

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN NAUTICA INTEGRAL DE LA FLOTA DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS GESTIONADA POR EL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA DURANTE 2015 y 2016 ASÍ COMO EL APOYO A LAS CAMPAÑAS QUE EL IEO DESARROLLA EN OTROS BUQUES OCEANOGRÁFICOS.

1. -OBJETO.-

Los **buques oceanográficos** son la infraestructura fundamental en el estudio de los mares y sus recursos, así como para asegurar su preservación. Son plataformas complejas e innovadoras con equipamientos y tecnología sofisticada y pluridisciplinar, que en el caso del Instituto Español de Oceanografía (IEO) definen su capacidad y voluntad de servicio a la investigación científica y a los retos y necesidades que la Sociedad pueda demandar en cualquier momento. Deben ser por ello considerados como el reflejo e **imagen de la capacidad y potencia del Organismo**.

El **IEO**, como **Armador** de su propia flota de buques oceanográficos, así como de los de otras instituciones públicas cuya gestión como Armador pueda tener encomendada, dispone entre su propio personal de profesionales con la debida competencia para la operación de sus propios buques, aunque para incrementar su capacidad operativa considera necesario dotarse de un **Servicio** de apoyo en la **Gestión Náutica**, tanto en sus propios buques, como cuando desarrolla su actividad en buques de otros operadores del Estado, para asegurar todos los objetivos y campañas que, como Organismo Público de Investigación, tenga encomendado.

El presente Contrato tiene dos objetivos fundamentales:

- 1) La **Gestión Náutica** de los buques propios del IEO u otros buques oceanográficos de la AGE cuya gestión como Armador haya sido encomendada a este Organismo de forma temporal o indefinida.
- 2) El **apoyo en la gestión náutica** de carácter puntual en buques propios del IEO o en otros buques oceanográficos de diferentes organismos de la Administración Central o Autónoma en los que el IEO desarrolla, bajo su responsabilidad, campañas oceanográficas por medio de servicios concretos de profesionales del trabajo náutico.

Por **Gestión Náutica** de un buque debe entenderse el **servicio de personal tripulante** debidamente cualificado para la operación reglamentaria del mismo a todos los niveles dentro del marco definido por la Autoridad Marítima española, así como el **mantenimiento operativo y preventivo** del buque, incluyendo en el alcance del Servicio los trabajos rutinarios y las reparaciones que la normal operación de los buques de esas características requieren.

El **Servicio de Gestión Náutica** en los buques oceanográficos, por la tipología de su operación variable y diversa, requiere de personal experto y cualificado dado que esta actividad no siempre se desarrolla de una forma similar en buques comerciales. Por ello la **experiencia y continuidad** del personal implicado en este Servicio, en el mismo buque, es clave en el éxito de las operaciones que requiere el IEO, así como para conseguir la mejora de la operatividad general de las operaciones y campañas planificadas en sus buques.

Las funciones concretas a efectuar para este Servicio son las señaladas en los puntos 3 a 7 de este Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), así como las que se describen en el ANEXO I de este PPT.

El **Responsable del Contrato** por parte del IEO será el **Coordinador de Flota**, en adelante IEO, en la persona cuyo responsable delegue en su caso, o para las actuaciones específicas que designe. El Adjudicatario deberá designar así mismo su propio responsable del contrato en el momento de la firma del mismo.

2. -PERÍODO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO Y SUS PRESTACIONES.-

El período de ejecución de este Contrato será desde el **29 de octubre de 2015 hasta el 30 de junio de 2016**, a precisar según la planificación de calendario de actividades de los buques del IEO en el momento de la firma del Contrato. El Contrato podrá ser **prorrogable por un período de seis meses** adicional, en su caso, de mutuo acuerdo.

Se contemplan tres escenarios en los que se requiere distinto nivel de alcance del Servicio requerido, independientemente de las características y titularidad de los buques que se pueda estar considerando:

• GESTIÓN NÁUTICA CONTINUADA DE BUQUES DEL IEO

Embarques continuados para la gestión náutica integral, o parcial, en buques del IEO, para la realización de campañas, sucesivas o no, en las que determinado el personal del Adjudicatario asume incluso las responsabilidades fundamentales del buque (Capitán y/o Jefe de Máquinas).

• SERVICIOS CONCRETOS.

La prestación de apoyos ocasionales (bajas ocasionales del propio personal del IEO o refuerzos específicos de marinería, técnicos u oficiales) que con carácter singular, serán solicitados por el IEO, en sus propios buques o no, e incluso la gestión náutica de buques de similares características de otros organismos por campañas completas desarrolladas por el propio IEO. A tal efecto se comunicarán al Adjudicatario los trabajos a ejecutar, el buque en el que se realizarán, sea o no del IEO, período de embarque, categoría y número de personal necesario.

• PERÍODOS DE MANTENIMIENTO O INMOVILIZACIÓN DEL BUQUE

Supervisión y mantenimiento de buques del IEO en la zona de su puerto base¹ o no, cuando éstos estén siendo sometidos a mantenimiento, realicen pruebas de mar o permanezcan inmovilizados en puerto en las fases en las que no se hayan planificado campañas, o en la fase previa a su retirada del servicio como se puede encontrar todavía, y por un periodo indeterminado, el *B/O Cornide de Saavedra*. Contemplará también la custodia del buque en caso de inmovilización prolongada o desafectación temporal al servicio. En estos casos no habrá una tripulación fija asignada como tal, e incluso, puntualmente, los puestos o categorías

¹ En el caso de Vigo se considera cualquier puerto o Astillero de la rías de Vigo o Marín; de la misma forma cualquier localidad de las bahías de Palma en los buques que tienen como puerto base esas zonas.

requeridas de los reseñados en la Tabla 1 del apartado 3.2, podrán variar y no tener continuidad, siendo incluso esporádicos.

El momento concreto para la ejecución de estos servicios y su tipología, será determinado por el Responsable del Contrato del IEO.

3.- BUQUES Y TRIPULACIONES.-

Los buques oceanográficos, dependiendo de sus dimensiones, características, capacidades y equipamiento se pueden clasificar en diferentes tipos que se presentan a continuación, tomando como referencia descriptiva los buques actuales del IEO.

Los ámbitos geográficos que se describen deben tomarse siempre como una referencia de la actividad de los últimos años, pues de hecho pueden variar tanto en lo referente a los buques del IEO, que podrían incluso cambiar de base de operaciones de manera permanente, como de los de otros operadores.

En la página web <http://www.ieo.es/flota> se encuentran tanto las características descriptivas básicas de los buques, como la actividad ya programada para cada uno de ellos que aparece en los calendarios aprobados por la COCSABO para 2015 y 2016 y que es posible descargar también en esa página.

En la Tabla a continuación se presentan las características de los buques del IEO en los que inicialmente, pero no exclusivamente, se prestará el Servicio de Gestión Náutica al que se circunscribe este Contrato:

Buque	Eslora	Manga	TRB	Año Construcción	Nº Tripulantes y Técnicos	Nº Cient.	Puerto Base²
<i>Cornide Saavedra</i>	66,7	11,3	1113	1972	-	-	Marín
<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 Margalef</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

A continuación se definen, sin ánimo de ser exhaustivos las actividades principales de los buques que en estos momentos componen la actual flota que gestiona el IEO. Esta relación no debe considerarse exclusiva y podría variar tanto por la baja de unidades o por la incorporación, temporal o prolongada, de nuevos buques.

² El Puerto Base, no debe confundirse con el Puerto de Registro, se tomará como referencia meramente informativa sin relación con la actividad científica del buque que podrá empezar o no en ese puerto. El *B/O Cornide de Saavedra* se encuentra ya en fase de amarre de larga duración previo a su retirada.

3.1 TIPO DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS

TIPO 1 (*REGIONALES Y OCEÁNICOS*)

B/O CORNIDE DE SAAVEDRA, B/O RAMÓN MARGALEF y ÁNGELES ALVARIÑO

REALIZAN CAMPAÑAS Y TRABAJOS EN LA COSTA ESPAÑOLA PERO TAMBIEN EN AGUAS INTERNACIONALES. EXIGE QUE LA GESTION NÁUTICA CONTEMPLA NAVIGACIONES PARA COMENZAR LAS CAMPAÑAS O TRABAJOS ASIGNADOS, SIENDO ESTOS TANTO DE PESCA COMO DE OCEANOGRAFÍA, INCLUYENDO EL MANEJO Y MANIOBRA DE ARTES DE PESCA Y APARATOS VOLUMINOSOS QUE DESPLEGAR Y RECOGER (CORRENTÍMETROS, BOYAS, ROVs,...), ETC. EL *B/O CORNIDE DE SAAVEDRA* SE ENCUENTRA YA EN FASE DE AMARRE DE LARGA DURACIÓN PREVIO A SU RETIRADA.

TIPO 2 (*COSTEROS*)

B/O FRANCISCO DE PAULA NAVARRO

REALIZA CAMPAÑAS Y TRABAJOS EN LA COSTA ESPAÑOLA, SOBRE TODO EN EL MEDITERRÁNEO. EXIGE QUE LA GESTIÓN NÁUTICA DEL MISMO CONTEMPLA NAVIGACIONES PARA COMENZAR LAS CAMPAÑAS O TRABAJOS ASIGNADOS PUDIENDO SER ESTOS TANTO DE PESCA COMO DE OCEANOGRAFÍA, INCLUYENDO EL MANEJO Y MANIOBRA DE APARATOS VOLUMINOSOS A DESPLEGAR: FONDEO DE CORRENTIMETROS O BOYAS Y RECOGIDA DE LOS MISMOS. CONTEMPLA EL DESPLIEGUE Y RECOGIDA DE VEHÍCULOS SUBMARINOS (GLIDER, ROVs), ETC.

Estos buques (tanto tipo 1 como tipo 2) por su tonelaje se encuentran inscritos en el **abanderamiento del Registro Especial de Buques de Canarias** y por consiguiente el Adjudicatario, mientras dure este abanderamiento, aplicará la correspondiente tarifa bonificada.

Se debe considerar que este servicio contempla, tanto en los buques de tipo 1 como 2, el servicio de hotel y manutención para personal tripulante e investigador.

TIPO 3 (*LOCALES*)

B/O JOSE Mª NAVAZ y B/O LURA

REALIZAN SUS CAMPAÑAS Y TRABAJOS ZONAS CERCANAS DE LA COSTA ESPAÑOLA, SOBRE TODO EN EL CANTÁBRICO Y ATLÁNTICO. EXIGE QUE LA GESTION NÁUTICA DEL MISMO CONTEMPLA NAVIGACIONES PARA COMENZAR LAS CAMPAÑAS O TRABAJOS ASIGNADOS SIENDO ESTOS DE OCEANOGRAFIA, INCLUYENDO EL MANEJO Y MANIOBRA DE APARATOS A DESPLEGAR, REDES DE PLANCTON, DRAGAS, CTD, ETC.

No incluye servicios de hotel, ni manutención, pero sí los de limpieza y mantenimiento rutinario y reparaciones menores de la embarcación a cargo de la tripulación.

Ocasionalmente el IEO podría contemplar solicitar actuaciones específicas para embarcaciones propias de menores dimensiones, o incluso embarcaciones neumáticas

(asimilables en cuanto a tipología profesional de manejo a los perfiles de buques de tipo 3), como las que dispone en algunos de sus centros costeros (*Volandeira, Mytilus, L'Aup,...*).

En cuanto a la tipología de aplicación de los buques oceanográficos de otras instituciones será definida por el IEO, de acuerdo con el Armador del buque, aunque se tomará una aproximación similar a los buques del IEO, según sus características y tipo de campañas a desarrollar.

3.2.-PERSONAL NECESARIO PARA LLEVAR A CABO LA GESTIÓN NAÚTICA DE LOS BUQUES DEL IEO.

Para ocupar los puestos que requiera el IEO para sus buques los tripulantes y técnicos adscritos al buque deberán estar siempre en posesión de la titulación mínima requerida por Marina Mercante en función del arqueo y de la potencia del buque y de su navegación y de la cualificación náutica o marinera pertinente. Así mismo todos los tripulantes, mientras se encuentren embarcados, deberán estar siempre en posesión de los certificados de especialidad que les correspondan, de acuerdo con la normativa vigente y las misiones encomendadas a los buques.

Se toma como referencia inicialmente tanto el personal tripulante de los buques regionales (*Ramón Margalef y Ángeles Alvariño*) como del *B/O F. de P. Navarro*, aunque el número de tripulantes y sus requerimientos mínimos de titulación reglamentaria podría variar para otros buques de Tipo 1 y 2, y, en cualquier caso, según la tipología de campañas.

