PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

"ARRENDAMIENTO DE UN HELICOPTERO PARA LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES".

I N D I C E

1 OBJETO

2 SERVICIO

2.1 MISIONES TIPO
2.1.1 TRASLADO DE BRIGADAS
2.1.2 LANZAMIENTO DE AGUA CON O SIN ESPUMÓGENO
2.1.3 VUELOS DE VIGILANCIA, EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y COORDINACIÓN

3 CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO AÉREO

3.1 CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS DE LA AERONAVE
3.2 SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE FLOTA EN TIEMPO REAL
3.3 PARTES FIJAS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES RADIO TETRA
3.4 SISTEMA DE CAPTACIÓN Y TRANSMISIÓN DE IMÁGENES EN TIEMPO REAL
3.5 DISEÑO EXTERIOR DEL HELICÓPTERO

4 CONDICIONES ESPECÍFICAS DEL SERVICIO

4.1 DESIGNACIÓN DE CONTACTOS
4.2 HORARIOS DE VUELO
4.3 HORAS DE VUELO
4.4 BASES DE OPERACIÓN
4.4.1 BASES HABITUALES Y EXCEPCIONALES
4.4.2 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS DE LAS BASES AÉREAS
4.4.3 DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE EN LAS BASES AÉREAS
4.4.4 CONTROL DE ACCESO

5 MANTENIMIENTO Y ASISTENCIA

5.1 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE
5.2 DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA

6 PERSONAL ADSCRITO AL SERVICIO

6.1 PILOTOS
6.2 PERSONAL DE MANTENIMIENTO
6.3 SUSTITUCIONES DEL PERSONAL ADSCRITO
6.4 EQUIPAMIENTO Y UNIFORMIDAD.

7 ASESORAMIENTO TÉCNICO Y FORMACIÓN

7.1 ASESORAMIENTO TÉCNICO
7.2 FORMACIÓN DE CUADRILLAS Y TÉCNICOS

7.3 PLAN DE FORMACIÓN, PERFECCIONAMIENTO Y RECICLAJE DEL PERSONAL ADSCRITO AL SERVICIO

8 SUSTITUCIÓN DE AERONAVES Y DEL EQUIPAMIENTO

9 SEGURO

10 SISTEMA DE GESTIÓN OPERATIVA,

11 SEGUIMIENTO DE LAS CLÁUSULAS Y EVOLUCIÓN DEL CONTRATO.

12 LUGAR Y FECHA DE ENTREGA

1 OBJETO

El objeto de este contrato es el Arrendamiento sin opción de compra de un helicóptero de extinción de incendios forestales, dotado de tripulación (Wet Lease), para la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología (DAEM).

La puesta a disposición, con exclusividad, del helicóptero con su tripulación constituye un servicio cuya finalidad es la provisión de medios a la DAEM para el desempeño de su función propia de gestión de emergencias, así como para colaborar y dar soporte técnico y logístico a las Diputaciones Forales en el ejercicio de sus competencias de ejecución en materia de extinción de incendios y de montes.

Las operaciones que se tengan que efectuar para llevar a cabo las misiones relacionadas a continuación serán realizadas por la empresa contratista.

Las misiones son, en términos generales, las siguientes:

- La puesta a disposición del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco (DSGV) en exclusividad, de un helicóptero que cumpla con las características que se establecen en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT).
- Todo el mantenimiento correctivo / preventivo tanto del helicóptero como de los equipos relacionados con la operación.
- Todos los permisos y autorizaciones necesarios para la ejecución del contrato según la normativa vigente.
- Tripulación de vuelo y personal de apoyo para llevar a cabo las operaciones de apoyo al servicio de extinción de incendios consistente, según la circunstancia particular, en el traslado de brigadas a zonas de incendio, el vertido de agua mezclada con o sin espumógeno, y vuelos de vigilancia, seguimiento y coordinación.
- La formación inicial de los miembros de las brigadas contraincendios de las tres Diputaciones Forales para el conocimiento y práctica de las operaciones con apoyo aéreo y la formación continuada necesaria a lo largo del contrato.

La duración del contrato será de 24 meses a partir de la fecha que se establezca en el documento de formalización contractual. Este contrato podrá ser objeto de prórrogas de 12 meses hasta un máximo de 24 meses adicionales, si así lo decide el DSGV.

El número de horas de vuelo estimadas a realizar será de 200 horas anuales.

El número de miembros de las brigadas contraincendios a formar se estima en 30 al año.

2 SERVICIO

Las misiones que tendrá que realizar el helicóptero serán de apoyo al servicio de extinción de incendios consistente, según la circunstancia particular, en el traslado de brigadas a zonas de incendio, el vertido de agua con o sin espumógeno, y vuelos de vigilancia, seguimiento y coordinación.

2.1 MISIONES TIPO

Estas operaciones serán realizadas, comúnmente, bajo las siguientes condiciones:

- Altura desde el nivel del mar hasta 5.500ft.
- Temperaturas de 25ºC a nivel del mar (ISA+10ºC).
- Tomas de tierra y despegue desde terrenos con inclinaciones de hasta 10º.
- Vientos de hasta 40 kts.
- Distancias a base de hasta 120 km.
- Periodos de operación, según necesidades del servicio, siempre de orto a ocaso.

La empresa contratista planificará, organizará y ejecutará todas aquellas misiones demandadas por el DSGV de acuerdo con las características y prestaciones técnicas y legales del helicóptero que se contrate.

La movilización del helicóptero y su seguimiento se realizará única y exclusivamente a través del Centro de Coordinación Operativa SOS Euskadi-112.

Las reglas, los procedimientos para la movilización y los protocolos descritos para ellos serán los específicos que determine el DSGV.

La decisión de las tareas y movimientos que deba realizar el helicóptero será responsabilidad de quien dirija la operación concreta o en su caso, de quien éste haya delegado.

