EXPEDIENTE Nº 3/2011/M/00

CONTRATO DE FLETAMENTO DE AVIONES DE COORDINACIÓN DE MEDIOS AEREOS EN LA LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES DURANTE LAS CAMPAÑAS 2011-2012

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

INDICE

MEMORIA ..... Pg. 3

1. ANTECEDENTES ..... Pg. 3
2. JUSTIFICACIÓN ..... Pg. 3
3. FORMA DE ADJUDICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA ..... Pg. 4
4. FINANCIACIÓN ..... Pg. 4
5. PRESUPUESTO ..... Pg. 5

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS Pg.6

1. OBJETO DEL CONCURSO Pg.6
2. ZONA DE ACTUACIÓN DE LOS AVIONES Pg.6
3. DESCRIPCIÓN Y ESPECIFICACIONES DE LOS AVIONES ..... Pgs. 7 - 9
4. ESPECIFICACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA ..... Pgs. 9 - 10
5. DURACIÓN DEL CONTRATO Y CALENDARIO Pg.11
6. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO(CALENDARIO DE TRABAJO) Pg.11
7. PRÓRROGAS DEL CONTRATO Pg.11
8. EQUIPOS DE PERSONAL Y ORGANIZACIÓN ..... Pgs. 12 - 13
9. DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE DE LOS MEDIOS AÉREOS ..... Pgs. 13 - 14
10. INCIDENCIAS AVERÍAS Y SUSTITUCIONES Pg.14
11. PRESUPUESTO Pg.15

PRESUPUESTO Pg.16

PRECIOS UNITARIOS (AÑO 2011) Pg.17
PRESUPUESTO (AÑO 2011) Pg.17
PRESUPUESTO PARA LA ANUALIDAD 2011 ..... Pg.17
PRESUPUESTO TOTAL Pg.17
PRESUPUESTO Pg.18

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

MEMORIA

1. ANTECEDENTES

La utilización de medios aéreos se inicia en España en 1968, aumenta progresivamente hasta alcanzar los niveles actuales prácticamente al principio de la década de los 90 donde a finales de estos se llega casi a la estabilización del número de aeronaves que se utilizan en el combate de los incendios forestales.

La coordinación de un gran número de medios aéreos desde tierra es prácticamente imposible de llevar a cabo, ya que no se pueden tener a la vista a todos por razones geográficas y de visibilidad, al no dominar toda la superficie y frentes de un incendio

Por tanto se hace necesario un dispositivo específico para la coordinación de estos medios desde el aire, que esté en una posición más elevada que el resto de los medios, con una visión de privilegio respecto a los medios terrestres e incluso a los aéreos que vuelan a baja cota por sectores diferentes del propio incendio

En Andalucía este dispositivo específico se comenzó a utilizar en Agosto de 1993 a raíz del incendio de la Sierra de Huetor en Granada, donde se detectó la poca operatividad del gran número de medios que actuaron en aquel incendio al no tener quien los dirigiese y poder darles las instrucciones necesarias para el combate aéreo.

Aquella iniciativa, nueva hasta ese momento en España, que comenzó como una experiencia piloto, cumplió ya su décimo aniversario y se ha consolidado como un sistema de vital importancia e imprescindible para el combate de los incendios con medios aéreos en Andalucía. Lo que empezó con un avión Cessna C-150 de dos plazas y un técnico de coordinación aérea, hasta hoy en día se ha cubierto con dos aviones Cessna-337 (bimotores), y varios técnicos formados por un coordinador jefe, más un tercer avión de apoyo en los últimos años.

Se han desarrollado y establecido los protocolos de actuación de este dispositivo.

El crecimiento de este dispositivo, es debido a su alta eficacia y a la necesidad de que en incendios de larga duración dicha tarea este cubierta de forma permanente, habiéndose convertido hoy en día en una herramienta imprescindible para los Directores Técnicos de Extinción.

Los aviones contratados hasta el año 2010, se encontraban cubiertos con el expediente nº 260/07/M/00 "Contrato de fletamento de aviones en la lucha contra incendios forestales durante las campañas 2007-2008" prorrogado y modificado.

2. JUSTIFICACIÓN

Como consecuencia de las lecciones aprendidas fruto de la experiencia de los últimos grandes incendios acaecidos en los últimos veranos, se observa la necesidad

de mantener la coordinación aérea durante el máximo tiempo posible en la zona del incendio.