En los buques tipo 1 y 2 en condiciones operativas hay rutinariamente servicio de manutención, aunque en los de tipo 2 pudiera haber actividades de corta duración (unas horas, con tripulación mínima), que no se preste este servicio ni para el personal científico ni para el personal científico ni tripulante.

Para los buques de Tipo 3 se tomarán como referencia los buques del IEO de esa tipología.

En la **Tabla 1** se presentan, como referencia, los requerimientos de **personal tripulante de cada uno de los buques actuales del IEO** para los que se requiere el servicio de Gestión Náutica que se define en este PPT y de acuerdo a las titulaciones y responsabilidades definidas en el Anexo I.

Nº DE EFECTIVOS EN LAS TRIPULACIONES DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS EN 2015

CATEGORÍAS	TIPO 1			TIPO 2	TIPO 3		TOTALES
	B/O CORNIDE SAAVEDRA#	B/O RAMÓN MARGALEF	B/O ÁNGELES ALVARIÑO	B/O FCO. DE PAULA NAVARRO	B/O JOSE Mª NAVAZ	B/O LURA	
Capitán		1	1				2
1er. Oficial puente		1	1				2
2º Oficial puente		1	1				2
Patrón				1	1	1	3
2º Patrón				1			1
3º Patrón				1			1
J. Máquinas		1	1	1	1	1	5
1º Máquinas		1	1	1		1	4
Contraestre		1	1	1			3
Marinero ³	3	3	3	1	2	2	11
Engrasador ³	3	1	1				2
Cocinero		1	1	1			3
Camarero - Marinero		1	1				2
Técnico Informático		1	1	1			3
Técnico Electrónico		1	1				2
		=====	=====	=====	=====	=====	=====
	6	14	14	9	4	5	52

B/O Cornide Saavedra en fase de amarre de larga duración, previo a su retirada, sin tripulación específica asignada sino en custodia.

Tabla 1.- Efectivos que, de forma habitual, constituyen la tripulación ordinaria de la flota actual de buques responsabilidad del IEO.

³ En lo sucesivo ambas categorías profesionales se referirán en este PPT también como “**mecamar**”, válida tanto para marinero de puente y cubierta, como para engrasador de máquinas o incluso para la de marinero-camarero.

En buques oceanográficos de otros organismos o instituciones en los que se aborde el servicio de gestión náutica integral de esos buques para campañas que el IEO desarrolle a bordo de los mismos, las tripulaciones requeridas tendrán las titulaciones de acuerdo con las características del buque y de las características de las campañas encomendadas, siendo el Armador de estos buques quien mantendrá el control operativo de su propia plataforma y definirá los protocolos de operación y seguridad de sus buques, salvo que se encomendara esta gestión también al IEO.

4.- CONDICIONES DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO.-

Todo el personal que el Adjudicatario proponga para la Gestión Náutica requerida por el IEO deberá contar con la debida titulación mínima reglamentaria para el buque en que vaya a prestar sus servicios y, tanto si es tripulante como técnico, disponer siempre de la cualificación marinera actualizada en lo referente a seguridad que las autoridades de Marina Mercante requieren para su enrole como personal tripulante de los buques.

4.1.-Al margen de las condiciones de ejecución que se detallan en este apartado, el contratista habrá de acomodar el desarrollo de todas las funciones a **las normas generales del funcionamiento de los buques** que defina el Responsable del Contrato del IEO, como las descritas en el ANEXO I de este pliego, en relación con los buques del IEO, así como a las que los armadores de los otros buques definan, siempre de acuerdo con la reglamentación (titulaciones, cursos específicos,...) de la Autoridad Marítima Española. En cualquier caso, el Adjudicatario será el responsable y garante de la buena ejecución de los trabajos por parte de su personal, así como prever, en tiempo y plazo, el personal necesario para relevos y otras sustituciones, según lo que en cada momento determine la legislación vigente, los convenios colectivos del sector y el propio convenio de la empresa. Cualquier curso obligatorio que en su momento, estando prestando servicio de Gestión Náutica para el IEO, pudiera ser exigido por la Administración será siempre por cuenta del Adjudicatario y no podrá afectar a la planificación ni a la dinámica del buque.

En cuanto a las **relaciones laborales**, descansos, vacaciones etc., del personal tripulante la **Empresa Adjudicataria** será la única responsable, sin que signifique detrimento o tenga impacto en la capacidad operativa de los buques, ni en sus operaciones, ni signifique coste por los desplazamientos de este personal. Cualquier **discrepancia** entre los responsables de las campañas, el astillero a cargo de las reparaciones de los buques, o los suministradores o contratistas del IEO implicados en la Inspección o el mantenimiento será resuelta por el **Responsable del Contrato del IEO**.

4.2.- Los buques, de acuerdo con lo especificado al definir los distintos tipos (1, 2 y 3), permanecerán en la mar desarrollando las campañas oceanográficas planificadas todo el tiempo necesario para llevar a cabo las misiones que se le encomienden desde el IEO, que será representado por el responsable de la Unidad de Buques del IEO y el Jefe de Campaña, sea este

del IEO o no. El **régimen de embarque** y las jornadas de trabajo⁴ podrá ser continuado o por periodos concretos definidos en su momento. Salvo situaciones excepcionales, y previa aprobación del IEO, **nunca se realizarán relevos completos de tripulación de un buque, ni tampoco de un servicio completo**⁵ del buque.

4.3.- La empresa Adjudicataria, al asumir la Gestión Náutica de los buques del IEO, con anterioridad al embarque del personal por ella designado tendrá a disposición del IEO el **historial completo del personal tripulante**, incluyendo las titulaciones, características profesionales (certificación de Capitanía o copia de libreta), así como fotocopia de las altas en la Seguridad Social. Cada uno de los miembros de la Tripulación deberá contar con la titulación académica, profesional y de formación complementaria exigidas por la Administración Española para el desempeño de su puesto de trabajo. Adicionalmente, cuando sea de su competencia, estarán en posesión de los certificados “avanzado de lucha contra incendios así como embarcaciones y botes de rescate (no rápidos)”, así como el de formación básica o cualquier otro que sea requerido o sus equivalentes europeos.

La relación del personal tripulante de cada buque será obligatoriamente actualizada a la Unidad de Buques del IEO conjuntamente con el personal científico y técnico del equipo investigador al inicio de cada campaña para cada buque, o cada vez que se produzca una variación.

Al menos el Capitán, y uno de los oficiales de puente de los buques *Ramón Margalef*, y *Ángeles Alvariño* tendrán que tener acreditada **experiencia** y **cualificación** en operaciones en **buques con DP** para campañas con vehículos ROV. Esta información, así como la experiencia (formativa y profesional acreditada) y **capacitación del personal de máquinas** en buques de **propulsión diesel eléctrica**, también obligatoria para el Jefe y 1º de Máquinas, se acreditará en la Memoria que presentarán los licitadores para su evaluación, adjuntando los diplomas correspondientes o acreditaciones de embarque asumiendo esas responsabilidades en buques con esos sistemas de propulsión indicando el diseño específico de esos buques.

A la firma del Contrato el Adjudicatario **propondrá** al Responsable del Contrato del IEO los nombres de los **Capitanes y Jefes de Máquinas** titulares para todas y cada una embarcación para su confirmación por el IEO. Remitirá también una **ficha con los teléfonos** de su **responsable designado** para este contrato, así como los teléfonos asignados al capitán de cada buque e incluirá el del **Coordinador Empresarial en Prevención de Riesgos Laborales**.

La navegación de los buques se desarrollará siempre de acuerdo a los requerimientos Reglamentarios de la Autoridad Marítima española, con los equipamientos instalados en ellos por el IEO, con los programas y licencias propios del IEO⁶, sobre los que el adjudicatario se asegurará que su personal tiene conocimiento y cualificación en su manejo. No está permitido la instalación de programas ajenos en sistemas o equipos propios del buque, ni la navegación empleando otros medios no reglamentarios.

Se valorará que el Licitador tenga, o proponga durante el periodo de vigencia del Contrato un **Plan de Formación** y cualificación o perfeccionamiento específico para el personal a cargo del

⁴ En principio de acuerdo con el RD 285/2002 que regula las jornadas de trabajo y descanso de los trabajadores de la mar siguiendo las directrices contenidas en la Resolución 890 (21) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

⁵ Sobre todo en los servicios de máquinas o los técnicos de instrumentación.

⁶ A modo de indicación, en el caso de los buques *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño* se dispone de sistemas ECDIS y OLEX, así como el programa libre Open CPN.

Servicio, con reciclado técnico tanto instrumental como profesional, incluyendo el mantenimiento de la capacidad de comunicación en inglés. El Adjudicatario queda comprometido a desarrollar el plan de formación que presente en la fase de licitación e informará de los resultados de este plan en relación con el personal afectado a sus buques del IEO.

4.4.- A su vez el IEO, dará su aprobación para que pueda realizarse la gestión de las operaciones náuticas, navegaciones, etc., siendo el **Adjudicatario, por medio del Capitán o Patrón del buque, responsable ante las autoridades de Marina de los embarques y desembarques** de personal tanto tripulante como científico, etc. en los buques donde se tenga el mando para ello seguirá las indicaciones que se indican en el Anexo II de este PPT. El Adjudicatario tendrá establecido un **Servicio DUE-Web** que le permitirá gestionar de manera remota y automatizada ante las autoridades portuarias y de Capitanía Marítima las escalas y cualquier otra tramitación de personal o servicios portuarios requerida desde los buques del IEO cuya responsabilidad tenga encomendada (Capitán o Patrón), responsabilizándose de todas las **gestiones portuarias reglamentarias u operativas** (gestión de basuras y residuos, permisos de trabajos, etc....) en tiempo y forma, sin que ello tenga impacto en la actividad científica del buque que tenga encomendada. Información puntual vía email será remitida al IEO de todos los trámites realizados.

En el caso de buques de otros Organismos en campañas para el IEO la responsabilidad del Capitán (cuando el servicio integral del buque competa al Adjudicatario) será similar, incluyendo las gestiones reglamentarias pertinentes, informando de ello tanto al Armador del buque como a la Unidad de Buques del IEO.

El incumplimiento en plazo de estos trámites, que produzca retraso en la actividad científica programada, será considerado como *falta* pero cuya reiteración tendrá consideración de *falta grave*.

Para facilitar al responsable del Contrato del IEO y asegurar la comunicación con su propio personal el Adjudicatario dotará al Capitán o Patrón de la embarcación (tipo 1 a 3) de un **teléfono móvil** cuyo número será informado al IEO y permanecerá asignado al responsable de esta embarcación durante todo el periodo de ejecución del contrato, independiente de los relevos de personal que pudieran ocurrir.

Adicionalmente el Adjudicatario dotará a cada buque de la pertinente colección de **sellos tamponados** para validar cualquier documento o acto documental que su personal deba acometer de acuerdo a los correspondientes servicios del buque, a modo de ejemplo: Capitán, Puente, Máquinas, Cocina. El sello recogerá el nombre del buque, la referencia al servicio o departamento que corresponda y el nombre del Adjudicatario, pero no podrá poner IEO; el diseño de los sellos será aprobado por el IEO.

4.5.- Para el **establecimiento de la prestación de los servicios por el IEO**, éste, a través de la Unidad de Buques, comunicará por correo electrónico o fax a la empresa la fecha de comienzo de las operaciones a realizar, navegaciones, tipo de buque, lugar donde se encuentra el buque y categorías del personal necesario de acuerdo con el tipo o tipos de campañas que podrán ser sucesivas o no.

Será responsabilidad del Capitán **verificar** que el **Plan de Campaña** remitido desde la Unidad de Buques del IEO es idóneo desde el punto de vista náutico, seguridad medioambiental y del personal, prevención de entrada en aguas de terceros países o espacios reglamentariamente protegidos. Así mismo confirmará con el personal técnico la idoneidad y adecuación de la instrumentación prevista para la campaña y anticipará la disponibilidad del material fungible o los consumibles. Las incidencias por contravenir estas zonas podrán ser consideradas como falta grave.

