.

- Buque receptor: la homologación de los componentes debe realizarse de acuerdo con el código IGF.

- Buque de suministro: debe cumplir el código IGC y poseer las certificaciones internacionales otorgadas por el estado de abanderamiento.

- Camión cisterna:

- Debe estar certificado según el código ADR y equipado con los equipos exigidos por el código.

- Los tanques de GNL deben estar certificados según las normas ISO 1469-3 e ISO 2008-1. El combustible y los sistemas de transferencia (es decir, válvulas, reguladores de presión, tuberías de GNL, detectores de incendios, etc.) deben estar certificados según la norma ISO/DIS 12614-13.

- Tanques de almacenamiento de GNL en tierra:

- Tanques a presión de GNL y componentes certificados conforme a la Directiva Europea 2014/68.

- Tanques de almacenamiento de fondo plano para GNL y componentes certificados según API 625/620 o NFPA 59A.

- UNE-EN 1473 Instalaciones y equipos para gas natural licuado. Diseño de las instalaciones terrestres.

- EN 1532 Installation and Equipment for Liquefied Natural Gas, Ship to Shore Interface, BS En 14620 Design And Manufacture Of Site Built, Vertical, Cylindrical, Flat Bottomed Steel Tanks For The Storage Of Refrigerated, Liquefied Gases With Operating

Temperatures Between 0 Degrees C And -165 Degrees C - Part 1: General Liquefied Petroleum Gas IP9.

- BS EN 14620 Design and manufacture of site built, vertical, cylindrical, flat[1]bottomed steel tanks for the storage of refrigerated, liquefied gases with operating temperatures between 0 degreesC and -165 degreesC. Metallic components. API 620 Design and construction of large, welded), low-pressure storage tanks, apéndice Q incluido.

- API 2000 LNG tank venting. Venting atmospheric and low pressure storage tanks. Nonrefrigerated and refrigerated.

- API MPMS 2.2A y 2B «Measurement and calibration of upright cylindrical tanks by the manual tanks strapping.

– Sistemas de transferencia de GNL: Todos los componentes del sistema de transferencia se fabricarán para cumplir los códigos IGF/IGC, según proceda en particular siguiendo las directrices de la norma ISO 20519 en su última versión, en particular se requiere el cumplimiento de las normas (o normas equivalentes específicas de transferencia de GNL como bunker,) que se indican a continuación:

- Mangueras: EN 1472-2 o EN 12434 o BS 4089.
- Acoplamiento de conexión y desconexión en seco para GNL: ISO 21593.
- Brida de colector: EN 1473-3/ISO 16904.
- Juntas giratorias: EN 1473-3/ISO 16904.
- Bridas: EN 1473-3/ASME B16.5.
- Rodamientos: EN 1473-3/ISO 16904.
- Acoplamiento de ruptura: EN 1473-3/ISO 16904-Brazos de transferencia:

EN 1473-3/ISO 16904.–El operador de suministro debe demostrar que todos los sistemas de transferencia de GNL van a estar adecuadamente soportados para operar sin exceder los límites de carga o flexión establecidos por los fabricantes de los equipos y, si es necesario, proporcionarán el soporte necesario de conformidad con ISO 16904 o EN 1474-3.

- En cada brazo o manguera de transferencia se proporcionará una brida de aislamiento construida para cumplir los requisitos aplicables de la Guía de Seguridad ISGOTT en su última versión. En caso de suministro de TTS, el vehículo se conectará a tierra a un punto de puesta a tierra en el muelle de conformidad con los códigos eléctricos nacionales.

- Además, de conformidad con la norma ISO 20519, el Operador de suministro realizará o hará que una organización competente realice un análisis del diseño del sistema de transferencia para confirmar y documentar la funcionalidad del sistema, los parámetros de funcionamiento para los que el sistema de transferencia no supere las tensiones máximas admisibles establecidas en la norma EN-1474/ISO16904.

– Sistemas de seguridad de suministro de GNL:

- Todos los sistemas de transferencia de GNL estarán equipados con un sistema de liberación de emergencia (ERS) y conectados a un sistema de parada de emergencia (ESD). En el caso de que los camiones no estén equipados con un ESD, la funcionalidad del ESD en cuanto a monitorización, detección de fugas e inicio de acciones de parada seguras deberá tenerse en cuenta en las evaluaciones de riesgos (HAZID/HAZOPs) y reflejarse en el Procedimiento de Respuesta ante Emergencias.

- El enlace ESD y ERS debe diseñarse de acuerdo con el capítulo 5.4 de la norma ISO 20519 y certificado por una organización competente.

- La instalación de entrega y los buques receptores deberán estar equipados con un enlace ESD para garantizar el funcionamiento coordinado de ambos sistemas.

- Sistema de comunicación:
 - Conformidad con ATEX o equivalente para el sistema operado en la zona Hazardous.
 - El operador de suministro debe disponer de equipos de repuesto.
 - El equipo para la comunicación no verbal debe ser robusto y fiable.
- Equipo de protección personal y protección contra incendios:
 - Los equipos de protección individual (EPI) deberán ser duplicados, tener marcado CE o equivalente y estar en buenas condiciones de funcionamiento.
 - Los equipos de protección contra incendios requeridos para la operación TTS deben cumplir las disposiciones del código ADR.
 - Los equipos de protección contra incendios requeridos para la operación STS deben cumplir las disposiciones del código IGC.
 - Los equipos de protección contra incendios requeridos para el buque receptor deben seguir las disposiciones del código IGF.

El BFO debe incluir un plan de mantenimiento detallado con todas las certificaciones del fabricante del equipo original (OEM) y un registro del mantenimiento actualizado del equipo.

La APV/Capitanía Marítima puede iniciar un procedimiento de revisión para confirmar que las certificaciones están en vigor o exigir los informes de la auditoría externa del sistema de gestión del Operador de Suministro.

En el anexo C se incluye una lista detallada de todos los equipos y certificaciones asociadas con las que han de contar los operadores.

3. Personal involucrado en las operaciones de suministro GNL

3.1 Funciones y responsabilidades.

Responsable de la operación (BFO-PIC): Debe ser designado por el Operador de suministro (BFO) y su principal responsabilidad es verificar que la operación de suministro se realiza de forma correcta y segura. El BFO-PIC debe asegurarse de:

- Se apliquen correctamente los procedimientos aprobados pertinentes a esta operación.
- Se cumplan las normas de seguridad, en particular, dentro de la zona Hazardous y zona Safety.

Entre las responsabilidades del BFO-PIC están:

- Iniciar y detener el suministro.
- Asegurarse de que se realizan todas las comunicaciones necesarias con la APV.
- Asegurarse de que se siguen los procedimientos operativos específicos, y de que la operación se lleva a cabo cumpliendo los requisitos reglamentarios portuarios aplicables.
- Asegurarse de que se cumplimente toda la documentación y suministro, así como las listas de comprobación necesarias.
- Asegurarse de que se presentan todos los informes requeridos a las autoridades competentes.
- Acordar la configuración de amarre, confirmando con el RSO-PIC la ubicación del LBV o LBB, así como la disposición de las defensas, en el modo de suministro STS. Las disposiciones de amarre deben considerar la planificación de la zona Hazardous de ambos buques (LBV o LBB y RSO).
- Envío de la propuesta de la zona de exclusión marítima.
- Confirmar que los SIMOPS, en su caso, han sido aprobados por la APV antes de su inicio.

- En el caso de la modalidad STS, supervisar la integridad de la disposición de amarre.
- En el caso de operaciones en Terminal, llevar a cabo una reunión de seguridad previa a la operación con los oficiales responsables tanto de la instalación de aprovisionamiento como del buque receptor y el representante de la Terminal donde tenga lugar la operación de aprovisionamiento de GNL.
- Evaluar las condiciones meteorológicas actuales y previstas durante la duración de la operación de repostaje. Garantizar que todas las salvaguardas y medidas de prevención de riesgos se aplican antes de iniciar la transferencia de combustible, para asegurar que la operación se mantendrá dentro de las limitaciones operacionales durante la operación de suministro de GNL.
- Supervisar las comunicaciones durante toda la operación.
- Familiarizarse con los resultados de la evaluación de riesgos la operación y asegurarse de que se han desplegado todos los medios específicos de mitigación de riesgos resultantes del análisis (cortina de agua, protección contra incendios, etc.), incluidas las zonas Safety y Security, dentro de sus competencias.
- Garantizar que se siguen los procedimientos de seguridad y que se completan con éxito las pruebas de inertizado, purga y presión del sistema de suministro de combustible antes del comienzo de la operación.
- Responsable de la activación de los Procedimientos de Emergencia relacionados con el funcionamiento del sistema de suministro, garantizar que el sistema de transferencia esté en buen estado y que el sistema de parada de emergencia ESD esté correctamente conectado y probado.
- Garantizar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad y la conexión de las mangueras de transferencia de líquido y vapor, la conexión/desconexión segura del sistema de transferencia y de los sistemas de desconexión de emergencia (ERS) asociados.
- Garantizar que se siguen los procedimientos de drenaje y purgado del sistema de suministro de combustible antes de la desconexión.
- Supervisar los caudales de transferencia de combustible, incluida la gestión de vapor.
- Supervisar la desconexión de las mangueras/brazos de líquido y vapor.
- Supervisar el desamarre y la separación de los buques o, en el caso del suministro de combustible por camión, la salida del camión.
- Supervisar el despliegue/retorno de las defensas y/o equipos adicionales al buque o camión de aprovisionamiento.
- Notificación a las partes implicadas cuando se haya completado el suministro de combustible.

Para el modo de transferencia de suministro TTS, se recomienda designar a una persona específica con la cualificación y formación adecuadas, aparte del conductor del camión. Esta persona deberá hablar el idioma de comunicación con el buque receptor de manera fluida.

Para el modo de transferencia STS, la función podría ser asumida por el capitán del buque de aprovisionamiento o cualquier oficial a bordo con la cualificación y formación requeridas.

Responsable del buque receptor (RSO-PIC): Es el máximo responsable de la operación de suministro en el lado receptor. Mantendrá el control sobre la recepción del GNL en su barco durante todo el suministro, con la responsabilidad de detener siempre que las condiciones se desvíen de las previstas y acordadas.

Esta función será asumida por el capitán del buque receptor, admitiéndose un oficial a bordo con la cualificación y formación requeridas sin descargo de su responsabilidad. Se recomienda nombrar un representante con conocimiento del puerto para que asista a las reuniones previas, esta función puede ser desempeñada por el agente consignatario del buque.

Entre sus responsabilidades están:

- Ser responsable de la operación de aprovisionamiento de GNL a bordo del buque y estar en contacto con el BFO-PIC.
- Aprobar la cantidad de GNL a transferir.
- Aprobar la composición, temperatura y presión de entrega del GNL (algunos de estos aspectos pueden haberse acordado antes de la operación de carga de combustible como parte del contrato de suministro de GNL).
- Acordar por escrito los procedimientos de transferencia, incluyendo el enfriamiento y, si es necesario, la puesta en gas; la velocidad máxima de transferencia en todas las etapas y el volumen a transferir.
- Garantizar el cumplimiento del procedimiento de suministro acordado.
- Complimentar y firmar las listas de comprobación requeridas para el suministro de GNL.
- Mantener los requisitos mínimos de dotación de seguridad cuando se realicen operaciones simultáneas durante el repostaje de GNL y garantizar que, como mínimo, se dispone de la siguiente dotación:

- Puente con dotación permanente, de conformidad con los requisitos del STCW.
- La sala de control de máquinas del Buque Receptor debe estar dotada de personal y el sistema de propulsión debe estar disponible para su uso inmediato. Los controles de suministro de GNL deben estar atendidos a tiempo completo durante la operación de abastecimiento.

El RSO-PIC se centrará exclusivamente en la supervisión de la operación y no atenderá otras operaciones simultáneas en curso.