Estos medios aéreos realizan dos tipos de misiones: labores de vigilancia y labores de coordinación.

En concordancia con la normativa vigente, los resultados obtenidos y la experiencia adquirida, las necesidades de coordinación de medios aéreos en grandes incendios así como las funciones de vigilancia deben estar cubiertas por parte de la Dirección General de Gestión del Medio Natural (en adelante D.G.G.M.N.) de la Consejería de Medio Ambiente.

Dado que la D.G.G.M.N. de la Consejería de Medio Ambiente no dispone de este tipo de medios se hace necesario su contratación mediante concurso público.

3. FORMA DE ADJUDICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA

La forma de adjudicación es por Concurso Público, siendo la clasificación del contratista: Grupo R Subgrupo 6 Categoría D.

El concurso se adjudicará en un único lote que cubrirá obligatoriamente todos los aviones de coordinación aérea que habrá en la comunidad.

4. FINANCIACIÓN

La propuesta de contratación de medios aéreos será con cargo a los presupuestos de la Consejería de Medio Ambiente.

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

5. PRESUPUESTO

El presupuesto máximo, exento de IVA según legislación vigente, para la contratación de fletamento de aeronaves de coordinación de ala fija para los trabajos relativos a la prevención, detección y extinción de incendios forestales, asciende a la cantidad de OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS EUROS (847.200,00 Euros).

Para el año 2011, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Para el año 2012, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Sevilla, 25 de octubre de 2010

EL DIRECTOR DEL EXPEDIENTE

Fdo.: J. Ernesto Esteso Victorio.

VºBº Y CONFORME,

LA DIRECTORA DEL CENTRO OPERATIVO REGIONAL DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS,

Fdo.: Dolores Ayllón Valle.

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

1. OBJETO DEL CONCURSO

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de acuerdo con la legislación vigente, convoca Concurso público para la contratación de tres aeronaves de ala fija, con sus tripulaciones especializadas y logística para su empleo en la prevención y lucha contra los incendios forestales, en la Comunidad autónoma Andaluza.

El objeto principal del servicio será la realización de las misiones siguientes, en coordinación con otros posibles medios aéreos o terrestres:

1. Apoyo a la extinción de incendios mediante coordinación de los medios aéreos que participan en la extinción.

2. Vigilancia preventiva.

3. Vuelos de reconocimiento y evaluación, cuando así lo disponga la D.G.G.M.N.

4. Se le asignará además a cada máquina un programa de entrenamiento en vuelo de tripulaciones, en caso de que la D.G.G.M.N. de la Consejería de Medio Ambiente compruebe que ha transcurrido determinado tiempo sin misiones de vuelo.

5. Cualquier otra misión relacionada con las actividades de la Consejería de Medio Ambiente y a desarrollar por la D.G.G.M.N.

Los aviones operarán bajo el acuerdo de la Carta Operacional N° 1 entre el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medioambiente de la Junta de Andalucía.

2. ZONA DE ACTUACIÓN DE LOS AVIONES

La zona de actuación abarcará toda la geografía de la Comunidad Autónoma de Andalucía, estableciéndose dos bases operativas en aeropuertos de la red nacional.

No obstante la ubicación de las aeronaves podrá ser cambiada a criterio de la D.G.G.M.N. de la Consejería de Medio Ambiente, previa comunicación a la empresa adjudicataria, siempre en un aeropuerto de la red nacional dentro de la Comunidad Autónoma.

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

3. DESCRIPCIÓN Y ESPECIFICACIONES DE LOS AVIONES

Los Aviones a contratar serán un total de tres, con las siguientes características mínimas:

1. Aviones Bimotores con la disposición de los motores en tanden con capacidad para 6 personas, incluido piloto. Dos de los tres aviones serán turboalimentados.

2. Avión de ala alta, que ofrezca visibilidad del terreno desde los asientos delanteros y traseros.

3. Velocidad de crucero superior a 220 Km/h. (al 75% de potencia).

4. Autonomía superior a 4 horas.

5. Instrumentación IFR.

6. Llevarán un intercomunicador para cuatro personas con salida exterior para piloto y copiloto indistintamente.

Además de las especificaciones mínimas, los aviones cumplirán las siguientes características:

1. Equipamiento de GPS. (Sistema Global de Posicionamiento)

2. Las aeronaves irán provistas de equipos de comunicaciones con las frecuencias siguientes:

   3 equipos de VHF-AM de 117.975 á 137.000 MHz.
   1 equipo de VHF-FM de 75,2 á 87,5 MHz.