4.6.- El plazo máximo para el **inicio de la prestación del servicio** por parte del contratista, a partir de la notificación, para todos los buques será el siguiente:

Para la Gestión Náutica Continuada..... 5 días

Para los Servicios Concretos 36 horas

4.7.- Los **gastos de desplazamiento** al puerto base de su personal serán siempre por cuenta del contratista en el caso de los buques del IEO (véase apartado 5 de este PPT); si los retornos de tripulaciones tuvieran lugar, incluso desde el puerto base, menos de 30 días después de su incorporación, los gastos de desplazamiento en su caso, serán por cuenta del IEO. En todas las actuaciones de servicios concretos los desplazamientos para su embarque y desembarco de este personal fuera del puerto base devengarán gastos de desplazamiento a cuenta del IEO debidamente justificados y con el Visto Bueno del Capitán o Patrón del buque⁷. La cuantía de los gastos de desplazamiento en territorio nacional para tripulaciones serán siempre por medios colectivos económicos (tipo minibús. Ver apartado 5.1, nota 14, del presente pliego); el transporte aéreo sólo será posible desde zonas insulares, en tarifa económica reducida, y no podrán nunca superar, por persona, los 350 €, ni los 30 €/día por manutención. Estos gastos serán abonados, debidamente justificados, en la forma que establezca el IEO, quien previamente habrá confirmado el planteamiento de viaje.

En el caso de buques de operadores ajenos al IEO en los que éste vaya a desarrollar campañas concretas, cuando éstos buques tengan su base en zonas insulares, los desplazamientos para el embarque y desembarque de las tripulaciones serán por cuenta del IEO siempre que el enrolamiento y desenrolamiento tenga lugar específicamente para esas campañas y tras la debida presentación de la correspondiente justificación de gastos que no podrán ser superiores a los definidos en el párrafo anterior.

4.8.- En el caso de que el IEO detecte **deficiencias en el Servicio** consecuencia de actuaciones del personal a cargo del Servicio, o que alguno de los trabajos objeto del contrato realizados por personal del Adjudicatario no se realice a satisfacción del IEO, se notificará este extremo al contratista al objeto de que proceda a corregir las deficiencias observadas en el Servicio, reemplazando incluso al personal afectado, si así lo indica el IEO, en un plazo máximo de 48 horas sin que ello suponga gasto adicional para el IEO.

El Capitán o Patrón de las embarcaciones serán responsables de la **custodia del material equipamiento y pertrechos** de los buques durante el normal desarrollo de su actividad. Especial celo y diligencia se tomará en las retiradas periódicas de cualesquiera de aquellos,

⁷ Los gastos de desplazamiento por relevos de tripulación, que hubiera concluido su periodo de embarque, cuando tengan lugar en el extranjero, serán por cuenta del IEO. Los gastos por relevos por causas imprevistas propias del personal del adjudicatario no darán derecho a esta indemnización.

equipos de supervivencia y seguridad, ropa de lavandería, equipos averiados o en el embarque de víveres, repuestos y pertrechos,... para su periódico mantenimiento, limpieza, empleo o consumo en el buque. Para ello el responsable de la embarcación, por medio de la organización del buque, estructurará la gestión y supervisión de estos materiales y productos cuando sean embarcados, o en las salidas periódicas del buque para revisión, mantenimiento, reparación o limpieza. Todas las salidas de material se recogerán en el documento de entrega correspondiente que será avalado por la firma del responsable del servicio y del Capitán; posteriormente ambos serán de nuevo responsables de la revisión del material que sea embarcado, confirmada por el cotejo y la firma de los albaranes de entrega correspondientes. Copia de toda la documentación será convenientemente archivada en el buque. En el momento de la recepción, si se detectara una **no conformidad**, se actuará de inmediato ante los suministradores convenientemente para salvaguardar los intereses del IEO, informando a éste en caso de no ser atendidas las reclamaciones. La falta de interés, celo o diligencia por los responsables del Adjudicatario en los buques que dieran lugar a perjuicio del IEO podrán dar lugar a solicitar el inmediato reemplazo de los responsables y, de acuerdo a lo indicado en el Apartado 10 de este PPT, así como a lo indicado en el apartado XIII del PCAP, a la aplicación de las penalizaciones que permitan resarcir al IEO de las pérdidas ocasionadas.

El Capitán, será responsable de organizar la estructura funcional del buque de forma que el buque preste el servicio previsto y definido pero al mismo tiempo traslade una imagen de **limpieza** y seriedad en todo momento. Al mismo tiempo los diferentes servicios del buque, como cubierta o máquinas, se asegurarán en todas sus actuaciones de **prevenir cualquier riesgo de daño medioambiental**. El Adjudicatario se asegurará que su personal a cargo de los buques, capitanes y jefes de máquinas, estén especialmente sensibilizados para articular la organización interna del buque de forma que el estado de limpieza del buque sea siempre impecable. Cualquier fallo atribuible a negligencia por parte de los responsables directos en el buque será considerado falta grave y podrá dar lugar al requerimiento del IEO para el reemplazo del responsable o responsables del incidente.

Aunque los buques del IEO de Tipo 1 están exentos del cumplimiento de las reglamentaciones **ISM e ISPS**, el Capitán articulará, en todo momento y de modo efectivo, mientras los buques se encuentren atracados, las medidas de control de entrada de cualquier persona, llevando el correspondiente **libro diario de registro de entradas/salidas**. Será el Adjudicatario el que elaborará, para su aprobación por el IEO, el correspondiente libro de registro, así como cualquier otro documento o formulario de control de cargas, pertrechos o residuos.

4.9.- En cuanto a **capacidad de alojamiento en los buques del IEO**, a nivel de información para la empresa se indica que en los Buques del Tipo 1 y 2 podrán dormir a bordo el personal tripulante y técnico que dediquen a las operaciones designadas, pero no así en los de Tipo 3, ya que no disponen de espacios para ello, corriendo a cargo de la empresa los gastos que ello origine, lo mismo que los de su manutención en los buques de tipo 3.

4.10.- Cuando los **buques del IEO vayan a permanecer atracados en puerto, inmovilizados, por períodos prolongados**, las tripulaciones podrán ser desenroladas, estableciendo el IEO y el Adjudicatario un plan de supervisión y mantenimiento técnico así como de seguridad del buque, asumiendo el personal designado, de acuerdo con la definición que considere el IEO, la

custodia del buque, así como los trabajos de mantenimiento que pueda considerar de acuerdo a las **jornadas de trabajo** que se establecen en el **Apartado 5** de este PPT.

4.11.- Cuando los buques del IEO tengan **averías** la tripulación será responsable de la realización de los **trabajos de reparación** que sea posible con los medios del buque, o la preparación de los mismos para minimizar el impacto de los trabajos de talleres exteriores; de la misma forma cuando los buques estén sometidos a los **periodos reglamentarios de mantenimiento**⁸ y se encuentren inmovilizados en el área del puerto base, el personal de la empresa designado coordinado con los responsables técnicos designados por el IEO o de su propio personal y del **seguimiento** de los trabajos.

Será siempre el **Capitán el responsable de tener informado al IEO** y a su Inspección de todas las **actuaciones de mantenimiento** o las consecuencias de las averías o las planes de mantenimiento que puedan afectar a la capacidad operativa del buque.

4.12.- En cuanto a **vestuario**, la empresa Adjudicataria proporcionará los equipos de trabajo, prendas de uniformidad y protección personal de los trabajadores empleados. Todo el personal del Adjudicatario portará, mientras desarrolle su trabajo a bordo de los buques ropa adecuada al desarrollo de sus funciones en el buque, en la que se acreditará su pertenencia a la empresa Adjudicataria. Cuando este personal esté adscrito con carácter continuado a un buque concreto del IEO de tipo 1 y 2 incorporarán también el nombre del buque en la ropa de trabajo. En cualquier caso mientras se encuentren embarcados todo el personal del Adjudicatario vestirá correctamente y con decoro. Será responsabilidad del Adjudicatario de proveer a su personal de los **Equipos de Protección Individual** (EPI) como se indica en el Apartado 16 de este PPT; en el caso de los cascos éstos llevarán una identificación propia del Adjudicatario, siendo además todos del mismo color, que será diferente de los que emplee el personal científico.

4.13.- El Adjudicatario establecerá un **seguro de Responsabilidad Civil** que cubrirá las consecuencias de sus actuaciones ante terceros que pudieran afectar al personal o los medios y equipamientos del IEO o del Armador del buque. Al mismo tiempo este seguro podrá cubrir también las pérdidas de materiales o pertrechos que hubieran tenido lugar por una inadecuada o deficiente custodia de las mismas como se indicó en el Apartado 4.8 de este PPT.

4.14.- Para una prestación del Servicio más adecuada, en cuanto a **continuidad de las tripulaciones** para el caso de los buques del IEO el Adjudicatario mirará de asegurar la máxima continuidad de las tripulaciones y, salvo casos no imputables al adjudicatario a juicio del IEO, al menos los puestos de Capitán o Patrón y Jefe de Máquinas se mantendrán a lo largo de la duración del contrato, preferentemente en el mismo buque. Los relevos de tripulaciones se harán siempre de forma progresiva, sin cambiar nunca la totalidad del personal que configuran los diferentes servicios de cada buque.

⁸ En general debe considerarse para el caso de buques del IEO será discrecional que, en los períodos de inmovilización prolongada, incluyendo los de mantenimiento de los buques, se establezca o no el servicio de fonda, incluso aun cuando éste sea viable técnicamente al no estar ésta sujeta a trabajos de mantenimiento.

El Licitador propondrá en su oferta, a modo de cualificación y compromiso para este Servicio, los CV de los capitanes y jefes de máquinas para cada buque así como el de su correspondiente reemplazo en cada caso.

4.15.- Los buques contarán con **personal técnico específicamente cualificado**, y formado fundamental y específicamente, para el apoyo de la actividad científica de los buques. Las especializaciones básicas son **informática y electrónica**, aunque en buques oceánicos, u ocasionalmente, se podría requerir otro tipo de especialistas en mecánica, instrumentación de laboratorio o pesquerías con titulación similar. Los técnicos se mantendrán siempre dentro del ámbito de su especialización, aunque puedan cambiar de buque.

Dado el equipamiento de los buques del IEO, o en los que el IEO desarrolla su actividad, el Adjudicatario deberá acreditar que su plantilla de técnicos cuenta con especialistas electrónicos formados al menos en los siguientes sistemas (Kongsberg): MDM, ITI, FS 20/25, sistemas multihaz EM710/3002, TOPAS, EA600, EK60, ME/MS70, OLEX, HiPAP500,...; también se considerarán equipamientos y sistemas como VMADCP, SCANTROL, SCANMAR, HYPACK, TSG⁹, estación meteorológica automática AANDERA ... Específicamente las responsabilidades del técnico informático incluirán, entre otras, la gestión de sistemas como el MDM, topología de la red informática y las aplicaciones de ofimática, gestión de ficheros y datos para la remisión sistemática de datos al Centro de Datos del IEO (CEDO); comunicaciones y acceso a internet (filtrado y seguridad).

A este respecto, y sin perjuicio de modificación o ampliación según se desarrollen las necesidades del IEO, se entienden como datos e información sistemáticos del buque los datos recogidos en el MDM, que integran datos de navegación y de sensores, los datos del TSG del buque según procesado estándar, la gestión de los ficheros generados por el VMADCP, los Cruise Summary Report (CSR) que deben generarse en estrecha colaboración con el Jefe de Campaña, los ficheros de posiciones de muestreo y mapas anejos generados cada campaña mediante OpenCPN.

Será responsabilidad de los técnicos el mantenimiento de los equipamientos científicos permanentes del buque, incluyendo su puesta a punto, así como los trabajos de **calibración** de los mismos durante las campañas, asegurándose en todo momento su adecuado estado de calibración propia de los equipos, de acuerdo a las políticas definidas por los fabricantes de los equipos o las que decida el IEO. **Previamente al inicio de las campañas** el Capitán se asegurará con los técnicos embarcados la **idoneidad y adecuación de los equipamientos** que se vayan a emplear y que así se acrediten en el Plan de Campaña que con antelación habrá remitido el IEO.

Por otra parte el Adjudicatario contará con **personal técnico adicional** para cubrir servicios concretos que pueda requerir el IEO en operaciones de despliegue de vehículos submarinos que tendrán a su cargo la supervisión operativa de estos sistemas (**puesto de "survey"**). Este personal tendrá una formación y cualificación similar, aunque se exige específicamente el curso de Hypack, a la de los otros técnicos en los buques, de los que podría ser relevo natural en un momento dado. De la misma forma para los buques de tipo 2 que monten sistemas de sondas batimétricas multihaz podrán requerir la presencia de un técnico **electrónico adicional** con acreditada experiencia en esa tipología de campañas en que se vaya a trabajar con esa instrumentación o incluso operadores especializados en el manejo de rosetas y CTDs. En todos

⁹ Termosalinógrafo y fluorómetro.

los casos estas actuaciones tendrán la consideración de Servicios Concretos como se definen en el Apartado 2 de este PPT.

