

## PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN NAUTICA DE LA FLOTA DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS GESTIONADA POR EL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA DURANTE 2014.

---

### 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 flota de buques oceanográficos, 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 o cuya gestión haya sido encomendada a este Organismo de forma temporal o indefinida.
- 2) El **apoyo en la gestión náutica** de otros buques oceanográficos de diferentes organismos de la Administración Central o Autónoma en los que el IEO desarrolla, bajo su responsabilidad, campañas oceanográficas

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 **Jefe de la Unidad de Buques y Campañas**, 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 de **10 meses**, desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de **2014**, a precisar según la planificación de calendario de actividades de los buques del IEO en el momento de la firma del Contrato. Éste podrá ser **prorrogable hasta por un período similar** 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 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 base<sup>1</sup> 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. Contemplará también la custodia del buque en caso de inmovilización prologada o desafectación temporal al servicio.

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

---

<sup>1</sup> 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.

### **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 <http://www.ieo.es/buques.htm> 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 2013 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 Base <sup>2</sup>
<i>Cornide de Saavedra</i> <sup>3</sup>	66,7	11,3	1.113	1972	26 + 1	24	Vigo
<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> <sup>4</sup>	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
<i>Catamarán SOCIB</i>	24	9	172	2012	4 a 9	7	Palma

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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Este buque podría ser dado de baja en el primer semestre de 2014.

<sup>4</sup> Este buque se encuentra sometido a una extensa remodelación, que incluye la implementación de cámara de máquinas desatendida, y salvo incidencias técnicas relevantes entrará de nuevo en servicio en el último cuatrimestre de 2013.

### 3.1 TIPO DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS

#### TIPO 1 (*REGIONALES Y OCEÁNICOS*)

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

REALIZAN CAMPAÑAS Y TRABAJOS EN LA COSTA ESPAÑOLA PERO TAMBIEN EN AGUAS INTERNACIONALES. EXIGE QUE LA GESTION NÁUTICA CONTEMPLA NAVEGACIONES 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.

#### TIPO 2 (*COSTEROS*)

*B/O FRANCISCO DE PAULA NAVARRO y CATAMARÁN SOCIB*

REALIZA CAMPAÑAS Y TRABAJOS EN LA COSTA ESPAÑOLA, SOBRE TODO EN EL MEDITERRÁNEO. EXIGE QUE LA GESTIÓN NÁUTICA DEL MISMO CONTEMPLA NAVEGACIONES 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 DEVEHÍCULOS 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.

Incluye, 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 M<sup>a</sup> 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 NAVEGACIONES 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 del *B/O Cornide de Saavedra* como de los nuevos buques regionales (*Ramón Margalef* y *Ángeles Alvariño*), aunque el número de tripulantes y sus requerimientos mínimos de titulación reglamentaria podría variar para otros buques de Tipo 1 y 2, como el *B/O F. de P. Navarro* y, en cualquier caso, según la tipología de campañas.

En los buques tipo 1 en condiciones operativas hay rutinariamente servicio de manutención, mientras que en los de tipo 2 puede haber actividades de corta duración (unas horas, con tripulación mínima) que no se preste este servicio.

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 2013

CATEGORÍAS	TIPO 1			TIPO 2		TIPO 3		TOTALES
	B/O CORNIDE DE SAAVEDRA	B/O RAMÓN MARGALEF	B/O ÁNGELES ALVARIÑO	B/O FCO. DE PAULA NAVARRO	B/O CATAMARÁN SOCIB	B/O JOSE M <sup>º</sup> NAVAZ	B/O LURA	
Capitán	1	1	1					3
1er. Oficial puente	1	1	1					3
2º Oficial puente	1	1	1					3
3º Oficial puente	1							1
Patrón				1	1	1	1	4
2º Patrón				1	1			2
3º Patrón				1	1			2
J. Máquinas	1	1	1					3
1º Máquinas	1	1	1					3
2º Máquinas	1							1
J. Mq. Mecánico Naval 1ª				1	1	1	1	4
1º Mecánico Naval 2ª Clase				1	1		1	3
J. Máquinas								
2º Máquinas								
Contra maestre	1	1	1	1	1			5
Marineros	7	3	3	1	1	2	2	19
Engrasador	4	1	1					6
Electricista	1							1
Caldetero	1							1
Cocinero (>20 PAX)	1	1	1					3
Cocinero (Ayudante o < 20 PAX)	1			1	1			3
Marmitón	1							1
1er. Camarero	1	1	1					3
2º Camarero	1							1
Técnico Informático	1	1	1	1	1			5
Técnico Electrónico		1	1					2
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
	27	14	14	9	9	4	5	82