No obstante, la última decisión sobre los vuelos, en función de las condiciones meteorológicas, operativas y disposiciones de la Ley y Reglamento de Navegación Aérea así como el Real Decreto 750/2014 de actividades aéreas de lucha contra incendios, la adoptará el piloto, pudiendo llegar a bloquear una orden de movilización, e incluso a abortar una operación en curso, sin perjuicio de notificarlo al Centro de Coordinación Operativa SOS Euskadi-112 quien informará a los efectos oportunos al Responsable del Contrato designado por el DSGV para que proceda a su análisis y evaluación y adopte en consecuencia, si procede, las medidas oportunas.

En el caso de bloqueo de una orden de movilización o de abortar una operación en curso, la contratista presentará en un plazo inferior a 72 horas, informe motivado de la decisión del piloto ante la DAEM, al objeto de analizar la procedencia de la misma y en su caso si se considera no hubiera sido procedente se inicie el procedimiento para la imposición de la correspondiente penalidad.

Los servicios a realizar y para los que el helicóptero contratado deberá estar perfectamente dotado y capacitado son los recogidos en los siguientes puntos 2.1.1, 2.1.2 y 2.1.3.

2.1.1 TRASLADO DE BRIGADAS

La misión de traslado de brigadas contraincendios sigue, sin carácter exhaustivo, el siguiente procedimiento estándar:

- Operación realizada con piloto, asistido por instrumentación adecuada para vuelo visual.
- Transporte del personal, llevando, al menos, a 5 brigadistas equipados para la extinción de incendios a la zona designada. Se exigirá cumplir con el RD 750/2014 de 5 de septiembre, Anexo 4, parte TAE.SPO.OP 136.
- Transporte de los equipos necesarios para la extinción de incendios, tanto los propios del helicóptero (al menos, gancho de carga, helibalde, sistema de administración de espumógeno a plena carga y radio de comunicaciones TETRA) como de aquellos equipos solicitados por el DSGV que sean de utilidad para las brigadas helitransportadas.
- Vuelta a base con una operación total estimada de 2 horas de vuelo o procedimiento de repostaje de combustible en la base de operación más cercana.

2.1.2 LANZAMIENTO DE AGUA CON O SIN ESPUMÓGENO

Esta operación incluye el lanzamiento de agua, con o sin espumógeno en los puntos acordados con el responsable de extinción.

La operación estará coordinada con el Director Técnico de Extinción (o persona en quien éste delegue) y con aquellos medios aéreos involucrados en grandes incendios, organizando las entradas y salidas de dichos medios y orientando su distribución espacio-temporal en las cercanías de los fuegos para garantizar la cobertura aérea y la seguridad de los trabajadores y material del dispositivo de extinción de incendios.

La empresa contratista realizará labores de asesoramiento en incendios forestales, realizando cualquier función propia dentro del “staff técnico” desplegado que se consideren necesarias, según el punto 7.1.

2.1.3 VUELOS DE VIGILANCIA, EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y COORDINACIÓN

Las misiones de vigilancia, evaluación, seguimiento y coordinación de incendios podrán necesitar de la capacidad de transporte de efectivos. Se podrá realizar labores de vigilancia, realizar grabación y transmisiones de imágenes en tiempo real y comunicarse en frecuencias policiales y con radios tácticas.

3 CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO AÉREO

3.1 CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS DEL HELICÓPTERO

A la vista de las necesidades expuestas, el helicóptero deberá tener la siguiente configuración y las performances suficientes para cumplir con las misiones proyectadas.

El helicóptero que vaya a prestar servicio deberá tener las siguientes características mínimas:

- Dispondrá de al menos una turbina.
- Capacidad para despegar y helitransportar una brigada de 5 integrantes (provistos de herramientas y el equipo habitual para la extinción de incendios) y combustible para una autonomía de al menos 2 horas, en condiciones de ISA+10 a 5.500 pies.
- Velocidad de crucero a MTOW superior a 200 Km/h.
- Acceso por los dos lados del helicóptero. Se valorará como mejora la disposición de puertas correderas.
- Depósito suspendido o helibalde, de una capacidad mínima de 900 litros para transportar e inyectar agua con o sin espumógeno. Se valorará la descarga lenta mediante eslinga larga. Con el fin de no minimizar la velocidad de vuelo, el helicóptero dispondrá para el transporte en vuelo del helibalde, de una cesta lateral en el exterior homologada por organismo competente junto al fuselaje, manteniendo conectado los cables del helibalde al gancho de carga externa. Esta cesta o solución no impedirá el acceso a la cabina de trasporte de personal por el lateral donde se instale. Se valorará, la alternativa de transportar el helibalde en maletero interno.
- Capacidad para elevar un mínimo de 900kg de carga externa y combustible para una autonomía de al menos 2 horas, en condiciones de ISA+10 a 3.000 pies.

- Gancho de carga baricéntrico para elevación de cargas, con los correspondientes elementos, compatible con trabajos con helibalde.
- Equipamiento de GPS (Sistema Global de Posicionamiento).
- Radiobaliza, megafonía interna y externa.
- Captación, grabación y envío de imágenes al centro de coordinación mediante cámara GPRS, según el punto 3.4.
- Partes fijas para emisora TETRA (provista por la Administración).
- Dos emisoras de banda aérea integradas en la caja de audio.
- Auriculares para que al menos, dos personas del equipo de extinción o de coordinación a bordo, tengan comunicación con la tripulación (comunicación interior) y con el personal de tierra.
- Plataforma de seguimiento de flota en tiempo real.
- Sistema de posicionamiento y seguimiento de flota en tiempo real.
- Dispositivo cortacables (cizalla exterior frontal).
- Limpiaparabrisas.

El helicóptero debe estar autorizado para realizar las siguientes prestaciones en España:
- Transporte de personal y/o equipos de extinción de incendios.
- Lanzamiento de agua, sola o con espumógeno para la extinción de incendios.
- Coordinación de Medios Aéreos en grandes incendios.
- Vuelos de vigilancia y disuasión de incendios.