El Licitador acreditará¹⁰ en su Memoria Técnica la realización de cursos de especialización o capacitación de los diferentes sistemas (o similares) reseñados por los técnicos propuestos para los diferentes buques. Se acreditará en la Memoria Técnica la participación en campañas en las que se haya trabajado con esos sistemas y se acreditará por certificaciones de los capitanes o jefes de campaña en los que se indique la instrumentación a su cargo durante las mismas.

El caso de embarques de nuevo personal técnico (sea electrónico o informático) sin experiencia previa en los buques incluidos en esta licitación, el Adjudicatario asegurará su formación como técnico acompañante de un técnico con mayor experiencia en ese buque durante un periodo de 5 a 7 días, sin coste adicional para el IEO durante ese periodo.

El Capitán será responsable de que la tripulación y el personal técnico dominen las maniobras habituales con el equipamiento científico que se desarrollan normalmente en las campañas realizando en los periodos de inactividad entre campañas ejercicios rutinarios en la mar para asegurar la capacitación del personal tripulante. Al personal científico de las campañas se les informará al inicio de los pormenores y riesgos inherentes a esas operaciones y velará que en su participación vayan debidamente equipados con los EPIs necesarios.

El Adjudicatario organizará los **relevos del personal técnico**, tanto en el caso del electrónico, como del informático, así como cocinero y contraamaestre cuando lleguen al buque¹¹, de forma que, en cada caso, el entrante y el saliente **coincidan a bordo** del buque un **mínimo de 6 horas** para asegurar un perfecto traspaso de responsabilidades y del escenario del buque; el técnico saliente elaborará un documento resumen del contexto, así como las actividades o requerimientos de campañas inmediatos, que deberá ser firmado por el relevo y el Capitán del buque para ser remitido al responsable del contrato del IEO.

4.16.- El Adjudicatario contemplará que las campañas serán desarrolladas predominantemente con grupos de investigación españoles, por lo que al menos el personal a cargo de las operaciones tanto las relacionadas con la planificación y desarrollo de la campaña (oficiales de puente), así como el personal de cubierta (contraamaestre y marineros) tendrán que acreditar su **dominio del español**. El Adjudicatario se asegurará que su personal (oficiales y técnicos) tiene una correcta redacción gramatical y ortográfica en castellano y está instruido en la elaboración de informes comprensibles y bien redactados. Sin embargo, dado que también puede ser posible que alguno de los buques pudiera desarrollar de manera continuada campañas de proyectos y grupos internacionales, los **oficiales y técnicos** que se requieran para esas ocasiones deberán tener, todos ellos, además un **buen conocimiento de inglés**. En el caso de que el nivel de alguno de ellos no asegure una comunicación fluida, el Adjudicatario los reemplazará por personal con adecuado nivel de inglés, sin que ello suponga coste para el IEO¹², ni impacto en las campañas. El licitador en su Memoria Técnica acreditará el nivel de idioma español e inglés de su personal de acuerdo a lo especificado en este apartado.

¹⁰ La acreditación deberá comprender fundamentalmente la realización de cursos técnicos profesionales con referencia a su duración.

¹¹ No necesariamente así cuando ya estuvieran enrolados en el buque.

¹² Aunque estos relevos tuvieran lugar en el extranjero.

4.17.- La empresa adjudicataria, en coordinación con el Servicio de Prevención del IEO, cumplirá las obligaciones que establecen la Ley de **Prevención de Riesgos Laborales**¹³, así como la normativa y reglamentación que le sea de aplicación en su caso en cualquier ámbito y momento en que esté desarrollando este servicio. Se evitará o reducirá en lo posible, pero siempre dentro de la legalidad, cualquier impacto ambiental que el desarrollo del trabajo o actividad objeto del contrato pudiera generar.

Así mismo el IEO solicitará al Adjudicatario la información relativa a los riesgos, medidas preventivas y medidas de emergencia a considerar de los puestos de trabajo que la empresa adjudicataria asume en el desarrollo de la gestión integral de los buques del IEO.

El IEO como armador y empresario principal, según situación de concurrencia y cuando se considere medio de coordinación preferente, podrá designar a una o más personas, de acuerdo con el Adjudicatario, como encargadas de la coordinación de actividades cotidianas en los buques cuya gestión integral tenga encomendada, como por ejemplo en la instalación a bordo de diferentes sistemas oceanográficos, o para su desinstalación, la puesta en el agua y la recuperación del mismo en operación hasta su ubicación en la cubierta, etc.

El **Capitán** es la **máxima autoridad a bordo** y como tal es el responsable de todo el personal bajo su mando, así como de la seguridad en materia de navegación (estabilidad, abordajes, estado de la mar, emergencias a bordo, incendios, vías de agua,...); será responsable de hacer cumplir la normativa de seguridad tanto al personal tripulante, como, de acuerdo a lo que establezca el Servicio de Prevención del IEO, al personal científico y técnico que embarque para las campañas. Será el coordinador de emergencias, prácticas, simulacros y adiestramiento de todo el personal. El incumplimiento reiterado por parte del Capitán, o del personal tripulante, será considerado falta grave.

Al inicio de las campañas el Capitán, o quien delegue, de acuerdo con la actividad científica o técnica prevista en el Plan de Campaña, dará las instrucciones específicas sobre los puntos, zonas o maniobras de riesgo del buque, organizará la realización de los pertinentes ejercicios de seguridad, así como se informará sobre las comunicaciones y demás **normas de convivencia** a bordo.

4.18.- En el momento del **inicio del contrato**, el Servicio de **Prevención** del Adjudicatario, coordinadamente con el del IEO y el Capitán responsable de cada buque, realizarán coordinadamente una evaluación inicial de riesgos, tanto de los puestos de trabajo, de los riesgos existentes y las medidas preventivas a adoptar, incluyendo los de las principales operaciones oceanográficas que se desarrollan en los buques oceanográficos, estableciendo los correspondientes procedimientos que deberán ser aprobados por el Servicio de Prevención del IEO, entre las que se citan inicialmente las siguientes:

- a. Muestreos en estación con cable coaxial por la banda de estribor
- b. Muestreos de plancton con cable inox por la banda de estribor
- c. Operaciones de pesca pelágica
- d. Operaciones de arrastre de fondo
- e. Muestreos por arrastre bentónico

¹³ Tomando como referencia el Real Decreto 171/2004.

- f. Despliegues de sistemas de observación del fondo marino: sonar de barrido lateral, trineo fotogramétrico
- g. Muestreos geológicos por el costado de estribor y por popa.

Recursos Preventivos. Cuando existan empresas concurrentes en los buques del IEO donde se desarrolle la gestión integral del mismo y los riesgos puedan verse agravados o modificados, en el desarrollo de la actividad prevista, por la concurrencia de operaciones diversas o se realicen actividades o procesos peligrosos o con riesgos especiales (trabajos en alturas, espacios confinados, etc.), el Adjudicatario tendrá la obligación de designar recursos preventivos para su presencia mientras estos ocurran. Dicha obligación recaerá también sobre la empresa o empresas que realicen dichas operaciones o actividades, en cuyo caso y cuando sean varios dichos recursos preventivos deberán colaborar entre sí y con el resto de los recursos preventivos y persona o personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas que el IEO designe en el caso de haberse establecido la coordinación preferente.

El Adjudicatario establecerá los diferentes niveles jerárquicos, de acuerdo a la modalidad de organización preventiva implantada en cada buque, y se asegurará de que su personal tripulante dispone de la información necesaria sobre los riesgos generales y específicos a los que están expuestos y las medidas de prevención y protección aplicables a los riesgos y medidas de emergencia. Informará de los EPIs que aportará para su personal tripulante e informará al IEO de los que éste debe aportar para el personal científico y técnico externo que embarque para las campañas. El Capitán articulará su control a bordo y vigilará el correcto uso de los mismos por parte de todo el personal a bordo.

Se elaborarán **procedimientos de operación**, tanto de carácter **general**, como **específicos** de los diferentes procesos de trabajo, así como para las diferentes operaciones reseñadas así como los de cualquier otra actuación que en el normal desarrollo de la actividad investigadora pudiera surgir. El Capitán se asegurará que se establezcan las pertinentes reuniones de coordinación y que todo el personal que interviene en cada una de las operativas tiene conocimiento de los mismos así como de los EPIs que se han de tomar en consideración.

El Capitán de cada buque de acuerdo con el IEO, elaborará además un **procedimiento informativo**, dirigido al **personal científico**, y articulará un aproximación didáctica del mismo, que se informará para su aprobación por el servicio de prevención del IEO, para ser trasladado a los investigadores al inicio de cada campaña y en cada ocasión en que se incorpore personal nuevo o varíen las operaciones planificadas. Dada la frecuente presencia de personal en formación como tripulante, sea náutica superior o náutica-pesquera, en los buques, desde el primer momento de su embarque el Capitán articulará su familiarización con los sistemas y equipos de seguridad del buque, así como de los riesgos y normas de la vida a bordo, y de los procedimientos de seguridad que tendrán que verificar y conocer.

5. REGÍMENES HORARIOS EN LA GESTIÓN DIARIA DEL BUQUE.-

En los *buques Tipo 1 y 2* se establecen dos **regímenes horarios de trabajo diario** según la tipología de campañas y en función del auxilio de marinería necesario para las operaciones:

- ***Campañas de investigación pesquera***
- ***Campañas de investigación oceanográfica***

En cualquier caso como objetivo fundamental de este contrato el Adjudicatario trasladará a su personal que deberán hacer todo lo posible para asegurar el desarrollo de la actividad planificada para asegurar el éxito de las campañas.

En las ***campañas de investigación pesquera*** el horario de trabajo para las maniobras de pesca, que afecta al personal de marinería, se establece *entre las 07:00 y las 21:00*, no necesariamente continuadas, y ajustadas debidamente para que se puedan adaptar a los turnos de comida y cena y sin que suponga para el personal de cubierta una jornada de más de 9 horas de trabajo; *los turnos de comida y cena no computan dentro de las 9 horas de trabajo*. En las campañas de investigación acústica, dado el carácter oportunista de las pescas, éstas no tendrán por que desarrollarse de forma continuada, ni tener por qué iniciarse por la mañana o ser incluso todas ellas en jornada vespertina, pero siempre se dejarán transcurrir más de 8 horas entre el final de las pescas de un día y el inicio de las maniobras de pesca del día siguiente. Independientemente de ello en las campañas de investigación pesquera se podrán también realizar otro tipo de operaciones, como navegación para investigación acústica durante las 24 horas, e incluso u operaciones oceanográficas nocturnas, si embarcara tripulación adicional (servicios concretos) para permitir su desarrollo.

Será el Jefe de Campaña el que, en el Plan de Campaña aprobado por el IEO, definirá las jornadas de trabajo durante la campaña.

En las ***campañas de investigación oceanográfica***, incluyendo las campañas de acústica, el *régimen de operaciones es de 24 horas* en las que el personal de cubierta atenderá el manejo de los chigres y pórticos, así como el trincado del equipamiento y el auxilio del personal científico en las maniobras.

En ambos casos serán el Capitán y el Jefe de Campaña quienes acordarán los pormenores que permitan conseguir el máximo rendimiento de la capacidad científica operativa del buque. En cualquier caso la dedicación horaria relacionada con maniobras de fondeo, atraque o desatraque del buque, tendrán carácter estructural y **no** contabilizarán en el régimen de 9 horas de trabajo diario; de la misma forma tendrán también carácter estructural las horas realizadas para la atención de autoridades portuarias en formalidades relacionadas con el despacho reglamentario del buque así como las relacionadas con la seguridad del buque, su personal o en caso de auxilio a otra embarcación. Todas las maniobras de aprovisionamiento de víveres o combustibles serán planificadas por el Capitán, siempre al inicio y final de campañas, de acuerdo con el Jefe de Campaña y su planificación, para que, en todo caso, signifique la mínima interrupción de la misma y suponga el menor impacto en el desarrollo de la actividad científica prevista.