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

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.

#### **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 el 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. 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 trabajo<sup>5</sup> podrá ser continuado o por periodos concretos definidos en su momento. 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. Salvo situaciones

---

<sup>5</sup> 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).

excepcionales, y previa aprobación del IEO, **nunca se realizarán relevos completos de tripulación de un buque, ni tampoco de un servicio completo** 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 cada 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.

Se valorará que el Licitador tenga o proponga durante el periodo de vigencia del Contrato un Plan de Formación y cualificación específico para su personal con reciclado técnico tanto instrumental como profesional, incluyendo el mantenimiento de la capacidad de comunicación en inglés.

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. El Adjudicatario tendrá establecido un **Servicio DUE-Web** que le permitirá gestionar de manera telemática 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 compete 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.

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 de campañas.

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. 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 podrían ser por cuenta del IEO. En todas las actuaciones de servicios concretos los desplazamientos para su embarque y desembarco de este personal podrán devengar gastos de desplazamiento a cuenta del IEO debidamente justificados y con el Visto Bueno del Capitán o Patrón del buque. La cuantía de los gastos de desplazamiento, siempre por medios colectivos económicos, por persona no podrán nunca superar los 350 € ni los 30 €/día por manutención. Estos gastos serán abonados, debidamente justificados, en la forma que establezca el IEO.

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, 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, 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 serán desenroladas estableciendo el IEO y el Adjudicatario un plan de supervisión y mantenimiento técnico y de seguridad del buque, asumiendo el personal designado la **custodia del buque**.

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**<sup>6</sup> 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.

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)** personal de sus tripulantes.

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

---

<sup>6</sup> 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.

harán siempre de forma progresiva, sin cambiar nunca la totalidad del personal que configuran los diferentes servicios de cada buque.

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 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 ADCP VM, SCANTROL, SCANMAR, HYPACK,... 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 de datos a bases de datos (CEDO); comunicaciones y acceso a internet (filtrado y seguridad).

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.

El Licitador acreditará<sup>7</sup> 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 valorará 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.

---

<sup>7</sup> La acreditación deberá comprender fundamentalmente la realización de cursos técnicos profesionales con referencia a su duración.

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 (contra maestre 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 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 IEO, 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.

4.17.- La empresa adjudicataria cumplirá las obligaciones que establecen la Ley de **Prevención de Riesgos Laborales**, 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.

El Capitán será responsable de hacer cumplir la normativa tanto al personal tripulante como al personal científico. El incumplimiento reiterado por parte del Capitán o del personal tripulante podrá ser considerado falta grave.

Al inicio de las campañas el Capitán, o quien delegue, dará las instrucciones específicas sobre los puntos, zonas o maniobras de riesgo del buque, se realizarán los pertinentes ejercicios de seguridad, así como se informará sobre las comunicaciones y demás **normas de convivencia** a bordo.

## 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 de trabajo 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 y nunca serán superiores a las 12 horas. Esta aproximación afectará a todo el personal tripulante salvo a Patrón y Jefe de Máquinas del buque.

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 **no** computan a los efectos del cálculo de la jornada de trabajo.

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.