Las capacidades exigidas deben ser entendidas tanto en su posibilidad física como en su aspecto legal, de tal forma que solo serán tomados en consideración los helicópteros autorizados en España para estas prestaciones por la Agencia Española de Seguridad Aérea (en adelante AESA).

3.2 SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE FLOTA EN TIEMPO REAL

La empresa contratista contará con un sistema de seguimiento de flotas con baliza certificada aeronáuticamente y que cumpla con lo establecido en la normativa y con las autorizaciones que correspondan de la autoridad competente. El sistema incluirá hardware y software del localizador del aparato.

El localizador deberá poder emitir la señal de localización de acuerdo a una trama, que se enviará a una dirección URL. La unidad gestora proporcionará a la empresa contratista la información referente a la trama o tramas, y dirección URL antes del inicio del servicio, de manera que se pueda integrar en el sistema informático que la unidad gestora dispone para georreferenciar estas señales. Dichas señales emitirán con una cadencia de 20 segundos.

El localizador mandará, al menos, la posición del helicóptero, posición de las descargas y se les podrá exigir los siguientes eventos:

1) alertado,
2) salida de base,
3) llegada a la ubicación de la incidencia,
4) salida de la ubicación de la incidencia,
5) retorno a base,
6) punto de descarga (coordenadas x, y, z, fecha, hora),
7) tiempo actual de vuelo.

El localizador deberá cumplir con las medidas de seguridad informáticas legales y las que se le indique.

El localizador se deberá llevar encendido y enviar los eventos según el protocolo que se indicará antes de comenzar el servicio. El incumplimiento del protocolo de funcionamiento de uso de los localizadores será considerado mal funcionamiento y dará lugar a la penalidad correspondiente.

El coste de cualquier desarrollo derivado del cumplimiento de las condiciones anteriores recaerá en la empresa contratista. Ésta realizará las instalaciones necesarias y proporcionará la asistencia y el mantenimiento necesario para la operatividad del sistema.

Además de facilitarlo en el sistema de visualización que establezca el DSGV la contratista deberá facilitar un software de visualización del seguimiento de flotas y de localización en el que se pueda explotar y consultar la información recogida; como mínimo el software tendrá las pantallas de listado de medios y mapa de posición del helicóptero. Para ello la contratista instalará y mantendrá acceso a la aplicación de visualización para un mínimo de 10 usuarios. El sistema deberá permitir como mínimo visualizar en tiempo real los movimientos de los medios sobre cartografía, consultar coordenadas, puntos de descarga de agua, descargar tracks y discriminar las máquinas en vuelo. Los medios aéreos podrán visualizarse por indicativo.

3.3 PARTES FIJAS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES RADIO TETRA

El helicóptero deberá de entregarse con las partes fijas de la radio de comunicaciones Tetra, la cual será provista por el DSGV. Las características de esta emisora son las siguientes:

REQUISITOS TERMINALES	
Especificaciones TETRA ETSI de las series	ETSI ETS 300 392 (V+D)
	ETSI ETS 300 393 (PDO)
	ETSI ETS 300 394 (Conformance testing)
	ETSI ETS 300 395 (DMO)
Recomendaciones de la asociación TETRA MoU, siendo de obligado cumplimiento las que se refieren a	Protocolos comunicación en la interfaz aire, en modo *trunking* (V+D) y en modo directo (DMO).
	Vocoder TETRA
	Interfaces con operador y dispositivos externos: MMI y PEI
	Encriptación en interfaz aire TEA2 y autenticación de terminales
	Handover o traspaso de llamadas entre celdas
Encriptación del interfaz aire:	Los terminales TETRA obligatoriamente deben soportar e incluir la encriptación de las comunicaciones de voz y datos en el interfaz aire tanto para el modo trunking como en modo directo, según los mecanismos propuestos en el estándar TETRA del ETSI.
	Soportarán mecanismos de encriptación por clave fija (SCK), clave dinámica (DCK, CCK) y cambio de claves vía radio (OTAR)
	El algoritmo de encriptación a utilizar será el TEA2.
Frecuencias de Operación	Banda UHF dedicada a comunicaciones de cuerpos de seguridad y emergencia:
	380-385MHz y 390-395MHz
Servicios adicionales	GPS, envío de datos de posicionamiento a través de protocolo LIP

El sistema TETRA deberá de estar integrado en el sistema de audio de la aeronave

3.4 SISTEMA DE CAPTACIÓN Y TRANSMISIÓN DE IMÁGENES EN TIEMPO REAL

El helicóptero deberá de llevar instalado un sistema de captación, grabación y transmisión de vídeo en tiempo real, así como el almacenamiento en servidor con acceso para el DSGV, sin operador a bordo. El sistema deberá garantizar que en el servidor estén disponibles la totalidad de las grabaciones realizadas.

Características:
Cámara térmica y doble cámara visual

Característica	Criterio
Resolución máxima cámara visual fija	Superior a 15MP
Zoom óptico visible con sistema antivibración	30x
Resolución cámara visual con zoom	Al menos 1920 x 1080 (Full HD)
Resolución cámara termográfica	Al menos 640 x 512
Rango de temperatura	Al menos hasta 1200ºC
Frecuencia de imagen	Al menos 30Hz
Sistema de protección de lente	Si
Sensibilidad	Al menos 0,05ºC/50mK

3.5 DISEÑO EXTERIOR DEL HELICÓPTERO

El helicóptero deberá estar pintado y rotulado con los logotipos según la imagen corporativa que determine el DSGV, debiendo permanecer con dicha imagen y rotulación a lo largo de todo el plazo de duración del contrato.

