

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS QUE HA DE REGIR LA CONTRATACIÓN POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DEL SUMINISTRO DE GASÓLEO DMA PARA EL DESARROLLO DE CAMPAÑAS EN BUQUES OCEANOGRÁFICOS Y CAMPAÑAS DEL MINECO –CSIC E IEO-, PARA 2015 Y 2016

1.- OBJETO DEL CONTRATO

Suministro de **Gasóleo DMA**¹ para cubrir las necesidades de combustible para las campañas oceanográficas que se realicen en:

1. Los buques oceanográficos que en la actualidad opera el Instituto Español de Oceanografía –IEO- (Ramón Margalef, Ángeles Alvariño, Francisco de P. Navarro, José M^a Navaz, Lura y Catamarán SOCIB, entre otros), siendo, en estos momentos, los puertos base de estos buques Vigo, A Coruña y Palma de Mallorca.
2. Los buques oceanográficos que opera el Consejo Superior de Investigaciones Científicas –CSIC- (Sarmiento de Gamboa y Mytilus, así como el García del Cid) siendo en estos momentos los puertos base de estos buques Vigo y Barcelona respectivamente.
3. Otros buques de la Administración del Estado en las que el IEO esté realizando campañas de investigación bajo su responsabilidad o en los que el IEO tenga encomendada su gestión y operatividad.

La información sobre las características de los buques actuales del **IEO**, que podrían variar con la baja de algunas unidades o incorporación de nuevos buques, así como la actividad prevista para 2015 y 2016, con referencia de las escalas en las que los buques se aprovisionan se puede encontrar actualizada, a modo de referencia, en:

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

De la misma forma la información sobre los buques del **CSIC** y sus actividades se puede encontrar en:

<http://www.utm.csic.es/buques.asp>

Los calendarios de los buques se pueden encontrar también en la web del MINECO en la página de la COCSABO:

¹ Que en las Islas Canarias se denomina Gasóleo Marino. También puede considerarse válido, cuando en ese puerto pudiera no estar disponible el gasóleo DMA, el suministro de productos de calidad superior, sin que ello suponga ningún incremento de coste.

<http://www.idi.mineco.gob.es/portal/site/MICINN/menuitem.8ce192e94ba842bea3bc811001432ea0/?vgnextoid=9ae9f0865a455210VgnVCM1000001d04140aRCD&vgnnextchannel=39eced435c25210VgnVCM1000001d04140aRCD>

La actividad operativa anual de los buques oceanográficos y de investigación pesquera es siempre variable ya que está sujeta tanto a la demanda de los propios investigadores, o las necesidades de los organismos con los requerimientos que estos reciben, pero también a la disponibilidad operativa de los propios buques o, de los recursos financieros asignados anualmente para su explotación. Esta actividad tiene lugar además tanto en aguas nacionales como internacionales.

En general, los buques del MINECO 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, aunque si los compromisos ocurrieran en terceros países, sobre todo en los buques de mayores dimensiones, esta situación podría cambiar e incluiría también los periodos navideños.

2.- CONDICIONES GENERALES DEL SUMINISTRO

2.1. – La solicitud de suministros se realizará a través de la Unidad de Buques del IEO que los tramitará al **Responsable del Contrato del Adjudicatario**. La Unidad de Buques designará a un **Responsable del Contrato del IEO**.

2.2. - El suministro se realizará, **de lunes a domingo, (24/7/365)**, incluyendo festivos, aunque se tratará de hacerlo coincidir en días laborables en las jornadas normales de trabajo de los buques, pero estará en función de las necesidades de las campañas oceanográficas.

2.3. - Tendrá lugar en **cualquier puerto** en el que recalen los Buques del **contorno peninsular o insular español**², así como de otros países europeos o mediterráneos. Ocasionalmente podría ser requerido el servicio en puertos del continente americano y africano. *Es siempre el IEO, a lo largo del litoral nacional, quien fijará el puerto de escala para el aprovisionamiento de combustible*. Sin embargo, en el caso de repostajes **en el extranjero**, la elección del puerto concreto para el suministro en cada país **se acordará**, previamente, **en cada caso, con el Adjudicatario**.