Cuando en los buques no haya servicio de fonda el personal que realice guardias o asistencia continuada durante una jornada completa en el buque tendrán 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, 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 embarques fuera del puerto base el IEO, previa presentación de la nota de gastos, asumirá los costes de desplazamiento que para tripulaciones verán de contemplar medios colectivos de transporte económico; de la misma forma que lo especificado en el párrafo anterior, las indemnizaciones nunca podrán superar las establecidas.

## 5.1 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 14 horas en días no festivos (lunes a viernes).

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.

## 5.2 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 que se 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.

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** 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.

## 6.2 SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES

El Capitán o Patrón del buque 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 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. 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 está 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**, 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 los buques que se hayan designado y realizado, con individualización del **coste imputado a cada buque** y detallado por la categoría profesional implicado en el Servicio en cada buque. El pago requerirá el Visto Bueno del responsable de la Unidad de Buques del IEO. El original de la **factura** se remitirá **junto** con el **original del Informe Mensual de Actuaciones** (Apartado 6). Debe tenerse en cuenta que este

informe 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 sin dicho informe no se puede emitir el correspondiente Certificado de Conformidad y un retraso en su entrega supondría además un incumplimiento del contrato. Copia digital de la factura y el informe deberá remitirse al mismo tiempo al responsable del contrato del IEO.

En actuaciones en **buques ajenos al IEO**, éste podrá requerir que la facturación se haga específicamente 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.

## 10. PENALIZACIONES

El Adjudicatario de acuerdo a lo especificado en el apartado XIII del PCAP y en el apartado 26 del Anexo al PCAP, 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.

## 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 evaluación<sup>8</sup> de las propuestas que cada licitador proponga**; todas ellas estarán por ello redactadas en **castellano<sup>9</sup>** y se entregará **impresa, numerada, encuadernada y con índice paginado<sup>10</sup>, 2 copias**, y en **formato digital en un CD** que no estará protegido contra impresión o copia. **Los licitadores que no aporten la documentación en este formato podrán ser Excluidos.**

*Memoria descriptiva que incluirá:*

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

- ❖ Breve descripción de la Empresa y su estructura así como su capacidad ante servicios concretos.
- ❖ Plan de actuación para el Servicio, incluyendo los medios técnicos y humanos que la empresa estructurará para abordar la Gestión Náutica. Se indicará la formación del personal (incluyendo las categorías profesionales y experiencia) del licitador así como su dominio de español e inglés. Plan de Formación durante el periodo de vigencia del contrato.
- ❖ 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 Alvarinho*, 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, experiencia DP, experiencia con ROVs, experiencia en propulsión diesel-eléctrica, así como en la instrumentación científica definida en el apartado 4.15 del PPT.

*Plan de seguimiento y ejecución de los trabajos que incluya:*

- ❖ Modelos o documentos de control de campañas y protocolos de relevo, avería,...
- ❖ Plan de verificación de la calidad del servicio
- ❖ Aproximación de Gestión Telemática.

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

<sup>8</sup> Criterios que dependen del juicio de valor según describe el Anexo del PCAP.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

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. VALORACIÓN DE LAS OFERTAS.

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 2013 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 comparando los costes por día de los perfiles más habituales para los distintos tipos de buque definidos en el Anexo 1, con su total diario ponderado con el número máximo de tripulantes que requiere el total de la flota actual del IEO.*

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/buques.htm>. Por ello contemplarán, inicialmente, un **nivel de Servicio, en número de días**, para cada buque durante el periodo de vigencia de este contrato<sup>11</sup> que sería el siguiente:

<b>Buque</b>	<b>2014</b>
<i>Cornide de Saavedra</i>	<b>50</b>
<i>Ramón Margalef</i>	<b>300</b>
<i>Ángeles Alvariño</i>	<b>280</b>
<i>José M<sup>a</sup> Navaz</i>	<b>300</b>
<i>Francisco de Paula Navarro</i>	<b>280</b>
<i>Catamarán SOCIB</i>	<b>100</b>
<i>Lura</i>	<b>0</b>

<sup>11</sup> Incluye de una forma tentativa tanto días de operación como de mantenimiento y custodia.

