

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE UN SERVICIO DE INSPECCIÓN DEL ARMADOR CON IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN ORGANIZATIVA TELEMÁTICA PARA SUPERVISIÓN INTEGRAL EN TIEMPO REAL DE LA FLOTA DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS DEL IEO

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) dispone de una flota de buques oceanográficos cuyas características se pueden encontrar en:

<http://www.ieo.es/web/ieo/flota>

La actividad ya programada para estos buques aparece en los calendarios aprobados por la COCSABO que se puede encontrar en las páginas de cada buque así como en:

<http://www.idi.mineco.gob.es/portal/site/MICINN/COCSABO>

En la **Tabla 1** a continuación se presentan las características de los buques oceanográficos del IEO sobre los que inicialmente se prestará el Servicio de Inspección del Armador al que se circunscribe este Contrato y para cuya gestión se implementará un sistema de Gestión Organizativa de esta Flota con el objetivo de optimizar la gestión y mejorar sus resultados de explotación:

Buque	Eslora	Manga	TRB	Año Construcción	Nº Tripulantes y Técnicos	Nº Cient.	Puerto Base ¹
<i>Lura</i>	14,3	4,0	34	1981	5	7	A Coruña
<i>José María Navaz</i>	15,8	4,1	32	1984	4	7	Vigo
<i>Francisco P. Navarro</i>	30,5	7,4	178	1987	4 a 9	7	Palma
<i>Ramón Margalef²</i>	46,7	10,5	988	2011	12 + 2	9 + 2	Vigo
<i>Ángeles Alvariño</i>	46,7	10,5	988	2012	12 + 2	13	Vigo

El IEO, como Armador de los buques, es responsable de su mantenimiento y de asegurar el cumplimiento de toda la normativa requerida por la Autoridad Marítima

¹ El Puerto Base, no debe confundirse con el Puerto de Registro, se tomará como referencia meramente informativa, sin relación con la actividad científica u operativa del buque que podrá empezar o no en ese puerto.

² Este buque, junto el *B/O Ángeles Alvariño* son los únicos buques de la flota del IEO clasificados por el Bureau Veritas.

Española, por lo que precisa contar con un Servicio técnico cualificado y especializado tecnológicamente en este ámbito náutico. El objetivo de este contrato será la supervisión y la planificación de la operativa normal en los trabajos de mantenimiento y en los de explotación que desarrollan tanto la tripulación de los buques, como los talleres o astilleros a cargo de las actuaciones programadas o incidentales; además le permitirá verificar que los buques del IEO cumplen en todo momento con la debida reglamentación vigente, tanto de la Autoridad Marítima como, en su caso, de la Sociedad de Clasificación. Este **Servicio de Inspección del Armador** estará además configurado para dar respuesta a las incidencias y requerimientos concretos que ocurren con el devenir de la normal navegación continuada y operativa de los buques oceanográficos y requiere del Adjudicatario actuar como **Inspección del Armador**, de manera individualizada, sobre cada uno de los buques reseñados en la Tabla 1.

Por otra parte y con este mismo objetivo para asegurar la continuidad de este servicio y dotar al IEO de una eficaz aproximación para el control y el seguimiento de su flota, en el marco de este contrato, se implantará un conjunto coherente y estructurado de **herramientas de gestión con acceso telemático** que permitan el **seguimiento integral de la flota en tiempo real** tanto para la propia Inspección del Armador como del IEO, facilitando así su responsabilidad en el control rutinario técnico y financiero de la Flota.

1. OBJETO DEL CONTRATO.-

El objeto del presente contrato es la selección de una empresa de Consultoría o Ingeniería Naval o Náutica especializada que, bajo su responsabilidad y con su propia organización deberá **(1)** prestar servicio como **Inspección del ARMADOR** sobre cada uno de los buques del IEO, así como ante los Astilleros, talleres o empresas a cargo del mantenimiento de los diferentes buques oceanográficos que conforman la Flota del IEO tanto en su puerto base como en cualquier otro puerto nacional en que pudieran recalar en el desarrollo de sus actividades. Adicionalmente, **(2)** en lo que se refiere a los buques *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño* el personal del Adjudicatario deberá poder asumir la **coordinación de actividades preventivas**³ en ambos buques durante sus **operativas de mantenimiento**, así como en las **operaciones logísticas** que pudieran requerirlo, y/o incluso realizar labores de seguimiento para la coordinación de actividades empresariales en este contexto. Además, y con el objetivo de optimizar la gestión de la Flota del IEO, se tendrá que **(3) instalar e implementar** en los buques del IEO y en la Unidad de Buques un conjunto de **herramientas de gestión específicas** del contexto náutico que permitirán al IEO la supervisión telemática tanto del **seguimiento reglamentario** de los buques, como también el puramente **operativo** por medio del **control en todo momento, y en tiempo real**, del día a día para asegurar el eficiente control técnico y presupuestario por parte del IEO de cada uno de sus buques.

³En coordinación con el Servicio de Prevención, propio y ajeno, del IEO y según el RD 171/2004 de 30 de enero en que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre en materia de coordinación de actividades empresariales.

(1.1) Inspección del ARMADOR de los buques de la Flota del IEO.-

A pesar de la diferente edad de los buques y atendiendo a la remarcable diferencia tecnológica de los diferentes tipos de buques, el alcance y contexto del Servicio contemplará en cualquier caso como actuaciones concretas:

- ✓ Planificación, supervisión y verificación técnica del Mantenimiento programado, reglamentario o incidental, de cada buque *de la Flota del IEO*.
- ✓ Asistencia ante cualquier incidencia técnica que puedan sufrir los buques.
- ✓ Asistencia al IEO en la elaboración de pliegos técnicos así como en la evaluación de las ofertas que se presenten a licitación.

El contenido y alcance final de estas actuaciones se describe en el apartado 5 de este PPT. El desarrollo de este servicio será independiente y adaptado para cada buque, aunque los mecanismos de actuación y seguimiento en cada uno de ellos serán análogos en los distintos buques, conformando unos criterios que redunden un sistema coherente y coordinado integralmente de Inspección del Armador.

(1.2) Asumir actuaciones de **coordinación de actividades preventivas** en el contexto de una eficiente y segura Inspección del Armador sobre los buques *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*, los más modernos y complejos de la Flota del IEO, donde las operaciones tanto de mantenimiento, como las puramente de actividad científica, entrañan una mayor dificultad o riesgo.

Siempre en colaboración con el Servicio de Prevención (SP) del IEO, propio o ajeno, el Adjudicatario colaborará además con el IEO en la **coordinación de actividades empresariales en todos los buques** de la flota del IEO. Esta operativa se desarrollará siempre desde el contexto de una eficiente y segura Inspección del Armador sobre los buques de la Flota del IEO, donde la interacción de las operaciones de mantenimiento, las del personal tripulante, así como en ocasiones las del personal científico que desarrolla su actividad investigadora, entrañan una mayor dificultad para el control del riesgo.

(1.3) **Suministrar e Instalar** una aplicación de gestión que conforme un conjunto de **herramientas** específicas para el control mediante bases de datos de la operativa naval del IEO, **complimentando los parámetros** necesarios tanto sobre la descripción de los componentes y equipamientos como de las necesidades de repuestos o consumibles así como del control de las actuaciones de reparación o seguimiento reglamentario de los buques y sus operaciones.

Los licitadores propondrán una solución técnica específica del contexto naval que facilite, a través de diferentes bases de datos, el seguimiento de la dinámica operativa de los buques. Esta aproximación deberá permitir al IEO la supervisión tanto del **seguimiento reglamentario** de su flota, como el puramente **operativo** por medio del **control telemático**, y **en tiempo real**, del día a día para asegurar el eficiente control

técnico y presupuestario por parte del IEO de cada uno de sus buques de modo que se pueda conseguir:

- Disponer de manera accesible y organizada a toda la información técnica de los equipos y sistemas de cada buque, con sus especificaciones y pautas de mantenimiento correspondientes así como el histórico de mantenimiento.
- El conocimiento exhaustivo de los costes de explotación y mantenimiento de cada barco, permitiendo la toma de decisiones sobre los mismos. Se trata de información continuada, contrastable con los datos de consumos reales, que normalmente se imputan en el sistema contable del IEO.
- Hacer posible un control centralizado de las necesidades de los buques para permitir una reducción significativa de los costes de mantenimiento y explotación de los buques, por la mejora en la gestión y por la disminución de las actuaciones correctivas a bordo evitando compras duplicadas de pertrechos y repuestos.
- Un control centralizado de los pedidos por la naturaleza de los mismos en los marcos presupuestarios y administrativos definidos por el IEO.
- El establecimiento y asunción por parte de los tripulantes y la propia supervisión del IEO de responsabilidades asociadas a determinadas tareas que al ser mecanizadas, favorecen una sistemática de actuación y coherencia, así como que los distintos temas y responsabilidades sean claros y documentados.
- Comparar las diferentes partidas, o grupos coherentes, de costes entre los distintos barcos de la flota. Disponer de información continuada y contrastable de los datos de consumos reales así como de los parámetros de mantenimiento que se imputarán en el sistema contable del IEO.
- Herramientas de ayuda a la Inspección del Armador y de los servicios técnicos del IEO en todo tipo de gestiones con los buques con un soporte de gestión documental.
- Disponer de un historial de gastos de explotación de cada barco a lo largo del tiempo, las reparaciones efectuadas en cada uno de ellos, los datos técnicos de inspecciones y ajustes, etc.
- La obtención y actualización sistemática de los inventarios a bordo y de su valoración en todo momento.
- La estandarización a nivel del IEO de informes y de procedimientos operativos en sus buques.

El Adjudicatario suministrará al IEO la licencia del programa, que quedará en propiedad de este Organismo, que podrá utilizarla de manera indefinida sin más requisito que el abono, en su caso, de la actualización de licencia, que tendrá un precio cerrado durante su duración, incluidas las prórrogas. Además en su propuesta incluirá un horizonte de costes futuros y compromisos de mantenimiento que quedarán referenciados en este contrato. Si la solución propuesta incluyera el suministro de un software comercial sometido a licencia de un tercero, será responsabilidad del adjudicatario la obtención de los necesarios acuerdos con el propietario de la misma, al objeto de responder ante el IEO en los términos establecidos en este Pliego. Así mismo deberá incluir en el sobre 3, junto a su oferta económica, una declaración de

que la solución propuesta cumple con estos requerimientos en cuanto a los acuerdos con el propietario tanto sobre uso de la misma como sobre el horizonte de costes futuros y compromisos de mantenimiento, haciendo especial referencia a que de los antecedentes comerciales del mismo, cabe deducir que tiene un comportamiento regular y razonable en términos de mercado, en cuanto a servicios y precios de mantenimiento. El IEO, en cualquier momento de la duración del contrato, podrá testar estas circunstancias con el propietario de la licencia y con los antecedentes del mercado y rechazar la continuidad de la solución propuesta si las condiciones técnicas o económicas de futuro hicieran prever una modificación relevante de lo ofertado. En este supuesto el adjudicatario deberá suministrar a su cargo una solución alternativa que satisfaga las necesidades del IEO en los términos establecidos.

El adjudicatario asumirá la integración y el desarrollo de todos los datos descriptivos de los diferentes elementos del buque, motores, chigres, etc..., lo que desarrollará en los dos primeros años del contrato, asumiendo el organismo a partir de la tercera anualidad el coste del mantenimiento de la licencia. Dicho programa y todos sus accesos y documentación serán en español y se adaptará a la identificación corporativa en su presentación a las necesidades y requerimientos del IEO.

El contenido progresivo y alcance final de las actuaciones requeridas por el IEO se desarrolla en el apartado 5 de este PPT de acuerdo con la aproximación presupuestaria y anualidades definidas en los apartados 2, 3 y 9.

2. PRECIO DE LICITACIÓN Y RESPONSABLE DEL CONTRATO.-

El **coste máximo** de licitación, para el servicio de **Inspección del Armador (1.1 y 1.2)** de la Flota actual del IEO será:

	Trimestral	Anual	Contrato
Sin IVA	85.000	340.000	1,020.000

La partida máxima anual para cubrir, en su caso, los gastos de asistencia en puerto extranjeros, como se detallará más adelante, no será superior a los **12.000 €/año** (IVA no incluido), siendo este importe meramente estimativo a efectos presupuestarios, pero que no ha de tenerse en cuenta a efectos de presentación de ofertas.

En cuanto a la implantación de la **herramienta de gestión para el control telemático de la Flota (1.3)**, los importes máximos (IVA no incluido) serán los siguientes:

- **Licencia.- 75.000 €**
- Cuota anual de **mantenimiento de la licencia** (tercer año y prórroga).- **10.000 €**
- Implementación, desarrollo completo y puesta en marcha de la **herramienta de gestión específica.- 125.000 €.**

Así, el total máximo para cada una de las anualidades (IVA no incluido) y su total integrado sería:

	2017	2018	2019
Inspección Armador	340.000	340.000	340.000
Asistencia extranjero	12.000	12.000	12.000
Licencia	75.000	-----	-----
Cuota licencia	-----	-----	10.0000
Implementación herramientas gestión	-----	50.000	75.000
TOTAL por anualidades	427.000	402.000	437.000
TOTAL CONTRATO (€)	1,266.000		

El Responsable del Contrato por parte del IEO será el Jefe de la Unidad de Buques y Campañas, debiendo el adjudicatario designar antes de la firma del contrato a su propio responsable del contrato.

3. PLAZO DE EJECUCIÓN.-

El plazo de ejecución del contrato será de tres años contados desde la firma del mismo y, si bien se prevé su inicio a principios de enero de 2017, las anualidades correspondientes se adaptarán a la fecha real de comienzo del mismo.

El **Servicio de Inspección del Armador (1.1 y 1.2)** se prestará por un período continuado de **36 meses**, en los que se deberán realizar la totalidad de las acciones descritas en el apartado 5.1 y 5.2.

La implementación operativa de la **herramientas de gestión específica para el control integral de la Flota** se implantará progresivamente en un máximo de 24 meses desde la firma del contrato (incluyendo una fase de pruebas de 3 meses), y de acuerdo con los requisitos y el cronograma descrito en el apartado 5.3 posterior, debiendo estar las licencias correspondientes a disposición del contratista y para su instalación en los servidores del IEO, no más tarde de 15 días desde la firma del contrato.

El contrato **podrá ser objeto de prórroga anual hasta un máximo de dos años** adicionales, en lo referente a los servicios de inspección de los apartados 1.1 y 1.2, manteniendo las condiciones y alcance de los mismos que se adaptarán a las circunstancias de flota del momento, asumiendo el IEO el coste de la cuota de

mantenimiento de la licencia determinada en la oferta para la aplicación de gestión de flota.

4. LUGAR DE EJECUCIÓN.-

El servicio de Inspección del Armador se desarrollará fundamentalmente desde las instalaciones del Adjudicatario, pero también, en los propios buques. En cualquier caso, y ante cualquier incidencia operativa o técnica relevante que puedan tener éstos, y cuando así lo requiera la Unidad de Buques y Campañas del IEO, se apoyará a los buques en cualquier puerto nacional donde recalen. De la misma forma el desarrollo de las herramientas de gestión lo acometerá el Adjudicatario en sus propias instalaciones aunque lógicamente deberán ser finalmente probadas y definitivamente instaladas en los equipos informáticos que el IEO disponga en cada buque así como en los servidores del IEO.

Todos los gastos de desplazamiento, o alojamiento, a los buques designados en puertos nacionales o a los talleres donde puedan estar reparándose los componentes de los buques, serán por cuenta del Adjudicatario. Será el IEO quien confirmará, en su caso, la necesidad y el momento de dicha asistencia. En el caso de que la incidencia, y por consiguiente las labores de Inspección, no se produjeran en un puerto nacional, el IEO cubrirá los gastos de desplazamiento y alojamiento hasta un máximo de 800 € y 180 €/día en total respectivamente, independientemente del número de inspectores que asistan al buque. Estos gastos, cuyo alcance habrá sido previamente aprobado por el IEO, serán abonados, tras su justificación, en la forma que establezca el IEO, debiéndose emitir siempre un informe técnico que avale la actuación desarrollada en dicho puerto.

5. REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO.-

5.1 SERVICIO INSPECCIÓN DEL ARMADOR.-

A la firma del contrato el Adjudicatario, tras reconocer los buques⁴, presentará un informe, con su **plan de actuación** definitivo para cada buque, en el que se recogerán los nombres de los distintos responsables del equipo de trabajo de cada uno de ellos, así como de los especialistas definitivamente asignados en cada caso que conformarán los equipos independientes que se definen en el apartado 7 de este PPT.

Las principales responsabilidades que el Adjudicatario deberá abordar como **Inspección del Armador (1.1)** serán las siguientes:

- a) Planificar y asegurar que cada uno de los buques verifique reglamentariamente todas las certificaciones de la Autoridad Marítima y, en su caso, de la Sociedad de Clasificación.

⁴ Previamente, durante la fase de licitación, se podrán visitar los buques, cuando estén en puerto, coordinando su visita previamente con el Jefe de la Unidad de Buques y Campañas del IEO.

- b) Supervisión y asesoramiento preventivo a la tripulación de los buques en su normal operación y mantenimiento.
- c) Preparar para el IEO los pliegos técnicos, y su coste de referencia, para las licitaciones de mantenimiento o reparación, ordinarias o extraordinarias, que les puedan ser requeridos asesorando posteriormente en su evaluación.
- d) Supervisar el alcance y desarrollo de los contratos de mantenimiento que el IEO haya establecido, en su caso, para diferentes equipamientos de los buques.
- e) Elaborar informes técnicos sobre el estado o diagnóstico general de esos buques o de sus diferentes equipamientos, así como los procedimientos de uso y empleo que optimicen su operatividad o seguridad, así como para mejorar el resultado de explotación.
- f) Asistencia técnica a los buques en cualquier puerto nacional e internacional en que se encuentren ante incidencias técnicas relevantes, incluyendo daños producidos por terceros, que puedan afectar a su operatividad o seguridad.
- g) Asistencia y asesoramiento continuo en su caso a los buques por medios telemáticos.
- h) Definición y establecimiento, de acuerdo con el IEO, de una filosofía y manuales de mantenimiento programado, predictivo y preventivo para la flota.

A título mínimo orientativo, no exclusivo, los trabajos o actividades que el Adjudicatario deberá acometer y contemplar en su plan de cumplimiento de este Servicio serán:

- Navegación en los buques durante las pruebas de mar o tránsitos, para la realización de diagnósticos o seguimiento y conocimiento de la operatividad del buque
- Elaboración de pliegos técnicos⁵ para los concursos de mantenimiento programado o incidental y sus correspondientes presupuestos detallados, así como la posterior evaluación técnica de las propuestas recibidas por las empresas que se presenten a la licitación.
- Seguimiento reglamentario de los certificados de los buques coordinando y planificando las correspondientes actuaciones de Inspección.
- Asistencia e inspección sobre los buques y sus diferentes componentes durante los trabajos de mantenimiento
- Reuniones con los responsables de la Inspección Marítima, Sociedad de Clasificación y de los astilleros o talleres a cargo del buque.

Todas las actuaciones y su planificación se adaptarán y coordinarán en la medida de lo posible con los calendarios de los buques establecidos por el IEO, buscando siempre asegurar su verificación y la máxima operatividad de los mismos.

⁵ A título informativo, en la página web del IEO, <http://www.ieo.es/web/ieo/perfil-del-contratante> se pueden encontrar los pliegos técnicos elaborados para el mantenimiento de algunos de los buques cuyo seguimiento ya deberá ser contemplados como parte de la responsabilidad del Adjudicatario.

Interacción con Astilleros y Empresas.- La Inspección del Armador será el interlocutor técnico ante los Astilleros, así como de los suministradores de los equipamientos principales en lo que se refiere a su instalación o mantenimiento, y recogerá y analizará las incidencias que el Capitán y Jefe de Máquinas del buque hayan detectado, trasladándolas, de una forma documentada y organizada, bien directamente, o a través del IEO, al Astillero o empresas requiriendo y revisando los presupuestos necesarios para su corrección. Acordará con éstas, de acuerdo con el IEO, el procedimiento de actuación en su caso y supervisará su subsanación.

Cualquier **discrepancia** entre los responsables de los buques o sobre las reparaciones de los buques, o los suministradores o contratistas implicados en el mantenimiento será resuelta por el **Responsable del Contrato del IEO**.

A continuación, en la Tabla 2, se incluyen los **informes periódicos** que, con una aproximación **trimestral**, e **independientes para cada buque**, se remitirán al IEO de acuerdo a lo establecido en el apartado 12 de este PPT acreditando en detalle el trabajo realizado. Con independencia de ellos, de manera adicional y cuando situaciones específicas relevantes lo requieran, incluso con inmediatez y urgencia, se llevarán a cabo las actuaciones que sean necesarias en los propios buques, emitiéndose los oportunos informes sobre las causas o implicaciones detectadas que, aunque se remitan en el momento para conocimiento y planificación de las acciones pertinentes por parte del IEO, se incluirán de nuevo en el informe trimestral correspondiente para cada buque. Dichas actuaciones e informes se considerarán siempre comprendidos en la remuneración correspondiente del informe trimestral, no pudiéndose por el contratista requerir pago adicional alguno.

La Tabla 3 presenta el peso específico que se asigna a cada buque, durante todo el periodo de validez del contrato, en cuanto a su valoración proporcional para determinar el pago del informe trimestral correspondiente que se asigna a las actuaciones en cada buque.

Informes requeridos en el Servicio de Inspección del Armador

INFORMES DE ACTUACION TRIMESTRAL	2017				2018				2019			
	PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	TERCER TRIMESTRE	CUARTO TRIMESTRE	PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	TERCER TRIMESTRE	CUARTO TRIMESTRE	PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	TERCER TRIMESTRE	CUARTO TRIMESTRE
Ramón Margalef	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ángeles Alvarifo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Francisco de Paula Navarro	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
José María Navaz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lura	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL INFORMES TRIMESTRE	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

Tabla 2.- Periodicidad de los informes requeridos durante el periodo de vigencia del contrato.

	Informe trimestrales	Ponderación
Regionales	Ramón Margalef	33 %
	Ángeles Alvarifo	33 %
Costero	Francisco de Paula Navarro	20 %
Locales	José María Navaz	7 %
	Lura	7 %

Tabla 3.- Ponderación económica de los informes según las características de cada buque según sus características y tipología.

La empresa adjudicataria presentará, con una periodicidad trimestral, un **informe resumen** sobre el seguimiento de **cada buque** durante ese período. Este informe trimestral contemplará, para cada buque, al menos los siguientes apartados:

INFORME DE INSPECCIÓN TRIMESTRAL

1. INTRODUCCIÓN
2. EVENTOS NOTABLES
3. EMPRESAS QUE ATENDIERON AL BUQUE
4. TRABAJOS EFECTUADOS:
 - 4.1. REVISIONES REGLAMENTARIAS Y/O DE CLASE
 - 4.2. MANTENIMIENTO PROGRAMADO
 - 4.3. MANTENIMIENTO CORRECTIVO
5. ANALISIS DE SITUACIÓN DE INCIDENCIAS
6. ASUNTOS VARIOS
7. PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES A CONTEMPLAR
8. RESUMEN Y CONCLUSIONES

ANEXO 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO 2: RESUMEN ESTADO DE INCIDENCIAS

ANEXO 3: PARTES DE TRABAJO, INFORMES Y CERTIFICADOS

ANEXO 4: RESÚMENES DE REUNIONES

ANEXO 5: REGISTRO DE CERTIFICADOS REGLAMENTARIOS O DE LA
SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN

ANEXO 6: OTROS ANEXOS

Independientemente de ello y de lo dicho anteriormente en este apartado, tras cada actuación de reparación programada en un Astillero, elaborará un **informe resumen de mantenimiento** del trabajo desarrollado.

Ante cualquier incidencia relevante comunicada desde cada buque (incluyendo las originadas por terceros), o por la Unidad de Buques y Campañas del IEO, elaborará un **informe de análisis y propuesta de actuación** sobre ella que entregará en un **plazo no superior a 7 días** para las **menos relevantes** y de **24 horas**, como máximo, cuando **afecten a la seguridad u operatividad** del buque.

5.2 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS.-

Específicamente dada la mayor complejidad tecnológica así como la de las operaciones que desarrollan los buques *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*, se requiere que el personal del Adjudicatario deberá poder, por su formación específica, asumir coordinadamente tanto con el SP del IEO como su SPA, trabajos de **Coordinación de Actividades Preventivas** por la especial concurrencia de las operaciones de mantenimiento con las de la actividad científica y las propias de los tripulantes, puedan entrañar una mayor dificultad para la eliminación y el control del riesgo.

Dada la mayor complejidad tecnológica de las operaciones que se desarrollan habitualmente en los *B/O Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño* se requiere específicamente que personal del Adjudicatario asignado a estos buques, posea la formación de **nivel intermedio en Prevención de Riesgos Laborales** para poder asumir con garantía labores delegadas de Coordinación de Actividades Empresariales⁶.

En concreto y de forma general, se podrá solicitar a este personal su participación en las reuniones de coordinación entre el Servicio de Prevención (SP) del IEO y las empresas concurrentes cuando por ejemplo se determine que existe una situación de medio de coordinación preferente. Así mismo podrán colaborar en la gestión, el intercambio de información y el traslado de comunicaciones entre las empresas y el Servicio de Prevención (SP) del IEO.

Al menos una persona de cada equipo, para cada uno de los buques, Ramón Margalef y Ángeles Alvariño, asumirá de forma continuada la coordinación de las actividades preventivas, pudiendo considerarse, si así lo requiere el IEO, **medio de coordinación preferente** cuando concurren dos o más de las siguientes condiciones:

- a) *Cuando se realicen, por una de las empresas concurrentes, actividades o procesos reglamentariamente considerados como peligrosos o con riesgos especiales, que puedan afectar a la seguridad y salud de los trabajadores de las demás empresas presentes.*
- b) *Cuando exista una especial dificultad para controlar las interacciones de las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo que puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves.*
- c) *Cuando exista una especial dificultad para evitar que se desarrollen, sucesiva o simultáneamente, actividades incompatibles entre sí desde la perspectiva de la seguridad y la salud de los trabajadores.*
- d) *Cuando exista una especial complejidad para la coordinación de las actividades preventivas como consecuencia del número de empresas y trabajadores concurrentes, del tipo de actividades desarrolladas y de las características del centro de trabajo.*

Este personal deberá cumplir los requisitos indicados en los artículos 13 y 14 del Capítulo V, del RD 171/2004, para la designación de personas encargadas de la coordinación de actividades preventivas, así como la **dedicación y formación requeridas**, siendo como mínimo, la correspondiente a las funciones de **nivel intermedio** (no inferior a 300 horas).

⁶ De acuerdo a la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, y en especial al RD 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, en materia de coordinación de actividades empresariales.

5.3 IMPLANTACIÓN HERRAMIENTAS DE GESTIÓN.-

El servicio para la implantación de un conjunto de **herramientas de gestión específica para el control telemático de la Flota** se concretará en el desarrollo organizativo y procedimental de bases de datos sobre soporte informático. El Adjudicatario propondrá un software comercial de ámbito náutico, **obligatoriamente en español**⁷, completamente estructurado y desarrollado (listo para su uso) para poder abordar desde el primer día la supervisión de la Flota del IEO con el calendario que se detallará más adelante. En ese momento el **Adjudicatario acreditará**, a todos los efectos y derechos, que el **IEO** queda como **propietario y titular de la licencia**.

Dicho programa de gestión permitirá al IEO abordar, supervisar y resolver todos los aspectos relacionados con:

1. Identificación de los datos susceptibles de tratamiento informatizado sistemático, tanto a nivel del IEO (datos y criterios corporativos), como a nivel de cada buque (datos específicos).
2. Organización y codificación de la información, que afecta a las diferentes tablas y pautas de funcionamiento, entre las que destaca la codificación de equipos y repuestos según un árbol de descomposición por niveles.
3. Selección de datos concretos que en cada buque van a ser objeto de tratamiento y actualización: equipos, repuestos, certificados, pertrechos, proveedores, etc.
4. Identificación de los procesos y características de los mismos en los ámbitos de gestión del alcance de suministro.
5. Integración a cargo del Adjudicatario de la información previa existente en el IEO, estructurada o no en ficheros⁸, incorporándola en el sistema de gestión organizativa propuesto. Las bases de datos y procesos de trabajo convenientemente estructurados, que utilice el Adjudicatario para dar respuesta a la funcionalidad organizativa y de gestión, serán implementadas por el Adjudicatario e instaladas en un servidor del IEO.
6. Las aplicaciones específicas que se utilicen para resolver las funcionalidades de gestión requeridas, y los protocolos que se elaboren, serán siempre en castellano, lo mismo que toda la documentación explicativa que se elabore.
7. Formación de los usuarios, en los buques y en tierra, en el manejo de las herramientas de gestión organizativa de la flota y de sus módulos específicos, en el sentido de procurar al personal del IEO y a los responsables de los buques de una destreza en el manejo de las citadas herramientas similar al del personal especializado de la empresa Adjudicataria.

⁷ Tanto a nivel de presentación como de documentación.

⁸ Fundamentalmente en ficheros Excel.

8. Obtención de información previa, estructurada en ficheros o no estructurada, y la incorporación de la misma al sistema de gestión organizativa de la Flota (inicialización de datos por buque)
9. Proceso de datos y obtención de informes utilizando el software específico para la gestión de flotas.
10. Actualización periódica de los datos (suministrados por el IEO) durante el periodo de vigencia del contrato integrando el Adjudicatario al menos todos los del año anterior al de la firma del contrato y haciendo posible la implementación por el IEO de los de años anteriores.
11. Revisión periódica de la consistencia de la información.
12. El programa permitirá incorporar nuevas unidades en la Flota del IEO sin que ello signifique variaciones en el coste de mantenimiento de la licencia.

Dada la diferente edad de los buques y la remarcable diferencia tecnológica de los buques que componen la flota del IEO se debe considerar que la implantación de este sistema organizativo será gradual, por fases, en las que el Adjudicatario incorporará, a modo de módulos del **sistema de gestión integrado**, sobre cada buque:

- Organización del inventario de equipos y repuestos del buque
- Mantenimiento de equipos y sistemas: planificación de varadas y reparaciones programadas, gestión de repuestos,...
- Gestión de las incidencias que afectan al buque, a su tripulación o a su operativa
- Certificados reglamentarios del buque y alarmas de caducidad
- Diario de máquinas, registro de datos de funcionamiento que podrá permitir análisis gráfico y estadístico de valores con fines predictivos de comportamiento
- Organización y gestión de consumos y de pertrechos
- Gestión de las demandas de buque a tierra y de las autorizaciones
- Información relevante para los inspectores
- Control presupuestario por capítulos de los costes incurridos por naturaleza
- Gestión documental de todo tipo de ficheros o documentos relacionados con los ámbitos de gestión que se vayan implantando.

El sistema deberá probar ser lo suficientemente flexible y rápido en su adaptación para poder incorporar las necesidades específicas de los procedimientos y formatos más relevantes en la gestión administrativa del IEO que no son siempre similares a los de los buques comerciales.

Las **tareas y responsabilidades específicas** que inicialmente se consideran de forma no exhaustiva que el Adjudicatario deberá acometer en el marco de este contrato, y en el cronograma que más adelante se detalla, son:

- a. Generar una estructura codificada uniforme y coherente para todos los buques, dando visibilidad y organización a los equipos y sistemas que los conforman.

- b. Introducción de características de los equipos y sistemas de cada barco, dentro de la estructura codificada
- c. Asociación, a cada equipo y sistema, de tareas de mantenimiento preventivo, revisiones reglamentarias y repuestos asociados, incluyendo la periodicidad con la que se debe efectuar
- d. Identificación e incorporación a la base de datos de contadores, y de otro tipo de mediciones y valores periódicos asociados a determinados equipos y sistemas, valores que por su importancia merezcan ser registrados numéricamente y tratados de forma específica en el sistema de gestión
- e. Posibilidad de introducción de costes de nuevos equipos y sistemas
- f. Base de datos documental asociada a un equipo o sistema relevante, como pueden ser fotografías, informes, certificaciones, u otros.
- g. Generación de órdenes de trabajo, tomando como referencia el hito correspondiente del mantenimiento análogo inmediatamente anterior
- h. Generación del histórico de mantenimiento
- i. Sistema de filtros por criterios, como tipo de proveedor, componente superior al que pertenecen, fabricante, o estado del componente, etc. facilitando la búsqueda y análisis por diferentes criterios.

En concreto, a partir de lo descrito en los apartados anteriores, las **actuaciones de gestión y organizativas específicas**, que sucesivamente se contemplan para la implantación de las herramientas de gestión son:

- A. Elaboración de un manual de utilización del sistema organizativo y de la base de datos asociada. Definición de los requerimientos documentales y protocolos que deberá cumplimentar el IEO sobre sus buques
- B. Actuaciones sobre los Certificados reglamentarios y de la Sociedad de Clasificación
- C. Actuaciones sobre los equipos y su mantenimiento: inventario y previsión actuaciones
- D. Gestión de pedidos y mantenimientos: compras y contratación de servicios. Actualización inventarios.
- E. Gestión y archivo documental

El sistema de gestión organizativa que se instale deberá ser un **sistema autónomo e independiente**, que no interfiera con programas informáticos o de gestión que tenga el IEO, ni en su servidor central, ni en los buques, aunque deberá poder prepararse con informaciones en diferentes formatos que puedan alimentar a los citados programas. Específicamente, la **información** generada deberá poder ser **exportada en formato EXCEL** para el tratamiento posterior de los datos.

El **funcionamiento** del sistema de gestión organizativa debe ser **sencillo y flexible**, pudiendo implantarse de forma gradual en los distintos ámbitos de gestión considerados, sin que los usuarios necesiten una preparación informática especial para el manejo de las distintas herramientas de gestión específica de la flota, siendo

suficiente la habitual de manejo de ordenadores por usuarios no especializados. Toda la **información** se presentará por ello con **formatos y diseños muy amigables**.

El soporte técnico por parte del proveedor deberá poder realizarse de forma remota, sin necesidad de desplazarse a bordo de los barcos. El sistema deberá estar **disponible 24 horas al día mediante acceso a Internet**, incluyendo aplicaciones móviles, con un sistema de control de permisos de acceso, a definir y asignar para diferentes categorías de usuarios, por el IEO.

El **cronograma** y pautas de las actuaciones desde la firma del contrato será el siguiente:

1. A **dos semanas**.- Instalación en los ordenadores del IEO del programa verificando su acceso desde los buques.
2. A **un mes**.- Verificación de la base datos de los buques de la flota actual del IEO con sus parámetros dimensionales y calendarios
3. A **6 meses**.-
 - a. Primer borrador del manual específico de utilización del sistema para la gestión de la flota del IEO
 - b. Integración de los datos disponibles en el IEO de la anualidad 2016
 - c. Verificación de la operatividad para pedidos de pertrechos centralizados (combustibles, víveres, lubricantes,...)
 - d. Presentación del sistema a los usuarios.
4. A los **12 meses**.-
 - a. Conclusión del manual específico
 - b. Al menos uno de los dos buques regionales (*Ramón Margalef* o *Ángeles Alvariño*) y uno de los dos pequeños (*Lura* o *José M^a Navaz*) habrán de haber concluido su fase descriptiva y de gestión operativa completa acreditable con un informe justificativo.
5. A los **21 meses**.-
 - a. El sistema de gestión queda completamente implementado e instalado a nivel de Flota
 - b. Formación en los buques
6. A los **24 meses**.- Fin de la fase de pruebas verificando que todas las correcciones detectadas se han resuelto y acreditado en un informe que pormenore el alcance conseguido y desarrollado.

El Adjudicatario acreditará que el IEO asumirá, a partir de la **finalización del contrato, el coste del mantenimiento de la licencia**, de acuerdo al coste propuesto en la oferta adjudicada, sin más variación. El pago de este mantenimiento de licencia dará pleno derecho al IEO a recibir las actualizaciones que se vayan produciendo y a la asistencia técnica al IEO ante los problemas o dudas que pueda plantear.

Deberá ser posible, sin coste adicional para el IEO y sin asistencia específica del Adjudicatario, la **ampliación** del mismo con **nuevas unidades** que pudiera construir o fueran adscritas a la **flota** de buques del IEO y, también, **sin variación del coste** de la licencia de mantenimiento.

6. SUPERVISIÓN DEL IEO.-

El IEO podrá, en cualquier momento, supervisar y exigir la correcta ejecución de las tareas descritas en este pliego y que se reseñan en los párrafos anteriores. Esta supervisión será ejercida por el responsable de la Unidad de Buques y Campañas o por cualquier otro funcionario del IEO que oportunamente designe la Dirección del IEO; **anualmente** se organizará **al menos una reunión de seguimiento de la Flota**, en las instalaciones del IEO que éste designe y con la asistencia de todos los Inspectores responsables de buque, cuyo resumen y conclusiones se recogerá en el último informe de cada anualidad. Adicionalmente el IEO podrá convocar reuniones adicionales bien a nivel de Flota como individualmente por buques cuando las necesidades a su criterio así lo requieran.

El Adjudicatario se comprometerá igualmente a coordinar sus trabajos de inspección con la actividad planificada por el IEO para todos los buques. En todo caso cualquier discrepancia que pueda surgir entre el Astillero, la tripulación de los buques y el Adjudicatario será resuelta por el IEO.

A la firma del contrato el Adjudicatario, coordinadamente con el IEO, visitará cada uno de los buques y realizará una inspección para conocer su estado técnico y administrativo (reglamentario) y elaborará en el plazo de 15 días naturales desde la firma un **informe sobre el estado de cada buque y plan de actuación**, analizando con el Capitán y Jefe de Máquinas, así como el responsable designado por el IEO, su estado y una propuesta de plan de trabajo. Dicho informe se recogerá integrado en el primer informe trimestral de cada buque.

Los **informes trimestrales** individuales de cada buque se deberán remitir en formato impreso (dos copias) y digital, **no más tarde de 15 días naturales de la conclusión del período**; la no recepción de los informes individualmente en ese plazo dará lugar a la aplicación de las **penalizaciones por retraso** definidas en el Anexo al PCAP salvo por causas que no fueran imputables, a juicio del IEO, al Adjudicatario. De la misma forma, dada la importancia del cumplimiento del cronograma correspondiente a la implantación del sistema de herramientas de gestión, los **retrasos** que pudieran ocurrir en la **conclusión de los hitos 4 y 6** (apartado 5.3 del PPT), que corresponden a la 1ª fase de implementación y a la fase de conclusión de los trabajos de implementación, se aplicará una **penalización del 2,5%** del monto del coste de cada fase por cada semana de retraso.

7. LA EMPRESA ADJUDICATARIA Y EL DESARROLLO DEL SERVICIO.-

1. La empresa adjudicataria ejercerá una actividad empresarial propia y contará con patrimonio, instalaciones, equipamientos y organización estable.
2. El adjudicatario mantendrá a sus trabajadores dentro de su ámbito de poder de organización y dirección, conservando respecto a ellos los derechos, obligaciones, riesgos y responsabilidades inherentes a su condición de empleador.
3. Los servicios de estos trabajadores se prestarán desde las instalaciones y con medios materiales de la empresa adjudicataria y bajo la dirección personal de la empresa, dentro de su ámbito de organización y dirección, en coordinación con la Unidad de Buques y Campañas del IEO.
4. El IEO no se hará cargo de los gastos de desplazamiento, manutención o alojamiento o de tipo extraordinarios originados por el personal facilitado por el contratista en el normal desarrollo del servicio en territorio nacional.

El Adjudicatario designará un equipo humano independiente para cada buque a cargo del Servicio que serán los responsables del desarrollo del mismo.

Este equipo contemplará, además del **Responsable del Contrato**, un **Supervisor General Técnico** que será el coordinador y asesor de los **diferentes Equipos de Inspección**, de los diferentes buques. El Supervisor General será Ingeniero Naval con más de 20 años de experiencia en ingeniería de proyectos, construcción naval o reparaciones o de mantenimiento o también Jefe de Máquinas de Marina Mercante con más de 20 años de navegación y experiencia acreditada de 15 años en la supervisión de buques.

Cada **Equipo de Inspección** para cada buque, será **independiente** y deberá contar con al menos dos miembros para garantizar la continuidad anual del seguimiento. En cada equipo, uno de los miembros será designado **responsable de buque**, diferente para cada uno de ellos; será Ingeniero Naval o Jefe de Máquinas, con más de 5 años de experiencia y actuará como Responsable de la "Inspección del Armador" en cada buque y será el interlocutor ante el Astillero, Capitán y Jefe de Máquinas, que, salvo causa acreditada de relevancia, actuará como tal durante todo el periodo de Inspección para cada buque en este contrato. El otro miembro del equipo será al menos ingeniero técnico naval o diplomado en máquinas navales. Cualquier cambio del personal inicialmente adscrito a este contrato durante la vigencia del mismo deberá ser comunicado al Responsable del Contrato, que aprobará formalmente, en su caso, dicho cambio.

Dado que el adjudicatario llevará a cabo, exclusivamente en los buques *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*, la coordinación de actividades preventivas, **al menos uno de los miembros de cada equipo de inspección contará con la formación preventiva correspondiente, como mínimo, del nivel intermedio**. En el resto de los buques al menos uno de los miembros del equipo deberá disponer del **nivel de formación básico** de PRL.

El Adjudicatario, que velará por dar la máxima continuidad al personal de los equipos de inspección de cada buque, acreditará contar con un equipo de especialistas del ámbito naval (ingenieros navales, ingenieros técnicos navales, licenciados o diplomados en máquinas navales) cuyo nivel de formación profesional específica sea adecuado a lo requerido en el apartado 5 de este pliego. Todos los implicados en este proyecto tendrán experiencia profesional en la realización de trabajos de inspección relacionados con la construcción, modificación o grandes transformaciones de buques de similares características en cuanto a diseño de propulsión, a los que se deberán inspeccionar en cada caso en este servicio o en la operación de los mismos como jefes de máquinas de buques similares características técnicas.

Adicionalmente a la responsabilidad del Supervisor General descrito anteriormente, el Adjudicatario acreditará una aproximación de organización coherente y rigurosa para el seguimiento de la actividad de su personal así como para asegurar la calidad del trabajo que realizan.

Serán por cuenta del contratista los equipos personales y ropas de trabajo, así como de protección personal individual, de los trabajadores implicados; también el material para la elaboración y distribución de informes y, cuantos gastos de formación específica, aprendizaje y reciclaje profesional sean necesarios para el correcto desempeño del servicio encomendado al personal asignado a cada uno de los buques referidos en este contrato. Especial atención prestará el Adjudicatario en el cumplimiento de lo establecido en relación con la **Prevención de Riesgos Laborales** de su personal en cualquier ámbito, lugar y momento en que se esté desarrollando este servicio.

8. OTRAS CONSIDERACIONES: PERSONAL, CONFIDENCIALIDAD Y SEGUROS.-

El personal destinado a la ejecución del Servicio, incluyendo el responsable del contrato del Adjudicatario, deberá tener un perfecto dominio del idioma español hablado y escrito, así como un perfecto conocimiento práctico del sistema español de reglamentación marítima y de los procedimientos de la Autoridad Marítima española; tendrán además buen conocimiento de inglés náutico y profesional; en caso contrario el IEO podrá solicitar su relevo a costa del Adjudicatario.

El personal encargado del desarrollo de la prestación de este servicio de Inspección, así como en la implantación de los datos técnicos de los buques en la aplicación de gestión que proponga el adjudicatario dependerá a todos los efectos de la empresa Adjudicataria y, por lo tanto, será ésta la única competente para establecer el marco de sus relaciones laborales. La empresa Adjudicataria tendrá además al personal a su cargo dentro de la Legislación vigente y establecerá los turnos de trabajo dentro de lo que la Ley determina, estando obligada a sustituir, de forma inmediata, las bajas por enfermedad o accidente. La normativa de régimen interior del Adjudicatario que pudiese afectar al servicio será puesta en conocimiento del IEO.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 301.4 del Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, a la extinción del contrato no podrá producirse, en ningún caso, la consolidación de las personas que hayan realizado los trabajos objeto del contrato como personal del Instituto Español de Oceanografía.

Asimismo, el personal de la empresa contratada deberá, obligatoriamente, portar durante su permanencia en los buques o instalaciones del IEO donde desempeñe su servicio, su identificación que los diferencie perfectamente del resto de los empleados públicos. Para las pertinentes visitas y navegaciones en los buques el personal del Adjudicatario que se desplace deberá estar cubierto por una **póliza de seguro de accidentes** que tendrá que ser presentada al Capitán del buque.

En ningún caso, debido a la **confidencialidad** de la información, la empresa adjudicataria podrá utilizar la documentación generada o la información a la que tenga acceso para un fin distinto del indicado en este pliego. La empresa adjudicataria, y su personal, queda expresamente obligada a no facilitar a otra persona o entidad, ni siquiera a efectos de conservación, la información o datos que en razón del presente contrato recoja del IEO, o sobre los buques en que esté prestando este Servicio, ni los utilizará en su provecho, o en el de la empresa adjudicataria, o utilizarlos con un fin distinto al que figura en este Pliego y esta obligación de confidencialidad permanecerá también en vigor después de finalizar la relación contractual entre el IEO y el Adjudicatario.

La empresa adjudicataria se compromete expresamente al cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de **Protección de Datos** de Carácter Personal y en el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la misma, y a formar e informar a su personal en las obligaciones que de tales normas dimanar.

El Adjudicatario establecerá y acreditará disponer de un **seguro por Daños y de Responsabilidad Civil** por valor de **1 millón de euros** que cubrirá las consecuencias de sus actuaciones ante terceros y que pudieran afectar al personal o a los medios y equipamientos del IEO; dicho seguro estará vigente hasta la finalización del contrato.

9. COMUNICACIONES.-

El Adjudicatario dispondrá de una oficina y estructura permanente con personal administrativo a fin de atender cualquier requerimiento del IEO en relación con este Servicio de Inspección. Independientemente de lo anterior, el Astillero responsable de los trabajos de mantenimiento con varada de los buques habrá puesto a disposición del Adjudicatario y del IEO de una oficina equipada en las instalaciones donde se estén realizando los trabajos de cada buque, que estará dotada de teléfono y de un equipo informático que permita impresión y envío de fax y conexión a Internet (ADSL). Durante ese periodo los gastos de comunicaciones e impresión de esa oficina de Inspección serán asumidos por el Astillero.

El Adjudicatario dispondrá de una estructura e instalaciones operativas propias que permitan la localización de su personal para actuar consecuentemente en el caso que se produjeran situaciones graves durante el desarrollo de su Inspección. El adjudicatario facilitará al IEO (y mantendrá actualizado en caso de cambio) los teléfonos móviles de acceso y cuentas de correo electrónico de las personas que estén implicadas en la actividad de Inspección mientras dure el contrato, asumiendo todos los costes de estas comunicaciones.

10. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.-

La empresa adjudicataria cumplirá con todas las obligaciones que se establecen en la **Ley de Prevención de Riesgos Laborales**, así como con la normativa y reglamentación que le sea de aplicación en su caso en cualquier ámbito y momento en que esté desarrollando este servicio. Así mismo y en particular deberá de cumplir con lo dispuesto en el RD 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.

Coordinación de actividades empresariales. El IEO informará de los riesgos propios de los centros de trabajo que pueden afectar a las actividades desarrolladas por los/as trabajadores/as de la empresa adjudicataria, las medidas referidas a la prevención de tales riesgos y las medidas de emergencia que se deben aplicar. De igual forma, se informará del medio de coordinación establecido en los centros de trabajo y de la unidad o persona responsable de dicha coordinación.

Antes de que el adjudicatario inicie cualquier actividad referida en este PPT, el IEO solicitará a éste que acredite por escrito la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad preventiva y que ha cumplido su obligación de formación e información en Prevención de Riesgos Laborales respecto a los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en cualquiera de los buques o en cualquier empresa implicada.

Así mismo el IEO, a través de su servicio de prevención, propio o ajeno informará de los riesgos propios de los buques que puedan afectar a las actividades desarrolladas por los trabajadores del Adjudicatario, las medidas referidas a la prevención de tales riesgos y las medidas de emergencia que se deban aplicar. De igual manera informará del medio de coordinación establecido en cada buque y de la unidad o persona responsable de dicha coordinación.

Formación e información. Será obligación del Adjudicatario tener formado e informado en materia de prevención de riesgos laborales a todo su personal de Inspección. Así mismo este personal dispondrá de los equipos de protección individual (EPIs) necesarios, incluyendo vestuario y calzado, para la realización del trabajo de Inspección de acuerdo con las normas establecidas en los propios buques, en el Astillero o en las instalaciones de terceros.

11. DOCUMENTACIÓN FINAL.-

Toda la documentación elaborada para el IEO por la empresa adjudicataria mientras dure su actuación como Inspección del Armador, se entregará, **al finalizar el contrato, impresa por duplicado** y en formato electrónico como se ha indicado en el Apartado 5 de este PPT; al mismo tiempo se almacenará para ser entregada, debidamente **compilada y ordenada**, separada por buques, en un **CD/DVD/Memoria USB** en el momento de la conclusión de los trabajos periódicos de mantenimiento. Los documentos se entregarán siempre impresos, en formatos Word, Excel, Power Point o, en su defecto, en formato PDF; los planos y documentos de cálculo se entregarán además impresos y en formato Autocad (con especificación de versión), pero también en PDF. Ninguno de los documentos estará protegido de impresión o copia.

12. ENTREGAS Y FACTURACIÓN DEL SERVICIO.-

Las **facturas del servicio de Inspección (1.1 + 1.2)** se presentarán telemáticamente, a través del punto de entrada de la Administración (FACE); el pago será a **trimestres vencidos**⁹ en facturas independientes, una para cada buque, una vez recibidos los informes de cada buque que se especifican en Tabla 1 y los apartados 5 y 6 de este PPT que contendrá integradamente el total de los informes individualmente realizados en ese periodo para cada buque.

La cifra correspondiente al pago de cada trimestre para cada buque será prorrateada del total del contrato, de acuerdo al número de informes (5) que aparecen para ese trimestre y los porcentajes por buque que se definen en la tabla 3 de la página 9 de este PPT; porcentajes que restarán invariables durante el periodo de validez del contrato. Cualquier otro informe incidental o extraordinario que surgiera como consecuencia de un evento no descrito en este PPT y relacionado con la vida operativa normal del buque que pueda ser requerido por el IEO, no devengará derecho a abono adicional y se considerará cubierto con la actuación de Inspección trimestral que corresponda al buque afectado cuantas veces pudiera ocurrir durante el periodo de vigencia del Contrato.

Las actuaciones en puerto extranjero que requieran asistencia a criterio del IEO y por consiguiente el devengo de los gastos de desplazamiento como se describen en el apartado 4 de este PPT se incluirán en un apartado específico en el correspondiente informe trimestral en que hayan ocurrido y los gastos se incluirán en la factura correspondiente a este buque de ese período en que hubiera tenido lugar la actuación¹⁰.

En el caso de que el IEO inmovilizará los buques por un plazo prolongado (superior a un trimestre) y estos no desarrollaran ninguna actividad, ni operativa, ni de

⁹ El pago de la última factura del contrato requerirá además la entrega de la documentación final como se describe en el apartado 11 de este PPT.

¹⁰ O cuando ésta hubiera concluido en el caso de que la incidencia tuviera lugar a caballo de dos trimestres.

mantenimiento, informando debidamente al adjudicatario, y sin que se produjera en ese periodo ninguna actuación concreta, no devengaría el pago proporcional del servicio durante ese período.

En cuanto a la **facturación** sobre el servicio de implantación de la aplicación con las **herramientas de gestión (1.3)**, se contemplan **cuatro hitos de facturación/pago**: **(1)** el correspondiente a la **licencia** tendrá lugar tras su entrega e instalación, que habrá tenido lugar **nunca más tarde de dos semanas tras la firma del contrato** y tras presentar al IEO la acreditación de la titularidad de la misma. El segundo hito; **(2)** corresponderá a la **primera fase de implementación** de las herramientas de gestión y tendrá lugar a **los 12 meses**, de acuerdo a lo definido en el cronograma definido en el apartado 5.3 incluyendo la entrega del informe acreditativo definido; a **los 24 meses**, **(3)** a la **conclusión de todos los trabajos de implementación**, se cumplimentará así el tercer hito, final, con la entrega del informe correspondiente, que marcará la completa implementación del sistema de Gestión de Flota del IEO habiendo verificado las pruebas operativas correspondientes.

(4) El pago de la cuota anual de **mantenimiento de la licencia**, el cuarto hito, tendrá lugar **24 meses después del primer hito de pago**, siempre que la conclusión de la implementación del sistema (hito nº 3) se hubiera desarrollado satisfactoriamente y en el plazo definido. Cada uno de los 4 hitos anteriores requerirá, acompañando a la factura, la entrega de un **informe detallado** (por duplicado impreso y en formato electrónico) sobre lo acontecido y detallando pormenorizadamente el cumplimiento del alcance requerido en el PPT, así como los requerimientos del IEO para cada uno de ellos.

A continuación se incluye una tabla resumen que recoge por anualidades los entregables y sus hitos de facturación correspondientes:

Inspección de Armador (Informes trimestrales)			
	2017	2018	2019
<i>Ramón Margalef</i>	4	4	4
<i>Ángeles Alvariño</i>	4	4	4
<i>Fco. Paula Navarro</i>	4	4	4
<i>José M^a Navaz</i>	4	4	4
<i>Lura</i>	4	4	4
Herramientas de Gestión			
Licencia	1	=====	=====
1ª Fase implementación	=====	1	=====
2ª Fase implementación	=====	=====	1
Mantenimiento licencia	=====	=====	1

Tabla 4.- Número de hitos de facturación por anualidades a lo largo del contrato tanto en cuanto al servicio de Inspección del Armador, con periodicidad trimestral como en la implantación de las herramientas de gestión.

En el caso de la prórroga del contrato, el coste del mantenimiento de la licencia no sufrirá variación durante este período sin que ninguno de los otros conceptos (Licencia o implantación) puedan estar sujetos a prórroga.

13. DOCUMENTACIÓN A APORTAR POR EL LICITADOR.-

El licitador tendrá en cuenta que los términos de este PPT son de obligado cumplimiento en los términos y alcance que define, independientemente de lo que se pueda precisar en su oferta (salvo cuando ésta lo supere) quedando por ello obligados a su cumplimiento por el Adjudicatario.

Las empresas licitadoras habrán de presentar en el sobre con su oferta técnica la siguiente documentación y Memoria Técnica, siendo la documentación y Memoria que se incluya los documentos fundamentales en la evaluación¹¹ de las propuestas que cada licitador proponga; todas ellas estarán por ello redactadas en **castellano¹²** y se entregará **impresa, numerada, encuadernada y con índice paginado¹³**, 2 copias, y en **formato digital en un CD**, que no estará protegido contra impresión o copia, y que responda exactamente y con el mismo orden a la documentación impresa que aporta el licitador. Los licitadores que no aporten la documentación organizada y detallada como se exige en el párrafo anterior serán Excluidos.

Memoria descriptiva que incluirá:

La calidad, estructura, detalles y organización de su propia Memoria se considerará una referencia evaluable de la calidad y compromiso de la empresa licitadora con este Contrato.

- ✦ MEDIOS PARA EL SERVICIO
- ✦ PLAN DE TRABAJO
- ✦ PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CALIDAD

✦ MEDIOS PARA EL SERVICIO

- ✓ Plan de actuación, incluyendo la complementariedad de los perfiles profesionales de los técnicos que la empresa estructurará para abordar la Inspección del Armador. Se acreditará la formación del personal (categorías profesionales, actividad profesional y formación específica) propuesto para cada buque:

¹¹ Criterios que dependen del juicio de valor según describe el Anexo del PCAP.

¹² La descriptiva del sistema debe ser **obligatoriamente en castellano** y no se considerará válida la presentada en otros idiomas, aunque sí podrá ser aceptable que, como información complementaria, se incluyan folletos descriptivos en inglés. Otros idiomas no serán considerados como relevantes ni válidos.

¹³ La encuadernación y numeración de todas las páginas de la Memoria es el mejor mecanismo de evitar extravíos en documentos largos y complejos que deben ser analizados exhaustivamente. El no abordar esta aproximación por parte de los licitadores exime al IEO de cualquier discrepancia sobre lo incluido o no en la documentación presentada.

1. Equipo técnico humano propuesto para el cumplimiento del Servicio para cada buque, especificando el historial profesional de cada uno de sus componentes.
 2. Información detallada sobre las capacidades, instalaciones y medios propios de apoyo técnico auxiliar en relación con los objetivos de este servicio que se prestarán sin coste para el IEO.
- ✓ Sistema de Gestión de Flota que se instalará: descripción. El CD incluirá obligatoriamente una versión demo, si quiera parcial, que permita apreciar las posibilidades del sistema, sus prestaciones así como el grado de "amigabilidad" en su manejo. Descripción del servicio de mantenimiento de la licencia.

↓ *PLAN DE TRABAJO DURANTE LA REALIZACIÓN DEL SERVICIO*

- ✓ Plan de implantación propuesto que defina un escenario de organización y recursos que aseguren la viabilidad de la Inspección del Armador para cada buque.
- ✓ Cronograma de implantación del sistema de gestión de flota.

↓ *PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CALIDAD DEL SERVICIO*

- ✓ Plan de verificación de la calidad de los servicios prestados a los buques del IEO por cada uno de los equipos técnicos propuestos.

Cualquier **duda técnica o de alcance** que pudiera plantear un licitador será siempre tramitada **por correo electrónico (gestion.buques@st.ieo.es)** y también **por fax** al responsable del contrato del IEO, pero **nunca más tarde que 6 días naturales** del plazo fijado para la presentación de ofertas; la información consultada, y la respuesta del IEO en ese plazo, será pública y se pondrá en la página web con el resto de la información de la licitación.

La **documentación técnica** se presentará en el **sobre nº 2**, en la forma exigida en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, debidamente firmada por el representante de la empresa; nunca incluirá información económica sobre la oferta. La **oferta económica** en cambio se presentará en el **sobre nº 3¹⁴** como se indica en el Anexo Hoja Resumen del PCAP y estará desglosada para cada buque.

Las empresas licitadoras remitirán en su oferta técnica un escrito en donde se refleje el compromiso de la empresa sobre el cumplimiento de la legalidad vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales. Este cumplimiento deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

¹⁴ El licitador tendrá en consideración que **caso de incluir la valoración económica junto con la oferta técnica será excluido.**

Santander, a 1 de junio de 2016

EL ADJUDICATARIO

El Coordinador de Flota del IEO



Fdo. José Ignacio Díaz Guerrero

El Director del IEO

Fdo.-