En caso de que algún puerto autónomo del litoral español, por las características del mismo, haya hecho **concesión exclusiva** a algún distribuidor

² Incluye no sólo los puertos estatales sino también cualquier otro puerto público en el que el buque por sus dimensiones pueda acceder.

diferente del *Adjudicatario*, éste *vendrá obligado al suministro a pesar de ello en los puertos en que esto ocurra, poniéndose de acuerdo con la empresa distribuidora y manteniendo al IEO los precios ofertados en su licitación.*

2.4. - El suministro será recibido en el buque por el **Jefe de Máquinas**, o aquella persona que indique, siendo responsables de su supervisión previa a la recepción y embarque. En el momento de la entrega, se presentarán al Jefe de Máquinas el **albarán por duplicado**, que serán ambos firmados y sellados por el Jefe de Máquinas, quedando una copia en la embarcación y otra para el distribuidor.

Todos los **suministros por tubería, cisterna o gabarra** que se realicen contarán con un **contador certificado**, indicador de los litros trasvasados al buque; se aportará además una muestra de cada uno de los vehículos de aprovisionamiento. Todas las **mangueras y medios de trasvase** de combustible serán **homologados** y adaptados a la legislación MARPOL. En incumplimiento de estas condiciones del suministro podrá dar lugar a rechazar el suministro y ser por ello considerada un incumplimiento del contrato. Para los **buques de menores dimensiones**, se contemplará específicamente el **suministro por surtidor** con contador. En el caso de suministros por tubería o gabarra es responsabilidad del Adjudicatario articular a su coste los mecanismos de prevención y contención de vertidos que puedan ser requeridos en ese puerto para este tipo de operaciones.

Posteriormente el Adjudicatario, junto con la factura, enviará al Departamento de Buques y Campañas del IEO en Madrid, **copia del Albarán de recepción sellado por el buque**, en el que figurará, cantidades, y producto (en caso de alguna observación, ésta será indicada por el Jefe de Máquinas en el mismo Albarán³).

2.5.- La prestación del suministro, cuando se haya tramitado debidamente, se desarrollará de forma que no se produzca ningún retraso ni problema que afecte a la operatividad del Buque, siendo el Capitán del buque quien definirá los **horarios de embarque que ocurrirán normalmente entre las 08:30 y las 20:00**. La manipulación en tierra, o en su caso desde gabarra, corresponde al Adjudicatario, mientras que en el buque a su tripulación.

3.- DURACIÓN DEL CONTRATO.-

Contemplará el suministro durante dos anualidades, desde **el 1 de Enero de 2015 hasta el 31 de diciembre de 2016**.

³ O adjunto al mismo pero con referencia en éste.

4.- COMBUSTIBLE MARÍTIMO: Gasóleo Tipo DMA.-

El suministro se realizará en los puertos base de los buques, así como en los **puertos españoles, sean de dependencia del Estado o de las CCAA pero también los extranjeros** donde recalen los buques. El IEO dispondrá de un **plazo de preaviso** para el encargo del suministro de **24 horas en jornadas laborables y 48 horas si incluye festivos, o 7 días en puertos extranjeros**. La cantidad de entrega máxima por **camión cisterna, tubería o gabarra**, será de hasta la capacidad máxima de los buques; en cuanto a las cantidades mínimas serían por surtidor 1.000 litros, mientras que por tubería o camión cisterna, debido a razones de seguridad, el mínimo serán 2.000 litros. El licitador podrá precisar en su Memoria Técnica unos plazos de preaviso menores en cada caso (nacional y extranjero), y limitaciones de volumen en su caso, a que se compromete. En su caso incluirá siempre la **gestión** ante el proveedor o distribuidor local y **el suministro tanto en puertos nacionales como extranjeros**.

El gasóleo que se suministre será **Gasóleo DMA** que cumpla las especificaciones del RD 1088/2010, de 3 de septiembre⁴, de la mejor calidad posible, de forma que el impacto ambiental y sobre el funcionamiento de los motores será el mínimo posible con la tecnología actual precisando el licitador en la Memoria su especificación y características. La calidad del producto habrá de ser siempre la misma, independientemente del medio/mecanismo de suministro que se emplee de los citados en el Apartado 2; el licitador indicará además los procesos de filtrado de sus combustibles según los mecanismos de distribución posibles. El licitador indicará los **contenidos medios de azufre** de sus suministros, que nunca superarán los límites establecidos por las normas y reglamentos medioambientales en vigor en el puerto de suministro. En el caso, por razones exclusivamente legales, que el producto suministrado incluya **biodiesel** el adjudicatario deberá informar con antelación al IEO aportando previamente la especificación del producto.

El combustible durante el periodo contemplado en este Contrato, se calcula será anualmente de aproximadamente unos **cuatro millones seiscientos mil litros (4,600.000,00 litros) al año**; en principio se deben considerar **tres millones doscientos mil litros (3,200.000,00 l)** en lo que se refiere a los buques del IEO, y sobre un **millón cuatrocientos mil (1,400.000,00 l)** para los buques del CSIC.

El licitador especificará en su Memoria técnica, y con claridad, la confirmación de suministrar en cualquier puerto nacional, los mecanismos habituales de suministro en cada uno de ellos, así como en cualquier otro que

⁴ O las que modifiquen este reglamento en caso de ser actualizado durante la vigencia del Contrato

considere posible, con referencia a los mecanismos de distribución (camión, gabarra, surtidor,...) en cada uno de ellos.

Cuando los suministros se efectúen por camión cisterna, o gabarra, se podrá siempre solicitar muestras para su posterior análisis.

El Adjudicatario será responsable de los daños medioambientales que se originen durante la maniobra de trasvase si éstos se producen por defectos o averías en sus medios de distribución (camión, mangueras,...), siendo de su responsabilidad el disponer en sus medios de transporte los preceptivos medios de prevención y remediación de la contaminación que se puedan establecer en el puerto de suministro.

5.- PRESENTACIÓN DE LA OFERTA

El ofertante tendrá en cuenta en su oferta lo siguiente, **añadiéndose en su presentación a lo especificado en el PCAP⁵** o en su Anexo y en este PPT:

El **precio por litro** de combustible se compondrá de la suma de:

1. **Media Mensual** de la *Cotización Platt's, High Cif gasóleo 0.1*, conformando la **parte variable**:

- Si la toma es en el Mediterráneo: Valor CIF Med.
- Si la toma es en la costa Atlántica (NWE): Valor CIF NWE.

2. Sobre la citada cotización, el licitador indicará un **término fijo de incremento** en Euros/litro.

*En cualquier caso Gasóleo DMA, el cambio medio mensual del Euro/Dólar, publicado por el Banco de España y la utilización del dato de **densidad estándar 0,855** se utilizará para pasar de toneladas a metros cúbicos.*

El precio se referirá exclusivamente a suministro nacional, e irá siempre afectado por los impuestos vigentes. ***Ningún gasto adicional, portuario, aduanero,... que se produzca, inherente al propio suministro o su transporte y entrega, se podrá repercutir a este Organismo.***

Asimismo se valorará la **bonificación del coste litro** para los **suministros superiores a 32.000 litros⁶**.

Aunque hasta el momento los buques del IEO no suelen desarrollar rutinariamente campañas con escalas en puertos extranjeros, se contempla

⁵ Nunca junto a la Memoria técnica.

⁶ Se incluirá junto con la oferta económica y nunca en la Memoria técnica

la posibilidad de suministrar combustibles en puertos de Francia o Portugal u otros países del Mediterráneo. Los buques del CSIC, como el Sarmiento de Gamboa, sí que desarrollan con frecuencia campañas internacionales en puertos de América y otros países europeos. En su caso, en el momento en que surja la necesidad se aplicará el precio que se acuerde con el Adjudicatario de acuerdo con el precio medio del mercado en ese momento y en ese país que se acredite fehacientemente.

Este expediente podrá modificarse en virtud de las posibles campañas que puedan surgir y que actualmente no estén previstas.

6.- FACTURACIÓN

Las **facturas originales** correspondientes a los suministros realizados se presentarán al cobro en los Servicios Centrales del IEO, a **mes natural vencido, individualizando el coste del suministro a cada buque** en ese mes, cuando se haya efectuado suministro, e irán siempre acompañadas de los correspondientes albaranes de entrega con el sello o firma de cada buque. Obligatoriamente se **desglosará el total de litros suministrados a cada buque**, así como el **coste sin y con impuestos total** que le corresponda.

Se incluirán todos los gastos en **sendas facturas mensuales**, una para los buques del **CSIC** y otra para los buques del IEO, salvo indicación pertinente del **IEO**. Como **alternativa**, será posible que las facturas mensuales que se emitan lo sean **una para cada buque y puerto donde se haya realizado el suministro**. Con la **facturación**, que será **mensual**, se adjuntará una fotocopia del mencionado índice, lo cual puede originar la presentación de dos facturas o una en la que se especifique los suministros en el Mediterráneo y otra en la zona NWE. En cuanto a **buques que no sean del MINECO**, en su caso, el IEO podrá **solicitar factura separada** para el buque concreto que se haya considerado.

Las correspondientes facturas, y la correspondiente documentación acreditativa, serán conformadas por el responsable del contrato del IEO, previa recepción de las mismas de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Además las facturas se remitirán también en formato pdf por correo electrónico a la Unidad de Buques del IEO, siempre con copia de los albaranes de entrega que las soportan.

7.-CAUSAS RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

Dados los compromisos de cumplimiento de calendarios planificados de los buques, la **demora reiterada** en el suministro de combustible que afectara a la actividad prevista, sin justificación documental suficiente, a criterio del IEO, podrá significar la cancelación del contrato si ello afecta

significativamente al calendario de actividad de los buques, de conformidad con lo establecido en la cláusula XIV 2.1 del PCAP.

Igualmente la **incapacidad** para el suministro en **diferentes puertos peninsulares españoles** en los que por sus dimensiones y operativa recalcan habitualmente buques de dimensiones similares a los incluidos en el Apartado 1 de este PPT.

8.-DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR 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 evaluación⁷ de las propuestas que cada licitador proponga**; todas ellas estarán por ello redactadas en **castellano⁸** y se entregará **impresa, numerada, encuadernada y con índice paginado⁹, 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 podrían ser Excluidos.**

La Memoria técnica se articulará en 2 grandes capítulos:

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL SUMINISTRO.-

- MEDIOS TECNICOS: ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE. Se precisarán las bases logísticas, principal, y subsidiarias en su caso, o los mecanismos alternativos que aseguren la distribución de los productos. Mecanismos para la distribución en puertos extranjeros
- PRODUCTO. Características y especificación técnica del Gasoil DMA
- MEDIOS HUMANOS: Estructura operativa de gestión de pedidos

CONTROL DE CALIDAD.

- PRODUCTO Y LOGISTICA: descripción procedimientos y protocolos

⁷ Criterios que dependen del juicio de valor según el Anexo del PCAP.

⁸ 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.

⁹ 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.



de control. Procedimientos de respuesta ante accidentes y emergencias.

La documentación técnica se presentará en la forma exigida en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, debidamente firmada por el representante de la empresa.

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

Santander 11 de agosto de 2014

EL COORDINADOR DE FLOTA DEL IEO

Fdo.: José Ignacio Díaz Guerrero