El DSGC facilitará a la empresa contratista el diseño, y ésta presentará en el plazo de 15 días un calendario de pintado. Cuando sea necesario sustituir el helicóptero temporalmente por razones de mantenimiento o reparación, no será necesario que el que se incorpore como sustitución esté pintado con el diseño establecido si la sustitución dura menos de 2 meses, pero sí incorporará los logotipos del DSGV en la forma, tamaño y cantidad que este determine, debiendo pintarse completamente en el caso de que la sustitución dure más de 2 meses.

El helicóptero, incluida la aeronave de sustitución, no podrá incorporar logotipos o distintivos aparte de los determinados por el DSGV. Únicamente se autorizará, previa petición expresa, la incorporación de un logotipo o distintivo de la contratista, cuya forma, tamaño y ubicación será la que autorice el DSGV.

Los gastos de pintura, rotulación, colocación de logotipos, etc. que sean necesarios realizar tanto en el helicóptero como en la aeronave de sustitución, serán a cargo de la empresa contratista, sin que todo ello pueda suponer coste económico alguno al DSGV.

4 CONDICIONES ESPECÍFICAS DEL SERVICIO

Las prestaciones incluidas en el servicio comprenden, entre otras, las siguientes:

- La puesta a disposición del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco en exclusividad, de un helicóptero que cumpla con las características que se establecen en este PPT.
- Todo el mantenimiento correctivo/preventivo tanto de la aeronave como de los equipos relacionados con la operación.
- Todos los permisos y autorizaciones necesarios para la ejecución del contrato según la normativa vigente.
- Tripulación de vuelo (piloto) para llevar a cabo las operaciones de apoyo al servicio, según cada circunstancia particular, en el traslado de miembros de las brigadas contra incendios.
- La formación inicial y continua de los miembros de la tripulación de vuelo para el conocimiento y práctica de las operaciones de lucha contra los incendios forestales.

4.1 DESIGNACIÓN DE CONTACTOS

La empresa contratista designará y comunicará por escrito a la DAEM una persona cualificada, que actuará en su representación ante el DSGV. Coordinará las cuestiones técnicas internas de funcionamiento de la empresa, como turnos y sustitución de personal, material, etc., resolverá cualquier duda o problema que pueda surgir en la prestación del servicio, y colaborará con el Responsable del contrato en casos de emergencia o en cualquier otro que le sea requerido, incluso con su presencia personal ante la DAEM. Para tal fin, dicha persona deberá estar en permanente contacto y localización, para lo cual deberá facilitar los teléfonos de contacto necesarios antes de iniciar la prestación del servicio.

4.2 HORARIOS DE VUELO

El helicóptero estará operativo para las misiones especificadas en este PPT durante todo el plazo de vigencia del contrato.

El tiempo del servicio se extiende desde el “orto” hasta el “ocaso”, y las prestaciones realizadas se facturarán en función del número efectivo de horas en las que el helicóptero está prestando el servicio, por el precio unitario ofertado por la contratista.

Además, el servicio comprende la simple puesta a disposición permanente de la aeronave y su tripulación, aunque no esté realizando operaciones de extinción de incendios, que se facturará mensualmente en función del coste fijo del servicio ofertado por la contratista

En caso de producirse un incendio de larga duración o especialmente grave, el helicóptero con la tripulación deberá estar operativo con las primeras luces del día previo aviso del DSGV, y la empresa contratista deberá asegurar un número de tripulantes tal que puedan apoyar a los destacados en la base, ampliando el periodo de operatividad de la aeronave, cumpliendo en todo momento con la normativa vigente y realizando los ajustes de horario que sean necesarios para cumplir la normativa de Aviación Civil, respecto a las horas de vuelo y descansos de los pilotos. El helicóptero con su tripulación deberá encontrarse preparado en todo momento para efectuar la salida durante toda la jornada de trabajo, de manera que el tiempo transcurrido entre el aviso de despegue y la realización del mismo no sea superior a 10 minutos.

Se entiende por horario ampliado aquel que excede de las ocho horas de vuelo por jornada, así como aquel que requiera un segundo piloto. El horario ampliado dará lugar a un precio/hora de servicio distinto del horario ordinario.

4.3 HORAS DE VUELO

Se define el tiempo de vuelo como el transcurrido desde el momento en que se pone en marcha el rotor y el momento en el que el helicóptero aterriza. No computarán como horas de vuelo las originadas a causa de mantenimiento de la aeronave, traslados por relevo del helicóptero o de material, repostaje fuera de la base asignada por desabastecimiento de los depósitos propios, entrenamientos de la tripulación, verificación de elementos de vuelo, etc., o cualquier otra razón ajena al presente contrato que no hubiera sido solicitada o autorizada por la DAEM.

4.4 BASES DE OPERACIÓN

Las bases que servirán como sede para el helicóptero serán las que designe en cada momento el DSGV dentro del ámbito de la CAPV. Aunque el DSGV defina bases habituales dentro de su territorio, podrá modificar el emplazamiento de éstas, establecer las bases excepcionales y las temporales que crea oportuno para un más

eficiente desempeño de sus funciones o atendiendo a circunstancias particulares de cada momento. Estos cambios no ocasionarán coste adicional para el DSGV.

4.4.1 BASES HABITUALES Y EXCEPCIONALES

Su ubicación podrá ser en cualquiera de las bases definidas al efecto: en el aeropuerto de Bilbao-Sondika, en el aeropuerto de Foronda-Vitoria-Gasteiz o en otra base que identifique el DSGV, según programación inicial realizada en función de los niveles de riesgo de incendio de la zona.

Habitualmente, la base de operaciones estaría localizada en el aeropuerto de Bilbao-Sondika durante los meses de noviembre a junio, y en el aeropuerto de Foronda-Vitoria-Gasteiz durante los meses de julio a octubre.

No obstante lo anterior, será la DAEM la que informará a la empresa contratista, durante la ejecución del contrato y con una antelación suficiente, los cambios de base previstos.