   El tercer equipo de banda aérea será de uso exclusivo de los coordinadores. Así mismo tanto este equipo como el de comunicaciones de tierra y la telefonía móvil estarían provistas de cajas de audio independientes para que tanto el coordinador principal, como cualquier otro que pudiera ir a bordo bien en formación o en tareas complementarias (comunicaciones de tierra, telefonía móvil , comunicaciones con el COR o COP etc.) puedan seleccionar el equipo que quieren usar, así como la posibilidad de aislarse del resto de cabina para mejorar el nivel de concentración en las labores propias de su servicio.

3. Radiobaliza de emergencia (ELT), Telefonía móvil.

4. Equipo seguimiento de flotas tipo "AVL", con baliza certificada aeronáuticamente

   El sistema incluirá hardware y software. Las posiciones de los medios aéreos se enviarán a un servidor externo a la Consejería de Medio Ambiente. La empresa adjudicataria instalará y mantendrá un cliente de dicho servidor en el Centro Operativo Regional. Este cliente debe permitir como mínimo visualizar en tiempo real los movimientos de los medios sobre cartografía, consultar

coordenadas, descargar tracks y discriminar las máquinas en vuelo. Los medios áereos podrán visualizarse por indicativo INFOCA o matrícula.
Además del cliente, la empresa adjudicataria escribirá todas las posiciones e información relacionada de los medios aéreos en el web service de la Consejería de Medio Ambiente en tiempo real. Se mandará al menos la posición, velocidad, altura, posición de las descargas y posibles hitos.

El coste de cualquier desarrollo derivado del cumplimiento de las condiciones anteriores recaerá en la empresa adjudicataria. Los plazos de ejecución de los desarrollos deberán ser aprobados expresamente por la dirección del expediente. Las dos condiciones anteriores incluyen a cualquier cambio en la información que envía la baliza durante la duración del expediente y que la dirección de éste considere que debe ser escrito en el web service de la Consejería de Medio Ambiente.

La empresa adjudicataria mantendrá la total operatividad de las balizas de los medios aéreos, sus servidores, el cliente de la sala COR y la escritura de las posiciones en el web service de la Consejería las 24 horas del día, siete días a la semana mientras existan aeronaves operativas. La baliza es un elemento de seguridad, y su inoperatividad se tratará conforme a esta característica, por lo que el incumplimiento de alguno de los puntos de este apartado dará lugar a las penalizaciones especificadas en el apartado de penalizaciones del Pliego de Cláusulas Administrativas particulares.

El coste de cualquier desarrollo derivado del cumplimiento de las condiciones anteriores recaerá en la empresa adjudicataria.
Los plazos de ejecución de los desarrollos deberán ser aprobados expresamente por la dirección del expediente.
Las dos condiciones anteriores incluyen cualquier cambio en la información que envía la baliza durante la duración del expediente y que la dirección de éste considere que debe ser escrito en el web service de la Consejería de Medio Ambiente.

5. Imagen corporativa. Los aviones estarán personalizados con una imagen externa de acuerdo al diseño corporativo con las características que la D.G.G.M.N. fije. Deberán llevar anagramas y siglas en sitio visible y en ambos lados con las siglas normalizadas INFOCA JUNTA DE ANDALUCÍA.

3.3.- Capacidades técnicas y documentales exigidas.

En la licitación se incluirán las matrículas y nº de serie de los aviones ofertados y las de sus posibles sustituciones con sus correspondientes Certificados de Matrícula expedidos por el Registro de Matrícula de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA).

Ya sean aeronaves titulares o de reserva, Si se trata de aeronaves en proceso de matriculación en España se incluirá documento acreditativo de la titularidad y solicitud de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves de la AESA.

Si se trata de aeronaves con matrícula no española se incluirá documento acreditativo de la disponibilidad y la autorización expresa de AESA para la utilización con fines de extinción de incendios forestales.

Las capacidades exigidas deben ser entendidas en su posibilidad física y en su aspecto legal, de tal modo que sólo serán tomados en consideración aviones con la autorización expresa de la AESA. para este tipo de trabajo aéreo.

Se exigirán los correspondientes Certificado de Matrícula, Certificado de Aeronavegabilidad, Hoja de Datos del Certificado de Tipo, Certificados de Tipo Suplementarios correspondientes a todos los accesorios que incorpore, Licencia de Estación de radio de aeronave y Programa Oficial de Mantenimiento para los aviones ofertados y los de sus posibles sustituciones.

Toda la documentación deberá cumplir con los requisitos de la AESA en el momento de la presentación al concurso.

Será necesaria la presentación de un resumen del historial de las aeronaves con indicación de horas totales de aeronave y motor en el momento de presentación de la oferta, así como fecha y horas totales en que se hicieron las inspecciones programadas y reparaciones o sustituciones en los últimos dos años.

Durante la ejecución del servicio en cualquier momento se tendrá a disposición de la D.G.G.M.N. el "Technical Log", registro histórico completo del avión, con registro de vuelos, incidencias técnicas, reparaciones efectuadas, inspecciones periódicas,...

Así mismo se tendrá a disposición de la D.G.G.M.N.: copia del programa de mantenimiento cumplido y a seguir, Listado de limitaciones de vida de componentes tanto de célula como de motores que figuren en la documentación oficial de mantenimiento, con información de su estado de potencial. A la presentación de la oferta se entregará sólo un certificado de la propia empresa donde se haga constar que se dispone de esa documentación, está actualizada y que se tiene a disposición de la D.G.G.M.N..

La D.G.G.M.N. podrá requerir copias autentificadas de la documentación completa de mantenimiento llevado a cabo tanto de inspecciones como de reparaciones efectuadas tanto a la aeronave como a los motores.

La D.G.G.M.N. podrá realizar cuantas pruebas estime necesarias con el avión ofertado antes de proceder a la adjudicación del concurso, pudiendo también contratar la realización, a las empresas que concurran, de una auditoría de tipo técnico por una empresa especializada.

4. ESPECIFICACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

Dada la especialidad y alcance del contrato, se adjuntará un informe-memoria de los antecedentes, experiencia, especialización, así como investigación-desarrollo de la empresa en esta actividad. Se detallarán los antecedentes y una breve historia de la empresa, organigrama de organización, especialmente del cuadro técnico y su vinculación a ésta, y su influencia o responsabilidad en el servicio.

Se detallarán los trabajos realizados en esta especialidad. Se explicarán, si ha lugar, el origen de sus equipos, sistemas y medios específicos de personalización de estos aviones para los trabajos que aquí se solicitan.

Será imprescindible la presentación del Certificado de Operador Aereo (AOC) y

de las autorizaciones de la AESA. que permitan a la empresa licitadora el desempeño de los servicios objeto del contrato con las matrículas ofertadas, expedidas con fecha anterior a la presentación de la oferta, así como cumplir todos los requisitos a que obligue la legislación vigente en cualquier materia que pueda afectar al cumplimiento del presente pliego.

Referente a la capacidad para desarrollar las operaciones en vuelo, la empresa contará con tripulaciones titulares y de reserva específicamente cualificadas a fin de cumplir con la legislación vigente de la AESA **en lo relativo a periodos de actividad-descanso** y **seguridad en vuelo.**

Se adjuntará el detalle de la organización de su personal con calificaciones y currículum del responsable de las operaciones y el de las tripulaciones titulares y de reserva que se vayan a asignar. Se aportará además detalle de las horas de vuelo de cada tripulante como piloto al mando en el modelo ofertado.

Referente al mantenimiento de las aeronaves y su seguridad en vuelo, se presentará un informe concreto del criterio de mantenimiento a seguir, facilidades, taller responsable, medios y recursos, con el detalle nominativo del Ingeniero Aeronáutico responsable y los técnicos de mantenimiento certificadores y del Inspector auditor de calidad y sus calificaciones.

En cuanto al propio mantenimiento, y con el fin de afrontar cualquier urgencia que se presente, se adjuntará además de los detalles de habilitación de los tipos de avión, del personal técnico, la autorización de Centro de Mantenimiento y Taller del ofertante, expedido por AESA. En esta autorización tendrán que estar registradas las licencias para los tipos de aeronaves ofertadas.

Además de todo lo expuesto, garantizará su experiencia aportando la Licencia de Explotación de compañía aérea, de acuerdo con el Reglamento CEE nº2407/92, así como las autorizaciones de la empresa expedidas por la AESA.