En el caso de ***buques de tipo 2*** que dispongan de capacidad de alojamiento tanto para el personal tripulante como científico y desarrollen campañas de investigación oceanográfica no pesquera podrán contemplar un régimen operativo de 24 horas similar al descrito en el párrafo anterior para los buques tipo 1, cuando el número de personal tripulante así lo permita. Ocasionalmente se podrán hacer jornadas de trabajo de una mayor prolongación horaria, ***jornada extendida***, de acuerdo a las necesidades de las campañas y previa aprobación del Responsable del Contrato del IEO; estas jornadas de trabajo tendrán como objetivo optimizar los tránsitos o el rendimiento operativo del buque y nunca serán superiores a las 12 horas. Previamente al inicio de la campaña, en función de los requerimientos del Plan de Campaña

remitido previamente por el IEO, el Capitán elaborará una previsión de personal implicado en la jornada extendida que será remitida al IEO para su aprobación; al concluir la campaña el Capitán remitirá al IEO la misma ficha de previsión de jornadas extendidas con lo realmente acontecido.

En los *buques Tipo 3*, se podrá contemplar que uno de los marineros disponga la titulación para realizar las funciones de 2º patrón cuando así lo requiera el IEO para la navegación en las aguas en las que se tiene previsto el desarrollo de las campañas. En estos casos se establece un régimen de trabajo continuado *entre las 08:00 y las 20:00* ajustadas debidamente para que se puedan adaptar a los turnos de comida sin que suponga para el personal de cubierta o puente una jornada de más de 9 horas de trabajo. Los tiempos de comidas, emergencias y maniobras portuarias **no** computan a los efectos del cálculo de la jornada de trabajo. Jornadas de trabajo de 24 horas podrían ser también establecidas, respetando las jornadas reglamentarias del personal tripulante.

5.1 MANTENIMIENTO E INMOVILIZACIÓN DE BUQUES

Cuando los **buques**, sobre todo los de tipo 1 y 2, permanezcan **en puerto entre campañas** las **jornadas de trabajo** serán de **lunes a domingo** como cuando el buque permanece en la mar, desarrollado por todos los servicios del buque sin excepción. Será el Capitán el que será responsable del control del personal y remitirá al IEO previamente, cuando la permanencia en puerto sea de más de tres días, con el plan de trabajo de cada uno de los servicios, incluyendo el de máquinas, y al concluir el referido periodo enviará un informe con las actuaciones realizadas.

En el caso de **buques inmovilizados** en periodos de mantenimiento los horarios, definidos entre el responsable de mantenimiento designado por el IEO y el Capitán del buque, se consideran como un régimen de trabajo en tierra, adaptado al horario de los talleres que desarrollen los trabajos de mantenimiento en el buque, tomando como referencia jornadas de 9 horas diarias, salvo cuando se implante un periodo de jornada extendida.

Cuando en los buques no haya servicio de fonda el personal que realice guardias o asistencia continuada durante una jornada completa en el buque podrán tener derecho a una compensación en concepto de manutención. En el caso de que por estar el buque varado fuera de su puerto base, u otra razón no se dieran condiciones de habitabilidad adecuadas, el IEO y el Adjudicatario establecerán una compensación por alojamiento. Estas compensaciones serán abonadas por el IEO contra presentación de la nota de gastos correspondiente, que tendrá el Visto Bueno del Capitán, y en ningún caso las indemnizaciones podrán superar los 65 €/día en concepto de alojamiento y 30 €/día por manutención. El abono por el IEO de estos gastos tendrá lugar al finalizar el periodo en que hubieran tenido lugar o cuando el personal haya concluido su periodo de embarque.

En el caso de embarques en el puerto base de los buques, el **desplazamiento del personal** del Adjudicatario, así como en los relevos naturales del personal tripulante en cualquier otro puerto, que vaya a embarcar o desembarcar no devengará indemnización alguna por gastos de viaje, ni podrá suponer merma de la jornada laboral de ese día. En el caso de servicios concretos que impliquen embarques (o desembarco) fuera del puerto base, previa presentación de la nota de

gastos, el IEO asumirá los costes de desplazamiento que para grupos amplios de tripulantes verán obligatoriamente de contemplar medios colectivos¹⁴ de transporte económico; de la misma forma que lo especificado en el párrafo anterior, las indemnizaciones nunca podrán superar las establecidas en el Apartado 4.7.

5.2 SEGUIMIENTO TÉCNICO DE LOS BUQUES: MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN

La empresa Adjudicataria, en lo que respecta a los buques del IEO en los que tenga asignada la gestión continuada del mismo, llevará un plan de mantenimiento preventivo y predictivo integral de cada Buque a cargo del Capitán y Jefe de Máquinas, en coordinación con la Inspección del Armador y ajustados a los requerimientos técnicos propuestos por los fabricantes y/o Inspección de Buques de capitanía o la Sociedad de Clasificación en su caso, tanto del casco como de la maquinaria y equipos de cubierta o científicos. En cualquier caso, la ejecución de los planes de mantenimiento quedará supeditada a la aprobación de los mismos por parte del servicio técnico de la Unidad de Buques del IEO, coordinadamente en su caso con la Inspección del Armador.

El mantenimiento irá encaminado a obtener, además de seguridad en todas las operaciones, tanto el mejor resultado operativo de cada Buque, como la garantía de un funcionamiento continuo en la vida útil del mismo, evitando tanto las inoperatividades por causas recurrentes, como el prematuro o anormal desgaste de los elementos que lo componen. Dentro del mantenimiento predictivo, la empresa Adjudicataria a través de los responsables de la embarcación propondrá a la Unidad de Buques y su Inspección, por escrito, las reformas y reparaciones necesarias para el buen funcionamiento del Buque y la realización de los despachos pertinentes, así como los documentos y certificaciones que sólo pueda solicitar el Armador, indicando también el procedimiento y plazos para conseguir dichas certificaciones y documentos. Ambos supervisarán el seguimiento de las reparaciones y otros trabajos de mantenimiento o modernización que se realicen como consecuencia de lo anterior.

En el caso de los buques del IEO, el personal del Adjudicatario responsable de cada buque planteará con la debida antelación a los responsables designados de la Unidad de Buques del IEO las necesidades de combustibles o lubricantes así como, cuando sea el caso, de víveres u otros pertrechos. Estas actuaciones se deberán planificar siempre que sea posible en las escalas entre campañas, de 24 horas de duración, de forma que no afecten a la actividad planificada. **Las solicitudes se cursarán siempre de 9 a 13 horas en días no festivos (lunes a viernes).**

El Adjudicatario articulará un **procedimiento telemático o informático** para asegurar la puntual y detallada transmisión de la información rutinaria o específica de la dinámica del buque y de las campañas. Esta aproximación, algunos de cuyos requerimientos se presentan en los apartados 4 y 6 de este PPT, estará orientada a permitir en todo momento el seguimiento del servicio por parte del IEO, valorándose los procedimientos que se describan en la Memoria Técnica que presente el licitador.

¹⁴ Debe entenderse que no será válido que en el caso de varios tripulantes cada uno empleara un medio de retorno diferente y cuando fuera posible se emplearán medios tipo minibús para el transporte colectivo.

El Capitán del buque, en las campañas de pesca, será responsable de llevar un **Libro de Registro de Capturas**, a modo de diario, en el que se recogerá el total aproximado de cada lance y reflejará además las cantidades que se destinen para el consumo a bordo, las que entreguen para salida nunca comercial de la tripulación (de acuerdo con la costumbre del sector), las salidas para el muestreo científico, que serán refrendadas por el Jefe de Campaña, y las que se almacén con destino exterior según establezca el IEO o sean desechadas al mar. Esta documentación se remitirá al IEO al concluir la campaña en un fichero específico.

5.3 CONSIGNATARIO EN PUERTOS EXTRANJEROS.-

El Adjudicatario será responsable de proveer a los buques del IEO, en que el servicio de gestión náutica recaiga en su integridad, de la correspondiente consignación portuaria en los puertos extranjeros en que vaya a recalar siendo el IEO quien abonará los costes en que los buques incurran en las referidas escalas.

6. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

La empresa adjudicataria ejercerá una actividad empresarial propia y contará con patrimonio, estructura y organización estable. El Adjudicatario mantendrá a sus trabajadores dentro de su ámbito de poder de organización, dirección y supervisión, conservando respecto a ellos los derechos, obligaciones, riesgos y responsabilidades inherentes a su condición de empleador de los mismos.

El licitador describirá pormenorizadamente en su oferta el sistema de control y de seguimiento para garantizar la correcta ejecución de este contrato así como para asegurar la información puntual y coordinada con los responsables de la Unidad de Buques del IEO sobre el desarrollo de los trabajos y de las incidencias que puedan producirse.

El Adjudicatario designará una persona **responsable del contrato** que será el interlocutor del IEO. A la firma del Contrato el Adjudicatario remitirá al responsable de la Unidad de Buques del IEO la información de la persona responsable del contrato y, en su caso del contacto específico del mismo, con indicación del teléfono y fax habitual, el **teléfono 24/365**, así como las **direcciones de email** de atención regular y la de atención permanente. En este momento se informará también del número de teléfono asignado al Capitán de cada buque. Cualquier cambio será inmediatamente informado al IEO.

Ante cualquier **incidencia relevante** que ocurra en los buques el Capitán o el responsable del contrato deberán informar de inmediato al IEO o a los responsables que sea procedente empleando siempre el modelo de encabezamiento que aparece en el Anexo II de este PPT. Dicha comunicación incluirá siempre un **informe escrito** que tendrá que ser remitido en las primeras 24 horas de ocurrida la incidencia documentando además, gráficamente cuando sea posible, todo lo acontecido.

El Adjudicatario, a petición escrita del IEO, está obligado a la **sustitución del personal** cuyo comportamiento haya sido considerado como deficiente en su capacidad profesional o comportamiento para los objetivos de este servicio de Inspección del Armador. Independientemente de lo anterior, el Adjudicatario ha de tener personal debidamente cualificado, para suplir al personal afecto a este Servicio ya sea por baja laboral, vacaciones o por cualquier otra circunstancia no imputable al IEO. El adjudicatario contemplará

obligatoriamente que el personal de reemplazo que se incorpore en estos casos tenga la formación requerida y el adecuado conocimiento del buque en que vaya a embarcar.

Mensualmente la empresa Adjudicataria confeccionará un **informe mensual de las actividades**¹⁵ realizadas en cada buque y de las incidencias ocurridas en ese período en que intervengan en marco de este contrato, seguimiento de situaciones, datos de consumos de combustibles, distancias recorridas, etc.; este informe se remitirá en versión electrónica a la Unidad de Buques del IEO y en **formato impreso, junto con la factura mensual**; mientras no tenga lugar la entrega del referido informe, en los formatos requeridos, no se procederá al pago de los servicios realizados. Especial relevancia se pondrá a los cambios de personal y a las entradas y salidas de material y pertrechos durante este período, así como a las variaciones o incidencias que pudieran haber ocurrido.

6.1 RELEVO DE LOS RESPONSABLES DE LOS BUQUES

En los buques en que el Adjudicatario asuma los puestos de responsabilidad de **Capitán y Jefe de Máquinas**, cuando se produzca un relevo el Adjudicatario deberá tener establecido un pormenorizado “**Protocolo de Relevo**” para cada uno de los dos puestos adaptado a cada buque del IEO. Ambos protocolos certificarán, cada uno en su ámbito de responsabilidad, el estado del buque, sus pertrechos (repuestos, víveres, consumibles,...), así como los procedimientos específicos de aplicación operativa del buque a su cargo. Cada protocolo será firmado por el entrante y el saliente, y será remitido en versión digital al IEO antes de las 15:00 del día del relevo.

El Capitán del buque será el responsable de la custodia de todo el material del buque, sobretodo del material de seguridad. En el momento del relevo se incluirá en el Protocolo un anexo en el que se recogerá, tras su verificación, el **inventario de este material de seguridad** que será verificado y firmado por los dos capitanes.

Igual importancia y protocolo se dará al **relevo del personal técnico**, de forma que cada uno de los técnicos dispondrá de un **mínimo de 6 horas de cohabitación en el buque** con su propio relevo para asegurar un perfecto conocimiento de los equipamientos y de las próximas actividades/campañas y equipamientos previstos, o el seguimiento de calibraciones y/o pedidos. Los técnicos entrante/saliente elaborarán también un documento de traspaso de responsabilidades que deberá ser además **refrendado por el Capitán** y remitido en copia electrónica al responsable del IEO.

Cuando el relevo del Capitán/Jefe de Máquinas tenga carácter extraordinario y el reemplazo no fuera un miembro de la tripulación el Adjudicatario, organizará a su coste, una etapa de familiarización de este personal para asegurar que cuando asumen su función tienen un pleno conocimiento del buque, sus sistemas y su maniobrabilidad.

6.2 SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES

El Capitán o Patrón del buque, de acuerdo a lo especificado en los epígrafes 4.17 y 4.18, será el máximo responsable de la seguridad a bordo del buque y durante todas sus operaciones; el Adjudicatario se asegurará y velará por la máxima diligencia de su personal en este aspecto. El responsable de cada embarcación establecerá, de acuerdo con la periodicidad y los

¹⁵ Este informe podrá ser, por ejemplo, un resumen en Excel de la actividad realizada en cada buque.

procedimientos habituales en buques, así como según las reglamentarias definidas por MM, los **ejercicios reglamentarios de seguridad** que, **en cada campaña**, incluirán al menos una presentación inicial al zarpar sobre los procedimientos y medios de seguridad de abordaje, así como un ejercicio de seguridad el día en que el buque zarpe pero **nunca más tarde de las primeras 24 horas de navegación** al que asistirá obligatoriamente todo el personal embarcado. Si en una escala se producen relevos de personal que afecte al menos al 30 % del total, o del 20 % del personal científico, se actuará como si la campaña se hubiera iniciado de nuevo, y si fuera menor el número de personal de nuevo embarque será convenientemente instruido. En campañas de más de 12 días de duración se desarrollará otro ejercicio de seguridad cada 12 días, siempre de tipología diferente y también obligatorio para todo el personal embarcado. La realización de los ejercicios se reseñará en el Informe final de Campaña.

Tras los periodos de inmovilización o mantenimiento del buque, o cuando se produzca una incorporación de personal tripulante de nuevo embarque (> 20% tripulación), el Capitán será responsable de la revisión de todos los sistemas de seguridad y coordinará el desarrollo de ejercicios de seguridad pertinentes con toda la tripulación y técnicos, previamente al inicio del periodo de campañas, que se desarrollarán en la mar, **tanto en jornada diurna, como nocturna**. Estos ejercicios se desarrollarán **tanto si las condiciones de la mar son buenas o malas**, salvo que éstas fueran extremas. Especial atención se prestará al manejo y puesta a punto del **bote de rescate**; el Capitán se asegurará que el personal de la tripulación que deba manejar esta embarcación realiza ejercicios periódicos que garanticen su dominio en el despliegue y navegación, y tenga en todo momento asegurada su plena operatividad con todos los pertrechos que sean pertinentes. Para ello articulará con periodicidad, y en diferentes condiciones de la mar, siempre con las debidas condiciones de seguridad, el adiestramiento de la tripulación en las diferentes maniobras u operativas que pueda ser necesario su uso. En los tránsitos entre campañas de más de 24 horas de duración se realizará siempre un ejercicio de seguridad nocturno para ver de realizar un ejercicio nocturno al mes. Tras la realización de estos ejercicios se informará de los pormenores de los ejercicios diurnos y de los nocturnos al Responsable del Contrato del IEO.

Además de los ejercicios de seguridad, al inicio de la campaña se dará a los investigadores una introducción operativa sobre la seguridad en las maniobras en las que se vea implicado el personal científico, recalcando las precauciones y los EPIs que deberán obligatoriamente emplear cuando vayan a participar en ellas.

6.3 FINAL DE CAMPAÑA

Una vez concluida la campaña, el Capitán o Patrón del buque, sea éste del IEO o no, remitirán al responsable de la Unidad de Buques del IEO un informe sobre la campaña realizada en el que se indicará:

- a. Relación de personas que han participado en la misma, tanto tripulantes como investigadores con indicación de su adscripción institucional, con precisión de sus fechas de embarque y desembarque.
- b. Calendario, incluyendo las escalas con referencia a la razón que justificó la escala
- c. Millas navegadas y combustible o lubricantes consumidos
- d. Número de lances o estaciones realizadas, con indicación de su correspondiente tipología
- e. Ejercicios de seguridad realizados precisando las fechas

- f. Incidencias operativas o de seguridad
- g. Actuaciones de mantenimiento relevantes realizadas o a considerar

Este informe, en formato electrónico, deberá ser obligatoriamente remitido no más tarde de 48 horas de conclusión de la campaña y vendrá firmado por el Capitán/Patrón y el Jefe de Máquinas del buque.

7. CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN

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 dimanen.

8. OTRAS CONSIDERACIONES

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 respuesta a las emergencias marítimas. El Capitán y los oficiales de puente y técnicos tendrán además buen conocimiento de inglés náutico y profesional; en caso contrario el IEO podrá solicitar su relevo a costa del Adjudicatario.

Los tripulantes deberán contar con cualificación contrastada, se valorará la experiencia en buques del tipo del que es objeto este contrato, lo que se mostrará en listado individual de Curriculum Vitae de todos los componentes de la tripulación.

El personal encargado del desarrollo de la prestación de este servicio de Gestión Náutica dependerá a todos los efectos de la empresa Adjudicataria y, por lo tanto, será ésta la única competente para establecer el marco de las relaciones laborales. La empresa Adjudicataria tendrá 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.

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 del IEO, y de manera visible, su identificación que los diferencie perfectamente del resto de los empleados públicos.

9. FORMA DE PAGO

Los pagos serán **mensuales**, con una **factura individual por buque**, siendo el importe correspondiente la suma del tiempo en días o por mes completo, del costo de la Gestión Náutica realizada por encargo del IEO en cada buque que se haya designado y realizado, con individualización del **coste imputado a cada buque** y detallado **por la categoría profesional** implicado en el Servicio en cada buque. Se persigue con esta aproximación la identificación de los costes totales imputados a cada buque, incluyendo los impuestos que sean de aplicación. El pago requerirá el Visto Bueno previo del responsable de la Unidad de Buques del IEO.

La **factura se presentará telemáticamente**, a través del punto de entrada de la Administración (FACe), además se aportará el **Informe Mensual de Actuaciones** (Apartado 6), de acuerdo a las indicaciones del PCAP y las que se indiquen en el momento de la adjudicación y firma del Contrato. Debe tenerse en cuenta que el informe mensual es parte del Servicio y por ello su entrega **no se puede demorar más de 7 días** tras la finalización del periodo. El Adjudicatario debe contemplar que si la factura no se presenta de acuerdo a las características definidas en el párrafo anterior y sin dicho informe, no se puede emitir el correspondiente Certificado de Conformidad y podrá dar lugar a que se devuelva la factura hasta que se reciba el informe o la propia factura responda a los requerimientos definidos. Copia digital de la factura y el informe deberá remitirse al mismo tiempo al responsable del contrato del IEO.

En actuaciones o servicios en **buques que el IEO no tenga encomendada su gestión en su integridad**, se requerirá que la facturación se haga también de forma independiente para el servicio prestado en cada uno de esos buques y, de la misma forma que en el párrafo anterior requerirá un informe sobre la actuación realizada.

La facturación total estará supeditada a las necesidades del Instituto Español de Oceanografía, no siendo necesario agotar el importe total del contrato.

10. SOBRE LAS FALTAS Y SU CUALIFICACIÓN.-

El Adjudicatario deberá compensar al IEO cuando, como consecuencia de la negligencia o falta de diligencia del personal a cargo del Servicio, el IEO se vea perjudicado patrimonialmente, o cuando el alcance del servicio se vea limitado como se indica a continuación, salvo cuando concurren causas no imputables al Adjudicatario a juicio del IEO:

- a) **Custodia del material.-** Cuando se acredite una falta de diligencia por parte del personal tripulante del adjudicatario a cargo de repuestos, pertrechos o materiales,

como se ha descrito en el Apartado 4.8 de este PPT, el IEO reclamará su sustitución o reemplazo a cargo del Adjudicatario.

- b) **Retraso en las campañas.**- Si por retraso en la llegada de algún tripulante del Adjudicatario, que impidiera el oportuno despacho del buque, el inicio de la actividad planificada se demorara más de 24 horas, los costes de tripulación del adjudicatario por los días en que ese buque no pudiera realizar la actividad prevista no podrán ser imputados como gasto al IEO en la facturación del servicio mensual correspondiente. Si el despacho del buque no se viera afectado, pero fuera necesaria una recalada del buque para la recogida del tripulante, todos los gastos portuarios de esa escala serán por cuenta del Adjudicatario. Si esta recalada tuviera un impacto en la actividad planificada del buque superior a 24 horas los costes del servicio de tripulación de ese día no serían imputados al IEO.

Los fallos **graves** de los responsables de los buques que deterioren la imagen del IEO en cuanto a **limpieza** de los buques, causen **daño medioambiental** o signifiquen interrupción y **pérdida del tiempo operativo de las campañas** podrán dar lugar a la solicitud del inmediato reemplazo del responsable, siendo los gastos de transporte a cargo del Adjudicatario. La falta de diligencia o atención en los temas relacionados con la **prevención de riesgos y la seguridad en las operaciones** o en la **convivencia a bordo**, tendrá también carácter de falta grave.

11. 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 evaluación¹⁶ de las propuestas que cada licitador proponga**; todas ellas estarán por ello redactadas en **castellano¹⁷** y se entregará **impresa, numerada, encuadernada y con índice paginado¹⁸, 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.**

A efectos de la valoración de los criterios de adjudicación, se incluirá:

¹⁶ Criterios que dependen del juicio de valor según describe el Anexo del PCAP.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

Memoria descriptiva que comprenderá:

- ❖ Medios y Propuesta de organización para el Servicio de Gestión Náutica integral para buques del IEO.
 - Se indicará la formación del personal propuesto por el licitador (incluyendo las categorías profesionales y cualificación), así como su dominio de español e inglés. **Plan de Perfeccionamiento y Formación** durante el periodo de vigencia del contrato para el personal tripulante adscrito a los buques del IEO.
- ❖ Plan de actuación para la gestión integral de los buques del IEO.
 - Propuesta del personal más representativo como tripulante para cada buque de la flota actual del IEO, incluyendo obligatoriamente en su caso, con sus CV, los propuestos para el cargo de Capitán, Jefe de Máquinas, Electrónico/Informático. Acreditación de la experiencia en el manejo de buques con DP para los oficiales a cargo del *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*, así como la formación y cualificación específica de los técnicos propuestos para cada buque.
Esta propuesta se presentará además desarrollará en una **Tabla resumen** por buques con los puestos relevantes en columnas y en la que se precisará con información objetiva y verificable, los requerimientos personales como edad, antigüedad en el cargo, idiomas, cualificación DP y con ROVs, cualificación en propulsión diesel-eléctrica, así como en la instrumentación científica definida en los apartados 4.3 y 4.15 de este PPT.
- ❖ Disponibilidad de medios humanos ante solicitudes de servicios concretos.

Plan de seguimiento y ejecución de los trabajos que incluya:

- ❖ Control de calidad de las campañas y protocolos de relevo, ante averías,...
 - Plan de prevención de riesgos medioambientales y de accidentes a bordo
- ❖ Procedimientos documentales estructurados para el seguimiento de la gestión de los diferentes tipos de actuación (integral o servicios concretos).
- ❖ Aproximación de Gestión Telemática (Apartado 5.2 de este PPT) que permita al IEO el seguimiento rutinario e inmediato de las actividades relevantes de los buques.

Escenario de organización y recursos que aseguren la viabilidad del Servicio.

- ❖ Descripción de la estructura operativa ante los normales requerimientos del IEO para cumplimentar el Servicio
- ❖ Estructuras adicionales de apoyo al desarrollo del servicio

La documentación técnica se presentará impresa por **duplicado y encuadernada** en cualquier caso en la forma exigida en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares por ello debidamente firmada por el representante de la empresa en la primera y última páginas.

12. ALCANCE DEL SERVICIO Y VALORACIÓN.

La actividad operativa de los buques oceanográficos es siempre un tema variable ya que está sujeta tanto a la demanda de los propios investigadores, o las necesidades del Organismo con los requerimientos que éste recibe, pero también a la disponibilidad operativa de los propios buques, o incluso de los equipamientos oceanográficos que embarcan.

En general, como se aprecia en los calendarios 2015 que se pueden encontrar tanto en la web del IEO, como los de años anteriores que se encuentran también en la página web de la COCSABO, los buques del IEO tienen una amplia ocupación anual y una distribución operativa que, prácticamente sin excepciones, abarca desde el 15 de enero al 15 de diciembre de cada año, quedando dedicado ese periodo navideño generalmente a trabajos de mantenimiento y revisiones reglamentarias en los que los buques tienen una custodia mínima.

Aunque los buques tienen por ello una envolvente operativa de 11 meses anuales, no siempre tienen trabajo todo ese tiempo o, de la misma forma, no siempre se puede disponer de recursos financieros para un uso extensivo de los mismos, salvo que necesidades específicas lo requieran.

Por ello la valoración de las ofertas se hará a partir de los costes por día de los perfiles más habituales, para los distintos tipos de buque definidos en el Anexo I.¹⁹

A los efectos de preparación de sus ofertas los licitadores pueden constatar el uso, con la programación actual, que están desarrollando los referidos buques y que se encuentra en la página web del IEO <http://www.ieo.es/web/ieo/flota> . Por ello contemplarán, inicialmente, un **nivel de Servicio, en número de días**, para la **Gestión Náutica integral** de cada buque, como se mencionaba en el apartado 2 de este PPT, con **tripulación completa**, durante el periodo de vigencia de este contrato que sería, en cada anualidad, el siguiente:

Buque	2015	2016
<i>Ramón Margalef</i>	60	180
<i>Ángeles Alvariño</i>	60	150
<i>José M^a Navaz</i>	64	180
<i>Francisco de Paula Navarro²⁰</i>	60	150

Además se han de contemplar las diferentes tipologías de **Servicios Concretos** (Apartado 2 del PPT) con el alcance que se detalla (en días/persona) a continuación:

Tipología	2015	2016
Técnico "Survey" y electrónico	40	100
Refuerzo Marinería pesca	50	140
Patrón buque tipo 3 ²¹	60	180

¹⁹ Esta valoración se ha de incluir exclusivamente en el sobre 3 con la Oferta económica; en caso contrario el licitador será excluido.

²⁰ Se estima que hasta el 30% de los días de empleo podrán necesitar que algunos de los tripulantes tengan que desarrollar una jornada extendida.

Por último en cuanto a la custodia durante a los **Periodos de Mantenimiento²² o Inmovilización** programada, se debe atender nominalmente a la Tripulación Mínima que Marina Mercante haya podido definir para cada buque, o la que se pueda acordar coyunturalmente con la Capitanía Marítima en la que se encuentre el buque.

A los efectos de esta licitación se considerarán de **30 a 50 días por buque al año** en los que éstos permanecerán en fase de custodia o mantenimiento, no necesariamente de forma continuada, con la **tripulación mínima reglamentaria**. En el caso de los buques **tipo 1** contemplan **7 personas** (Capitán, 1º Puente, Jefe Máquinas, 1º Máquinas, Contramaestre, marinero y cocinero, aunque en esas fases puede ser necesaria la presencia de los **técnicos** por razones de la puesta a punto de los equipamientos de su responsabilidad. En cuanto a los buques **tipo 2** la tripulación mínima en estas condiciones son **3 personas** (Capitán, Jefe Máquinas, Contramaestre) y de la misma forma se deberá contemplar la presencia del **técnico** informático. En el caso de los buques de **tipo 3** son también **3 personas** con la misma tipología de responsabilidad de los de tipo 2.

En la preparación de la oferta, de acuerdo a las diferentes tipologías de servicio referidas en los párrafos anteriores el licitador tendrá en cuenta el número de días totales que aparecen para cada categoría profesional que se detallan en las tablas del apartado 3.1 del Anexo I de este PPT.

En cualquier caso será siempre el IEO quien definirá el alcance preciso en cada situación.

Madrid, a 5 de Junio de 2015

EL ADJUDICATARIO

El Coordinador de FLOTA

José Ignacio Díaz Guerrero

²¹ Inicialmente en la fase de licitación se deberá considerar la tipología profesional de patrón de la embarcación (que podría ser neumática), pero podría considerar otras categorías de tripulante aplicándose el coste que le corresponda.

²² Que podría incluir salidas cortas a la mar de pruebas con la tripulación mínima reglamentaria.

ANEXO I

1. - NORMAS GENERALES DE FUNCIONAMIENTO.-

La empresa adjudicataria realizará, en todo momento durante la ejecución del contrato los trabajos de acuerdo con la normativa laboral vigente estableciendo, de acuerdo con el IEO como Armador del buque, la organización interna del mismo que se considere oportuna para garantizar el éxito de las campañas en razón de las titulaciones profesionales que posean y cargo que desempeñen (guardias en puente y máquinas, pescas, limpieza, mantenimiento, gestión del equipamiento oceanográfico, etc.).

El personal a cargo de los diferentes tipos de Servicio de Gestión Náutica requerido por el IEO, mientras permanezca embarcado, estará obligado a acatar de los mandos naturales del buque, cuantas órdenes estimen pertinentes impartir para la seguridad de las operaciones y los buques, el buen desarrollo de las misiones y el mantenimiento de los buques.

El IEO, a través de la Unidad de Buques y Campañas, dará las instrucciones sobre los objetivos operativos que se han de perseguir y conseguir con los buques y su instrumentación durante las campañas, siendo de total incumbencia de la empresa, cuando así le competa, la Gestión Náutica del buque.

En el Servicio de Gestión Náutica continuada e integral de un buque concreto, el control del total por la empresa adjudicataria, contemplando los embarques y desembarques de personal tripulante y no tripulante, así como las navegaciones y operaciones que de acuerdo con el Plan de Campaña definido por el Jefe de Campaña, incluyendo la seguridad medioambiental y de las operaciones, el arranchado de equipos de pesca u Oceanografía, de víveres o pertrechos que sean suministro del IEO, etc.

Los víveres, pertrechos, combustibles y lubricantes los suministrará el IEO, a petición del Capitán en comunicación con la Unidad de Buques y Campañas y de acuerdo con los protocolos que ésta defina (Apartado 5.2 del PPT).

2.- TITULACIÓN, EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL EMBARCADO.

La empresa adjudicataria presentará al IEO para el desarrollo del **Servicio de Gestión Náutica**, los títulos profesionales, cursos específicos, etc., que de acuerdo con la legislación vigente y las características de los buques y las campañas se exijan para la realización de las funciones encomendadas, libretas de navegación y todos los demás requisitos necesarios para que el personal pueda ser enrolado según la legislación aplicable como personal tripulante.

Se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 973/2009 de 12 de junio (BOE N° 159 de 2/07/2009) por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, para los distintos tipos de buques especificados.

PARA BUQUES TIPO 1 y 2

Capitán

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia mínima de cuatro años, enrolado como tal en buques civiles, oceanográficos, y los conocimientos de pesca adquiridos con una experiencia mínima de dos años enrolado como Capitán en buques de pesca u oceanográficos para realizar las maniobras pesca con artes de arrastre de fondo y/o pelágica. ***En los buques que cuenten con DP tendrá acreditada formación y experiencia en el manejo de este sistema.***

Será el representante oficial del buque y del IEO, o del Armador del buque, donde sea necesario, organizará y será el responsable del buen funcionamiento del buque y será el responsable de acuerdo con sus competencias de las navegaciones, trabajos, etc. Definirá y articulará las medidas de protección tanto medioambiental como en la prevención de riesgos y de seguridad.

Junto al jefe de campaña diseñará la ruta y las maniobras para cumplir los objetivos de la campaña, previendo los trabajos necesarios y gestionando el buque de la forma más eficiente y efectiva en el mejor entorno de seguridad.

Emitirá los certificados que solicite el personal científico de acuerdo con su presencia en el buque. Reportará al IEO, puntual y detalladamente, cualquier incidencia ocurrida en el buque.

Primer Oficial de Puente.

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia mínima de dos años, enrolado como oficial de puente en buques mercantes, oceanográficos y los conocimientos de pesca adquiridos con una experiencia mínima de dos años enrolado en buques mercantes, oceanográficos, o de pesca para realizar las maniobras con artes de arrastre de fondo y/o pelágica. ***En los buques que cuenten con DP tendrá acreditada formación y experiencia en el manejo de este sistema.***

Podrá sustituir al Capitán en los periodos de vacaciones de éste y tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán así como en los propios del cargo que ocupa, incluyendo la responsabilidad de Oficial de Seguridad.

Segundo Oficial de Puente.

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado como oficial de puente en buques mercantes, de pesca u oceanográficos. En los buques que cuenten con DP tendrá acreditada formación y experiencia en el manejo de este sistema.

Podrá sustituir al Primer oficial en los periodos de vacaciones de éste y tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán, así como en los propios del cargo que ocupa.

Técnico Electrónico/Informático.

Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán, así como en los propios del cargo que ocupa de acuerdo a las directrices en estos temas del IEO. Contará obligatoriamente con la certificación de Formación Básica, de forma que quede enrolado como personal tripulante.

Titulación de Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, Informática o Electrónica. Formación Profesional Superior 2º Grado en Informática o Electrónica. Será el responsable de las competencias propias de su cargo y de todo el equipamiento electrónico e informático fundamentalmente de índole científico.

De acuerdo con el Capitán y Jefe de Máquinas, serán responsables de los planes de campaña para confirmar su idoneidad y la puesta a punto de la instrumentación de acuerdo a los objetivos de la campaña. Al inicio de cada campaña serán responsables de informar al personal científico de los pormenores de las instalaciones científicas de los buques y de asistir durante el desarrollo de las mismas al equipo científico.

Contramaestre.

Estará en posesión del certificado de "certificado de Marinero de Puente" y con una experiencia mínima de tres años, enrolado como tal en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Desempeñará las funciones propias de su cargo y profesión, siendo el responsable de las maniobras de pesca, el correcto trincado del material depositado en cubierta y la limpieza y del mantenimiento de los equipos de cubierta, ayudado por el personal de cubierta y si fuese necesario por el personal subalterno de máquinas. Estará a las órdenes del Capitán del barco.

Jefe Máquinas

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función de la potencia del buque y de los certificados de especialidad que correspondan de acuerdo a la normativa vigente. Tendrá al menos una experiencia de al menos tres años, enrolado como Jefe de Máquinas en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos. ***En los buques con propulsión diesel-eléctrica acreditará formación y experiencia en este diseño de propulsión.***

Organizará, siempre de acuerdo y coordinadamente con el Capitán, y será el responsable del buen funcionamiento de todo su departamento y de toda la maquinaria del buque. Será el responsable de acuerdo con sus competencias de que la misma esté en perfecto estado y verifique los protocolos de mantenimiento que establezca el IEO asegurándose de la verificación de todas las normativas medioambientales de aplicación.

De acuerdo con el Capitán seguirá las recomendaciones del IEO para optimizar en su caso los consumos de combustible.

Primer Oficial de Máquinas.

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función de la potencia del buque y de los certificados de especialidad que correspondan de acuerdo a la normativa vigente. ***En los buques con propulsión diesel-eléctrica acreditará formación y experiencia en este diseño de propulsión.***

Tendrá una experiencia de al menos dos años, enrolado como Primer Oficial de máquinas en buques mercantes ó pesqueros u oceanográficos.

Podrá sustituir en su caso al Jefe de Máquinas y tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Jefe de Máquinas así como en los propios del cargo que ocupa.

Cocinero

Tendrá la certificación de "Manipulador de Alimentos" y Formación Básica con una experiencia de al menos dos años, enrolado como cocinero en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos.

Además de las funciones propias de su cargo, se encargará, de acuerdo con el mando del buque, de proveer los víveres necesarios para dar de comer a bordo a todo el personal embarcado. Será ayudado en su labor por el personal subalterno de fonda y por los marineros cuando las circunstancias así lo requieran.

Marinero-camarero

Estará en posesión de "Manipulador de Alimentos" y Formación Básica. La experiencia mínima para el este puesto, será de dos años de enrolamiento en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán, o Primer Oficial, así como en los propios del cargo que ocupa.

Será el responsable de la limpieza de pasillos y zonas comunes, junto con el personal que asigne el Capitán para este menester.

Mecamares (Marinero Puente/Máquinas)

Estarán en posesión del certificado de cómo mínimo de certificado de Marinero de Puente o Máquinas, con una experiencia mínima de dos años, enrolado como tales en buques de pesca, mercantes u oceanográficos.

Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán, Jefe de Máquinas, cargos inmediatamente superiores, según su asignación en la organización del buque, así como en los propios del cargo que ocupa.

Participarán y serán responsables de las tareas asignadas tanto en cubierta, incluyendo el apoyo a la actividad científica y pesquera, maquinas o fonda según su asignación en la organización del buque.

PARA BUQUES TIPO 2 y 3

Patrón de Buque

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos. ***En los buques que pudieran contar con DP tendrá acreditada formación y experiencia en el manejo de este sistema.***

Desempeñará las funciones de patrón al mando de un buque Tipo 2 del IEO estando incluidas entre ellas las propias de su cargo y responsabilidad: organización del trabajo de su tripulación, manejo de los aparatos electrónicos y de comunicaciones del

puente; estará capacitado, en su caso, para realizar las maniobras de pesca de arrastre de fondo o pelágica.

Segundo Patrón

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Desempeñará las funciones de segundo patrón de un buque Tipo 2 del IEO estando incluidas entre ellas las propias de su cargo y responsabilidad: organización del trabajo de su tripulación, manejo de los aparatos electrónicos y de comunicaciones del puente; estará capacitado para realizar las maniobras de pesca de arrastre de fondo o pelágica. Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le haya encomendado el Patrón.

Tercer Patrón

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Desempeñará las funciones de oficial de puente de un buque Tipo 1 del IEO estando incluidas entre ellas las propias de su cargo y responsabilidad: organización del trabajo de su tripulación, manejo de los aparatos electrónicos y de comunicaciones del puente; estará capacitado para realizar las maniobras de pesca de arrastre de fondo o pelágica. Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le haya encomendado el Patrón.

Técnico Electrónico/Informático.

Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Capitán, así como en los propios del cargo que ocupa de acuerdo a las directrices en estos temas del IEO. Contempla adicionalmente el puesto del técnico de survey para operaciones con vehículos submarinos o el técnico adicional de sondas en buques tipo 2. Contará obligatoriamente con la certificación de Formación Básica, de forma que quede enrolado como personal tripulante.

Titulación de Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, Informática o Electrónica. También formación Profesional Superior 2º Grado en Informática o Electrónica.

Será el responsable de las competencias propias de su cargo y de todo el equipamiento electrónico e informático. Al inicio de cada campaña serán responsables de informar al personal científico de los pormenores de las instalaciones de los buques y de asistir durante el desarrollo de las mismas al equipo científico.

Jefe de Máquinas

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Desempeñará las funciones de Jefe de Máquinas estando incluidas entre ellas las propias de su cargo y responsabilidad: organización del trabajo del personal a su cargo guardias, mantenimiento etc., en sala de máquinas y maquinaria de cubierta. Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le haya encomendado el patrón.

Primero de Máquinas

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación y de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad a la normativa vigente y a la tipología de las campañas que desarrolla el buque.

Tendrá una experiencia de, al menos, dos años respectivamente enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Desempeñará las funciones de oficial de Máquinas. Estará a las órdenes del Jefe de Máquinas siendo sus funciones las de limpieza, guardia, atención a los equipos instalados en sala de máquinas y maquinaria de cubierta. Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le haya encomendado el patrón.

Contramaestre.

Será el tripulante con la certificación de Marinero de Puente y con una experiencia mínima de dos años, enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como tal.

Desempeñará las funciones propias de su cargo y profesión, siendo el responsable de las maniobras de cubierta y la limpieza y del mantenimiento de los equipos de cubierta, ayudado por el personal de cubierta y, si fuese necesario, por el personal subalterno de máquinas. Estará a las órdenes del Patrón del buque.

Cocinero de Buque Tipo 2.

Será el tripulante con la certificación de Formación Básica y “Manipulador de Alimentos”, con una experiencia mínima de dos años enrolado en buques como cocinero.

Desempeñará las funciones propias de su cargo y profesión a las órdenes del Patrón del buque, siendo el responsable de la limpieza, mantenimiento y servicio de cocina del buque, estando perfectamente capacitado para desarrollar su labor.

Asimismo, de acuerdo con el Patrón del buque, se encargará de proveer los víveres necesarios para dar de comer a bordo a todo el personal tripulante y no tripulante embarcado. Será ayudado en su labor por los marineros del buque cuando sea necesario.

Mecamares (Marinero de Puente/Máquinas) Buques Tipo 2 y 3.

Será el tripulante con la certificación de Marinero de Puente o Máquinas y con una experiencia mínima enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como tal de dos años.

Desempeñará las funciones propias de su cargo y profesión, a las órdenes del Patrón del buque/Jefe de Máquinas, siendo las más usuales las de limpieza, maniobras, ayuda

en la cocina, camarotes, guardias, atención a los equipos instalados, etc., estando perfectamente capacitado para desarrollar su labor.

Asimismo de acuerdo con el Patrón del buque ayudará en las maniobras de cubierta y científicas en general.

3. – PROPOSICIÓN DE COSTES QUE CONTEMPLARÁ LA GESTIÓN NÁUTICA DE PERIODOS CONTINUADOS O TRABAJOS CONCRETOS.-

Dado que un Servicio de Gestión Náutica de buques, con las diferentes prestaciones definidas y cuantificadas en los apartados 2 y 12 del PPT, no puede evaluarse con precisión por precios cerrados, por la incertidumbre operativa de los buques y las propias disponibilidades presupuestarias del Organismo, se considera que, para contemplar todos los extremos de esta contratación y los diferentes tipos de operaciones de los buques oceanográficos en los que el IEO desarrolla su labor, se oferte en función de los **tipos y categorías de tripulantes** necesarios para la mencionada gestión.

Se ofertarán por ello los **costes por día** para ambas anualidades parciales, para los distintos buques y operaciones habituales de los mismos, **por las diferentes categorías profesionales** contemplando, a tipo orientativo de cálculo el número de máximo efectivos que podría significar la total operación de los mismos (Apartado 12 del PPT), según los distintos tipos de buques como se presenta a continuación, incluyendo la tarifa bonificada para los buques tipo 1 y 2.

Adicionalmente se aplicará al coste total el IVA correspondiente.

3.1.- La Oferta

La oferta se presentará según modelo recogido en el Anexo II del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares. Como información adicional se indica en las tablas el número máximo de efectivos y días t5otales por categoría..

En el primer caso, Anualidad 2015 (noviembre y diciembre 2015)

Para Buques Tipo I:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES²³
2	Capitán	128
2	Primer Oficial de Puente	120
2	Segundo Oficial de Puente	100
4+1²⁴	Técnico Superior Electrónico/Informático	200
2	Jefe de Máquinas	128
2	Primer Oficial Máquinas	120
2	Contraestre	120
2	Cocinero	120
2	Marinero/Camarero	110
8+2²⁵	Mecamares	600

²³ Se ha considerado siempre en las tres tablas sucesivas el número máximo de efectivos ya reseñados en la primera columna.

²⁴ En su caso incluiría el técnico para el puesto de Survey, si esta categoría fuera solicitada.

4	Mecamares en jornada extendida ²⁶	100
35	Subtotal Tipo 1	

Para Buques Tipo 2:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES
1	Patrón	64
1	2º Patrón	60
1	3º Patrón	60
1+1 ²⁷	Técnico Superior Electrónico/Informático	100
1	Jefe de Máquinas	64
1	Primer Oficial Máquinas	60
1	Contraestre	60
1	Cocinero	60
2	Mecamares	120
2	Mecamares en jornada extendida ²⁶	50
13	Subtotal Tipo 2	

Para Buques Tipo 3:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES
1	Patrón de Buque	64
1	Jefe de Máquinas	64
2	Mecamares	128
4	Subtotal Tipo 3	

Para la **anualidad 2016** las tablas que se aplican contemplan una duración del servicio a lo largo de los primeros seis meses de la anualidad, siendo el detalle de días totales solicitados para cada tipo de buque el siguiente:

Para Buques Tipo 1:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES ²⁸
2	Capitán	365
2	Primer Oficial de Puente	350
2	Segundo Oficial de Puente	250
4+1 ²⁹	Técnico Superior	725

²⁵ Contempla el refuerzo de dos marineros que ocasionalmente se pueda requerir para campañas de pesca en zonas lejanas.

²⁶ Contempla que esta jornada pueda ser tanto en custodia como en campaña.

²⁷ En su caso incluiría el técnico electrónico especializado, si esta categoría fuera solicitada.

²⁸ Se ha considerado siempre en las tres tablas sucesivas el número máximo de efectivos ya reseñados en la primera columna.

²⁹ En su caso incluiría el técnico para el puesto de Survey, si esta categoría fuera solicitada.

	Electrónico/Informático	
2	Jefe de Máquinas	360
2	Primer Oficial Máquinas	350
2	Contraestre	350
2	Cocinero	350
2	Marinero/Camarero	250
8+2 ³⁰	Mecamares	1700
4	Mecamares en jornada extendida ³¹	300
35	Subtotal Tipo 1	

Para Buques Tipo 2:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES
2	Patrón	365
2	2º Patrón	200
2	3º Patrón	200
2+1 ³²	Técnico Superior Electrónico/Informático	250
2	Jefe de Máquinas	365
2	Primer Oficial Máquinas	230
2	Contraestre	250
2	Cocinero	250
4	Mecamares	400
4	Mecamares en jornada extendida ³¹	200
25	Subtotal Tipo 2	

Para Buques Tipo 3:

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES
2	Patrón de Buque	305
1	Jefe de Máquinas	180
2	Mecamares	360
4	Subtotal Tipo 3	

A efectos de valoración íntegra de la oferta, se tomará el total de la tarifa bonificada para los buques de tipo 1 y 2, así como la de los buques Tipo 3, para 2015 y 2016.

En cualquier caso el licitador contemplará en su oferta que los precios máximos de cada categoría, para cada tipo de buque con la bonificación correspondiente cuando proceda, no podrán superar los siguientes valores.

³⁰ Contempla el refuerzo de dos marineros que ocasionalmente se pueda requerir para campañas de pesca en zonas lejanas.

³¹ Contempla que esta jornada pueda ser tanto en custodia como en campaña.

³² En su caso incluiría el técnico electrónico especializado, si esta categoría fuera solicitada.

Buque Tipo 1	TARIFA BONIFICADA
CATEGORIAS	COSTE DIA/MÁXIMO UNITARIO
Capitán	238
Primer Oficial de Puente	194
Segundo Oficial de Puente	172
Técnico Superior Electrónico/Informático	188
Jefe de Máquinas	210
Primer Oficial Máquinas	190
Contraestre	138
Cocinero	142
Marinero/Camarero	137
Mecamares	132
Mecamares jornada extendida	135

Buque Tipo 2	TARIFA BONIFICADA
CATEGORIAS	COSTE DIA/MÁXIMO UNITARIO
Patrón	193
2º Patrón	167
3º Patrón	157
Técnico Superior Electrónico/Informático	186
Jefe de Máquinas	188
Primer Oficial Máquinas	162
Contraestre	138
Cocinero	139
Mecamares	132
Mecamares en jornada extendida	135

Buque Tipo 3	TARIFA SIN BONIFICACIÓN
CATEGORIAS	COSTE DIA/MÁXIMO UNITARIO
Patrón de Buque	183
Jefe de Máquinas	177
Mecamares	137

Para cubrir los puestos descritos en el apartado 2 de este Anexo I, los tripulantes que el Adjudicatario proponga para este Servicio, deberán estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo o de la potencia de máquinas del buque, así como de la tipología de las campañas a realizar, y acreditar la experiencia profesional exigida por el IEO que se define en este PPT. Así mismo todos los tripulantes y técnicos deberán estar en posesión de los certificados de especialidad y cualificación marinera que corresponda de conformidad con la normativa vigente para ser enrolados como tripulantes.

Al objeto de determinar el **Importe máximo de su oferta**, el licitador tendrá en cuenta los **días totales de operación** que el IEO contempla para cada tipo de buque, como aparecen en las tres tablas³³ previas de cada anualidad de este Anexo, así como el **coste día unitario** que el Licitador propone en su oferta.

³³ Cada una para cada tipo de buque según definidos en el apartado 3.1 del PPT.

ANEXO II

Texto de inicio que el capitán o patrón de buque deberá incluir en **cualquier documento** que, como responsable de esa embarcación, deba emitir en el ejercicio de sus funciones:

XXXXX³⁴, Capitán/Patrón del buque YYYYY³⁵, en el marco del contrato ZZ³⁶/014,

El documento incorporará como encabezamiento o **membrete los logos del IEO y su Ministerio** así como el nombre del buque.

El documento será siempre **firmado** por el Capitán, o en su caso el responsable del servicio que pudiera corresponder, e incorporará además un **sello**, de acuerdo a lo especificado en el apartado 4.4 del PPT, en el que aparezca el **nombre del buque, servicio y el del Adjudicatario**, pero no el del IEO.

³⁴ Nombre y dos apellidos del Capitán o Patrón de la embarcación en cuestión.

³⁵ Poner el nombre completo del buque: B/O YYYYY YYYYY

³⁶ Número de referencia del contrato firmado entre el IEO y el Adjudicatario para el servicio de Gestión Náutica de los buques operados por el IEO.