En situaciones inoperativas debido a condiciones climáticas o de horario operativo, el helicóptero podrá puntualmente permanecer en otros posicionamientos. En cualquiera de dichas situaciones los gastos por labores de custodia y seguridad del helicóptero y de su equipamiento correrán por cuenta de la empresa contratista, así como el traslado del personal de vuelo desde el lugar de emplazamiento de la aeronave hasta la base de operaciones, lugar que se determine o viceversa.
Los costes derivados de la instalación y legalización, si fuera el caso, del sistema de aprovisionamiento y transporte de combustible, así como su infraestructura, correrán a cargo de la empresa contratista.

El coste de arrendamiento de las instalaciones, oficinas, así como todos los gastos derivados de las mismas, tasas aéreas, licencias o cualquier otro gasto, correrá a cargo de la contratista, y siempre según se recoge en la Circular Operativa 16-B y su Anexo 1, emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

4.4.2 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS DE LAS BASES AÉREAS

La empresa contratista, previa autorización y asumiendo los costes económicos resultantes, instalará los medios auxiliares necesarios para realizar la operación aérea de forma correcta, encargándose del acomodo de su personal y del equipamiento, así como de su mantenimiento y limpieza, tanto de la base como del equipamiento.

Si la contratista estimase necesaria la vigilancia del helicóptero en estas instalaciones, dichos gastos correrán por su cuenta.

4.4.3 DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE EN LAS BASES AÉREAS

El combustible para el helicóptero, los depósitos, así como su gestión y la necesaria para los repostajes correrá por cuenta de la empresa contratista.

La empresa instalará a su criterio, en las bases habituales que dispongan de servicio de combustible, depósitos de combustible con una capacidad mínima de 20.000 (veinte mil) litros, instalados según la legislación vigente siendo ella la que se encargará administrativa y económicamente de realizar todas las gestiones necesarias en su nombre y en el del DSGV.

La empresa instalará en las bases excepcionales, secundarias o temporales que el DSGV le señale y que no dispongan de instalación o servicio de combustible, un máximo de dos depósitos con capacidad mínima de 10.000 litros para el suministro de combustible, corriendo por cuenta de la empresa las labores de supervisión de la calidad del combustible, así como de la inspección y mantenimiento de los mismos. Estos depósitos podrán ser utilizados por cualquier aeronave destinada a la ejecución del contrato a lo largo de todo el periodo de vigencia del mismo.

Los depósitos de referencia deberán estar instalados según la legislación vigente de aplicación y la empresa se encargará administrativa y económicamente de realizar todas las gestiones necesarias en su nombre y en el del DSGV.

4.4.4 CONTROL DE ACCESO

La empresa contratista dispondrá en las bases de operaciones de un sistema de control de acceso del personal, de tal manera que quedará registrado en todo momento las entradas y salidas de aquel que preste servicio en cada base, estableciéndose un sistema para que el DSGV tenga conocimiento de las incorporaciones diarias del personal, hora de entrada y salida, por medio del sistema que a tal efecto disponga la empresa.

El DSGV dispondrá de acceso permanente, en todo momento y lugar, a dicha información.

Además, la empresa contratista debe proponer en el Programa de trabajo que presente a la DAEM el horario de apertura de la base de operaciones, que deberá ser de “orto” a “ocaso” todo el año, salvo cuando la amplitud horaria sea superior a

12 horas, en cuyo caso deberá ser desde 12 horas antes del ocaso y hasta el ocaso, salvo en los incendios de larga duración en los que podrá verse ampliado este horario. También debe proponer las formas de acceso a la base y, en general, facilitar al Responsable del contrato o personal de la DAEM el acceso inmediato a la misma. El incumplimiento de estas obligaciones de facilitar el acceso a la base de operaciones, en el horario propuesto y aceptado por la DAEM dará lugar a la correspondiente penalidad.

No se permitirá el acceso o permanencia de personal ajeno a la empresa o a los servicios intervinientes, en los lugares propios de las bases de operaciones.

5 MANTENIMIENTO Y ASISTENCIA

5.1 MANTENIMIENTO DEL HELICÓPTERO

La aeronavegabilidad continuada del helicóptero (las aplicables según Partes M, ML, CAMO, CAO), así como la ejecución de todo el mantenimiento preventivo y correctivo (Parte 145) es responsabilidad de la empresa contratista, y deberá encargase y asumir el coste económico de todas las tramitaciones y permisos necesarios para ello. Será por cuenta de la empresa la totalidad del mantenimiento tanto de línea como de base del helicóptero debiendo estar incluido:

- El personal necesario para las labores de mantenimiento.
- La totalidad de materiales, motores, útiles y piezas necesarias.

En la primera reunión, posterior a la firma del contrato, entre los responsables de la empresa y del Departamento de Seguridad se entregará un Programa de trabajo, descrito en el PCAP, que debe contener, entre otros contenidos, una propuesta de Plan de mantenimiento y asistencia basado en las condiciones de la aeronave en el momento de la entrega, tanto en cuanto al calendario de revisiones como al estado de rotables de la aeronave. Este Plan incluirá los tiempos previstos para las operaciones de mantenimiento a realizar. Los tiempos planteados serán, en todo caso, iguales o mejores que los tiempos recomendados por el fabricante. Se especificarán los días completos de parada del helicóptero a causa de las labores de mantenimiento a realizar.

Como base de cálculo para la planificación de las tareas de mantenimiento se tomará la previsión de utilización de “orto a ocaso” con un total de 200 horas de vuelo anuales durante los 2 años de contrato y los posibles 2 años de prórroga, y se procurará que las operaciones de mantenimiento tengan el menor impacto posible sobre la operación.

Esta planificación será revisada por el DSGV anualmente, o en el caso de que se prevea una variación significativa de la misma.

En el caso de que una tarea o conjunto de tareas de mantenimiento produzcan algún día completo de parada adicional a los previstos, se aplicará una penalización correspondiente al doble del tiempo sobrepasado. Si la paralización adicional se prevé superior a 48 horas, la empresa contratista podrá proponer al DSGV una aeronave equivalente a la contratada, sin incremento de coste económico, que permita continuar con las operaciones objeto del contrato. De no ser así, se considerará incumplimiento del contrato, y el DSGV podrá imponer las penalidades previstas y/o proceder a la resolución del contrato con exigencia del abono de una indemnización por daños y perjuicios.