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

5. DURACIÓN DEL CONTRATO Y CALENDARIO

La adjudicación del contrato será en **un único lote** para los tres aviones, con una duración estimada especificada en la siguiente tabla:

BASE	UNIDADES	PERIODO
AEROPUERTO DE SEVILLA	1	184 días 300 horas Entre Abril y Noviembre
AEROPUERTO DE GRANADA	1	184 días 300 horas Entre Abril y Noviembre
AEROPUERTO DE SEVILLA/GRANADA	1	92 días 150 horas Entre Abril y Noviembre

Este calendario servirá de orientación para la oferta, fijándose las fechas definitivas del inicio y fin de servicio de cada uno de los tres aviones a criterio de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, previa comunicación a la empresa con un **plazo mínimo de 5 días.**

Las aeronaves contratadas quedarán durante el período de posicionamiento que se fije, a plena y exclusiva disposición de la Consejería de Medio Ambiente, aprovisionadas y con los medios y personal técnico necesario para su funcionamiento, y se utilizarán directa y exclusivamente por la Consejería en el cumplimiento de sus funciones públicas.

6. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO (CALENDARIO DE TRABAJO)

Cuando las circunstancias meteorológicas u otras así lo aconsejen, la D.G.G.M.N. podrá proponer a la empresa adjudicataria la retirada anticipada del medio el primer año, aplazando el cumplimiento de los días de posicionamiento al año siguiente, para ello deberá notificarlo a la empresa con una anticipación no inferior a cinco días, especificando la duración de dicho aplazamiento con las mismas condiciones económicas detalladas en el apartado del presupuesto, entrando las horas en el cómputo total del contrato.

De igual modo, la D.G.G.M.N. podrá proponer a la empresa adjudicataria la prolongación del contrato, notificándolo a dicha empresa con una anticipación no inferior a cinco días, especificando la duración de dicha prolongación y con las condiciones económicas que se detallan en el apartado del presupuesto como día de posicionamiento, entrando las horas en cómputo total del contrato.

Recibida la notificación, la empresa, por el medio más rápido, pero en cualquier caso conformándolo por escrito, comunicará a la D.G.G.M.N. si accede o no a la propuesta de modificación del calendario.

7. PRÓRROGAS DEL CONTRATO

El contrato inicial, que cubre las anualidades 2011-2012, podrá ser prorrogado conforme al artículo 279 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre.

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

8. EQUIPOS DE PERSONAL Y ORGANIZACIÓN.

1. Coordinador de las operaciones:
   Además del detalle del equipo técnico, la empresa adjudicataria, dispondrá de un Coordinador de Operaciones, con la misión de coordinar las operaciones de las aeronaves con la D.G.G.M.N..

2. Las empresas licitadoras habrán de asignar para el cumplimiento **exclusivo** de este contrato durante el periodo de operación de cada año, tripulaciones debidamente capacitadas, con la habilitación correspondiente al modelo ofertado, con **QUINIENTAS HORAS DE VUELO** como mínimo totales acreditadas, de las cuales, al menos **CINCUENTA HORAS DE VUELO** como mínimo han de ser en el modelo ofertado y con las calificaciones, licencias, habilitaciones y reconocimientos necesarios en vigor, teniendo en cuenta que **siempre que lo disponga la D.G.G.M.N., a bordo del avión deberá ir un piloto al mando y un piloto de reserva que pueda ejercer como comandante en el momento que se necesite**.

   La oferta debe incluir una lista de los mismos con número de horas acreditadas, número de horas como piloto al mando, especificando en cada caso el tipo y modelo de aeronave, las horas en extinción de incendios forestales y cuantos datos estimen de interés, certificados por el jefe de operaciones en vuelo de la compañía, no pudiendo la empresa efectuar sustituciones sin conocimiento y aceptación previa de la D.G.G.M.N., con 48 horas de antelación.

   Además de todos los requisitos legales y condiciones expresadas previamente, para formar parte de la programación de las tripulaciones se necesita acreditar mediante certificado expedido por el jefe de operaciones en vuelo de la empresa, una experiencia mínima de **CINCUENTA HORAS DE VUELO** en extinción de incendios forestales.

   La empresa adjudicataria certificará que los pilotos contratados, además de reunir los requisitos anteriores, habrán realizado los vuelos de prácticas necesarios en el tipo de aeronave que pilotará en el tiempo de duración de ejecución del contrato.

