

PLIEGO DE CONDICIONES TECNICAS DEL CONTRATO PARA EL SUMINISTRO DE DOS BARCOS, CON OPCION A OTROS DOS, CON DESTINO AL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE PASAJEROS EN LA BAHIA DE CADIZ

1.- OBJETO DEL PLIEGO

El presente pliego tiene por objeto establecer las condiciones técnicas para la construcción y suministro de dos buques de pasaje, con opción a una o dos unidades adicionales, con una capacidad máxima de 150 pasajeros, como transporte marítimo regular en la Bahía de Cádiz.

A título meramente indicativo las líneas que podrían establecerse son las siguientes:

El Puerto de Santa María-Cádiz.
El Puerto de Santa María-Campus Universitario
Rota-Cádiz.

El ejercicio o desistimiento de la opción de una o dos unidades adicionales será concretado en el plazo de vigencia del contrato inicial, entendiéndose que, en caso de no confirmarse la contratación de una o dos unidades adicionales en ese plazo, se considerará que la Empresa Pública de Puertos de Andalucía renuncia al ejercicio de la opción.

2.- CONDICIONES TECNICAS.

2.1.-Criterios de diseño.

Los criterios a tener en cuenta para el diseño de los barcos serán los siguientes:

- El diseño referente al transporte y desde un punto de vista estético deberá estar inspirado en la identidad cultural de la Bahía de Cádiz y a su vez, proporcionar una imagen de innovación y modernización.

- El buque dispondrá de una capacidad de 125 a 150 pasajeros más la tripulación

- El buque será de tipo multicasco.
- La eslora total aproximada deberá ser de 25 a 27 m, acorde a la navegación y maniobrabilidad para los recorridos y dársenas de la Bahía, la capacidad de pasaje establecida, y con el propósito de disponer de la mínima tripulación.
- La manga tendrá una dimensión proporcional a la eslora del buque sin que exceda de 9 m
- Para dimensionar el calado del buque a plena carga, se tendrá en cuenta las corrientes marinas, el calado mínimo y los puntos de amarre para la zona de la Bahía de Cádiz.
- La velocidad máxima del buque será de 20 nudos, con los motores desarrollando el 100% de la máxima potencia continua, con el casco limpio, mar en calma y en condiciones de carga máxima, a velocidad normal de servicio permitirá cubrir los posibles itinerarios en el mínimo tiempo posible.
- Tendrá una autonomía suficiente para navegar un mínimo de 48 horas consecutivas.
- La capacidad de agua dulce cubrirá las necesidades de servicio de este tipo de buques.
- Dispondrá de la tripulación mínima, en función del tipo de buque, grado de automatización y del tráfico establecido, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación.
- En el diseño general de los barcos deberá tenerse en cuenta los aspectos que favorezcan la intermodalidad metropolitana.

2.2. Reglamentación

Los requisitos mínimos que deberán cumplir los buques en relación con la normativa vigente serán los siguientes:

- Deberá cumplir en todos los aspectos con los requerimientos de la Autoridad Marítima Española para buques de pasaje de esta capacidad y tipo de servicio.
- De acuerdo con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, enmendado por el Protocolo de 1978 y Normas Complementarias, SOLAS 74/78 y según el Real Decreto 1247/99 el buque se clasificará en el Grupo I, Clase D.

- Con independencia de su clasificación el buque se construirá de acuerdo a la reglamentación, convenios internacionales y reglas establecidas para buques de pasaje, además de las reglamentaciones Españolas en vigor en el momento de la firma del contrato de construcción y aplicables a este tipo de buque.

2.3. Formas, Estabilidad y Trimado

El diseño de las formas de la carena del buque será de buen rendimiento y de condiciones marineras adecuadas al tipo y servicio del mismo. El diseño hidrodinámico será óptimo para la velocidad de servicio, proporcionando el mayor confort y el mínimo nivel de ruidos.

El buque tendrá la suficiente estabilidad positiva para satisfacer los requerimientos de estabilidad intacta exigidos por la Autoridad Marítima de España, además la estabilidad será positiva en todas las situaciones de carga, valorándose la estabilidad después de averías y compartimentado.

2.4. Disposición General

Los requisitos que deberán cumplir los barcos en sus aspectos generales serán los siguientes:

- La disposición general será acorde a las exigencias para este tipo de buque.

- Se dispondrán dos cubiertas, una principal continua de proa a popa y otra superior. El buque será subdividido por mamparos estancos.

- En la distribución de la cubierta principal para el pasaje se tendrá en cuenta la disposición de asientos tipo butaca, con un mínimo de cuatro mesas y asientos enfrentados.

- En la cubierta superior se dispondrán asientos adecuados para la intemperie.

- Se proveerán accesos y lugares para minusválidos, de acuerdo a la legislación aplicable.

- Deberá tener espacios amplios previstos para equipaje, bicicletas, coches para niños, etc.

- Deberá disponer de aseos necesarios para la tripulación y pasajeros, adaptados al uso de minusválidos.

- Se considerará, al menos, la preinstalación de un espacio reservado para ofrecer un servicio de salon-bar.

- El Puente de Gobierno dispondrá de una visibilidad de 360°
- Los medios de amarre serán adecuados y seguros para una buena maniobrabilidad de atraque.

2.5 Estructura.

El casco, superestructura, cubiertas y puente serán construidos de resinas de poliéster reforzadas con fibra de vidrio, aplicando la buena práctica de la construcción naval. El caso se realizará de resina de poliéster de tipo isoftálico.

Se valorará la laminación del casco sobre molde para evitar distorsiones dimensionales.

La mano de obra empleada en la construcción deberá estar compuesta por personal cualificado.

La construcción se realizará bajo especial inspección, y de acuerdo con las reglas y requerimientos de una Sociedad de Clasificación de reconocimiento internacional.

Se valorará el escantillonado del casco aprobado por una Sociedad de Clasificación.

Los materiales serán de tipo aprobado e irán provistos de los correspondientes certificados de homologación.

Se incluirá el tratamiento superficial del casco, pintado y la protección de corrientes galvánicas.

2.6 Habilitación.

El recubrimiento de las cubiertas a la intemperie así como el de todos los accesos será antideslizante y el de la cubierta principal, en la zona de pasaje, será de vinilo.

Se prestará especial atención al aislamiento de los locales para evitar ruidos internos.

Se instalarán aseos suficientes y con los elementos adecuados para hombres y mujeres, con especial atención a minusválidos. Se dispondrán tanques sépticos con descarga controlada.

La distribución de asientos en ambas cubiertas se realizará con amplitud para un buen confort y con capacidad para el total del pasaje.

Las vías y salidas de emergencia serán de fácil acceso y deberán conducir lo más directamente a una zona de seguridad.

2.7. Equipos y Armamento.

Se dotará al buque del equipo de amarre y fondeo mínimo reglamentario, con objeto de realizar las maniobras lo más eficazmente posible.

El buque dispondrá de portillos, ventanas y puertas de suficiente resistencia estructural y de modo estanco, así mismo se dispondrán en número suficiente para una adecuada ventilación e iluminación natural. Las puertas de emergencia deberán ofrecer una resistencia al fuego igual a la de los mamparos.

Los pasillos, partes exteriores y todas las vías de circulación deberán estar equipadas con barandas, barandillas, pasamanos o cualquier otro medio para garantizar la seguridad de la tripulación y pasajeros.

Se dispondrá de escalas o pasarelas de embarque que ofrezcan un acceso apropiado y seguro al buque.

En referencia a la ventilación, se proveerán los medios necesarios para la ventilación de cámara de máquinas y demás locales mediante ventilación forzada o natural, según sea el caso. Se equipará al buque con un sistema de aire acondicionado para los pasajeros de la cubierta principal, debiendo mantenerse la temperatura, en esta cubierta, entre 20 °C y 24°C para temperaturas exteriores comprendidas entre 12°C y 32°C.

2.8. Maquinaria, Instalación eléctrica y Servicios.-

El sistema de propulsión será diesel marino. Los motores contarán con la potencia necesaria para desarrollar una velocidad máxima de 20 nudos, al 100% de la máxima potencia continua, considerando en funcionamiento a velocidad de régimen los auxiliares de navegación e incluyendo el aire acondicionado. Se garantizará la velocidad máxima del equipo de propulsión a instalar.

Dispondrá de los requisitos mínimos necesarios para considerar cámara de máquinas sin dotación permanente o cámara de máquinas desatendida.

El equipo de gobierno deberá permitir la maniobra en las dársenas de la Bahía de Cádiz con la mayor rapidez y eficacia en caso de emergencia.

El diseño de la instalación eléctrica estará orientado a asegurar y mantener las condiciones normales de servicio y de vida previstas a bordo, asegurar el

funcionamiento de los equipos esenciales para la seguridad en caso de fallo de la fuente principal de energía y garantizar la protección de los tripulantes, pasajeros y del buque contra los peligros inherentes de la instalación.

Contará con una red eléctrica principal, para alimentar los servicios normales de alumbrado y fuerza, y con una segunda red, independiente de la principal, con objeto de alimentar el alumbrado de emergencia, luces de navegación, y equipos de navegación y comunicaciones, de forma que garantice en caso de incendio o de avería de la instalación eléctrica principal, el funcionamiento de los equipos esenciales durante el tiempo establecido por la reglamentación aplicable.

Se montarán los grupos auxiliares de funcionamiento autónomo necesarios para cubrir los servicios esenciales, así como los elementos mínimos para dar servicio al sistema de sentinas, contraincendios y servicios generales, además dispondrá de tanques hidróforos para el sistema sanitario de agua dulce y agua salada.

En referencia a los servicios de tuberías se describirán los elementos a instalar y el material de tuberías a emplear.

2.9. Material y Equipo Reglamentario.

Se instalará un sistema de megafonía interior, equipo de alta fidelidad para la comunicación entre el puente de gobierno y los pasajeros. Además, de un sistema de TV interno en la cubierta principal.

El buque dispondrá, de acuerdo a la reglamentación para la clase y tipo establecido, del equipo de navegación y comunicaciones, y del material náutico correspondiente.

Análogamente, dispondrá del equipo de salvamento, contraincendios y sanitario acorde a la reglamentación según tipo y clase de buque. El sistema fijo de extinción de incendios será mediante CO₂.

2.10.- Mantenimiento y reparaciones.

Aunque el mantenimiento y las reparaciones, en su caso, de los barcos no forman parte del contrato que derive del presente pliego mas allá de las obligaciones que correspondan a la empresa adjudicataria durante el periodo de garantía, teniendo en cuenta que su destino es el establecimiento de líneas de pasajeros en la Bahía de Cádiz y que el número de unidades disponibles para la prestación del servicio será necesariamente limitado siendo deseable reducir el número de unidades de reserva al mínimo con el fin de optimizar los costes de explotación, se considera que un elemento fundamental para determinar la oferta más favorable para la Administración lo constituye el conocimiento de las

posibilidades de que el mantenimiento y, en su caso, las reparaciones de los barcos ofertados puedan realizarse en un tiempo mínimo de manera que queden fuera de servicio el tiempo imprescindible para su correcta puesta a punto. Por ello, dentro de la documentación técnica deberá realizarse un análisis de las posibilidades de que dichas acciones se realicen en la Bahía de Cádiz o su entorno próximo.

3.-CONTENIDO DEL INFORME O ESTUDIO TECNICO A PRESENTAR POR LOS LICITADORES.

El desarrollo de las características del buque cumplirá con todos los requerimientos establecidos en los puntos anteriores, y para ello se elaborará un informe o estudio técnico que tendrá como mínimo el siguiente alcance:

- 1) - Características principales (Dimensiones, autonomía, capacidades, tripulación, etc.)
 - Clasificación y reglamentación aplicable.
 - Descripción detallada de la disposición general, habilitación y acomodación para el pasaje.
 - Especificación detallada de la estructura y elementos que la componen, sistema de laminación materiales y mano de obra.
 - Plano general de la estructura.
 - Sistema de propulsión y gobierno (motores, líneas de ejes, bocina, helice, potencia, evolución del buque, etc.)
 - Maquinaria auxiliar y relación de equipos
 - Instalación eléctrica (grupos generadores, cuadros de distribución, alumbrado normal y de emergencia, etc.)
 - Descripción y esquemas de los sistemas de achique, contraincendios y demás sistemas necesarios para dar servicio al buque.
 - Equipos de comunicación y ayuda a la navegación, material náutico y de salvamento.
 - Estudio de estabilidad para las situaciones de carga reglamentarias (planos, curvas, etc.).
- 2) Planos de disposición general, bocetos, fotografías y dibujos del buque .
- 3) Programa de construcción
- 4) Análisis de seguridad y plan de evacuación en caso de emergencia.
- 5) Análisis de costes de explotación, referente a las condiciones de explotación y mantenimiento (consumos, dotación necesaria, inspecciones periódicas, cargos y respetos, etc.)

- 6) Especificación de las pruebas de puerto y mar que incluirá el protocolo de las mismas y el grado de cumplimiento del buque construido respecto a las especificaciones de contrato.
- 7) Especificación detallada de la garantía del buque una vez finalizada la construcción
- 8) Estudio técnico que analice las características y funcionalidad de los aspectos de diseño que influyen en la intermodalidad metropolitana.

Igualmente deberá realizarse una propuesta sobre las posibilidades de mantenimiento y reparación, en su caso, en la Bahía de Cádiz o su entorno próximo de manera que se minimicen los tiempos de parada de los barcos para tales acciones.

4.- OFERTA ECONOMICA

La oferta económica a realizar por los licitadores deberá recoger los siguientes extremos.

1.- Precio global ofertado para las dos primeras unidades, cuyo contrato se realiza en firme, incluido el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).

2.- Presupuesto desglosado de cada una de las dos unidades contratadas en firme que incluya las partidas mínimas siguientes: estructuras, acomodación, pintura, electricidad, armamento, planta propulsora y equipos de maquinas, equipamiento de cubierta y cualquier otra que se considere de interés para una mejor valoración de la oferta.

3.- Precio global ofertado para la tercera unidad en caso de ejercerse la opción de adquirir un total de tres barcos, incluyendo igualmente el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).

4.- Presupuesto desglosado de la tercera unidad con los mismos requisitos que los indicados en el punto 2.

5.- Precio global ofertado para la tercera y cuarta unidad en caso de ejercitarse la opción de adquirir un total de cuatro barcos.

6.- Presupuesto desglosado de las unidades tercera y cuarta con los mismos requisitos que los indicados en el punto 2. -

5.- PLAZOS DE ENTREGA.

La entrega del primer barco se efectuara en el plazo máximo de 12 meses a contar desde la firma del contrato.

El segundo barco se entregará en el plazo máximo de 18 meses desde la firma del contrato.

El tercer barco, en caso de ejercitarse la opción de unidades adicionales, se entregara, como máximo, a los 24 meses de la firma del contrato inicial.

El cuarto barco, en su caso, se entregara, como máximo, a los 30 meses de la firma del contrato inicial.

Se entenderá que en el momento de entrega los barcos estarán en condiciones de ser entregados al servicio público debiendo, por tanto, haber pasado cuantas inspecciones, certificados y pruebas sean de aplicación de acuerdo con la legislación vigente.

6.- VALORACION DE LAS OFERTAS PRESENTADAS.

Teniendo en cuenta que el destino de los barcos es el establecimiento de líneas de pasajeros en la Bahía de Cádiz y que la Empresa Pública de Puertos de Andalucía carece de experiencia suficiente en este tipo de adjudicaciones, para la valoración técnica de las ofertas se contara con la asistencia de consultores externos contratados al efecto.

7.-INSPECCIÓN DE LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN.

Para asegurar una correcta ejecución de la construcción de los barcos, que estos respondan a la oferta seleccionada y que cumplan con todos los requisitos establecidos en la normativa de aplicación y con independencia de cuantos controles e inspecciones establezcan la legislación vigente y la empresa adjudicataria, se constituirá una Comisión Técnica formada por representantes de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, con la asistencia de consultores externos contratados al efecto, que será la encargada de realizar el seguimiento de la construcción de los barcos y de conformar que se han cumplidos los requisitos establecidos en este pliego para proceder al abono de los pagos parciales y finales establecidos en el Apartado de "Pagos y forma de abono".

8.- PLAZO DE GARANTIA.

Se establece un plazo de garantía de un año a partir de la entrega al servicio público de cada uno de los barcos.

9.- PAGOS Y FORMA DE ABONO.

Para el abono de pagos parciales a la empresa adjudicataria se establecen los siguientes pasos:

9.1.- Abono de los dos barcos que constituyen el contrato inicial:

- El 12,5% del importe total a la certificación del inicio de la laminación del primer barco.
- El 37,5% del importe total a la entrega del primer barco.
- El 12,5% del importe total a la certificación del inicio de la laminación del segundo barco.
- El 37,5% del importe total a la entrega del segundo barco.

A estos efectos se entiende por importe total el precio ofertado por el adjudicatario para el conjunto de los dos primeros barcos.

9.2.- Abono del tercer barco en el caso de ejercitarse la opción de contratar tres barcos.

- El 25% del importe del tercer barco a la certificación del inicio de la laminación del tercer barco.
- El 75% del importe del tercer barco a la entrega del mismo.

9.3.- Abono de los barcos tercero y cuarto en el caso de ejercitarse la opción de contratar cuatro barcos.

- El 12,5% del importe conjunto a la certificación del inicio de la laminación del tercer barco.
- El 37,5% del importe conjunto a la entrega del tercer barco.
- El 12,5% del importe conjunto a la certificación del inicio de la laminación del cuarto barco.
- El 37,5% del importe conjunto a la entrega del cuarto barco.

A tales efectos se entenderá por importe conjunto el ofertado por la empresa adjudicataria para el tercer y cuarto barco de forma global.

Las cantidades entregadas a cuenta en el momento del inicio de laminación de cada barco deberán ser previamente avaladas por el adjudicatario hasta el momento de la entrega de cada una de las unidades.

10.- PRESUPUESTOS DE LICITACION.

Se establece un presupuesto máximo de licitación de UN MILLON SEISCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (1.650.000,00) por barco, IVA incluido.

Como consecuencia de lo anterior los presupuestos máximos de licitación de las distintas opciones que deberán ofertar los licitadores son los siguientes:

10.1.- Contrato inicial de dos unidades:

TRES MILLONES TRESCIENTOS MIL EUROS (3.300.000,00), IVA incluido.

10.2.- Unidad adicional para el supuesto de ejercitarse la opción de contratar tres barcos:

UN MILLON SEISCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (1.650.000,00), IVA incluido.

10.3.- Conjunto de las unidades tercera y cuarta para el supuesto de ejercitarse la opción de contratar cuatro barcos:

TRES MILLONES TRESCIENTOS MIL EUROS (3.300.000,00), IVA incluido.

Sevilla, a 27 de febrero de 2004

El Subdirector de EPPA

Fdo. Fernando Mora-Figueroa Silos