La empresa contratista se compromete a disponer de motores para el cambio de los del helicóptero en el caso que fuese necesario realizar el overhaul de los mismos durante la duración del contrato.

5.2 DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA

El helicóptero dispondrá y tendrá en vigor toda la documentación y las aprobaciones y certificados necesarios para su operación definitiva según la legislación española, y la normativa aeronáutica aplicable.

Entre la documentación anterior, se encontrará al menos:

- Libro Registro de Mantenimiento (Log Book) de aeronave abierto y en vigor.
- Libros de motor abiertos y en vigor.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Copia del Certificado tipo de la aeronave.
- Certificado de matrícula.
- Certificado de nivel de ruidos, si aplicara a la aeronave.
- Licencia de estación de aeronave.
- Seguro
- Listado de rotables actualizado.
- Lista de modificaciones de la aeronave.
- Documentación de las modificaciones aplicadas a la aeronave.
- Documento descriptivo de la configuración a la entrega con detalle sobre pesos, centrado y cargas eléctricas asociadas a cada uno de los elementos de la aeronave.
- Manual de vuelo con la inclusión de suplementos y anexos relativos a la configuración final de la aeronave.

- Programa de mantenimiento de aeronave y sus componentes y motores.
- Certificado de Operador Especial COE.
- Licencias de la tripulación.
- Licencias del personal de mantenimiento según normativa aeronáutica Parte 66.

6 PERSONAL ADSCRITO AL SERVICIO

La empresa contratista, y de manera previa al inicio de la prestación del servicio, presentará al DSGV, dentro del Programa de trabajo descrito en el PCAP, la lista de personal que propone sea asignado al mismo, incluido un Cuadro de pilotos adscritos al servicio, haciendo constar sus titulaciones, calificaciones y licencias necesarias exigidas a los pilotos, mecánicos y cualquier otro personal que destine a este servicio para el desempeño de sus correspondientes funciones, con su historial de vuelo, experiencia laboral, formación, capacitación, etc... En concreto, acreditación de que el personal que opere el helicóptero posee la capacitación y habilitación necesaria para la operación de la aeronave conforme a la legislación vigente y de acuerdo a los trabajos objeto de este PPT.

La empresa dispondrá del personal de vuelo y de tierra que sea necesario para poder cumplir las condiciones de horario y de seguridad que dicho personal pueda exigir atendiendo a la normativa vigente y que permita en todo momento la continua operativa del servicio.

Todo personal adscrito al servicio acreditará el dominio del idioma español oral y escrito, así como el nivel adecuado de inglés aeronáutico que le permita operar en el extranjero, principalmente en Francia. El personal extranjero certificará, cuando menos, un nivel mínimo de 4 en competencia lingüística del castellano, según lo establecido en la Disposición 16892 que regula la Orden FOM/1146/2019.

Con la finalidad de crear estabilidad y equipos coordinados de trabajo no se permitirán cambios en el personal asignado durante la vigencia del contrato, salvo causas debidamente justificadas.

Las rotaciones necesarias por vacaciones y otros motivos que supongan la adscripción de pilotos o mecánicos distintos de los asignados inicialmente a este servicio, se realizarán con personal considerado apto y capacitado para su prestación, y deberá estar incluido en la relación de personal incluida en el Programa de trabajo y aceptada por el DSGV.

El DSGV, en cualquier momento de la vigencia del contrato, podrá exigir de manera motivada y justificada la sustitución de cualquier miembro del personal adscrito al servicio, que la empresa deberá llevar a cabo en un plazo máximo de 15 días.

La contratista estará obligada al cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia laboral, de Seguridad Social, y de Seguridad y Salud, así como la normativa específica en materia aeronáutica. El incumplimiento de estas obligaciones por parte de la empresa o la infracción de las disposiciones sobre seguridad por parte del personal designado por ella no implicará responsabilidad alguna para el DSGV.

La empresa velará por el cumplimiento de lo contemplado en la legislación sobre prevención de riesgos laborales, en lo correspondiente a sus responsabilidades.

La contratista no podrá efectuar sustituciones del personal asignado al servicio sin conocimiento y aceptación previa del DSGV. Las sustituciones se efectuarán por los componentes del Cuadro de pilotos y relación de personal incluidos en el Programa de trabajo aceptado por la DAEM. La incorporación a esa lista de nuevos miembros para sustituir a los ya incluidos, implicará que tengan, al menos, las mismas características de capacitaciones, habilitaciones y otros factores (experiencia, horas de vuelo...) que las exigidas en el presente PPT.

6.1 PILOTOS

La empresa contratista dispondrá del personal debidamente capacitado y necesario para cubrir el servicio, respetando la legislación de aplicación que se encuentre vigente en cada momento y que permita en todo momento la continua operativa del servicio.

Estarán en posesión de la licencia, habilitaciones y certificado médico en vigor, correspondientes para el desempeño de los trabajos objeto del concurso.

Las habilitaciones de cada piloto cumplirán con los requisitos para las operaciones de este contrato, según el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, y les permitirá el vuelo de los modelos de aeronave objeto del contrato.

Los pilotos asignados al servicio lo estarán con carácter de exclusividad mientras desempeñen su función como tal para el DSGV, excepto por motivos de formación, instrucción o descanso, o cuenten para ello con una autorización especial concedida por el Responsable del Contrato del DSGV previa solicitud de la empresa.

Los pilotos deberán poseer o adquirir, en este caso por cuenta del contratista y con carácter previo a la prestación del servicio, conocimiento de la geografía de Euskadi,

así como de los protocolos y procedimientos utilizados por el Centro de Coordinación Operativa SOS Euskadi-112, Ertzaintza, Bomberos, y Protección Civil.