3. Las empresas deberán contar con técnicos de mantenimiento aeronáutico en el centro de mantenimiento propuesto, con cualificación aceptada por la AESA para el modelo ofertado y el alcance necesario para cumplir el programa aprobado de mantenimiento en todos los aviones y se complementarán entre ellos para atender cualquier aspecto técnico del programa de mantenimiento.

4. El servicio será de 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana y durante todo el periodo de contratación, ajustándose el inicio y el final de las jornadas en función del orto y ocaso.

   Para cumplir ese servicio, la empresa dispondrá las jornada de trabajo de su personal del modo apropiado para cubrir esta dedicación y respetar los períodos de descanso necesarios, cumpliendo en todo momento el Anexo1 a la Circular Operativa CO-16B de la D.G.A.C. en su edición más reciente o cualquier normativa al respecto de la D.G.A.C., el Real Decreto 294/2004, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo en la aviación civil y la demás legislación vigente correspondiente.

6. En caso de gran incendio, la empresa adjudicataria deberá disponer del personal de vuelo y técnicos de mantenimiento que sean necesarios, para que los aviones ofertados estén disponibles y operativos en el incendio de orto a ocaso, conforme a las condiciones del Anexo1 a la Circular Operativa 16-B.

7. La empresa estará obligada al cumplimiento de las disposiciones vigentes en material laboral, de Seguridad Social y de Seguridad y Salud en el trabajo, debiendo presentar ante la D.G.G.M.N. el Plan de Prevención de Riesgos Laborales con la evaluación de riesgos correspondientes a la actividad objeto del contrato a desarrollar y los TCs correspondientes a los pilotos contratados. El incumplimiento de estas obligaciones por parte de la empresa o la infracción de las disposiciones sobre seguridad por parte del personal técnico designado por ella, no implicará responsabilidad alguna para la Administración contratante.

8. El número máximo de tripulaciones completas (comandante y segundo piloto) fijas asignadas por base es de tres (3), para toda la campaña. En total, para los tres aviones, todo el cumplimiento de el servicio de un año ha de hacerse con un máximo de 12 pilotos.

9. Cuando se produzca el relevo de pilotos, el piloto entrante debe estar disponible en caso necesario de modo que pueda estar al orto en el incendio.

El incumplimiento de alguno de los puntos de este apartado dará lugar a las penalizaciones especificadas en el apartado de penalizaciones del Pliego de Cláusulas Administrativas particulares.

9. DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE DE LOS MEDIOS AÉREOS

1. Certificado de Matrícula, Certificado de Aeronavegabilidad, Hoja de Datos del Certificado de Tipo, Certificados de Tipo Suplementarios correspondientes a todos los accesorios que incorpore, Licencia de Estación y Programa aprobado de Mantenimiento de cada una de las aeronaves ofertadas.

   Toda la documentación deberá cumplir con los requisitos de la AESA en el momento de la presentación al concurso.

   Si fuera presentado algún avión con matrícula extranjera la documentación anterior se sustituirá por una autorización de la AESA, para realizar los trabajos objeto del concurso durante las fechas que el mismo comprende. Toda la documentación deberá cumplir con los requisitos de la AESA antes del comienzo del servicio objeto de concurso.

2. Toda la documentación presentada será original o irá compulsada notarialmente o por el Servicio de Contratación de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente.

3. Durante el período de contratación, la empresa adjudicataria, deberá presentar al Director del expediente un **informe mensual**, en el que se resuman los datos de los partes diarios de trabajo, con relación de salidas, indicación de los vuelos realizados, duración, cómputo total de horas invertidas en los mismos,

todas las incidencias ocurridas, mantenimientos, inoperatividades, cumplimiento del cuadrante de pilotos y técnicos,...

4. A bordo de las aeronaves deberá ir un juego de planos completo de Andalucía a escala a determinar con el Director del expediente.

10. INCIDENCIAS, AVERÍAS Y SUSTITUCIONES

No se podrá efectuar bajo ningún concepto ni pretexto por parte de la empresa, sustituciones de aviones ni de sus tripulaciones, sin el conocimiento y aceptación previa del Director del expediente.

En el periodo en el que estén los tres aviones posicionados en sus bases, en caso de avería o necesidad de mantenimiento de alguno de los tres aviones, durante el periodo de dicho mantenimiento, uno de los dos aviones turboalimentados podrá sustituirse por un avión aunque no sea turboalimentado sin penalización, siempre que se justifique razonadamente la duración del periodo de dicho mantenimiento. Salvo en este caso, cualquier avión de sustitución deberá, en todo caso, ser del mismo modelo, o superior en características técnicas y prestaciones al titular.

Recibido el aviso de salida, ésta deberá realizarse en un tiempo máximo de quince minutos. De superarse este tiempo y no producirse el despegue, se considerará el avión inoperativo desde la hora del último aterrizaje realizado, salvo que se demuestre que la avería se ha producido en el arranque.

El incumplimiento de alguno de los puntos de este apartado dará lugar a las penalizaciones especificadas en el apartado de penalizaciones del Pliego de Cláusulas Administrativas particulares.

11. PRESUPUESTO

El presupuesto máximo, exento de IVA según legislación vigente, para la contratación de fletamento de aeronaves de coordinación de ala fija para los trabajos relativos a la prevención, detección y extinción de incendios forestales, asciende a la cantidad de OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS EUROS (847.200,00 Euros).

Para el año 2011, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Para el año 2012, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Sevilla, 25 de octubre de 2010

EL DIRECTOR DEL EXPEDIENTE

Fdo.: J. Ernesto Esteso Victorio.

VºBº Y CONFORME,

LA DIRECTORA DEL CENTRO OPERATIVO REGIONAL DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS,

Fdo.: Dolores Ayllón Valle.

PRESUPUESTO

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

PRECIOS UNITARIOS (AÑO 2011)

TIPO AVIÓN	PRECIO POR DÍA POSICIONAMIENTO	PRECIO POR HORA DE VUELO
Avión Vigilancia-coordinación	285,00 €	390,00 €

PRESUPUESTO (AÑO 2011)

TIPO AVIÓN	DURACIÓN EN DÍAS	HORAS DE VUELO	IMPORTE TOTAL
Avión vigilancia-coordinación	460	750	423.600,00 €

PRESUPUESTO PARA LA ANUALIDAD 2011

ANUALIDAD 2011 ..... 423.600,00 Euros.

PRESUPUESTO TOTAL

ANUALIDAD 2011 ..... 423.600,00 Euros.
ANUALIDAD 2012 ..... 423.600,00 Euros.

TOTAL..... 847.200,00 Euros

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

PRESUPUESTO.

El presupuesto máximo, exento de IVA según legislación vigente, para la contratación de fletamento de aeronaves de coordinación de ala fija para los trabajos relativos a la prevención, detección y extinción de incendios forestales, asciende a la cantidad de OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS EUROS (847.200,00 Euros).

Para el año 2011, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Para el año 2012, CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS EUROS (423.600,00 Euros).

Sevilla, 25 de octubre de 2010

EL DIRECTOR DEL EXPEDIENTE

Fdo.: J. Ernesto Esteso Victorio.

VºBº Y CONFORME,

LA DIRECTORA DEL CENTRO OPERATIVO REGIONAL DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS,

Fdo.: Dolores Ayllón Valle.

PENALIZACIONES A APLICAR EN EL PLIEGOS DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES:

Penalidades por incumplimiento :

El contratista está obligado a cumplir el plazo total de ejecución del contrato de servicios, así como los plazos parciales que hayan sido fijados para su ejecución sucesiva.

Para este apartado se define el siguiente concepto:
Precio día: es igual al valor de adjudicación del medio dividido por los días de servicio de cada base.

1.- Si en las fechas de comienzo señaladas por el contrato no estuvieran dispuestos alguno o algunos de los pilotos, técnico de mantenimiento, aviones, instalaciones o equipos necesarios para el normal funcionamiento, de acuerdo con lo ofertado o cualquiera otro requisito exigido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, y el hecho no se debiera a causa de fuerza mayor, apreciada así por la D.G.G.M.N., se impondrá la siguiente penalización:
1.A.- Si el servicio no se realizase entre la fecha de comienzo establecida por la D.G.G.M.N y 10 días posteriores, se aplicará una penalización por importe del Precio día por cada uno de los días que no exista servicio.
1.B.- Si el servicio no se realizase entre el onceavo día y el trigésimo día se aplicará una penalización de 2 veces el Precio día por cada día que no exista servicio.
1.C.- Si el servicio no comenzase en trigésimo primero, se procederá a la modificación o resolución del contrato, suprimiendo la parte correspondiente a los aviones afectados.

2.- Cuando el Centro Operativo Regional considere que el servicio no se realiza con la efectividad debida, lo pondrá en conocimiento de la empresa por escrito, a fin de que sean corregidas estas deficiencias, y si, a pesar de tal aviso, se observara reiteradamente que dichos defectos no fueran corregidos, la D.G.G.M.N., podrá optar por la resolución o modificación del contrato correspondiente a los aviones afectados, practicando la liquidación correspondiente hasta esa fecha o bien exigir el cumplimiento del mismo.

Penalidades por cumplimiento defectuoso:

Para este apartado se definen los siguientes conceptos:
Inoperatividad: Incidencia en el servicio que impide cumplir el mismo en las condiciones exigidas en este Pliego o en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
Día inoperativo: Inoperatividad de duración superior a 6 horas en un día.
Precio día: es igual al valor de adjudicación del medio dividido por los días de servicio de cada base
Precio hora es igual al precio día dividido por doce horas de servicio.

3.- Cuando el avión no esté operativo por defecto en la máquina, por falta de disponibilidad de la tripulación o cualquier otro motivo no autorizado previamente por la D.G.G.M.N., en las condiciones especificadas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, incluyendo todo su equipamiento, se aplicará una penalización de valor **1,5 veces el Precio día** por el número de días correspondiente al periodo de tiempo en que el avión no esté operativo.

4.- Recibido el aviso de salida, ésta deberá realizarse en un tiempo máximo de quince minutos. De superarse este tiempo y no producirse el despegue por inoperatividad técnica del avión, se considerará inoperativo desde la hora del último aterrizaje realizado, hasta el momento en que despegue.
Si el retraso en el despegue se debe a cualquier otra contingencia de origen humano y ocurre el despegue entre los 15 y 30 minutos, se aplicará una penalización de valor el Precio hora. Si ocurre el despegue entre los 30 y 60 minutos, se aplicará una penalización de valor 2 veces el Precio hora. Si transcurrida una hora el avión no despega aunque sea

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81

por cualquier contingencia de origen humano, se considerará inoperativo desde la hora del último aterrizaje realizado, hasta el momento en que el avión despegue.

5.- Si por cualquier contingencia de origen humano o material no pudiera ser utilizado alguno de los elementos de comunicaciones del avión, la empresa adjudicataria vendrá obligada a subsanar la deficiencia, efectuando la sustitución o reparación que permita reanudar el servicio, se aplicará una penalización por cada hora que no pueda disponerse de comunicaciones de valor igual al del Precio hora.

6.- Si por cualquier contingencia de origen humano o material no pudiera ser visualizado o registrado el vuelo de un avión con el sistema de seguimiento de flotas, se aplicará una penalización por cada vuelo realizado que no hay podido ser visualizado o registrado de valor igual al del 25% del Precio hora.

7.- Cuando, sin previo aviso con 48 horas de antelación y aceptación por el Centro Operativo Regional de Prevención y Extinción de Incendios de la D.G.G.M.N., se sustituya un avión o un piloto por otro, salvo causa de fuerza mayor, se aplicará una penalización de valor correspondiente a un Precio día.
Además, por cada día que en la base esté un piloto distinto a los nombrados inicialmente como titulares, se aplicará una penalización de valor correspondiente al 5% del Precio día.

8.- Si algún avión permanece parado fuera del tiempo destinado a repostajes o descansos, más tiempo que el correspondiente a la parada reglamentaria, sin orden expresa de la Dirección Técnica de Extinción, se aplicará una penalización de valor correspondiente a una vez el Precio hora por cada hora o parte proporcional que esté parado.

9.- Cuando el Centro Operativo Regional considere que el servicio no se realiza con la efectividad debida, lo pondrá en conocimiento de la empresa por escrito, a fin de que sean corregidas estas deficiencias, y si, a pesar de tal aviso, se observara reiteradamente que dichos defectos no fueran corregidos, la D.G.G.M.N., podrá optar por la resolución del contrato, practicando la liquidación correspondiente hasta esa fecha o bien exigir el cumplimiento del mismo.

Avda. Manuel Siurot, nº 50
Casa Sundheim, 41013.- Sevilla
teléfono 95.500.37 37 Fax 95.500.37.81