# 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 la campaña, 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 el arranchado de equipos de pesca u Oceanografía, el arranchado de los 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.

## **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, de pesca u oceanográficos, y los conocimientos de pesca adquiridos con una experiencia mínima de dos años enrolado 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.,

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.

Emitirá los certificados que solicite el personal científico de acuerdo con su presencia 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 en buques mercantes, de pesca u oceanográficos y los conocimientos de pesca adquiridos con una experiencia mínima de dos años enrolado en buques mercantes, de pesca u oceanográficos 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 cubierta 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.

#### **Tercer 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 cubierta en buques mercantes, de pesca u oceanográficos.

Podrá sustituir al Segundo 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. 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.

### **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 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. *En los buques con propulsión diesel-eléctrica acreditará formación y experiencia en este diseño de propulsión.*

Organizará y será el responsable del buen funcionamiento de todo su departamento y de toda la maquinaria del buque y será el responsable de acuerdo con sus competencias de que la misma esté en perfecto estado.

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.

### **Segundo 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.

Tendrá una experiencia como mínimo de dos años, enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos, como Oficial de máquinas.

Podrá sustituir en su caso al Primer Oficial 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.

### **Calderero.**

Será el tripulante con certificado de "Marinero de Máquinas" y una experiencia, como mínimo, de tres años enrolado como tal en buques mercantes, de pesca u oceanográficos y, además, con conocimientos en soldadura y torno.

### **Electricista**

Tendrá el certificado de "Marinero de Máquinas" y, además, conocimientos en bobinado de motores y automatismos, con una experiencia mínima de dos años enrolado como tal en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos.

### **Cocinero (> 20 tripulantes y científicos)**

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.

### **Ayudante de Cocina (o cocinero en buques con < 20 pasajeros)**

Deberá estar en posesión "Manipulador de Alimentos" y Formación Básica. La experiencia mínima exigida, para este cargo, será de un año de enrolamiento como cocinero en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos.

Ayudará y se responsabilizará de todo aquello que el Primer Cocinero le encargue, así como en lo propio del cargo que ocupa.

### **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.

### **Marmitón**

Estará en posesión de certificado de “Manipulador de Alimentos” y Formación Básica, con experiencia superior a un año de enrolamiento en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como marmitón

Tendrá la responsabilidad debida en los trabajos que le hayan sido encomendados por el Primer Cocinero, así como en los propios del cargo que ocupa. Será el responsable de la limpieza de cocina, comedor, etc.

### **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 cuenten 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 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.

### **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. 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.

### **Mecánico Naval de 1ª Clase**

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 de un buque Tipo 1 del IEO 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.

### **Mecánico Naval de 2ª Clase**

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 de un buque Tipo 2 del IEO. 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.

### **Cocinero en buques con < 20 pasajeros/tripulantes**

Deberá estar en posesión “Manipulador de Alimentos” y Formación Básica. La experiencia mínima exigida, para este cargo, será de un año de enrolamiento como cocinero en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos.

### **Patrón de Buque Tipo 3.**

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación habitual así como los certificados de especialidad que correspondan de acuerdo con la normativa en vigor.

Tendrá una experiencia mínima de dos años, enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como tal (certificación de Capitanía o copia de libreta).

Desempeñará las funciones de primer o segundo Patrón de un buque del IEO, estando incluidas entre ellas las propias de su cargo y profesión: organización del trabajo de la tripulación a su cargo, manejo de los aparatos electrónicos del puente etc. Y muy específicamente estar capacitado para realizar las maniobras.

### **Jefe de Máquinas de Buque Tipo 2 y 3 –**

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función de la potencia del buque y los certificados de especialidad que correspondan de acuerdo con la normativa en vigor.

Tendrá una experiencia mínima de tres años, enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como tal (certificación de Capitanía o copia de libreta).

Desempeñará las funciones de Jefe de Máquinas de un buque del IEO, siendo principalmente su trabajo el propio de su cargo y profesión: organización de todo el personal a sus órdenes, guardias, mantenimiento, etc., en la sala de máquinas y maquinaria de cubierta.

### **Segundo Mecánico de Buques Tipo 2 y 3 –**

Deberá estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo del buque y su navegación habitual así como los certificados de especialidad que correspondan de acuerdo con la normativa en vigor.

Tendrá una experiencia mínima de dos años, enrolado en buques mercantes, pesqueros u oceanográficos como tal (certificación de Capitanía o copia de libreta).

Desempeñará las funciones propias de su cargo y profesión.

Estará a las órdenes del Jefe de Máquinas, en el caso de que no ocupe este cargo, siendo sus funciones las de limpieza, guardia, atención a los equipos instalados en la sala de máquinas y maquinaria de cubierta, estando perfectamente capacitado para desarrollar su labor.

### **Contramaestre de Buque Tipo 2.**

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 (certificación de Capitanía o copia de libreta).

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 (certificación de Capitanía o copia de libreta).

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 (certificación de Capitanía o copia de libreta).

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, guardías, 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 no puede evaluarse por precios cerrados, 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 los **costes por día** 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, según los distintos tipos de buques como se presenta a continuación, incluyendo además la tarifa bonificada para los buques tipo 1.

Adicionalmente se aplicará al coste total el IVA correspondiente.

### 3.1.- La Oferta

#### Para Buques Tipo 1 y 2

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES	TARIFA NORMAL		TARIFA BONIFICADA	
			COSTE DIA UNITARIO	COSTE TOTAL	COSTE DIA UNITARIO	COSTE TOTAL
3	Capitán	630				
3	Primer Oficial de Puente	630				
3	Segundo Oficial de Puente	630				
1	Tercer Oficial de Puente	50				
1	Patrón	380				
1	2º Patrón	380				
1	3º Patrón	380				
2	Técnico Ing. Electrónico/Informático	580				
5	Técnico Superior Electrónico/Informático	1010				
3	Jefe de Máquinas	630				
3	Primer Oficial Máquinas	630				
1	Segundo Oficial Máquinas	50				
1	Jefe de Máquinas (Maquinista Naval de 1ª Clase)	380				
1	Mecánico Naval 2ª Clase	380				
5	Contraestre	1010				
1	Calderero	50				
1	Electricista	50				
3	Cocinero (20 Pax.)	630				
2	Ayudante Cocinero o Cocinero (<20 pax)	430				
3	Primer Camarero	630				
1	Marinero/Camarero	50				
14	Mecamares	2555				
8	Mecamares/engrasadores	780				
10	Mecamares en inmovilización en puerto base	400				
1	Marmitón	50				
	<b>Subtotal Tipo 1 y 2</b>					



### Para Buques Tipo 3

Nº Max. Efectivos	CATEGORIAS	DÍAS TOTALES	COSTE DÍA UNITARIO	COSTE DÍA TOTAL
1	Patrón de Buque	300		
1	Jefe de Máquinas de Buque	300		
2	Mecamares Tipo 2 y 3	600		
	<b>Subtotal Tipo 3</b>			

A efectos de valoración íntegra de la oferta, se toma el subtotal de la tarifa bonificada para los buques de tipo 1 y 2.

<b>TOTAL (Subtotal 1 y 2 + Subtotal 3) sin IVA</b>			
--	--	--	--

Para cubrir los puestos descritos en el apartado 2 de este Anexo, 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.

Al objeto de determinar el **Importe máximo de su oferta**, el licitador tendrá en cuenta los **días totales de operación** que el IEO contempla en sus buques, como aparecen en las dos tablas previas de este Anexo, así como el **coste día unitario** que el Licitador propone en su oferta.

Madrid,

EL ADJUDICATARIO

LA SECRETARIA DE ESTADO  
INVESTIGACIÓN  
PRESIDENTE DEL IEO  
(BOE de )

Carmen Vela