Los pilotos adscritos al servicio deberán acreditar una experiencia mínima de 1.000 horas de vuelo en helicóptero de turbina como piloto al mando (Pilot in Command *PIC)*. Se valorará y puntuará positivamente en la oferta económica, la propuesta de pilotos con experiencia de horas de vuelo superiores a 2.000 horas de vuelo como PIC.

6.2 PERSONAL DE MANTENIMIENTO

La empresa contratista dispondrá en la base principal del personal debidamente capacitado y necesario para cubrir el servicio, respetando la legislación de aplicación que se encuentre vigente y que permita en todo momento la continua operativa del servicio.

En todo caso, el personal que se adscriba a la prestación del servicio deberá contar con la titulación, acreditación o habilitación que le autorice el desempeño de las operaciones de mantenimiento de la aeronave y del equipamiento objeto del contrato.

La empresa deberá contar en la base principal con personal de mantenimiento suficiente para poder actuar coordinadamente en el apoyo al vuelo, o relevarse entre ellos, para atender cualquier aspecto del programa de mantenimiento de la aeronave, incluyendo la manipulación y transporte de combustible.

En el Plan de mantenimiento y asistencia previsto en el apartado 5.1 de este PPT la empresa contratista debe identificar al personal encargado del mantenimiento del helicóptero, así como describir y protocolizar las labores y tareas de mantenimiento.

6.3 SUSTITUCIONES DEL PERSONAL ADSCRITO

Partiendo de la obligación de mantener la estabilidad del equipo del personal adscrito al servicio durante toda la vigencia del contrato, sólo se permitirán sustituciones debidamente justificadas y previa solicitud por escrito de la empresa contratista en la que se manifiesten las razones por las cuales se pretende realizar la sustitución.

Las calificaciones y los requisitos de los sustitutos deberán ser las mismas que se requieren para el personal en el presente PPT.

6.4 EQUIPAMIENTO Y UNIFORMIDAD.

Toda la uniformidad y equipamiento será con cargo a la empresa contratista. La empresa velará por el cumplimiento de la legalidad vigente en materia de seguridad laboral, proporcionando el equipo adecuado según la naturaleza de las misiones encomendadas a todo el personal asignado al servicio.

Aparte del equipamiento de seguridad, todo el personal de la contratista, mientras se encuentre de servicio, portará la uniformidad y el equipo que corresponda según las normas que decida el DSGV.

La empresa proporcionará al personal de vuelo y a los mecánicos, uniformes, calzado de trabajo de verano y de invierno y equipos de seguridad en vuelo y en tierra (casco de trabajo, bandas retrorreflectantes…). Para ello atenderá siempre a criterios de seguridad, uniformidad, comodidad y confort de los usuarios.

Los uniformes o “monos de vuelo” de los pilotos y de los mecánicos serán preferentemente ignífugos. Llevarán en lugar visible el anagrama del Gobierno Vasco y la identificación del puesto que desempeña.

La contratista no podrá incluir en los uniformes más anagramas o logotipos que los descritos.

El material técnico necesario para las operaciones correspondiente al personal de la empresa será suministrado por la propia contratista.

7 ASESORAMIENTO TÉCNICO Y FORMACIÓN

7.1 ASESORAMIENTO TÉCNICO

La empresa deberá prestar asesoramiento o representación, siempre y cuando se decida por el DSGV, en toda la gama de situaciones para las que sea necesario, ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o autoridades diversas.

Tramitará asimismo la gestión de permisos, certificaciones, correspondencia, mantenimiento y seguros necesarios para la realización del servicio a contratar.

7.2 FORMACIÓN DE CUADRILLAS Y TÉCNICOS

La empresa contratista se encargará de la formación del personal que el DSGV determine (personal del Servicio de Bomberos y del Servicio Forestal de Euskadi)

así como de todo el pasaje que pueda ser helitransportado en el helicóptero para el correcto cumplimiento de las misiones que se les encomienden, sin que ello conlleve coste adicional alguno para el DSGV.

Las horas de vuelo necesarias para la formación del personal de cuadrillas y técnicos designados por el DSGV serán consideradas como horas efectivas de vuelo previa aprobación del DSGV. La empresa contratista, dentro del Programa de trabajo, deberá presentar un Plan de Formación de Brigadas de extinción de incendios con el coste asociado de formación para cada brigadista. Las horas de vuelo efectivas para esta formación de cuadrillas y técnicos, no podrán superar las propuestas en el Plan de Formación de Brigadas que haya sido aceptado por la DAEM.

La empresa contratista impartirá, en el marco del citado Plan de Formación, sin coste adicional, la formación necesaria al personal designado por el DSGV para el desempeño de las funciones relacionadas con la operativa de los medios aéreos.

7.3 PLAN DE FORMACIÓN, PERFECCIONAMIENTO Y RECICLAJE DEL PERSONAL ADSCRITO AL SERVICIO

La empresa contratista contará con un Plan de Formación, perfeccionamiento y reciclaje, a impartir a su personal adscrito al servicio, durante los 2 años de duración del contrato y, en su caso, durante los periodos de prórroga.

La formación incluirá temas relacionados con el objeto del contrato tales como ubicación de puntos de interés o estratégicos de la geografía de Euskadi, puntos críticos, localización de helisuperficies, puntos de carga de agua: embalses, balsas, pantanos, etc…, operatividad de los servicios intervinientes, protocolos de los usuarios, formación de reciclaje del personal y otras cuestiones vinculadas a la seguridad y salud de sus empleados.

La empresa contratista, dentro del Programa de trabajo, debe presentar un Plan de Formación, perfeccionamiento y reciclaje de su personal adscrito a la prestación del servicio, que desarrolle los contenidos y requisitos establecidos en este PPT.