Responsable transferencia buque de suministro (BFO-HW): Debe ser designado por el BFO-PIC para encargarse de las operaciones de suministro en el lado del suministrador, siendo sus principales responsabilidades:

- Comprobar la estanqueidad de todos los equipos que intervienen en el suministro del producto.
- Realizar las conexiones necesarias e iniciar la operación cuando el RSO-PIC de la orden.
- Supervisar los parámetros de abastecimiento de combustible en el lado del suministrador, coordinar con RSO-HW para ajustar los parámetros de suministro con el buque receptor.
- Gestión del venteo de seguridad en situaciones de emergencia. Este evento es una situación de emergencia y como tal debe informarse y coordinarse con el BFO-PIC, la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima.
- Comunicación de emergencia.
- Gestión del proceso de purgado e inertizado de mangueras tras el suministro.
- Comunicación con el buque receptor.

En el modo de transferencia TTS, el operador de suministro será el conductor del camión cisterna.

En el modo de transferencia STS y PTS, el papel puede ser desempeñado por el BFO-PIC pero, se recomienda nombrar a un oficial delegado para asegurar que las tareas operativas no causan interferencia con cualquier actividad que necesite coordinarse entre tres partes.

Responsable transferencia del buque receptor (RSO-HW): Debe ser designado por el RSO-PIC para supervisar las operaciones de transferencia en el lado receptor, siendo sus principales responsabilidades:

- Comprobar la estanqueidad de todos los equipos implicados en el abastecimiento de producto.

- Accionar las válvulas para permitir la transferencia del producto.
- Conexiones de la manguera de vapor (si procede).
- Control de los parámetros de carga en el tanque receptor. Comunicación con el suministrador de los requerimientos de caudal, presión y retorno de vapor en previsión de las condiciones del tanque.
- Supervisión del llenado y desbordamiento en el tanque receptor.
- Gestión del venteo de seguridad en situaciones de emergencia, siempre en coordinación con el RSO-PIC.
- Comunicación de emergencia.
- Gestión de la fase gaseosa contenida en el sistema del buque.

Representante de la terminal (TO/COS): Debe ser designado por la terminal o, en caso de tratarse de un muelle o fondeadero público, por la APV.

Antes de proceder al suministro de combustible, el TO/COS debe validar el análisis de riesgos realizado por el BFO y confirmar que se ajustan a las características de la terminal y a la operativa de la misma.

- Es responsable de establecer la coordinación entre la actividad de suministro de combustible y cualquier otra actividad que pueda realizarse dentro o fuera de la terminal/zona de fondeo que pueda tener impacto en la operación de suministro de combustible.
- Durante el suministro de combustible, comunicar a los buques involucrados en la operación la obligación de detener el suministro. El TO/COS en cualquier situación excepcional que modifique las condiciones del entorno previstas para su realización, dará las instrucciones oportunas para la parada inmediata de operaciones. (JPBO).
- Responsable de la activación de los planes de emergencia de la terminal y de la coordinación con servicios externos como los bomberos, etc.

Supervisor SIMOPS: Persona específica responsable de la coordinación del SIMOPS para garantizar una adecuada visión general, comunicaciones y difusión de alarmas a través de todas las partes implicadas en la operación. Esto permitirá liberar al BFO-PIC o al RSO-PIC de las responsabilidades de supervisión y coordinación del SIMOPS. El supervisor de SIMOPS se encarga de las comunicaciones con todos los operadores implicados en SIMOPS y de la difusión de alarmas.

3.2 Cualificación y formación.

De acuerdo con las normas internacionales y nacionales, la cualificación y formación requeridas para cada responsable deben ser:

Responsable de la operación (BFO-PIC): En todos los casos debe hablar inglés con fluidez y entender los términos y vocabulario de los equipos, teniendo en cuenta que debe firmar las listas de comprobación del suministro de GNL como representante del BFO y entender sus términos e implicaciones.

– Modalidad STS:

- STCW V/1-2 «Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque de gas licuado» (código IGC).
- Experiencia en operaciones de carga y descarga de GNL. Si bien podrá ser sustituida por la experiencia de miembros de su equipo.

– Modalidad TTS:

- Certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7019_3 «Supervisar operaciones de suministro de GNL desde cisternas o contenedores a buques».

- Se recomienda incluir la certificación de Sedigas «Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo C» para ampliar los conocimientos sobre equipos de camiones cisterna.

- Modalidad PTS:

- STCW V/1-2 «Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque de gas licuado» (código IGC).

- Experiencia en operaciones de carga y descarga de GNL. Si bien podrá ser sustituida por la experiencia de miembros de su equipo.

Responsable transferencia buque de suministro (BFO-HW):

- Modalidad STS:

- SCTW V/1-2 «Formación avanzada para operaciones de carga de buques tanque de gas licuado» (código IGC).

- Formación avanzada STCW recomendada para las categorías de personal A, B, C, D, E, F, G, H y cualquier miembro de la tripulación con responsabilidades en la respuesta a emergencias.

- Modalidad TTS (Conductor de Camión):

- Certificación Sedigas «Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo C».
- Cualificación ADR.

- Modalidad PTS:

- Certificación Sedigas «Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo A y B».

Responsable del buque receptor (RSO-PIC) y Responsable transferencia del buque receptor (RSO-HW):

- Deberán estar cualificados conforme al «V/3 Formación avanzada en buques sujetos al código IGF».

- Se recomienda que uno de los responsables de la operación tenga experiencia en transferencia de GNL. Si no se dispone de esta experiencia, la compañía armadora deberá disponer de un superintendente con experiencia en la primera operación.

Representante de la terminal (TO/COS):

- Deberá estar acreditado al menos como Operador de Terminal Portuaria en cumplimiento del Real Decreto 145/89.

4. Condiciones límite operativas

Las condiciones límite operativas se refieren a un rango limitado de parámetros en los que las operaciones serán seguras y el equipamiento no opera fuera de los límites de diseño. 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 puedan superar, los límites de condiciones previstas en el JPBO.

En ningún caso, independientemente de los límites establecidos en el JPBO, se superarán las siguientes limitaciones, que deberán estar incluidas en el JPBO de cada operación.

En la modalidad TTS y PTS la operación de suministro no debe comenzar, o reanudarse, si las condiciones locales superan o, por las previsiones que se dispongan, se espera que superen las siguientes condiciones meteorológicas:

- Visibilidad: 0,5 millas náuticas como mínimo.
- Viento sostenido (viento medio en los últimos 10 minutos): 20 nudos.

- Rachas de viento: 30 nudos.
- Oleaje (Hs): 1,5 m.
- Tormenta eléctrica.

En la modalidad STS la operación de suministro no debe comenzar, o reanudarse, si las condiciones locales superan o, por las previsiones que se dispongan, se espera que superen las siguientes condiciones meteorológicas:

- Visibilidad: 1 milla náutica como mínimo.
- Viento sostenido (viento medio en los últimos 10 minutos): 20 nudos.
- Rachas de viento: 30 nudos.
- Oleaje (Hs): 1,5 m.
- Tormenta eléctrica y/o lluvia intensa.

Se tomarán como referencia las mediciones de la estación meteorológica ubicada en el dique del Este. Estos valores podrán sufrir modificaciones sujeto a la evaluación de la Capitanía Marítima de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia.

Tanto desde el Centro Control de Emergencias como el servicio de Port Control, se comprobarán que las condiciones meteorológicas están dentro de los umbrales establecidos antes de autorizar el comienzo de la operación (maniobra náutica o comienzo de suministro).

Durante la operación de suministro, desde el Centro Control de Emergencias, se ordenará la parada de suministro siempre que se superen las condiciones límites establecidas.

El suministro se cancelará, o se interrumpirá en el caso en que ya hubiera comenzado, en cualquier situación que dé lugar al cierre del puerto o que no permita a los medios de emergencia de la Autoridad Portuaria enfrentar una situación de emergencia. Se procederá de igual forma cuando la APV/Capitanía Marítima estimen que, por motivos de seguridad marítima, la operación no puede realizarse.

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 menos de 100 metros, medidos desde el punto de conexión de GNL del buque receptor, de cualquier otro buque que esté realizando operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas.
- A buques atracados a menos de 100 metros de otro que esté realizando cualquier operación de suministro de combustible.
- A buques que realicen operaciones con mercancías peligrosas de cualquier clase mientras duren las mismas.
- A buques escorados o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- A buques en los que se realicen reparaciones que inmovilicen la máquina principal o que puedan afectar a la disponibilidad de los servicios esenciales del buque.
- A buques con 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.
- A buques que se encuentren atracados a una distancia inferior a 200 metros de una instalación calificada como SEVESO (GALP y TEPSA en Valencia, y SAGGAS y FERTIBERIA en Sagunto) o de un núcleo de población, en operaciones TTS, o a 400 metros en el caso de operaciones STS o PTS.
- No se realizarán operaciones de suministro cuando los sistemas de seguridad (detección y extinción de incendios, detección de gas, ESD system, STS link, inertización, etc.) o en los sistemas de control y contención de gas de los buques

suministrador y receptor, presenten anomalías, alarmas o parámetros de funcionamiento fuera del rango admisible que impidan la correcta monitorización de la actividad.

5. Medios mínimos de seguridad disponibles durante las operaciones

Con independencia del resto de medios y equipos de seguridad prescritos en 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:

5.1 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 1000 kg de producto contenido en la cisterna 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 50 kg.

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.

Al menos una manguera contraincendios deberá ser desplegada hacia la cisterna de GNL para su uso inmediato, fundamentalmente para facilitar cuestiones operativas como la descongelación de válvulas que pudieran quedar atascadas por el hielo, u otros usos como primeros auxilios en caso de posibles quemaduras.

5.2 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.

Durante la operación de suministro habrá disponible en el puerto, y en servicio, al menos dos remolcadores con capacidad de asistencia contraincendios de la clase FI-FI I. En caso de haber algún remolcador de la clase FI-FI II, se priorizará su asignación a cualquier emergencia relacionada con operaciones de suministro de GNL.

5.3 Equipos de protección individual.

Todo el personal presente implicado en la operación de suministro deberá tener disponibles para su uso EPI adecuados 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 APV podrá valorar la conveniencia de que durante la operativa esté presente la Unidad de Prevención y Protección Civil de los bomberos de Valencia. En ese caso, 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. La Unidad de Prevención y Protección Civil tendrá la potestad y el poder de decisión para instalar un sistema preventivo de protección contra incendios fuera de perímetro de seguridad.

5.4 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 instalada en la instalación de suministro o en el buque receptor de modo que en ningún caso se podrá manejar separadamente.

En el caso de suministro en la modalidad PTS y TTS se evitará 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 de la modalidad TTS y antes de iniciar el suministro, el camión cisterna se conectará a una toma de tierra disponible en el muelle, de modo que en ningún caso se podrá iniciar el suministro sin que esta conexión haya sido establecida.

En el caso de suministro en la modalidad STS se evitará todo contacto metal-metal entre el buque receptor y el buque desde el que se realiza el suministro, procurando que los elementos de amarre y acceso tengan las adecuadas protecciones.

5.5 Cables de remolque de emergencia.

Los buques participantes en las operaciones de suministro deberán disponer a proa (amura) y popa (aleta) de la embarcación, por la banda contraria a la de atraque o abarloamiento, sendos cables de remolque para ser utilizados por los remolcadores en caso de emergencia.

Estos cabos deberán estar hechos firmes a bordo y quedar suspendidos por la borda sin ningún tipo de seno sobre la cubierta. Estarán dotados de una gaza que quedará suspendida entre uno y dos metros por encima de la línea de flotación.

Estarán fabricados en acero y con las mismas características de resistencia que los demás cabos de amarre recomendados para el buque. Nos se permite para esta función el uso de cabos fabricados con fibras naturales o sintéticas debido a que éstos se verían afectados en caso de incendio.

6. Operaciones simultáneas (SIMOPS)

Definición de SIMOPS-Operaciones Simultáneas: Definidas como dos o más actividades que ocurren al mismo tiempo, una de las cuales implica un proceso de suministro de GNL, cuya combinación puede dar lugar a un mayor riesgo para la seguridad. Las actividades paralelas incluyen, pero no se limitan a, desembarco/embarque de pasajeros y/o tripulación, recogida de pasajeros, carga/descarga de vehículos, manipulación de carga, repostaje o lubricación, trabajos de limpieza/ reparación, etc.

Los receptores de suministro (RSO), los operadores de suministro (BFO) y el operador de terminal (TO) deben evaluar SIMOPS específica e individualmente y presentar un informe que lo describa con el siguiente contenido:

- Descripción de la SIMOPS.
- Identificación de riesgos de posibles interacciones entre la operación y el suministro de GNL.
- Análisis de riesgos.
- Aceptación de las partes involucradas.
- Sistemas de control y organización.
- Planes de contingencia.

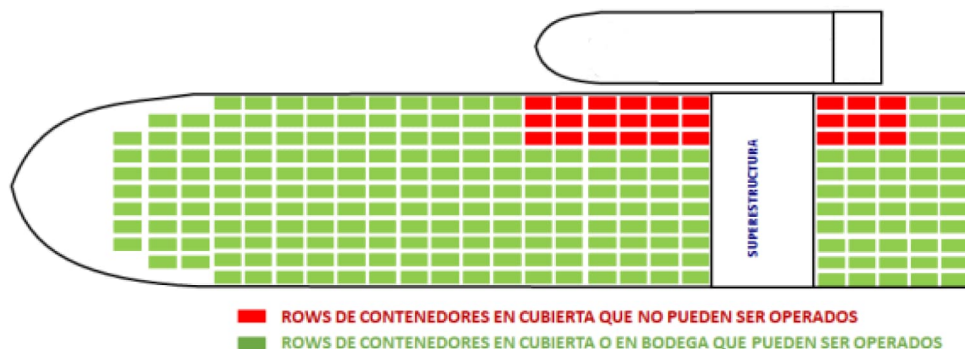
Los receptores del suministro (RSO) conjuntamente con el Operador de Suministro (BFO) deben demostrar que los niveles de riesgo del SIMOP se ajustan a los criterios de riesgo establecidos por la APV y a las siguientes referencias:

- EMSA Guidance for LNG Bunkering.
- GUIA SGMF: SIMOPs during LNG bunkering.
- ISO 18683-Directrices para los sistemas e instalaciones de suministro de GNL como combustible a los buques.

Debe designarse un supervisor de SIMOPS, que será designado por el buque receptor, para garantizar una adecuada coordinación de las partes implicadas, una comunicación fluida y la difusión de alarmas a todos los actores implicados en la operación de una manera ágil. De este modo, el RSO-PIC quedarían liberados de las responsabilidades referente a la coordinación del SIMOPS y podrán centrarse exclusivamente en el control de la operación de suministro. El supervisor del SIMOPS gestionaría las comunicaciones con todos los operadores que participan en la SIMOPS y la difusión de las alarmas.

En el caso de operaciones simultáneas de descarga/carga en buques portacontenedores se establece la siguiente limitación: Estará prohibido la manipulación de contenedores en los tres rows de cubierta más cercanos a la banda de suministro en todos los bays que ocupe la eslora del buque suministrador. Todos los contenedores de estos tres últimos rows deberán estar trincados con barras de trinca y con los twistlocks debidamente cerrados.

Esta limitación no aplica para la manipulación de contenedores en bodega.



7. Procedimiento de comunicaciones

7.1 Comunicación previa de los servicios a realizar y su registro.

El Operador de Suministro (BFO) comunicará previamente a la APV cada operación de suministro de GNL que pretenda realizar con al menos veinticuatro (24) horas de antelación, en horario de 08:00 a 20:00 de lunes a viernes. En el caso de la modalidad

de suministro TTS la comunicación de la operación se comunicará al menos veinticuatro (24) horas previas a la operación.

La comunicación se realizará mediante correo electrónico, adjuntando cumplimentado el impreso «IMPRESO DE SOLICITUD PARA EL SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A GRANEL A BUQUES EN EL PUERTO» para cada operativa, añadiendo las carpetas que figuran en el anexo D del presente procedimiento.

El correo conteniendo el impreso de solicitud y las carpetas se remitirá a las siguientes direcciones:

- Centrodecontrol@valenciaport.com –C.C.E.–A.P.V.
- seguridad@valenciaport.com –Departamento de Seguridad de la A.P.V.–.
- coordinacionoperaciones@valenciaport.com –Comisaria del Puerto de Valencia–.
- operacionessagunto@valenciaport.com –Comisaria del Puerto de Sagunto–.

Deben incluirse las siguientes condiciones para ser verificadas, debiendo cumplirse todas ellas:

- La operación está totalmente cubierta por una autorización.
- La operación se llevará a cabo dentro de los límites operativos establecidos en la autorización. Se comprobarán las condiciones meteorológicas y marítimas para las horas siguientes para asegurar que se cumplen dichas condiciones.
- Las condiciones de tráfico previstas no impiden la ejecución segura del servicio. Se comprobarán los movimientos portuarios, dragados, trabajos de mantenimiento o cualquier otra actividad incompatible con las operaciones de suministro.
- En caso de SIMOPS: se contará con la aprobación de la APV, se proporcionará un detalle de las medidas especiales a considerar y del personal designado para las comunicaciones relacionadas con el SIMOPS.

Finalmente, la APV puede denegar la operación o proponer una hora de inicio alternativa en base a la revisión de las condiciones mencionadas.

7.2 Aviso de inicio y finalización de la operación.

En todo tipo de operación de suministro GNL el BOF-PIC comunicará telefónicamente al C.C.E.–A.P.V. (Teléfonos 900.85.95.73 O 96.393.95.87), el inicio y la finalización de la operación de suministro.

7.3 Documentación a facilitar después del suministro.

Informes sobre la calidad del GNL. Se incluirán después de cada suministro copia del BDN a las Autoridades Portuarias.

8. Autorización para prestar el servicio de bunkering y autorizaciones de operación

Una operación de suministro de GNL no podrá iniciarse hasta que el BFO cumpla los siguientes requisitos:

Estar en posesión de una Autorización para prestar el servicio de suministro de GNL emitida por la APV. Este documento acreditará la capacidad de la BFO para cumplir con los requisitos económicos y administrativos derivados del TRLPEMM.

Estar en posesión de una Autorización emitida por la APV para realizar una operación de suministro a un buque receptor específico en un lugar concreto y con un método y equipo específico.

Comunicación previa de cada operativa a la APV con al menos 24 horas de antelación, en horario de 08:00 a 20:00 de lunes a viernes, proporcionando un documento JPBO, incluyendo un resumen exhaustivo de las condiciones de la operación a realizar, especificando las condiciones operativas a vigilar y si procede SIMOPS. Este documento deberá ser compartido entre ambos buques, receptor y suministrador.

Hasta que se consiga la aprobación de la autorización para la prestación del servicio de suministro de GNL y únicamente en aquellos casos en los que se solicite autorización para realizar un suministro puntual en el área de fondeo, se procederá de acuerdo al requisito 2.

8.1 Procedimiento técnico para la obtención de la autorización de suministro.

El procedimiento técnico para la obtención de esta queda recogido en el documento «Procedimiento técnico para la obtención de autorización de suministro de GNL en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia».

8.2 Procedimiento para la obtención de la autorización de operación de suministro.

Toda embarcación de suministro que opere en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) deberá disponer, con carácter previo a su puesta en servicio, de un informe de adecuación favorable emitido por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y del correspondiente informe de aprobación emitido por la APV.

La documentación a enviar será:

- Análisis de riesgos, realizado tal y como se describe en el anexo E.
- El estudio de amarre STS, incluyendo las limitaciones operativas resultantes del mismo. Se deberá cumplir con las recomendaciones de OCIMF «Mooring Equipment Guidelines».

- Confirmación de la compatibilidad. En el anexo F se ha recopilado una lista detallada de todas las comprobaciones pertinentes para evaluar la compatibilidad entre BFO y RSO.

- JPBO:

- Limitaciones operativas definidas por la APV.
- Limitaciones operativas derivadas del estudio de amarre.
- Implementación de las zonas Hazardous, Safety y Security. Incluyendo los cálculos.
 - Cálculo de la zona de exclusión marítima.
 - La confirmación de la compatibilidad de los sistemas ESD, procedimiento de comprobación del sistema ESD.
 - Procedimiento de notificación a las autoridades.
 - Procedimientos de conexión, inertización y purga de gas natural. En la solicitud de la autorización se incluirán los detalles específicos del equipo de suministro.
 - Procedimientos de llenado/transferencia de GNL (secuencia de arranque-alimentación hasta el límite de llenado). Incluyendo límites de llenado.
 - Procedimientos de purgado, inertización y desconexión de GNL.
 - Procedimientos para evitar la liberación de gas natural a la atmósfera. Se incluirá la prohibición de realizar venteos y el procedimiento en caso de emergencia.

- Evaluación SIMOPS (si aplica) tal y como se describe en el apartado 6.

En el anexo D se describe la forma de entregar la información requerida.

Las operaciones de suministro deberán ser inmediatamente suspendidas, cuando en los buques implicados se produzcan incidencias relacionadas con los sistemas de seguridad y control (detección y extinción de incendios, detección de gases, sistema ESD, STS Link, sistema de inertización, detección de sobrellenado de los tanques, etc). En todos estos casos, la operación no se reanuda hasta que la Capitanía Marítima se asegure que tales sistemas vuelven a funcionar adecuadamente, previa investigación de lo sucedido.

9. 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 suministro 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 por el que se desarrolla el mismo, así como la normativa específica en materia de protección de buques e instalaciones portuarias.

Como criterio general, la Coordinación de actividades cuando el buque receptor esté realizando actividades de carga/descarga de mercancía y/o de pasaje recaerá en el titular de la autorización 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 consignatario buque receptor.

ANEXO A

Listas de comprobaciones

A. 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. Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.			P	
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.				Día y hora notificación/day and time notification Día y hora notificados/day and time notified

	Barco/ Ship	Truck/ Camión	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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 local. 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.				
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. 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.				
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	LNG Truck/Camión de GNL
Nombre/Name	Nombre/Name
Rango/Rank	Rango/Rank
Firma/Signature	Firma/Signature
Fecha/Date	Fecha/Date
Hora/Time	Hora/Time

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:
Atraque/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. 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 buque receptor de GNL está amarrado de forma segura. Se observan las normativas en materia de amarres. Se han colocado las defensas del buque. The LNG receiving 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 la costa. Cuando es obligatorio hay una ruta de escape de emergencia segura entre ellos. 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.			R	
Todo el equipo de extinción de incendios obligatorio está preparado 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 camión pueden moverse por sus propios medios en una dirección segura y sin obstrucciones. The ship and truck can move under their own power in a safe and non-obstructed direction.			R	

	Buque/ Ship	Truck/ Cisterna	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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. 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.				
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. 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.			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. 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 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	
El área restringida está libre de personas autorizadas, objetos y fuentes de ignición. The restricted area is free of unauthorized persons, objects and ignition sources.			R	
Las puertas externas, 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 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. The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.				
Las hojas de datos de seguridad (MSDS), para el GNL entregado están disponibles. 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	
El equipo de protección y la ropa adecuados están preparados 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 personal que se encuentra en las inmediaciones de estas operaciones hacen uso del equipo de protección y de la ropa adecuados. 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.				

	Buque/ Ship	Truck/ Cisterna	Code/ Código	Observaciones/Remarks
Se ha instalado un acoplamiento de 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 posición y vacíos. Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.				
La protección criogénica para el casco y la cubierta están colocadas adecuadamente. 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 alto nivel y las alarmas de alta presión están operativos, 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 del barco están protegidos contra el llenado excesivo en todo momento; el contenido del tanque está monitorizado 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 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. 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 relicuación de boil-off 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
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. 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.			A	ESD barco/shipS ESD camión/truckS
La línea de entrada de GNL en el buque suministrado ha sido verificada. Las conexiones no utilizadas están cerradas, cegadas y completamente atornilladas. Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.				

	Buque/ Ship	Truck/ Cisterna	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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. 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 camión está provista de acoplamientos de desconexión seca. The LNG bunker connection between the ship and the truck is provided with dry disconnection couplings.				
La conexión de bunkering de GNL entre el barco y el camión de GNL cuenta con los medios de aislamiento eléctrico adecuados. The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker truck has adequate electrical insulating means in place.				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. 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	
El camión cisterna está conectado a tierra y las ruedas están bloqueadas. The tank truck is electrically grounded, and the wheels are chocked.				
El motor del camión cisterna está apagado durante la conexión y desconexión de las mangueras del bunkering de GNL. The tank truck engine is off during the connection and disconnection of the LNG bunker hoses.				
El motor del camión cisterna se apaga durante la purga o la transferencia de GNL. The tank truck engine is switched off during purging or LNG transfer.				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. If mandatory 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.				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. Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity.				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. 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 las 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 valores 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 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 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	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

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 camión o contenedor cisterna/Checklist for lng truck to ship bunkering

IMO:
Nombre del buque/Name of Vessel:
Atrque/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 n.º:

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.

*B. 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:
Atraque/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 abarloadarse 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	

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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

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:
Atraque/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:

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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:
Atraque/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.				

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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. Esta 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

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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 buque 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.				

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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 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. 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 boil-off –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	

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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	
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 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:
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/ 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	

	Buque/ Ship	Buque de suministro/ Bunker Vessel	Código/ Code	Observaciones/Remarks
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.

Además de las listas de comprobaciones para el suministro de gas natural licuado a buques con un buque de suministro, vistas anteriormente, también será aceptado el uso de la última versión de las listas de la IAPH siguientes:

IAPH-Liquefied-Gas-Bunker-Checklist-STs-A: Project-based bunker operations.

IAPH-Liquefied-Gas-Bunker-Checklist-STs-B: Operations at a «Bunker Ready Terminal».

C. 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:
Atraque/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.				

	Barco/ Ship	Terminal GNL/LNG Terminal	Código Code	Observaciones/Remarks
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:
Atraque/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:
Atrake/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	

	Buque/ Vessel	Terminal GNL/LNG Terminal	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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

	Buque/ Vessel	Terminal GNL/LNG Terminal	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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 buque 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.				

	Buque/ Vessel	Terminal GNL/LNG Terminal	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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 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. 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 relievación de boil-off 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. The vapour connections are properly connected and supported.				Si aplica/If applicable:
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	

	Buque/ Vessel	Terminal GNL/LNG Terminal	Code/ Código	Observaciones/Remarks
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	
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 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:
Atrque/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 n.º:

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.

Nota: Se aceptará el uso de las listas de comprobación emitidas por la IAPH.

ANEXO B

Plan de respuesta ante emergencias

En caso de suministro en modalidad TTS o modalidad STS, los planes de respuesta de los operadores de suministro GNL se integrarán en los planes de emergencias de los Puertos o Terminales (Plan de Autoprotección), tal y como indica el RD 393/2017.

El Operador de suministro GNL debe disponer de un Plan de Respuesta a Emergencias Interno (ERP) referenciado en el JPBO para las medidas a tomar dentro de la Instalación de suministro de GNL o siempre que tenga lugar la operación de suministro de GNL, desde el momento en que se ha concedido la autorización, hasta su conclusión, para ello:

– Este plan debe ser acorde con los escenarios de riesgo asociados a la operación de suministro de GNL.

– El plan de emergencia interno debe integrar los procedimientos de emergencia del Sistema de Gestión de la Seguridad (ISM) del buque receptor de acuerdo con los requisitos del código IGF.

– En caso de suministro de STS, el plan de emergencia interno debe integrar los procedimientos de emergencia del Sistema de Gestión de la Seguridad (ISM) del buque de aprovisionamiento de acuerdo con los requisitos del código IGC.

– En caso de suministro de TTS, el Operador de suministro debe presentar un plan de contingencia.

– El plan de emergencia interno debe contemplar el plan de Autoprotección de la Terminal si la operación se realiza en una terminal gestionada por terceros o el plan autoprotección de la APV en caso contrario.

Cada parte debe disponer de un procedimiento de notificación de incidentes, accidentes o emergencias. Según el modo de suministro de GNL los procedimientos serán:

- Para las operaciones TTS, el reglamento ADR especifica en el artículo 1.8.5 los requisitos para la notificación/información de incidentes.
- Para las terminales de GNL, la directiva SEVESO especifica la información necesaria para la notificación de incidentes.
- En el caso de los buques, tanto los datos de recepción como los de suministro deben enviarse al módulo «Causalidades e Incidentes Marítimos» del GISIS de la OMI.
- La Directiva 2009/18/CE establece la obligación de facilitar información sobre siniestros marítimos a escala europea a través de la plataforma EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

ANEXO C

Lista de componentes

1. Certificación de equipos de suministro TTS

Tipo de Información	Norma aplicables, reglas de clase, normativa	Rol	
		Clase, Organismos acreditados	Autoridad Portuaria
1. Camión cisterna de GNL.	– Acuerdo de la UE sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera. – Normas ISO.	Evaluación realizada por un organismo de acreditación reconocido (por ejemplo, TUV, UL). – Sociedad de Clasificación a través de su Esquema de Aprobación de Tipo.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros de la revisión independiente, las pruebas del tanque de GNL y el sistema de abastecimiento de combustible realizadas por organismos independientes y acreditados y sociedades de clasificación.
1.1 Depósito de GNL.	ISO 1496-3 - 1 Contenedores para líquidos, gas. ISO 20088-1 Resistencia a las salpicaduras criogénicas de los materiales aislantes.		
1.2 Sistema de combustible y transferencia de GNL.	ISO/DIS 12614 Componentes del sistema de GNL para vehículos de carretera.		
Rendimiento y métodos de prueba generales.	ISO/DIS 12614-2.		
Válvulas de retención.	ISO/DIS 12614-3.		
Válvulas manuales.	ISO/DIS 12614-4.		
Manómetros para depósitos.	ISO/DIS 12614-5.		
Regulador de sobrepresión.	ISO/DIS 12614-6.		
Válvula de alivio de presión.	ISO/DIS 12614-7.		
Válvula de exceso de flujo.	ISO/DIS 12614-8.		
Carcasa estanca al gas y manguera de ventilación.	ISO/DIS 12614-9.		
Tuberías para GNL y vapores.	ISO/DIS 12614-10.		
Accesorios.	ISO/DIS 12614-11.		
Regulador de presión.	ISO/DIS 12614-13.		
Indicador de nivel de GNL de presión diferencial.	ISO/DIS 12614-14.		
Medidor de nivel de capacitancia.	ISO/DIS 12614-15.		
Intercambiador de calor (vaporizador, unidad de acumulación de presión).	ISO/DIS 12614-16.		
Detector de incendios.	ISO/DIS 12614-17.		
Detector de gas.	ISO/DIS 12614-17.		
Sensor de temperatura.	ISO/DIS 12614-18.		

2. Verificación de equipos y componentes de LBV y LBB

Tipo de Información	Normas aplicables, reglas de clase, normativa	Rol	
		Clase, Organismos acreditados	Autoridad Portuaria
2. Abastecimiento de GNL Barcaza, buque.	Reglas de clase para el transporte de gases licuados a granel, Código Internacional de Gaseros IGC.	Las aprobaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo. – Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño. – Dimensionamiento, trabajo de verificación de la capacidad mediante requisitos empíricos en Rules. – Asistencia y evaluación de diferentes pruebas de verificación y validación.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las Sociedades de Clasificación
2.1 Tanque de almacenamiento de GNL.	Reglas de clase, IGC Capítulos 4, 6.		
Aislamiento de tanques de GNL.	Reglas de la clase, capítulos 4 y 9 del IGC.		
Doble barrera del tanque de GNL.	Reglas de clase, IGC Capítulo 4.		
Válvula(s) de alivio de presión.	Reglas de clase, IGC Capítulos 8, 15. ISO 18154.		
Terminación de la ventilación.	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC.		
2.2 Sistema de transferencia de combustible de GNL.			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación).	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7.		
Compresores de vapor.	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7.		
Sistema de licuefacción.	Reglas de clase, IGC Capítulo 7.		
Oxidantes térmicos.	Reglas de clase, IGC Capítulo 7.		
Protección al vacío.	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC.		
Sistema de gas inerte.	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC.		
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores).	Reglas de clase, IGC Capítulo 7.		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia).	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7.		
Válvulas de alivio.	Reglas de clase, IGC Capítulo 5.		
Sensores de presión.	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC.		
Sensores de temperatura.	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC.		
Indicadores de nivel del depósito.	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC.		
Accesorios.	Reglas de la clase, capítulos 4,5,7 del IGC.		
Tuberías de GNL y vapores.	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7.		
Detectores de gas.	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC.		
Detectores de temperatura de vertido.	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC.		
Detección de incendios.	Reglas de la clase, capítulo 11 del IGC.		
Lucha contra el fuego.	Reglas de la clase, capítulo 11 del IGC.		
Sistema de seguridad ESD.	Reglas de clase, IGC Capítulos 6, 18.		
Clasificación de zonas peligrosas.	Reglas de clase, capítulos 3 y 18 del IGC.		

3. Verificación de equipos y componentes del tanque de almacenamiento de GNL

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, Organismos acreditados	Clase, Organismos acreditados
3. Tanque de almacenamiento de GNL (suministro de GNL de tubería a barco).	Normas ISO, normas norteamericanas como NFPA 59A, API 625/620.	Las homologaciones de componentes y equipos pueden ser realizadas por organismos de acreditación reconocidos, como TUV.	Revisión del sistema de transferencia de GNL por parte de la Autoridad Portuaria en colaboración con otras autoridades nacionales y regionales y con PYMES reconocidas en materia de seguridad del GNL. – Dado que las instalaciones fijas de tanques de GNL serán en su mayoría superiores a 50 toneladas (110m3) y probablemente superen las 200 toneladas (440 m3), la revisión de la seguridad de dichas instalaciones debe cubrir los requisitos de la directiva Seveso III.
3.1 Tanque de almacenamiento de GNL.	Norma ISO/AWI TR 18624 sobre diseño y pruebas de tanques de almacenamiento de GNL.		
Aislamiento de tanques de GNL.			
Doble barrera del tanque de GNL.	Norma NFPA 59A para la producción, el almacenamiento y la manipulación de gas natural licuado (GNL).		
Válvula(s) de alivio de presión.	Sistemas de tanques API 625/620 para el almacenamiento de gas licuado refrigerado.		
Terminación de la ventilación.			
3.2 Sistema de transferencia de combustible de GNL.			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación).	NFPA 59A.		
Compresores de vapor.	NFPA 59A.		
Sistema de licuefacción.	NFPA 59A.		
Oxidantes térmicos.	NFPA 59A.		
Recondensadores.	NFPA 59A.		
Protección al vacío.	NFPA 59A.		
Sistema de gas inerte.	NFPA 59A.		
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores).	NFPA 59A.		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia).	NFPA 59A, API 625/620.		
Válvulas de alivio.	NFPA 59. ISO 21013 Servicio criogénico de alivio de presión.		
Sensores de presión.	NFPA 59A, API 625/620.		
Sensores de temperatura.	NFPA 59A, API 625/620.		
Indicadores de nivel del depósito.	NFPA 59A, API 625/620.		
Accesorios.	NFPA 59A, API 625/620.		
Tuberías para GNL y vapores.	NFPA 59A, API 625/620.		
Detectores de gas.	NFPA 59A.		
Detección de incendios.	NFPA 59A.		
Detectores de temperatura de vertido.	NFPA 59A, API 625/620.		
Lucha contra el fuego.	NFPA 59 A.		
Sistema de seguridad ESD.	NFPA 59A.		
Clasificación de zonas peligrosas.	IEC 60079:10.		

4. Verificación de equipos y componentes de buques de gas/buques receptores

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, Organismos acreditados	Clase, Organismos acreditados
Barco propulsado a gas (Recepción de buques de GNL).	Reglas de clase para buques que utilizan gases como combustible, IGF	– Las homologaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo. – Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño. – Dimensionamiento, trabajo de verificación de la capacidad mediante requisitos empíricos en Rules. – Asistencia y evaluación de diferentes pruebas de verificación y validación.	Verificar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las sociedades de clasificación.
4.1 Tanque de almacenamiento de GNL.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Aislamiento de tanques de GNL.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Doble barrera del tanque de GNL.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Válvula(s) de alivio de presión.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6 ISO 18154		
Terminación de la ventilación.	Reglas de clase, capítulos 6,12 del IGF		
4.2 Sistema de recepción de combustible GNL.			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación).	Reglas de clase, IGF Capítulo 9		
Compresores de vapor.	Reglas de clase, IGF Capítulo 9		
Sistema de licuefacción.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Oxidantes térmicos.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Sistema de gas inerte.	Reglas de clase, capítulos 6,8 del IGF		
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores).	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia).	Reglas de clase, capítulos 6,7,8 del IGF		
Válvulas de alivio.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Sensores de presión.	Reglas de clase, capítulos 6,15 del IGF		
Sensores de temperatura.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6,8,15		
Indicadores de nivel del depósito.	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Accesorios.	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Tuberías de GNL y vapores.	Reglas de clase, IGF Capítulos 5,7		
Detectores de gas.	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Detectores de temperatura de vertido.	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Sistema de seguridad ESD.	Reglas de clase, IGF Capítulos 6, 18		
Clasificación de zonas peligrosas.	Reglas de clase, capítulos 3 y 18 de la IGF		

5. Verificación de los equipos y componentes de los sistemas de transferencia y seguridad del abastecimiento de GNL

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, Organismos acreditados	Clase, Organismos acreditados
5. Transferencia de GNL (bunkering) y sistema de seguridad.	Normas de clase, ISO, IEC, NFPA	Las aprobaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo. – Las homologaciones de componentes y equipos pueden ser realizadas por organismos de acreditación reconocidos, como el TUV. – Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño de la sociedad de clase.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las sociedades de clasificación y los organismos de acreditación.
5.1 Componentes de la transferencia.			
Manguera criogénica.	EN 1474-2, EN 12434		
Brida del colector.	EN 1474-3		
Acoplamiento en seco, conexión rápida, acoplamiento de desconexión.	ISO 18683 ISO 21593		
Brazo de carga.	EN 1474-3		
Articulación giratoria.	EN 1474-3		
Rodamiento.	EN 1474-3		
Integración de componentes y equipos de transferencia de GNL.	Normas de clasificación Código IGC Guías SIGTTO Guías del SGMF EN 1474 EN ISO 28460 NFPA 59A		
5.2 Componentes de seguridad.			
Purga de nitrógeno.	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Válvulas de cierre de emergencia.	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Acoplamiento de liberación de emergencia.	EN ISO 20519		
Válvulas de alivio de presión.	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Acoplamiento motorizado de liberación de emergencia (PERC).	**Diseños propios - Debe exigirse el FMECA si el PERC no es revisado por la clase u otros organismos acreditados.		
Detección de gases.	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Detección de incendios.	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Sistema de parada de emergencia.	EN ISO 20519, SIGTTO		
Clasificación de zonas peligrosas.	Reglas de clase, IGC, Código IGF, ES 60079:10		
Lucha contra el fuego.	Código IGC y IGF ISO 7203-1,2,3 NFPA 59A		

ANEXO D

Carpetas de documentos para la obtención de una autorización de operación**Carpeta 1. *Plan Conjunto de Gestión del Suministro de GNL (JPBO).***

En él, se describen los equipos, los procedimientos, las evaluaciones de compatibilidad, funciones y responsabilidades y un plan de respuesta ante emergencias que incluya a todas las partes implicadas para llevar a cabo la operación de suministro de GNL de forma eficaz y segura. Su contenido mínimo será el descrito a continuación:

– El suministrador hará una declaración responsable indicando que no hay ninguna alteración de los equipos indicados en la documentación aportada para la obtención de la autorización de suministrador. En caso de que los equipos utilizados no estén incluidos en la lista de equipos utilizados en la solicitud de autorización, se enviará la lista de equipos nuevos junto con:

- Las normas según las cuales están certificados.
- Los organismos acreditados que expiden la certificación en nombre de las administraciones/autoridades, organizaciones reconocidas.
- Plan de mantenimiento detallado de los equipos implicados en el servicio.
- Evaluación de la compatibilidad, procedimientos y listas de comprobación operativas de acuerdo con el capítulo 2 y el anexo F.

- Una descripción de las funciones y responsabilidades de acuerdo con el capítulo 3.
- Cálculo del área Safety para las condiciones particulares del suministro.
- Diagrama de las áreas Hazardous de ambos buques.
- Indicación del análisis de temperatura y presión de GNL durante toda la operación de suministro.
- Confirmación de la no existencia de riesgo de rollover en el RV.

Carpeta 2. *Estudio y simulación de amarre.*

Documentación que aporte el plan de amarre del buque suministrador al buque receptor.

Carpeta 3. *Análisis de Riesgos (RA) (cuando sea de aplicación).*

Las evaluaciones de riesgos (RA) son necesarias para evaluar las zonas de control requeridas, las condiciones ambientales seguras, las medidas de mitigación y la idoneidad de realizar SIMOPS durante la operación.

La carpeta incluirá al menos:

- Un QualRA (HAZID+HAZOP para el sistema de transferencia) con un informe específico según la norma ISO/TS 18683. Del QualRa se derivarán una lista de acciones que se deben incluir en el JPBO en caso de tratarse de acciones de mitigación no incluidas por defecto en el JPBO emitido por el BFO.
- Una propuesta de Zonas de Control. Se incluirá la zona de exclusión marítima (zona en la que no estará permitido el paso de buques durante el periodo en que está en marcha el proceso de abastecimiento de GNL).
- Una descripción de las medidas de mitigación y los medios necesarios para hacer cumplir las zonas de control.
- Una evaluación de las principales envolventes operativas derivadas del análisis de riesgos que deben seguirse durante la operación.
- Un acuerdo firmado por todas las partes implicadas (BFO, RSO y TO) declarando compatible el análisis realizado con sus requisitos y características.

– En supuesto de suministro en la modalidad TTS se incluirá Un informe en el que se aborden los peligros asociados al transporte o al estacionamiento dentro del sistema de carreteras del puerto.

Si se dan las situaciones descritas en el anexo E en su punto A de este documento o la APV lo considera necesario, la presentación debe incluir un QRA o FMECA.

Carpeta 4. *Evaluaciones SIMOPS.*

Esta carpeta debe incluir los informes específicos para la evaluación de SIMOPS de manera individualizada:

- Definición del SIMOPS, qué supuestos se hacen y los criterios de riesgo con los que debe juzgarse.
- Identificación de los peligros de las posibles interacciones entre la operación y el abastecimiento de GNL y las medidas de control que existen o podrían considerarse, utilizando metodologías HAZID (si se evalúa el SIMOP durante la fase de planificación, esto puede incluirse en la recopilación de RA).
- Evaluación de riesgos, estimación de los riesgos y revisión de los mismos frente a los criterios de aceptación de riesgos establecidos. (si el SIMOP se evalúa durante la fase de planificación, esto puede incluirse en el informe de las AR reunidas).
- Aceptación de todas las partes implicadas: Al desarrollar el SIMOPS, el lugar – puerto o terminal– donde se realiza el suministro debe participar en la evaluación de riesgos. El lugar debe revisar los factores locales para determinar que el plan de suministro propuesto no incluye ningún riesgo que el operador de la terminal considere inaceptable. Las tres partes deben estar de acuerdo en que la SIMOP propuesta es aceptable; de lo contrario, no debería autorizarse.
- Sistemas de organización y control: Descripción de quién está a cargo de la SIMOP (Supervisor del SIMOPS), cómo interactúan y se comunican las partes implicadas y cómo se organizan.
- Planes de contingencia: Un resumen de cómo se gestionará un incidente y, cuando sea necesario, pruebas de las consultas con las organizaciones de respuesta a emergencias.

ANEXO E

Análisis de riesgos

Las evaluaciones de riesgos (RA) son necesarias para evaluar las zonas de control requeridas, las condiciones operativas seguras, las medidas de mitigación, los planes de emergencia y la idoneidad de SIMOPS para una operación segura de suministro de GNL.

Las normas ISO 20519 e ISO/TS 18683 establecen la obligatoriedad de la RA para los servicios de suministro de GNL, y las RA pueden realizarse mediante una serie de técnicas disponibles.

Los estudios de Evaluación de Riesgos deben ser desarrollados por profesionales, con experiencia reconocida y demostrable, garantizando que todos los supuestos y limitaciones se abordan adecuadamente en el informe de evaluación de riesgos.

A. *Técnicas de análisis de riesgo*

La APV solicitará un análisis siguiendo un enfoque cualitativo (QualRA) o bien de enfoque cuantitativo (QRA), en función de la operación y ubicación del suministro. En caso de suministros equivalentes, el suministrador enviará un reporte a la APV para justificar la idoneidad de los estudios realizados y la APV evaluará la necesidad de repetir los estudios.

En ambos casos, deben considerarse los siguientes elementos para una adecuada evaluación de la viabilidad derivada de una evaluación de riesgos:

- Representación adecuada de la instalación y operación de suministro de GNL en la evaluación de riesgos.
- Composición del equipo de RA (experiencia, competencia demostrada, número de participantes).
- Número de escenarios de riesgo diferentes considerados (incluyendo el ámbito completo de las operaciones).

La APV establece que para aquellos suministros que se realicen en la zona de fondeo únicamente será necesario un RA del tipo QualRA mientras que para aquellos suministros que se realicen dentro de las aguas portuarias zona I en modalidad STS, se podrá solicitar un análisis de riesgo del tipo QRA.

También será necesario un análisis del tipo QRA en las siguientes situaciones:

- El suministro no es de tipo estándar (PTS, TTS o STS), tal como se define en la norma ISO/TS 18683).
- El diseño, las disposiciones y las operaciones difieren de las orientaciones dadas en la norma ISO/TS 18683 o en la IACS Rec.142.
- Se introducen elementos de automatización para reducir significativamente la intervención humana en las operaciones (vinculada al análisis del sistema).
- Se prevé una reducción de la zona safety, sobre la base de datos probabilísticos/de consecuencias para el lugar específico de repostaje de GNL.
- Siempre que se requiera un cálculo numérico del Riesgo para la verificación de cualquier Criterio de Riesgo dado.

En el caso de la concesión de autorización TTS, el Operador de suministro también deberá identificar los peligros asociados con el Transporte dentro del sistema de carreteras del puerto, abordando como mínimo:

- El transporte por carretera seguro de GNL dentro del sistema de acceso por carretera del Puerto específico.
- El número de camiones necesarios para completar las operaciones específicas de TTS y las instalaciones de aparcamiento seguras disponibles en el muelle propuesto donde tendrá lugar el TTS.
- Que se ha tenido en cuenta el posible impacto de las operaciones de camiones en las Operaciones Simultáneas (SIMOPS).
- Garantizar que la ruta de los camiones dentro del puerto se decida de acuerdo con las normas de tráfico establecidas por el APV.

En caso de que los Operadores de suministro empleen componentes novedosos, hechos a medida o no estándar en las operaciones de suministro, se exigirá un FMECA para identificar posibles fallos que puedan dar lugar a niveles de riesgo inaceptables.

Los informes de análisis de riesgos deben seguir las recomendaciones y la estructura propuestas por la norma ISO/TS 18683.

Los informes de análisis de riesgos deben incluir una propuesta de zonas de control y un plan de medidas de mitigación.

B. Criterios de riesgo para la Autoridad Portuaria de Valencia

La APV establece que los niveles de riesgo resultantes en los análisis de riesgo deberán ser acordes con los que se establecen a continuación:

Tabla. 6.2 Matriz de riesgos propuesta por la ISO/TS 18683 para la evaluación cualitativa de riesgos (QualRA). Fuente: ISO 17776

Severity rating	Consequence				Increasing probability			
	People	Assets	Environment	Reputation	A	B	C	D
					Has occurred in E&P industry	Has occurred in operating company	Occurred several times a year in operating company	Occurred several times a year in location
0	Zero injury	Zero damage	Zero effect	Zero impact	Manage for continued improvement			
1	Slight injury	Slight damage	Slight effect	Slight impact				
2	Minor injury	Minor damage	Minor effect	Limited impact				
3	Major injury	Local damage	Local effect	Considerable impact				
4	Single fatality	Major damage	Major effect	Major national impact	Incorporate risk-reducing measures	Fail to meet screening criteria		
5	Multiple fatalities	Extensive damage	Massive effect	Major international impact				

Siempre que se requiera un QRA, siguiendo los criterios establecidos en la norma ISO/TS 18683 se establecen los siguientes criterios de aceptación de riesgo:

Tabla 6.2 ISO/TS 18683 Criterios de aceptación del riesgo para la QRA

	Acceptance criteria	Comment
Individual risk 1 st party personnel	$AIR < 10^{-5}$	Applies to crew and bunkering personnel
Individual risk 2 nd party personnel	$AIR < 5 \cdot 10^{-6}$	Port personnel
Individual risk 3 rd party personnel	$AIR < 10^{-6}$	General public without involvement in the activity

Zonas de control

La evaluación de las zonas de control debe ser realizada por los BFO junto con las evaluaciones de riesgos (RA). La APV aprobará las zonas Hazardous, Safety y Security,

la zona de exclusión marítima deberá ser aprobada por la APV, previa consulta a la Capitanía Marítima.

	Calculate/Determine	Plan	Approve	Implement	Control
<u>Hazardous Zone</u>	BFO/RSO	N/A	PA for the bunkering interface (Hazardous Zones on the ship side approved as per Ship Certification/Flag approval)	RSO/BFO	BFO/PA
<u>Safety Zone</u>	BFO/RSO	BFO/PA	PA	BFO, with PAA support	BFO/PA
<u>Security Zone</u>	BFO/PA	BFO/PA	BFO/PA (internal approval procedure)	BFO/PA	BFO/PA

El BFO debe proporcionar a la APV, junto con el RA, una propuesta de zonas de control que incluya al menos:

- Identificación de las Zonas de Control en diagramas/planos adecuados, donde se representa todo el sistema de suministro de GNL, incluyendo los elementos de infraestructura circundantes.
- También deben identificarse claramente las áreas cercanas a la zona Safety.
- Otras zonas Safety aprobadas, por ejemplo, como resultado de un análisis de localizaciones preliminar que pudiera realizar la APV.
- Cálculo de la zona de exclusión marítima y representación gráfica de la disposición de LBV y RV dentro de ella. En la representación gráfica se incluirán zonas de paso de otros buques con referencia a la zona de exclusión.
- Informe justificativo de los cálculos realizados, indicando la metodología y las hipótesis consideradas.
- Elementos necesarios para la señalización de las Zonas de Control y el control de acceso.

En la modalidad de suministro TTS, la delimitación de la zona de Safety que establece como mínimo la APV será la siguiente:

- 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 Valencia 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 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.
- En operaciones sin luz diurna se delimitará la zona con cinta con material retrorreflectante y balizamiento, que deberá ser ATEX cuando sea preciso.
- En el perímetro de la zona de seguridad, que estará claramente definido, se señalarán los peligros existentes, las actuaciones prohibidas (fumar, prohibición de llamas vivas, móviles apagados etc.), los equipos de protección personal obligatorios y

se indicará que queda prohibido el acceso al personal no autorizado y sin tener puestos los EPI's requeridos.

Zonas hazardous

Las zonas hazardous dictan la especificación de los equipos eléctricos (los equipos de esta zona deben tener certificación ATEX o equivalente) y también definirán las zonas en las que puede haber otros peligros (como asfixia por agotamiento del oxígeno o baja temperatura/criogenia).

Los cálculos de las zonas hazardous deberán hacerse de acuerdo:

- IEC 60079-10-1:2015 Parte 10-1 para el sistema de transferencia.
- Código IGF 12.5 para buque receptor.
- Código IGC 1.2.24. para buque/barcaza de suministro.

Las zonas hazardous deben ser definidas para todos los componentes de la cadena de suministro de GNL por sus respectivos propietarios, siendo responsabilidad de los Operadores de suministro (BFO) comprobar y confirmar la compatibilidad de las múltiples zonas hazardous entre ellos e informar o reportarlo dentro del JPBO.

Debe garantizarse tanto por el BFO como por el RSO que ningún equipo o personal coloque fuentes de ignición dentro de las zonas hazardous.

Zona safety

La zona Safety es de carácter temporal, sólo está presente durante el suministro de combustible y puede extenderse más allá de los activos físicos implicados en el suministro.

La propuesta de zona de safety del Operador de Suministro (BFO) tiene que ser aprobadas por las APV teniendo en consideración:

- Referencias normativas para su uso: ISO/TS 18683 e ISO 20519.
- El TO debe revisar, acordar y aceptar la distancia de seguridad y las estrategias de mitigación proporcionadas por el Operador de suministro (BFO) como resultado de un RA. La revisión de la propuesta evaluará la idoneidad de la zona de aprovisionamiento propuesta en función del equipo de la terminal, los procedimientos operativos y la proximidad del personal y del público.
- Una vez definida la zona, tanto el TO como el RSO establecerán los medios necesarios para limitar el acceso a la zona únicamente al personal autorizado mediante el uso de vallas/barreras y/o personal de seguridad debidamente formado.
- La limitación del tráfico de buques cuando la zona de seguridad invada las aguas del puerto deberá ser aprobada por la Autoridad Portuaria, previa consulta a la Capitanía Marítima, que podría proponer algunas medidas alternativas para no afectar al tráfico portuario manteniendo la seguridad de la operación, es decir, requisitos de remolque o practicaje.
- Antes de las operaciones, se deberá llevar a cabo una confirmación de los parámetros de bunkering de GNL y de las salvaguardas consideradas en la definición de la Zona de Seguridad.

Para la modalidad STS la zona Safety aplicable puede establecerse de dos maneras diferentes:

- Enfoque determinista: Como resultado del análisis realizado por los operadores de suministro (BFO).

- Esta metodología se basa en el cálculo de la distancia al LFL (Límite inferior de inflamabilidad) para una liberación máxima definida de forma conservadora como parte del HAZID.

- La APV determina utilizar la metodología de cálculo desarrollada por el SGMF para determinar la zona de Safety. Para ello el modelo de cálculo BASIL se utiliza para estimar el tamaño de la Zona Safety basándose en la extensión de la nube de gas al 100% LFL. Esta metodología permite estimar de forma conservadora las dimensiones de la Zona de Safety para una amplia gama de configuraciones de suministro, caudales y ubicaciones.

- Enfoque probabilístico: El análisis probabilístico puede utilizarse si el enfoque determinista da lugar a distancias demasiado grandes. Los modelos de dinámica de fluidos computacional (CFD) pueden determinar patrones más realistas o representativos para la dispersión de nubes de vapor de GNL. Cuando la determinación de una zona de safety se apoya en cálculos computacionales, los operadores de suministro (BFO) deben prestar especial atención a la representatividad del modelo, no sólo para las condiciones locales (condiciones límite, viento, temperatura) sino también para los parámetros de operación de repostaje de GNL (caudal, presión de transferencia, ubicación de la línea de repostaje).

Para la modalidad TTS la zona safety 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.

Esta distancia que define la zona safety podrá disminuirse, mediante autorización de la APV, si el operador de suministro o buque receptor proponen medidas adicionales de prevención, control o mitigación que disminuyan el nivel de riesgo. En este caso la APV, podrá permitir un radio de la zona de seguridad menor. Esta propuesta de medidas adicionales deberá de ir acompañada del correspondiente QRA.

Zona security

Tal y como indican las normas ISO 20519 e ISO/TS 18683, deberá implantarse una zona de vigilancia y seguridad denominada zona security como medio de proteger la zona safety de invasiones, fuentes de ignición y otros peligros potenciales.

Para las modalidades de suministro TTS, PTS el operador de suministro (BFO) debe proponer una zona security considerando los elementos que estarán presentes en el momento de la operación de suministro. La Autoridad Portuaria de Valencia y el TO validarán la propuesta y acordará un plan de implementación junto con el BFO.

Deben tenerse en cuenta al menos las siguientes actividades:

- Buques atracados en las proximidades.
- Tráfico rodado circundante, plantas industriales, fábricas e instalaciones públicas, incluidos restaurantes, centros comerciales y otras actividades comerciales.
- Movimiento de vehículos dentro de la zona portuaria.
- Drones.
- Grúas y otras operaciones de carga y descarga.
- Obras de construcción y mantenimiento.
- Obras en cajas de distribución/empalme de electricidad.
- Actividades e infraestructuras de servicios públicos y telecomunicaciones.

La zona security debe ser controlada por el TO en el caso de que el suministro se realice en terminal concesionada o por el operador de suministro (BFO) en los muelles públicos, para ello esta zona debe reforzarse mediante barreras físicas o mediante comunicaciones con todos los puntos de contacto/coordinadores responsables implicados en las actividades portuarias a supervisar, garantizando la alerta temprana y la difusión de alarmas en caso de problemas con la operación.

En la modalidad de suministro STS la APV establecerá, además de la zona security, una zona de exclusión del tráfico marítimo.

La implantación de la zona security no debe interrumpir la actividad normal del Puerto.

La zona security que entre en el ámbito marítimo será gestionada en el punto siguiente.

Las comunicaciones con la APV se establecerán según las indicaciones del capítulo 7.1 de este procedimiento.

Zona de exclusión marítima

Las zonas de exclusión marítima serán propuestas por el BFO y aprobadas por la APV, previa consulta a la Capitanía Marítima para que, dentro del área de sus competencias, haga las observaciones que estime oportunas. El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario (Valencia Port Control) establecerá las comunicaciones con todos los puntos de contacto/coordinadores responsables involucrados en las actividades portuarias, difundiendo la ubicación de la operación de suministro que debe ser conocida por otros buques, monitoreando y asegurando la alerta temprana y la difusión de alarmas en caso de cualquier problema con la operación. El BFO debe prestar atención a los buques cercanos y comunicar a la APV cualquier situación que pueda ser potencialmente peligrosa.

El BFO debe señalizar claramente el buque de aprovisionamiento con la señal de «GNL» que alerte a los buques que pasen cerca.

El BFO debe supervisar el respeto de la zona de exclusión marina, alertando a Valencia Port Control de cualquier incidente que puede ocurrir.

Una vez recibida la propuesta de zonas de seguridad por parte del BFO, cuando la definición de las áreas de seguridad y exclusión afecte a los canales de entrada/salida o el ancho de pasos a dársenas o, en general, a la modificación de las maniobras usuales, será oportuna la consulta a la Corporación de Prácticos de Valencia sobre la idoneidad de mantener el tráfico portuario en la zona afectada.

En todo caso, la Capitanía marítima habrá de ser consultada, al objeto de que emita el correspondiente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 266.4. c) del texto refundido de la LPEMM.

Actuación ante interferencias con la zona de exclusión marítima para suministro de GNL

1. Invasión de buque en maniobra sobre la zona de exclusión marítima.

– Si se prevé que cualquiera de las embarcaciones intervinientes en una maniobra pudiera incursionar, real o potencialmente, en la zona de exclusión marítima establecida para el suministro, éste se suspenderá con carácter previo al inicio de la maniobra.

– Valencia Port Control, atendiendo a la gestión del tráfico marítimo portuario, informará al Centro de Control de Emergencias (CCE). El CCE ordenará al buque suministrador la detención de las operaciones y el desabarloramiento del buque receptor.

– A solicitud del CCE, Valencia Port Control designará una zona de espera segura, libre de maniobras, a la que el buque suministrador se trasladará y permanecerá hasta la finalización de la maniobra.

– La reanudación únicamente podrá efectuarse una vez concluida la maniobra y previa autorización del CCE, tras la confirmación operativa por parte de Valencia Port Control.

2. Tránsito de buque pasante por la zona de exclusión marítima.

– Si un buque, en su tránsito hacia o desde el atraque, pudiera navegar, real o potencialmente, dentro de la zona de exclusión marítima, el suministro se interrumpirá con la antelación necesaria para no demorar la maniobra del buque o buques pasantes.

– Valencia Port Control, atendiendo a la gestión del tráfico marítimo portuario, informará al Centro de Control de Emergencias (CCE). El CCE ordenará al buque suministrador la detención de las operaciones.

– La reanudación del suministro solo podrá realizarse cuando la zona quede despejada de tráfico y siempre bajo autorización del Centro de Control de Emergencias, previa consulta a Valencia Port Control.

ANEXO F

Procedimientos de comprobación de la compatibilidad del buque receptor

1. Comprobaciones.

– Comprobación de la compatibilidad de las conexiones mecánicas entre el manifold del buque receptor y el sistema de transferencia empleado por el proveedor de suministro.

– Comprobación de compatibilidad de los sistemas de control y seguridad (ESD. Verificar compatibilidad del sistema de conexión del ESD (óptico/eléctrico/neumático).

– Procedimiento para llevar a cabo el enfriamiento del tanque receptor de GNL y sus tuberías de suministro de GNL. Si aplica.

– Plan de amarre y sistema de defensas propuesto.

– Calado de llegada, francobordo del buque receptor. Se incluirá una mención expresa a la máxima escora admisible que puede tomar el buque suministrado durante la operación de suministro de GNL, la cual puede estar causada por distintas SIMOPS autorizadas.

– Análisis del sistema de transferencia, teniendo en cuenta de la diferencia de altura entre los manifolds de suministro y recepción de GNL.

– Límites de operación meteorológicos establecidos para la operación de suministro.

– Identificación y confirmación de la disponibilidad de personal para el suministro de GNL.

2. Zona safety, implantación de la zona security.

– Cálculo de la zona safety en función del peor escenario de fuga. Debe incluir las características agravantes (por ejemplo, terreno en pendiente) y atenuantes (por ejemplo, bandejas de goteo, diques).

– Instrucciones y lista de comprobación sobre la implantación de la zona de security, incluida la colocación de barreras y la asignación de personal de seguridad.

– En caso de que algún EPI no este reportado a la APV durante el procedimiento inicial de autorización se remitirá un listado actualizado de los EPI de todo el personal encargado del suministro de combustible.

3. Procedimientos de conexión, inertizado, suministro y purga.

– Instrucciones y comprobación para completar múltiples conexiones de tuberías para líquido (GNL), vapor saturado (BOG) y gas inerte.

– Los procedimientos de prueba deberán confirmar que el acoplamiento de liberación y su iniciación de la ESD son operativos.

– Verificación del estado de inertización de las tuberías de GNL y vapor. Advertencias y precauciones que prescriban la cantidad máxima de oxígeno y humedad que puede tolerarse en el sistema. Alternativamente, instrucciones que prescriban la cantidad mínima de inertización que requiere el sistema.

– En el caso de un proceso de gas up, procedimiento detallado que justifique el tiempo requerido para la operación y garantice la seguridad de la misma. Este procedimiento incluirá la forma cómo eliminar de forma segura el gas inerte y la mezcla de gas y vapor.

4. Procedimientos de llenado/transferencia de GNL.

- Límites aceptables del buque receptor en cuanto al caudal máximo admisible, presión máxima admisible, tanto en el manifold como en el tanque, durante todas las fases del suministro.
- El buque receptor deberá confirmar los volúmenes de los tanques, límites de llenado, condiciones de los tanques y cantidad a suministrar prevista.
- El buque suministrador deberá garantizar que puede cumplir las condiciones requeridas por el buque receptor en todos los aspectos antes descritos (caudal, presión, temperatura y cantidad a Suministrar).
- Se acordarán entre las dos partes unas condiciones de operación durante las fases de ramp up, llenado y slow down.
- En caso de requerirse cool down de los tanques, se deberán detallar los caudales requeridos, el balance de BOG teniendo en cuenta los consumidores disponibles, y el tiempo estimado para la operación.
- Establecer la comunicación continua sobre la realización de las operaciones de llenado por el fondo o por pulverización superior (gestión de las condiciones de presión del tanque durante el abastecimiento). Acordar acciones de emergencia sobre cómo eliminar el exceso de GNL en caso de que se sobrepase el umbral del límite de llenado.

5. Revisión de los procedimientos de purgado, inertización y desconexión del GNL.

- Instrucciones sobre cómo realizar el vaciado de la línea de líquido (tuberías de GNL), incluido el procedimiento de actuación de las válvulas de aislamiento y del equipo de transferencia.
- Instrucciones para introducir nitrógeno a fin de diluir y desplazar hacia uno de los dos buques, el vapor de gas restante tanto en las tuberías de GNL como en las de vapor antes de la desconexión. La desconexión no se realizará hasta que no se alcance un contenido de hidrocarburo inferior al 4% del volumen.
- Desactivación del acoplamiento de desconexión de emergencia.
- Procedimiento de desconexión con seguridad de las mangueras criogénicas y los dispositivos de soporte.

ANEXO G

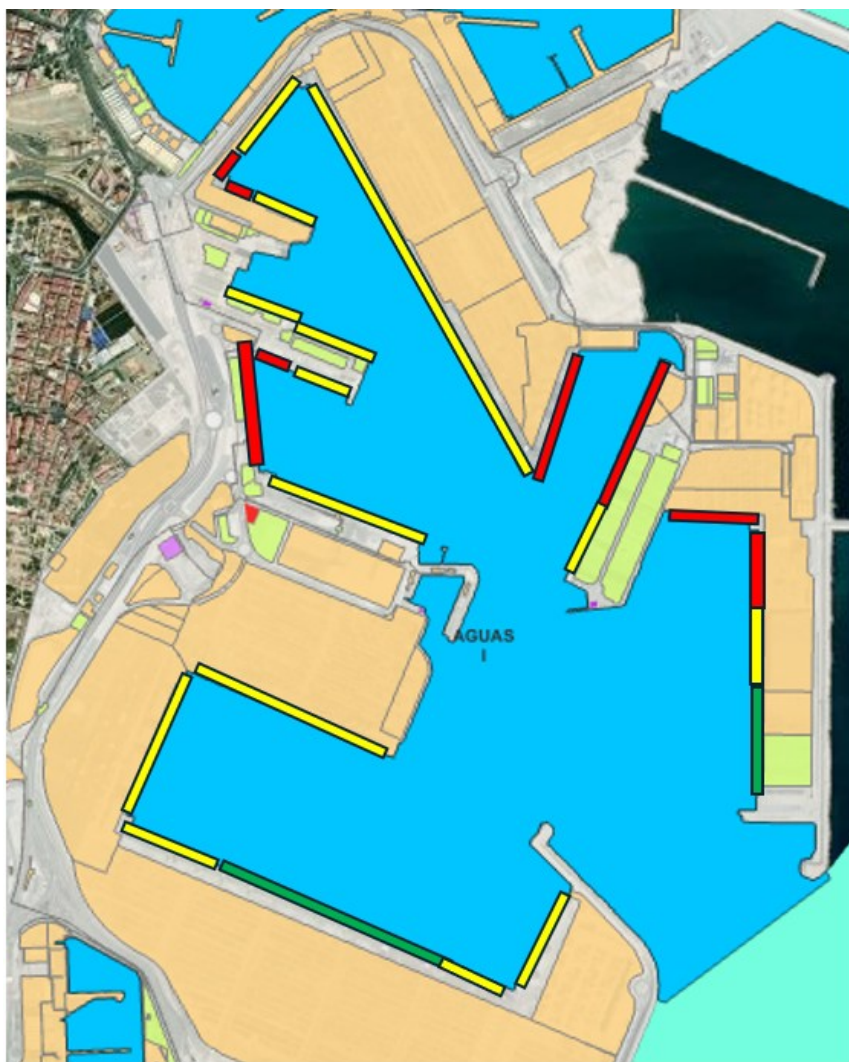
Mapas de adecuación del puerto o rada para el suministro de GNL

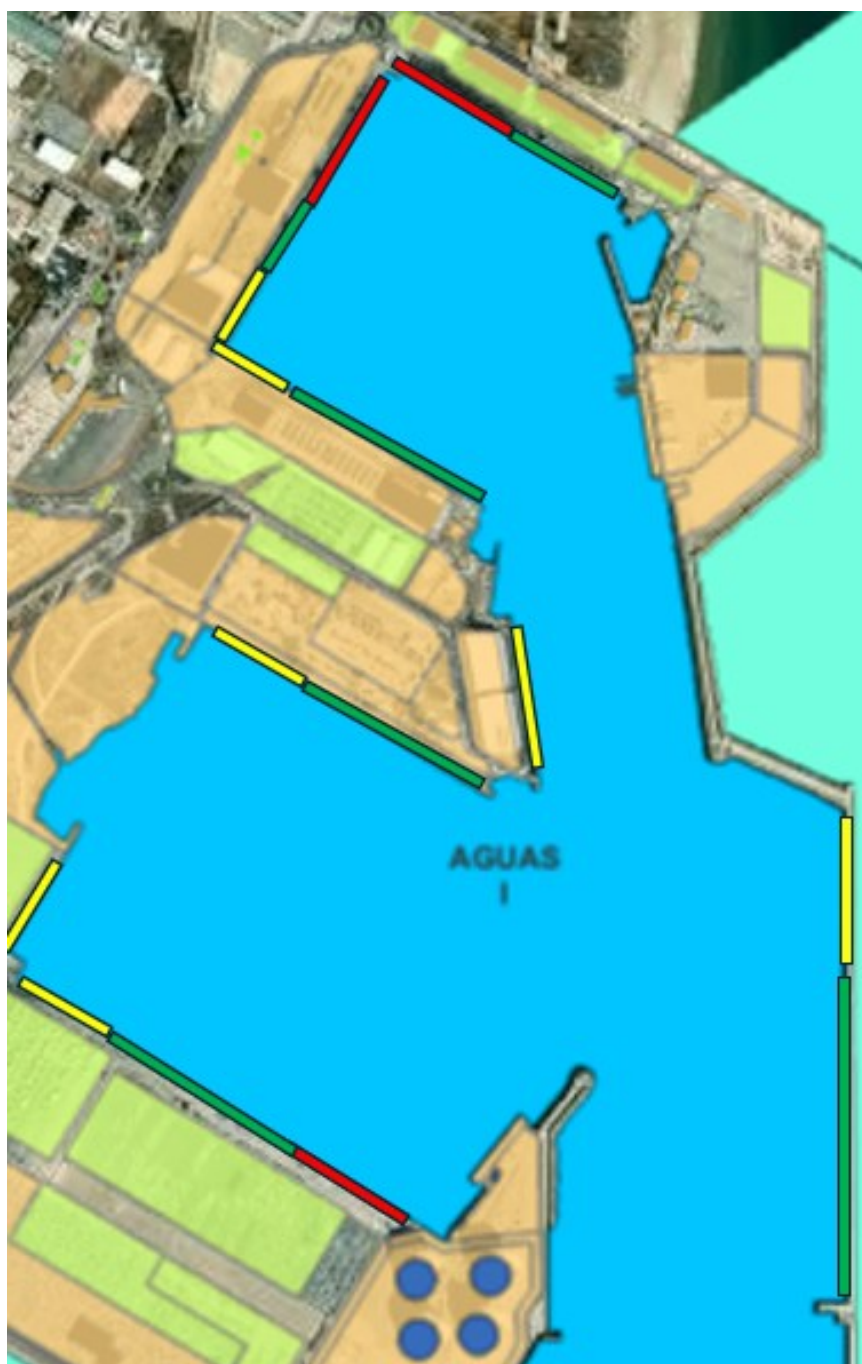
Planos de los puertos de Sagunto y Valencia en los que se muestran las zonas de adecuación del suministro de GNL. En el puerto de Gandía ninguno de los muelles guarda una distancia superior a los 200 metros de un núcleo de población, por lo que no se podrá suministrar GNL en este puerto.

– Zonas Rojas: Líneas de atraque en las que no es posible el suministro de LNG por encontrarse a distancia inferior a 200 metros de una instalación calificada como SEVESO (GALP y TEPESA en Valencia, y SAGGAS y FERTIBERIA en Sagunto) o de un núcleo de población, en operaciones TTS, o a 400 metros en el caso de operaciones STS o PTS.

– Zonas Amarillas: Líneas de atraque en las que la zona de exclusión marítima para el suministro de GNL (LNG) queda sujeta a las limitaciones del tráfico marítimo, con una probabilidad media-alta de afectación.

– Zonas Verdes: Líneas de atraque en las que la zona de exclusión marítima establecida para el suministro de LNG, estará sujeta a las limitaciones derivadas por el tráfico marítimo con una probabilidad baja de afectación.





ANEXO II

Documentación a presentar junto a la solicitud de una autorización

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre el otorgamiento de una autorización para la prestación del servicio objeto de este PCP, el interesado deberá formular una solicitud 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, e irá acompañada de la siguiente documentación:

A. De carácter administrativo

1. Documentación acreditativa de la capacidad de obrar del solicitante. Si se trata de una persona física, documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

Las personas jurídicas mediante la presentación de la escritura o documento de constitución, los estatutos o el acto fundacional, 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 bastante al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, acompañado del correspondiente certificado de su vigencia, y el 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 Valencia, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.

4. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social.

5. Declaración responsable de cumplir y mantener a lo largo de la vigencia de la autorización, los requisitos y condiciones exigidas en el Reglamento UE 2017/352, el TRLPEMM, el PCP y en la autorización de servicio.

6. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la autorización, de los permisos, autorizaciones y licencias legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.

7. Certificados de medios flotantes que resulten legalmente exigibles.

8. 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 autorización concedida, con renuncia, en su caso, al fuero

jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante. Los solicitantes españoles no deberán presentar tal declaración.

B. De carácter económico-financiero

a. Declaración responsable de constituir, antes del inicio de la actividad, la garantía exigida en la Condición 8.^a y de presentar la documentación acreditativa una vez constituida.

b. 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 Condición 8.^a y de presentar la documentación acreditativa una vez contratado.

c. 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.

C. De carácter técnico

1. Declaración responsable de 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.

2. Memoria de Métodos del servicio, con descripción detallada de:

a. Plan de organización de los servicios en el que se describan las actividades que integran la prestación y se detallen la organización, procedimientos técnicos implicados y plan de respuesta a emergencias.

b. Los sistemas para registrar las solicitudes, el desarrollo de las actividades, los incidentes y las reclamaciones de cada servicio.

c. El sistema de aseguramiento de la calidad, la seguridad y la protección del medio ambiente.

3. Declaración responsable de que los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones dedicadas al servicio dispondrán de la formación correspondiente a nivel operativo básico de lucha contra la contaminación.

4. Certificación del sistema de gestión de la calidad y del medioambiente (para la calidad la ISO 9000, y para el medio ambiente la ISO 14000 o acreditaciones EMAS) o, en su defecto, compromiso de aportar dicha certificación en el plazo establecido en la Condición 6.^a

5. Antes del inicio de la actividad, el prestador deberá presentar a la Autoridad Portuaria los siguientes planes:

a. Plan de medidas de Emergencia.

b. Plan de prevención de riesgos laborales.

c. Si en la actividad se generan desechos, Plan de entrega de desechos de los distintos anexos del Convenio MARPOL.

d. En caso de que las condiciones de seguridad así lo exijan, PIM (Plan Interior Marítimo) aprobado por la Capitanía Marítima, que describirá los procesos operativos a seguir ante un vertido accidental, así como el esquema de coordinación con el PIM del Puerto.

D. De otro carácter

a. Comunicaciones informativas relativas a la Ley Orgánica de Protección de Datos 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.

b. 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 autorización.

ANEXO III

Prevención de Riesgos Laborales

..... se compromete con la Autoridad Portuaria de Valencia (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.

ANEXO IV**Sobre el tratamiento de datos de carácter personal**

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante Autoridad Portuaria), con domicilio social en Av. del Muelle Turia, s/n 46024 Valencia, informa al interesado que los datos personales que en su caso sean recogidos a través de la presentación de la documentación requerida para el otorgamiento de una autorización para la prestación del servicio objeto de las presentes condiciones serán objeto de tratamiento, automatizado o no, bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria con la finalidad de comprobar la acreditación por el solicitante del cumplimiento de las condiciones y requisitos recogidos en la autorización y en el presente condicionado, solicitar cuanta documentación adicional resulte necesaria, atender sus solicitudes de información, remitir cualquier otra documentación necesaria al respecto, así como cualquier otro trámite previsto conforme a la normativa de aplicación y el mantenimiento de históricos.

Asimismo, se informa al interesado que de conformidad con la legislación vigente, la APV deberá comunicar la información y datos personales obrantes en el procedimiento de otorgamiento del título habilitante a los siguientes Organismos y terceros: Jueces y Tribunales, en su caso, cuando fuera requerido legalmente para ello, Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) para realización de las funciones de fiscalización que tiene atribuidas y en general, a cualesquiera otros terceros a quienes, en virtud de la normativa vigente la APV tuviese la obligación de comunicar los datos.

El interesado consiente expresamente el citado tratamiento mediante la presentación de la solicitud de otorgamiento de la autorización de actividad y la entrega, por tanto, a la APV de toda aquella documentación en la que se hagan constar datos personales, y se compromete a comunicar en el menor plazo de tiempo a la APV cualquier variación de los datos recogidos a través de la tramitación de su solicitud con el fin de que la citada Autoridad pueda proceder a su actualización. Cuando los datos personales hayan sido facilitados directamente por el propio interesado, la APV considerará exactos los facilitados por éste, en tanto no se comunique lo contrario.

En cumplimiento de lo establecido en la LOPD, y para el caso de que el interesado deba facilitar datos de carácter personal referentes a personas físicas distintas de las identificadas en el presente condicionado, ya sea en fase de tramitación de la autorización o durante la prestación del servicio o desarrollo de la actividad autorizada, deberá, con carácter previo a su comunicación a la APV, informarles de los extremos contenidos en esta condición. En consecuencia, la cesión de datos personales de terceros a la APV, queda condicionada al principio de legitimidad, necesidad y proporcionalidad y a la comunicación de datos pertinentes, no excesivos, actuales y veraces, y requiere con carácter previo informar y solicitar el consentimiento a dichos terceros para el tratamiento de sus datos conforme los extremos contenidos en la presente comunicación. Cuando los datos cedidos por el interesado a la APV resultaran ser inexactos, en todo o en parte, o incompletos, el interesado deberá cancelarlos y sustituirlos de oficio por los correspondientes datos rectificados o completados en el plazo de DIEZ (10) días hábiles desde que se tuviese conocimiento de la inexactitud –salvo que la legislación aplicable al fichero establezca un procedimiento o un plazo específico para ello– y comunicar en el mismo plazo a la APV, la rectificación o cancelación efectuada.

Asimismo, el interesado queda obligado a entregar a cada una de las personas físicas cuyos datos sean cedidos a la APV, en el formato que considere oportuno, la «comunicación informativa» que se adjunta como anexo V, la cual deberá ser firmada individualmente por cada uno de los afectados, conservándola, sin perjuicio de su requerimiento por la APV.

La Política de Privacidad de la Autoridad Portuaria se encuentra disponible en <https://www.valenciaport.com/politica-de-privacidad/>

ANEXO V

Modelo de cesión de datos personales del solicitante a la Autoridad Portuaria

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 autorización de prestación del servicio de suministro de combustible a buques, que
son necesarios y serán utilizados por la Autoridad Portuaria de Valencia para el
otorgamiento de la autorización solicitada así como durante toda la duración de la
misma.

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

D/D^a _____, mayor de edad, con domicilio en _____
 _____ 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 autorización 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;	☐	☐

	SÍ	NO
(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 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;	☐	☐
(f) 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;	☐	☐
(g) (solo para personas jurídicas) una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que la personalidad jurídica ha sido creada con la intención prevista en el punto (f);	☐	☐
(h) para las situaciones referidas en los puntos © al (g) anteriormente descritos, el solicitante o sus gestores están inmersos en:		
vi. 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;	☐	☐

	SÍ	NO
vii. 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;	☐	☐
viii. 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	☐	☐
(i) 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;	☐	☐

- (2) 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).

- (3) 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 bancario

MODELO AVAL BANCARIO PARA GARANTIA DE AUTORIZACIÓN
PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIO COMERCIAL EN LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

La Entidad, NIF, con domicilio en, en la calle/plaza/avenida, C.P., y en su nombre con poderes suficientes para obligarle en este acto, según resulta de la verificación de la representación de la parte inferior de este documento,

A V A L A

a, NIF, en concepto de garantía definitiva, ante la Presidencia del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de València, para responder de las obligaciones derivadas del ejercicio de sus funciones como autorizado para la prestación del SERVICIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE MEDIANTE BUQUE TANQUE. en el Puerto de, por importe de-en letra-..... (.....-en número-...) euros.

Este Aval se otorga solidariamente respecto al obligado principal, con renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión de naturaleza irrevocable y de ejecución automática por resolución de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de València, por las deudas que contraiga el afianzado por cualquier concepto derivado de las sanciones que puedan imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, derechos, gravámenes y demás cantidades que se le liquiden por la Autoridad Portuaria de València, en su calidad de prestador del SERVICIO DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) A BUQUES COMO COMBUSTIBLE MEDIANTE BUQUE TANQUE. en el Puerto de, así como cuantos pagos y gastos le sean imputables de acuerdo con las disposiciones vigentes y sin que el afianzado pueda oponerse al pago, que será liberatorio para la Entidad Garante, sin perjuicio de las acciones que correspondan al afianzado frente a la Autoridad Portuaria de València beneficiaria de esta garantía.

La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la autorización quede limitada a su importe.

Siempre que se actúe contra la garantía por resolución de la Presidencia de la Autoridad Portuaria, el titular está obligado a reponerla en el importe disminuido en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente al de la notificación del acto de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, incurrirá en causa de extinción de la autorización.

La garantía se devolverá al prestador del servicio una vez extinguido el plazo de la autorización, siempre que no se haya dispuesto la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en que pudiera haber incurrido el prestador del servicio o las sanciones que le hubieren sido impuestas, y una vez satisfechas sus obligaciones para con la Autoridad Portuaria.

El presente Aval se establece con carácter indefinido, debiendo considerarse vigente en tanto no se cancele formalmente por la Autoridad Portuaria de València.

El presente afianzamiento ha sido inscrito en esta misma fecha en el Registro de Avals con el número.....

(Lugar y fecha) (Razón social de la Entidad) (Firma de los apoderados)

Verificación de la representación por la asesoría jurídica de la CGD o Abogacía del Estado

Provincia:	Fecha:	Número o Código:
------------	--------	------------------