8 SUSTITUCIÓN DE AERONAVES Y DEL EQUIPAMIENTO

La empresa contratista, por necesidades técnicas debidamente justificadas de mantenimiento o reparaciones, y con la autorización previa del DSGV, podrá sustituir el helicóptero o su equipamiento por otros de iguales o de superiores características.

En caso de avería del helicóptero, que deberá ser inmediatamente puesta en conocimiento del Responsable del contrato, así como en caso de tener que sustituir su equipamiento, la empresa se encargará de sustituirlo en un plazo máximo de 48 horas, según lo establecido en el punto 5.1.

De tener que abordarse procedimientos de sustitución, éstos deberán realizarse de tal manera que la operativa del servicio se vea afectada el menor tiempo posible y siempre previa comunicación y autorización por parte del DSGV. La logística y tareas necesarias para la sustitución del helicóptero o de su equipamiento, así como para su inmediata puesta en conocimiento de la DEAM deberán ser descritas en el Plan de mantenimiento y asistencia incluido en el Programa de trabajo.

La sustitución de aeronaves o de su equipamiento no implicará coste económico alguno al DSGV.

El DSGV podrá rechazar la aeronave o el equipamiento de sustitución que se proponga si estima que no cumple los requisitos mínimos exigidos.
Cuando el tiempo de sustitución de un helicóptero por otro de reserva sea superior a 2 meses, la aeronave de reserva deberá estar pintada y rotulada según lo establecido en el punto 3.5.

9 SEGURO

La contratista deberá contar con los seguros obligatorios exigidos por la legislación vigente. En concreto, el alcance y cuantías de las indemnizaciones por daños será como mínimo los previstos en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y en el Reglamento (CE) Nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, y su modificación por el Reglamento Delegado (UE) 2020/1118 de la Comisión Europea sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. Dichas cuantías serán modificadas, en todo caso, conforme a lo que exija la legislación vigente en cada momento durante todo el periodo de vigencia del contrato.

Igualmente, la empresa estará obligada a la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra la responsabilidad por las acciones u omisiones que sean imputables a la misma y/o a sus trabajadores adscritos a la ejecución del contrato, derivadas del mal funcionamiento del helicóptero, de su equipamiento, o de las instalaciones de la base de operaciones. El límite de cobertura no será inferior a 150.000,00 € por siniestro. La empresa adjudicataria deberá presentar copia de la póliza de este seguro de responsabilidad civil previamente a la formalización del contrato.

En caso de siniestro, la empresa deberá proceder según el RD 632/2013, de 2 de agosto, y la Resolución del Ministerio del Interior de 14 de mayo de 2014 en lo que respecta a la asistencia a víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares. En cualquier caso, será responsabilidad de la contratista proceder según la legislación vigente en cada momento.

10 SISTEMA DE GESTIÓN OPERATIVA

La empresa contratista dispondrá de un sistema informático para la gestión operativa, realización de partes de servicio y generación de estadísticas.

En el sistema informático deberán quedar reflejados los siguientes apartados, sin perjuicio de aquellos otros que el DSGV pueda requerir incluir en cualquier momento:

- Control de horario de entrada y salida de las dotaciones de personal.
- Personal asignado cada semana a las operaciones de vuelo y mantenimiento.
- Control de las misiones u operaciones realizadas (relación actualizada y acumulada de los servicios realizados).
- Control de las misiones y operaciones planificadas.
- Control del equipamiento tanto del DSGV como de la empresa.
- Control de las acciones de formación, maniobras, etc.
- Seguimiento de las horas de vuelo.
- Seguimiento de las labores de mantenimiento.
- Gestión de estadísticas.

El sistema informático permitirá el acceso, en un plazo máximo de 24 horas y preferiblemente en tiempo real, del Responsable del contrato a la información que sea de su incumbencia relativa a la operativa del helicóptero, de su personal y equipamiento. Asimismo, permitirá el envío semanal a dicho Responsable de los partes de servicio realizados la semana anterior.
El programa y el soporte informático correrán por cuenta de la empresa contratista, siendo ella la encargada de la explotación de la misma, si bien el DSGV estará capacitado para realizarla por sí mismo o, en su caso, para solicitar a la empresa que le entregue los datos o información que necesite.

La contratista, a requerimiento del Responsable del contrato, hará la explotación de la información disponible que permita elaborar los estudios e informes necesarios para el desempeño de sus funciones.

La empresa confeccionará los partes de servicio, hojas de control de vuelo y demás documentos que, de común acuerdo con el DSGV, se estime necesario confeccionar,

y que en todo momento estarán a disposición del Responsable del contrato. Éste dispondrá de acceso permanente, en todo momento y lugar, a toda la información que posea la contratista.

Ni la empresa ni su personal podrán en ningún momento dar información a terceros sobre materias relacionadas con la operativa del servicio objeto del presente contrato.

11 SEGUIMIENTO DE LAS CLÁUSULAS Y EVOLUCIÓN DEL CONTRATO

El análisis periódico de la evolución del servicio, su seguimiento y la supervisión del cumplimiento de las prescripciones y demás obligaciones del contrato, será realizado por el Responsable del contrato, que será el interlocutor del DSGV ante la empresa contratista.

No obstante, y a requerimiento de cualquiera de las dos partes, se mantendrán a lo largo del periodo de vigencia del contrato cuantas reuniones de coordinación se considere oportuno de cara a realizar el seguimiento del cumplimiento de las cláusulas del contrato y de la correcta prestación del servicio.

12 LUGAR Y FECHA DE ENTREGA

El lugar y fecha de la entrega y puesta a disposición del helicóptero será acordado con el DSGV.

En Txurdinaga, firmado digitalmente

GAIZKA ECHABE ASTORECA - 78862983P

Firmado digitalmente por GAIZKA ECHABE ASTORECA - 78862983P
Fecha: 2024.05.24 09:32:57 +02'00'

GAIZKA ETXABE ASTOREKA
RESPONSABLE DE RIESGOS Y EMERGENCIAS
DIRECCIÓN DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGÍA