

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS

PROCEDIMIENTO ABIERTO, TRAMITACIÓN ORDINARIA Y SUJETO A REGULACIÓN ARMONIZADA PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO CONTINUADO DE FLETAMENTO DE 1 HELICÓPTERO, TRIPULACIÓN Y PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE, CON EL OBJETIVO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES ASOCIADO AL SERVICIO DE EQUIPOS DE INTERVENCIÓN Y REFUERZO EN INCENDIOS FORESTALES (EIRIF) Y DE CARÁCTER SUPRAINSULAR.

ÍNDICE

Contenido

1. OBJETO.	3
2. PERSONA RESPONSABLE DEL CONTRATO.	3
3. CONDICIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA	4
3.1. OBLIGACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA	4
3.2. ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO	5
3.3. CONDICIONES OPERATIVAS DEL SERVICIO	6
3.4. HORARIO DE PRESENCIA EN LAS BASES.....	7
3.5. ZONA DE ACTUACIÓN Y BASE DEL SERVICIO	9
3.6. UNIDADES O SERVICIOS QUE SE CONTRATAN	10
3.7. PERIODO DE SERVICIO	10
3.8. HORAS DE VUELO	10
4. ESPECIFICACIONES DE LOS HELICÓPTEROS	11
4.1. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS.....	11
4.2. EQUIPAMIENTO	12
4.3. IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE.....	15
4.4. SEGUROS DE LAS AERONAVES	16
4.5. AVERÍAS, MANTENIMIENTO Y REVISIONES.....	17
4.6. SUSTITUCIONES	19
4.7. INOPERATIVIDAD	20
4.8. CUMPLIMIENTO DEFECTUOSO DEL SERVICIO	20
4.9. RÉGIMEN DE PENALIZACIONES.....	20
5. ESPECIFICACIONES DE LA BASE	21
6. ESPECIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN	22
6.1. TRIPULACIONES	22
6.2. PREPARACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN.....	23
7. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.	23
8. INSPECCIÓN DE LOS SERVICIOS.	24
9. SEGUIMIENTO DE TRABAJOS E INFORME FINAL	24

1. OBJETO.

Servicio continuado de fletamento de 1 helicóptero, tripulación y personal de mantenimiento de la aeronave, con el objetivo de lucha contra incendios forestales asociado al Servicio de Equipos de Intervención y Refuerzo en Incendios Forestales (EIRIF) y de carácter suprainular.

Las prestaciones a acometer por el servicio de fletamento son:

1. Extinción de incendios forestales mediante lanzamiento directo de agua sobre ellos, sola, con retardantes específicos o espumas.
2. Transporte de personal y sus equipos de extinción, tanto en incendios forestales como en prácticas, formación y vuelos de reconocimiento y vigilancia.
3. Transporte logístico de personal, equipos, sistemas y/o cualquier carga que se considere necesaria para las labores de prevención y extinción de incendios forestales.
4. Formación y entrenamiento del personal EIRIF conforme a los protocolos internos del operativo, especialmente en las maniobras y coordinación con medios aéreos.
5. Apoyo en trabajos de investigación y prevención de incendios forestales (Vigilancia, reconocimiento, evaluación, documentación y medición de incendios y áreas quemadas, informes técnicos, etc.), así como cualquier otra misión relacionada con la restauración de áreas afectadas por incendios forestales.
6. Otras misiones relacionadas con la extinción de incendios o con otros trabajos de interés para el Gobierno de Canarias, y que sea compatible con las capacidades de la aeronave, tripulación y cumpliendo la legislación vigente.

La aeronave contratada quedará a plena y exclusiva disposición del Servicio EIRIF para su ejercicio en las citadas misiones, siempre de acuerdo con las capacidades técnicas, la normativa de trabajos aéreos y a las autorizaciones de cada aeronave. La zona de actuación preferente y habitual será de ámbito autonómico dentro del territorio del archipiélago canario. El servicio está previsto que se preste desde uno de los tres aeropuertos de las islas no capitalinas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

2. PERSONA RESPONSABLE DEL CONTRATO.

La empresa Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental, S.A. (en adelante GESPLAN), tendrá en todo momento la potestad de inspeccionar y controlar la correcta ejecución de los trabajos encomendados, dictando las oportunas instrucciones que serán de obligado cumplimiento para la Empresa Adjudicataria. Para el desarrollo de este cometido, se designará a un/os técnico/s responsables del Servicio EIRIF (en adelante Dirección del Servicio).

La Dirección del Servicio, llevará a cabo inspecciones de forma periódica y la empresa adjudicataria deberá permitir en cualquier momento y circunstancia, el acceso a las aeronaves, documentación, oficinas, hangares o almacenes para facilitar dichas inspecciones. La primera de estas inspecciones se llevará a cabo antes de iniciar la prestación del Servicio, una vez que las aeronaves se encuentren en su base asignada, se comprobará con la tripulación de vuelo la operatividad de las aeronaves, requiriendo lo exigible en el presente Pliego Técnico.

Diariamente habrá un técnico de la Dirección del Servicio encargado de dar las instrucciones pertinentes para el despacho de medios o servicios, de la organización de la planificación de entrenamientos y actividades programadas por los técnicos coordinadores del EIRIF, y de la autorización de despegue de las aeronaves para realizar cualquiera de las actividades descritas en el objeto del presente Pliego Técnico así como aquellas otras que la Empresa Adjudicataria necesite realizar a su cargo para mantener la correcta prestación del Servicio.

La Empresa Adjudicataria queda obligada a que todas las dudas que surjan en la interpretación de los documentos del Servicio (memoria, el presente Pliego de Condiciones Técnicas) o posteriormente durante la ejecución de los trabajos, serán consultadas y resueltas por la Dirección del Servicio, de acuerdo con la vigente normativa en cuantos documentos la desarrollan.

La Empresa Adjudicataria deberá consultar previamente cuantas dudas estime oportunas para una correcta interpretación y prestación del servicio adjudicado.

3. CONDICIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

3.1. OBLIGACIONES DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

La Empresa Adjudicataria deberá contar con el CERTIFICADO DE OPERADOR ESPECIAL (COE), de acuerdo a la Subparte COE, Anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios.

Contará con el personal y medios materiales adecuados para la correcta gestión del servicio en lo referente a control operacional, proceso selectivo de personal, contratación, formación, dotación material, apoyo logístico, gestión de recursos, etc.

Garantizará para todo su personal de vuelo y tierra, las condiciones que se derivan de la legislación vigente en materia de contratación laboral, de seguridad social y de prevención de riesgos laborales. 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 GESPLAN.

Por parte de la empresa adjudicataria, se dispondrá de un coordinador del servicio como interlocutor único con la Dirección del Servicio establecido por

GESPLAN. La Dirección del Servicio se reserva el derecho de recusación de este interlocutor debiendo informar al adjudicatario de las causas que hayan motivado el uso de ese derecho (en particular se consideran como causas justificativas de la recusación todas aquellas que afecten a la operatividad del trabajo diario conforme a las condiciones de este Pliego Técnico, o la existencia de discrepancias en los criterios de gestión entre el coordinador y la Dirección del Servicio tales que puedan suponer una disfunción grave en el desarrollo del contrato).

Las empresas licitadoras, con independencia de los requisitos generales administrativos contenidos en el Pliego de Condiciones Particulares, deberán cumplir las especificaciones detalladas a continuación para cada servicio a llevar a cabo:

- Autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA) para la realización de los trabajos objeto del contrato, Extinción de Incendios Forestales. En cuanto a las autorizaciones de la empresa para la ejecución del presente servicio, será de aplicación el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios, búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.
- Documento que acredite que la empresa dispone, directamente o a través de contrato establecido expresamente, de un Centro de Mantenimiento autorizado para las aeronaves propuestas en su oferta y que cumplan con el presente Pliego Técnico.
- Documento que acredite que la empresa dispone, directamente o a través de contrato establecido expresamente, de la aprobación como Organización de Gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad para gestionar la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves propuestas en su oferta.
- No haber sido suspendida de sus actividades por algún expediente sancionador incoado por la Administración Pública en los últimos 10 años.
- Tener los medios aéreos en propiedad o arrendamiento en régimen de leasing debidamente autorizado por AESA. Disponer de la aeronave en número suficiente y cumpliendo las características indicadas en las presentes condiciones contractuales. Esta deberá disponer de las correspondientes autorizaciones, las cuales se encontrarán en vigor durante todo el período de vigencia del contrato. Asimismo, dispondrá de cualquier documento o exigencia legal que se requiera, bien en el presente o en situaciones futuras, para el ejercicio de la actividad.

3.2. ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO

Se establecerá un Protocolo de funcionamiento de trabajo con medios aéreos dentro del Servicio EIRIF, para regular el funcionamiento diario, la transmisión de incidencias (apertura y cierre de la base, inoperatividad o limitación de medios, averías, estado de actividad, incorporaciones, retiradas, salida o regreso de la aeronave, etc.), documentación a entregar, etc.

La Dirección del Servicio podrá establecer los estadillos de control diarios que considere necesarios para la correcta supervisión del servicio prestado por la adjudicataria, como por ejemplo el “Libro Oficial de Actas de la Base” donde se anotarán diariamente el personal de servicio, incidencias, acuerdos, vuelos, tareas realizadas, etc. Los partes de vuelo deberán estar suscritos también por los pilotos.

La empresa adjudicataria entregará a la Dirección del Servicio un listado del personal asignado al servicio, nombre, apellidos, dirección, teléfono de contacto y DNI. A esta información tendrán acceso la Dirección del Servicio y en caso de incendios declarados de Nivel 2, el CECOES-112 para cualquier gestión que tenga que realizar sobre esa persona (billetes de barco o avión para intervención en otras islas, etc.). Con el objeto de garantizar la adecuada protección de datos, esta información sólo podrá ser usada en el ejercicio de las funciones del servicio EIRIF y será eliminada una vez que la persona deje de trabajar en el servicio.

Todos los vuelos de la aeronave deben estar autorizados por la Dirección del Servicio, quien podrá establecer despachos automáticos o procedimientos de activación para determinadas situaciones de Alto Riesgo de Incendios Forestales.

El personal de los Equipos del Servicio EIRIF funciona bajo las órdenes de sus mandos naturales (Técnicos y Coordinadores EIRIF), con lo que el personal de la empresa adjudicataria no podrá ejercer de mando de ningún integrante del Servicio EIRIF. Únicamente en las maniobras con medios aéreos (embarques, desembarques, cargas, preparación del helibalde, aproximación a aeronaves, estancia en zonas de maniobras, etc.), la tripulación supervisará la seguridad de las maniobras y como tal pueden ordenar o dar instrucciones al personal EIRIF en aras al correcto desarrollo de las acciones a llevar a cabo con los márgenes de seguridad suficientes.

3.3. CONDICIONES OPERATIVAS DEL SERVICIO

En labores de extinción, la función principal de las aeronaves objeto del contrato es la lucha contra incendios forestales, pudiendo emplearse en caso necesario para cualesquiera otras labores relacionadas definidas en el objeto del contrato.

Para poder llevar a cabo las operaciones objeto de este contrato se deben obtener las Exenciones para Operaciones Especiales necesarias. La empresa adjudicataria es responsable de completar las solicitudes de exención a SERA y al Reglamento de Circulación Aérea que sean requeridas, de acuerdo con el

Capítulo XII del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican los Reales Decretos 57/2002, de 18 de enero, 862/2009, de 14 de mayo, 931/2010 de 23 de julio y 601/2016 de 2 de diciembre.

Las solicitudes necesarias debidamente completadas y firmadas se suministrarán a GESPLAN para proceder a su tramitación ante AESA.

En el caso de desplazamientos excepcionales a otras islas por motivos de extinción de incendios, y en donde la aeronave y la tripulación deba permanecer fuera de su base habitual, la empresa adjudicataria se hará cargo de todos los gastos de manutención y alojamiento que hubiere de su personal.

La empresa adjudicataria, exigirá de su personal el conocimiento de las condiciones del presente Pliego Técnico y el cumplimiento estricto de las obligaciones derivadas del mismo.

No se podrá realizar ninguna clase de vuelo sin autorización expresa de la Dirección del Servicio, siendo precisa dicha autorización para cualquier misión relacionada o no con el operativo de incendios forestales que no se encuentre incluida en el objeto de este contrato o contemplada en los protocolos establecidos para los medios aéreos de defensa contra incendios forestales, se realice dentro o fuera del horario habitual asignado al servicio y se produzca en la época de riesgo de incendios forestales o fuera de la misma.

Todos los vuelos a cargo de la empresa (vuelos de familiarización, verificaciones de competencia, etc.) deben realizarse fuera del horario de operatividad del medio aéreo y contar con la autorización de la Dirección del Servicio. En caso de que el vuelo pueda afectar a los máximos de actividad de las tripulaciones, deberá hacerse constar esta circunstancia en la solicitud de autorización.

El incumplimiento de alguno de los puntos de este apartado dará lugar a las penalizaciones especificadas en el apartado de penalizaciones del Pliego de Condiciones Particulares.

3.4. HORARIO DE PRESENCIA EN LAS BASES

Durante el periodo de servicio previsto, deberán encontrarse presencialmente en la base las tripulaciones entre 9´5 y 11 horas diarias, fluctuando esta duración a lo largo del servicio (el horario será modificable según la hora del orto y del ocaso, cambios de hora, o en casos puntuales por la necesidad del servicio), durante los 7 días de la semana y desde el inicio hasta el final del contrato. En el siguiente cuadro se indica la distribución del horario de servicio que servirá como referencia, fijándose la distribución final antes de comenzar el servicio:

Fechas	Apertura	Cierre
Del 15 de julio al 31 de agosto	10:00	21:00
Del 01 al 30 de septiembre	9:30	20:30
Del 01 al 28 de octubre	9:00	20:00
Del 29 al 31 de octubre	9:00	19:00
Del 01 de noviembre al 31 de diciembre	9:00	18:30

En el caso del personal de mantenimiento de la aeronave, este deberá incorporarse todos los días a la base una hora antes de la apertura para las labores previas con el objetivo de que las aeronaves estén operativas.

Para cumplir con estos requisitos, la empresa adjudicataria dispondrá del personal necesario para cubrir tal dedicación y respetar los períodos de trabajo y descanso establecidos en las normas vigentes (Anexo 1 a la Circular Operativa CO-16B de la D.G.A.C. en su edición más reciente o cualquier normativa al respecto de AESA o EASA, 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).

Deberá atenerse en todo caso a la normativa vigente en materia laboral, de prevención de riesgos laborales y de aviación, y particularmente a los preceptos derivados de la Ley de prevención de riesgos laborales y a las circulares y recomendaciones emitidas por la Dirección General de Aviación Civil.

El personal de tierra destinado en la base, además de las tareas de mantenimiento de la aeronave, atenderá a las tareas de apoyo como la gestión del combustible, reabastecimientos, servicio al helicóptero, limpieza, asignación de puestos de estacionamiento, apoyo al estacionamiento, apoyo en los arranques, apoyo a la seguridad de los embarques, despegues y operación de los medios y equipos de emergencia, prevención y extinción.

La empresa adjudicataria se hará cargo de que, durante el horario presencial, la tripulación disponga de zonas para descansos diarios y de las condiciones de confort de las mismas, en cumplimiento de la normativa reguladora (CO 16B), que estarán situadas como máximo a **15 minutos** del acceso al aeropuerto o zona donde estén basados los helicópteros. El resto del tiempo (desde el cierre hasta la apertura de la base al día siguiente), la empresa deberá articular un sistema de localización del coordinador interlocutor que haya designado, para que en caso de que se produjera alguna activación, alerta o modificación del horario de incorporaciones a la base, pueda ser avisado por la Dirección del Servicio para recibir instrucciones de activación temprana o gestionar los cambios correspondientes en la operativa habitual de la tripulación.

En todo caso, el **tiempo máximo de respuesta** que se establece para el Servicio objeto del presente pliego será de **30 min máximo** desde la recepción de la orden de movilización hasta el despegue de la aeronave desde su lugar de estacionamiento. Fuera de ese rango de respuesta, si las causas del retraso se demuestran imputables a la empresa adjudicataria, ésta será objeto de penalización según las condiciones previstas en el Pliego de Condiciones Particulares, en el apartado de Régimen especial de penalizaciones.

Si por razones fundamentadas de seguridad o de fuerza mayor se incumpliera este tiempo máximo de respuesta, se avisará inmediatamente a la Dirección del Servicio y posteriormente a la realización de la misión, en un plazo máximo de 24 horas, se deberá comunicar y justificar por escrito las razones que lo han motivado. La superación de forma injustificada de dicho tiempo de respuesta será motivo de penalización de acuerdo a lo indicado en el Pliego de Condiciones Particulares, en el apartado de Régimen especial de penalizaciones.

En días de riesgo elevado, o bien de incendios activos desde la jornada previa, y a criterio de la Dirección del Servicio, se podrá modificar el horario de apertura de la base, adelantando o retrasando respecto al establecido por defecto.

En los casos puntuales de apertura anticipada, se podrá establecer opcionalmente periodos de descanso parcial en tierra, con objeto de garantizar la operatividad hasta la hora de cierre de la base, de acuerdo con la Circular Operativa 16-B de la Dirección General de Aviación Civil. Este tiempo será el que como mínimo corresponda a los periodos de vuelo realizados, la naturaleza de la emergencia atendida y a las características de cada misión.

El resto de condiciones operativas en la base serán aquellas que se relacionen tanto en el Protocolo de trabajo con medios aéreos del servicio EIRIF, como cualquiera otra que formalmente se acuerde y adopte.

3.5. ZONA DE ACTUACIÓN Y BASE DEL SERVICIO

La zona de actuación preferente y habitual será de ámbito autonómico dentro del territorio del archipiélago canario en las islas de Tenerife, Gran Canaria, La Palma, La Gomera y El Hierro, si bien cabe la posibilidad de realizar misiones puntuales de manera muy excepcional en otras islas de Canarias.

El servicio está previsto que se preste desde uno de los aeropuertos de las islas no capitalinas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife (La Palma, La Gomera o El Hierro). En situación normal, la aeronave prestará servicio en el mismo lugar de posicionamiento, y en situaciones puntuales la Dirección del Servicio podrá decidir la movilización y posicionamiento temporal y de carácter excepcional en otro lugar a la situación normal para mejorar la operativa de los equipos EIRIF (siempre teniendo en cuenta el cumplimiento de la normativa aeronáutica y la circular operativa 16.B que limita los tiempos de vuelo, máximos

de actividad aérea y periodos mínimos de descanso que deban observar los miembros de la tripulación de la aeronave en distintos tipos de operación).

Si a lo largo de la vigencia del contrato se designase otro posicionamiento distinto al que la Dirección del Servicio elija inicialmente para empezar la prestación del servicio, será notificado al adjudicatario con la suficiente antelación.

3.6. UNIDADES O SERVICIOS QUE SE CONTRATAN

El servicio se compone de un helicóptero de refuerzo operativo durante 5 meses contratado en el presente año 2025 para intervenir en las misiones objeto del contrato. De esta forma, el helicóptero deberá de contar con un piloto, y además de un Técnico que de soporte de mantenimiento a la aeronave, que garantice tanto la operatividad de las misiones ejecutadas desde la Base como las ejecutadas en los desplazamientos con pernocta en otras islas si así lo decide la Dirección del Servicio.

3.7. PERIODO DE SERVICIO

El Servicio será ininterrumpido, comenzando dentro del período establecido entre el día 16 de julio hasta el 01 de agosto de 2025 y con una duración de 5 meses desde el comienzo del servicio.

Año	Aeronave	Posicionamiento (Días)	Horas de vuelo
2025	Aeronave ligera de refuerzo	153	125

3.8. HORAS DE VUELO

Las horas de vuelo tienen un cómputo global para todo el contrato, es decir, que son un total de 125 horas durante la duración del contrato, siendo su distribución temporal una decisión a criterio de la Dirección del Servicio, tratando en todo caso de que sea lo más homogénea posible. Las prestaciones de las mismas deberán ejecutarse de conformidad con las especificaciones contenidas en el pliego de condiciones técnicas. La Dirección del Servicio, mediante programación, ajustará la distribución de las horas de vuelo a lo largo del contrato, con previsión de que se vuelen la totalidad de las horas licitadas.

Se consideran horas de vuelo a facturar en el contrato:

- Aquellas que sean ordenadas de forma directa o bajo protocolo de activación por la Dirección del Servicio, para realizar las funciones propias del servicio especificadas en el presente pliego.

- Las horas de vuelo se contabilizan desde el encendido hasta el apagado de turbinas de las aeronaves.

No serán consideradas horas de vuelo a facturar en el contrato:

- Debidas a traslados de la aeronave para cubrir averías, sustituciones o mantenimiento. Sí se incluirán los traslados por cambio de la base cuando estos se hayan solicitado expresamente por la Dirección del Servicio.
- Debidas a mantenimientos de la aeronave (programados o no), así como verificación de equipos y vuelos de prueba.
- Debidas a prácticas de formación de pilotos, mecánicos, etc., no demandadas por la Dirección del Servicio.
- Por repostaje fuera de la base habitual por causas imputables a la empresa adjudicataria.
- Cualquier otro vuelo no vinculado a este contrato y que no haya sido autorizado por la Dirección del Servicio.

4. ESPECIFICACIONES DE LOS HELICÓPTEROS

4.1.REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

Las capacidades exigidas, que se detallan a continuación, deben ser entendidas tanto en la posibilidad técnica o teórica de la aeronave, como en su aspecto legal, esto es, la aeronave estará calificada y autorizada en España para poder ejecutar estas prestaciones por la AESA:

- Certificado de aeronavegabilidad normal, en ningún caso serán admisibles aeronaves con certificado “restringido” (“restricted”).
- Helicóptero monoturbina.
- Potencia de despegue (potencia al eje) en condiciones ISA, SL, mínima de 700 shp.
- Capacidad de transporte excluyendo la tripulación, de cinco personas como mínimo, incluyendo sus equipos de protección individual, equipos de trabajo, herramientas manuales y mecánicas, etc.
- Velocidad máxima SL ≥ 250 km/h.
- Peso máximo al despegue con carga Interna con efecto suelo (IGE) de al menos 2.250 kg que permita una carga interna de más de 795 kg.
- Capacidad de carga suspendida o carga al gancho igual o superior a 1000kg.
- Autonomía a velocidad de crucero y peso máximo ≥ 2 horas
- Capacidad de carga de gancho ≥ 1000 Kg.
- Acceso a la cabina de manera lateral y por ambos lados para facilitar el embarque y desembarque del personal. Ambas puertas con apertura de corredera.

- Los helicópteros propuestos tendrán capacidad para que con el máximo peso al despegue puedan realizar un estacionario con efecto suelo a ISA + 20° por encima de los 2.000 metros.
- Capacidad para, en condiciones 1500 m.s.n.m., ISA + 10°, autonomía de 2 horas más reserva (20 min.) y después de haber volado 20 minutos a velocidad de crucero, cargar un mínimo de 800 litros de agua.
- Capacidad de extinción (lanzamiento de agua). Helicóptero provisto de helibalde con capacidad mínima de 900 litros.

4.2. EQUIPAMIENTO

Además de todos los puntos que se especifican a continuación, los helicópteros cumplirán los requisitos exigibles en la legislación aeronáutica vigente.

La empresa adjudicataria proporcionará, para cada helicóptero los siguientes equipos:

- Un helibalde tipo bambi bucket o similar, con conexión al gancho de carga por aeronave, en buen estado de conservación y con capacidad mínima de 900 litros y otro más de reserva para cada aeronave de la misma capacidad que el original y en buen estado de conservación. Los helibaldes tendrán un peso en vacío igual o superior a 58 kilogramos y tendrán la capacidad de inyección de retardantes específicos y/o espumas. Adicionalmente, la empresa deberá sustituir, a su coste, cualquiera de sus helibaldes por uno nuevo de las mismas características, en el caso que hubiera acumulado tres o más declaraciones de inoperatividad en un periodo de 2 meses consecutivos entre la primera y la última para el mismo helibalde tras requerimiento de operación por parte de la Dirección del Servicio.
- Para el transporte del helibalde, el helicóptero contará con cesta exterior o con una zona de almacenamiento específica en el interior del helicóptero que no ocupe espacio de cabina para pasajeros. Independientemente del sistema que posea, siempre permitirá que el helibalde esté conectado al gancho de carga en todo momento. Tanto la cesta exterior como el sistema alternativo, deberá disponer de su correspondiente modificación aprobada y permitirá el paso de personal y no impedirá la completa utilización de las puertas. Para el caso de la cesta externa, deberá estar dotada con cierre superior y el ángulo de apertura de la cesta deberá permitir la colocación y extracción del helibalde con la suficiente rapidez. En situaciones excepcionales donde el personal tenga que realizar el embarque/desembarque en estacionario o mediante apoyo parcial de patín (habiendo sido previamente definida y entrenada conforme un procedimiento de seguridad definido junto a la

empresa adjudicataria) siempre que las condiciones lo permitan, el sistema de transporte permitirá la manipulación (apertura, cierre y extracción del material) en el proceso de dicha maniobra sin que la máquina tenga que tomar tierra. Todo ello sin menoscabo de la decisión final del comandante de la aeronave, quién decidirá en cada situación si la operación responde a los márgenes de seguridad aceptables.

- Tren de aterrizaje que permita la toma en terrenos irregulares, tipo patín (ski) a ambos lados, entre la puerta y el patín, que facilite el acceso al helicóptero.
- Cortacables homologado y certificado.
- GPS portátil con capacidad para almacenar rutas y contener base de puntos significativos.
- Mínimo dos equipos de comunicaciones en el helicóptero. Una emisora aérea y una emisora de radiocomunicación TETRA compatible con la red RESCAN del Gobierno de Canarias. Estos equipos irán integrados en la caja de audio del helicóptero, de forma que piloto y ocupante delantero puedan hablar en las dos bandas a través de los cascos del intercom por un solo micrófono y recibir con un solo altavoz, ambos, micrófono y altavoz irán integrados en los auriculares, de forma que ni en emisión ni en recepción se escuchen ruidos de motores o rotor.
- Auriculares para que al menos dos personas del equipo de extinción tengan comunicación con la tripulación (Comunicación interior) y con el personal de tierra (Comunicación exterior por TETRA y por emisora aérea). Para el resto de los ocupantes, se dispondrá de protectores auditivos.
- Sirena y megafonía externa con aviso de descargas o avisos a personal en tierra.
- Gancho de carga para la elevación de cargas.
- Fichas de información para el personal adicional con los procedimientos de emergencia. Debe haber suficientes para que cada ocupante disponga de una y esta se encuentre a su alcance con el cinturón de seguridad puesto.
- Teléfono móvil para la tripulación.
- 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. Se proporcionará a la empresa adjudicataria 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 se dispone para georreferenciar estas señales. Dichas señales se emitirán con una cadencia de 20 segundos.

El localizador enviará al menos la posición de cada aeronave, posición de las descargas y se les podrá exigir los datos de los siguientes eventos:

- Hora de activación.
- Hora de salida de la base.
- Hora de llegada a la ubicación de la incidencia.
- Hora de salida de la ubicación de la incidencia.
- Hora de retorno a base.
- Punto de descarga (coordenadas x, y, z, fecha, hora).
- Contador de número de descargas por misión o vuelo, y representación gráfica de las mismas.
- 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 coste de cualquier desarrollo derivado del cumplimiento de las condiciones anteriores recaerá en la empresa adjudicataria. La empresa adjudicataria realizará las instalaciones necesarias y proporcionará la asistencia y el mantenimiento necesario para la operatividad del sistema.

El operador deberá facilitar un software de visualización del seguimiento de flotas del operador y 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 de las aeronaves. Para ello la empresa adjudicataria 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 y la empresa adjudicataria generará una API que permita transmitir toda la información al sistema SIG que maneja el servicio EIRIF.

- Cámara con sistema de estabilización con capacidad de toma de imágenes y vídeo en 360°, en alta definición ubicada en la parte inferior del helicóptero que permita la grabación de imágenes en el exterior de la aeronave. Todo el material visual producido durante las misiones será propiedad del Servicio EIRIF y debe enviarse a la Dirección del Servicio cuando éste lo disponga. Este material tendrá la consideración de confidencial. La ubicación de la cámara y ángulo de visión de esta, se consensuará con la Dirección del Servicio.
- Una balsa salvavidas con capacidad mínima de la totalidad de las plazas de helicóptero.
- Chalecos salvavidas hinchables, con inflado por accionamiento manual, modelo igual o similar al de la tripulación de vuelo (para que el personal se lo coloque correctamente introduciendo los

brazos y cerrándose en la parte frontal) para todos los pasajeros de cada helicóptero para uso permanente en vuelo y que sea compatible para portar HEED (Helicopter Emergency Egress Device).

- HEED (Helicopter Emergency Egress Device) con latiguillo para la tripulación de vuelo y para todos los pasajeros del helicóptero. La empresa adjudicataria se hará cargo de su mantenimiento y cargas.
- Radiobaliza de emergencia (ELT) fija con frecuencia de emisión 406 MHz.
- Caja-contenedor y envases homologados para el transporte de combustibles según normativa vigente (gasolina, gasoil, aceite motosierra), con capacidad total para transportar 8 litros de combustibles y cuyas dimensiones permitan ser estibadas junto con una motosierra (MS-241 Sthil o similar) en el habitáculo del puro de cola o en otro lugar de la aeronave que sea accesible al personal EIRIF en embarque y desembarque.
- Sistema de aireación en la cabina.
- Botiquín de primeros auxilios de fácil acceso.
- Cinturón de seguridad para todas las plazas existentes

4.3. IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

La aeronave empleada en el contrato estará pintada de color amarillo en la parte de fuselaje de cabina (pudiendo tener una combinación con otro color en menor porcentaje en otra parte de la aeronave), al que se le añadirán la imagen corporativa, logotipos y anagramas en vinilo a definir por la Dirección del Servicio y serán mantenidos durante toda la duración del contrato. El diseño, colores y distribución final de los mismos será definida por el organismo licitador en el momento de la firma del contrato, una vez realizada la adjudicación, y con un margen de tiempo suficiente para que la empresa adjudicataria realice las tareas subsecuentes para adecuar las aeronaves a la imagen corporativa elegida. Será de obligado cumplimiento que las aeronaves de sustitución cuenten con la imagen corporativa, logotipos y anagramas exactamente iguales que las aeronaves a sustituir.

Todos los helicópteros que presten servicio según lo estipulado en el presente pliego llevarán en lugar visible y legible a una distancia mínima de 100 metros, el logotipo "EIRIF" y el escudo oficial del Gobierno de Canarias. Será visible en ambos laterales, en el morro y en la panza de la aeronave, en todo caso la distribución final de los mismos deberá contar con el visto bueno previo a su colocación por parte de la Dirección del Servicio.

La implementación de logotipos identificadores de la empresa adjudicataria en las máquinas, materiales e instalaciones que se usen para la prestación del servicio deberán contar con el visto bueno previo a su colocación por parte de la Dirección del Servicio, siendo en todo caso siempre menores en

tamaño y número en una relación del 30% como máximo con respecto a los logotipos oficiales que decida poner la Dirección del Servicio.

La empresa adjudicataria se hará cargo de los gastos que originen la identificación, en base a lo indicado previamente y con el consenso de la Dirección del Servicio.

4.4. SEGUROS DE LAS AERONAVES

La empresa adjudicataria deberá contar con la cobertura de las indemnizaciones mínimas legalmente establecidas, tanto para el personal transportado como daños en superficie, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero y reglamento CE 785/2004 y demás normativa aplicable en la materia.

En todo caso, la empresa adjudicataria deberá hacerse cargo de las indemnizaciones que correspondan por cualquier tipo de daños causados en el desarrollo del servicio objeto del contrato (de accidentes y de responsabilidad), tanto para la tripulación, como para los pasajeros y los daños a terceros, tanto a personas como a bienes, durante todo el periodo de contratación, en las que pudiera incurrir por sus actividades. El Seguro de Accidente deberá cubrir a la tripulación y los ocupantes de la aeronave para la totalidad de las plazas del helicóptero, por un importe mínimo de 250.000 DEG (derechos especiales de giro según la definición del Fondo Monetario Internacional), por persona y siniestro, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 del Reglamento (CE) N°785/2004, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. En la póliza RC, la Entidad Contratante figurará como asegurado adicional en todos los aspectos.

La empresa adjudicataria responderá de cualquier incidente medioambiental liberando al órgano de contratación de cualquier responsabilidad sobre el mismo.

Será por cuenta de la empresa adjudicataria, en el supuesto de emergencia por accidente de la aeronave, el cumplimiento, la gestión y los costes de todos los aspectos que sobrevengan de la situación dada:

- Suministrar el transporte de los familiares de las personas a bordo y de los terceros afectados hasta el lugar del accidente y el regreso, así como el alojamiento y manutención durante el tiempo necesario en función del curso de las labores de rescate e identificación y en su caso, repatriación, de las víctimas del accidente. Se asegurará que se ofrezca alojamiento en lugares distintos a los familiares de los fallecidos y a los supervivientes y sus familiares.

- Disponer de un espacio privado en el que los familiares puedan elaborar su duelo privado. En la medida de lo posible se establecerán espacios diferenciados para familiares de fallecidos del resto de víctimas.

- Proporcionar a las víctimas y a sus familiares el apoyo psicológico objetivamente necesario para hacer frente y ayudar a superar el accidente y el duelo durante y con posterioridad a la emergencia.
- Asimismo, la empresa proporcionará información sobre la asistencia financiera inmediata que preste a los familiares y supervivientes, así como sobre los derechos económicos de éstos en relación con el accidente, entre otros sobre los detalles de los seguros suscritos.

La empresa pública GESPLAN declina todo tipo de responsabilidad por los daños a terceros, personales o materiales, que por cualquier motivo pudiesen causar las aeronaves contratadas, o por el personal de la empresa adjudicataria, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. Por lo tanto, la empresa adjudicataria estará obligada a asumir dicha responsabilidad y establecer los procedimientos y medios necesarios para que la tramitación de las reparaciones y compensaciones derivadas de los daños que pudieran haberse provocado por los helicópteros a terceros en el desempeño de sus funciones, resulte lo más inmediata posible, debiendo notificar por escrito a cada uno de los denunciantes su resolución por la reclamación interpuesta.

Con este objetivo, cada helicóptero destinado a la prestación del servicio deberá también disponer de un seguro de daños a terceros, tanto personas físicas como bienes, que por cualquier motivo pudieran ser causados por los medios aéreos, terrestres o el personal contratado por la empresa adjudicataria durante el período de prestación de servicios. Este seguro cubrirá por lo menos la cantidad de 7.000.000 DEG por aeronave.

La empresa adjudicataria deberá de tener cubiertos los citados seguros para todas las aeronaves empleadas (tanto la titular del contrato como las que eventualmente puedan usarse como sustitución) a lo largo de toda la duración de la prestación del servicio, renovando cuando así sea preciso cuantas pólizas sean precisas y justificando documentalmente el cumplimiento de este requisito en cualquier momento de la vigencia del contrato, actualizando dicha información cada vez que se produzca cualquier variación, sustitución o renovación contractual que afecte a los citados seguros.

Desde el punto de vista laboral, la empresa adjudicataria acepta para sí la condición de patrono absoluto, y exonera a GESPLAN de cualquier responsabilidad derivada del incumplimiento de las obligaciones laborales.

4.5. AVERÍAS, MANTENIMIENTO Y REVISIONES

El adjudicatario deberá garantizar la aeronavegabilidad de las aeronaves y sus componentes durante la vigencia del contrato. Esto implica que las aeronaves dispongan de toda su documentación en regla y que sean aptas para el vuelo y para realizar las operaciones por las que han sido contratadas y que todo su equipamiento ha de estar operativo, todo ello de acuerdo con el contenido de este Pliego Técnico. La empresa adjudicataria correrá con todos los gastos derivados de la prestación del servicio incluidos los de avería, mantenimiento y cualquier tipo de suministros.

Para garantizar el mantenimiento programado y/o correctivo de las aeronaves, el adjudicatario dispondrá, durante toda la vigencia del contrato, de los medios materiales y humanos necesarios, debidamente autorizados y cualificados para el modelo ofertado por el organismo competente para el mantenimiento de la aeronave ofertada, o, en su caso, conciertos con empresas especializadas que garanticen el servicio equivalente.

Las empresas deberán contar en cada una de las bases con personal mecánico de mantenimiento debidamente cualificado para atender al perfecto funcionamiento de las aeronaves durante la jornada de trabajo. Dentro de este personal, las empresas deberán contar con los mecánicos con licencia Parte 66 (LMA) que consideren necesarios para cumplir con el programa de mantenimiento y en el centro de mantenimiento propuesto con habilitación y el alcance necesario para el modelo ofertado.

La empresa adjudicataria o en su defecto el centro de mantenimiento contratado, deberán garantizar que la base desde la que se preste el servicio esté reconocida por AESA como base en la que poder realizar mantenimiento a los helicópteros. Este reconocimiento deberá estar disponible al inicio de la prestación de servicio, debiendo presentar justificación del mismo, así como el alcance de los trabajos que se está autorizado a realizar en la base. En caso de que, durante la duración del contrato, la Dirección del Servicio decida el cambio de la base de operaciones, el adjudicatario deberá proceder a reconocer la nueva base antes de que se produzca el cambio, para lo cual la Dirección del Servicio deberá informar de dicho cambio con la suficiente antelación.

El mantenimiento se realizará fuera del horario de guardia, preferentemente de noche o antes del periodo de actividad, a fin de no repercutir en la operatividad de las aeronaves. En cualquier caso, las operaciones de limpieza y pequeñas revisiones podrán ser realizadas durante el tiempo de descanso entre vuelos, siempre que no se vea incrementado el tiempo de salida fijado, y no se disponga de tripulación de sustitución.

Dado que el periodo previsto de servicio de la aeronave será continuo desde el comienzo hasta la finalización del contrato durante 5 meses, la empresa adjudicataria deberá prever y presentar a la Dirección del Servicio al inicio del contrato, la organización del calendario de mantenimiento de la aeronave (si hubiese dentro de la duración del contrato). No se permitirán revisiones programadas de larga duración ni sustitución de componentes principales durante la duración prevista del contrato.

La empresa adjudicataria dispondrá de un período acumulado máximo de un día durante la duración del contrato para la realización de las revisiones periódicas reglamentarias y siempre dentro de lo previsto en su calendario de mantenimiento. Estas revisiones tendrán que ser comunicadas por escrito al menos con 48 horas de antelación.

En caso de imposibilidad de realizar las operaciones anteriormente indicadas durante las horas señaladas, en el periodo disponible o en la base, la empresa adjudicataria deberá comunicar a la Dirección del Servicio este hecho por escrito con una antelación mínima de 48 horas, y sustituirá la aeronave por otra del mismo modelo o de similares o superiores prestaciones, de manera que no se resienta la operatividad del servicio.

La empresa adjudicataria enviará a la Dirección del Servicio una previsión para la aeronave de las revisiones menores a lo largo de la duración del contrato para el número de horas incluidas en el pliego. GESPLAN podrá requerir copias autenticadas de la documentación completa de mantenimiento llevada a cabo, tanto de inspecciones como de reparaciones efectuadas, tanto a la aeronave como a los motores.

Diariamente, al finalizar la jornada de operatividad del medio aéreo, el personal de mantenimiento comunicará a la Dirección del Servicio un informe vía correo electrónico o mensajería instantánea (según se decida) en el que se refleje el estado de operatividad o inoperatividad de la aeronave para la jornada siguiente, así como el potencial de horas remanente para la próxima revisión que, por su carga de trabajo, pueda generar inoperatividad.

En caso de avería, esta deberá ser comunicada en todo caso a la Dirección del Servicio mediante redacción de informe técnico, aun cuando la misma no suponga limitación para el despacho de la aeronave para las operaciones objeto de este contrato.

La Dirección del Servicio podrá solicitar información específica del estado de las aeronaves según las últimas revisiones. En todo caso, la empresa adjudicataria deberá notificar por escrito a la Dirección del Servicio la proximidad de cualquier revisión de cierta entidad con una antelación mínima tal que reste aún un potencial de 10 horas de vuelo a la aeronave en cuestión antes de la siguiente revisión programada.

4.6. SUSTITUCIONES

En caso de avería o inoperatividad de la aeronave, el adjudicatario deberá disponer de los medios y aparatos adecuados para la reparación o tener la capacidad de sustitución de la misma.

Las aeronaves de sustitución serán del mismo modelo que la sustituida en características técnicas, prestaciones y dotación y en particular, deberán de tener las características que hayan constituido elementos de valoración en la

licitación, como el año de fabricación. Deberá tener toda la documentación en vigor, cumpliendo todas las exigencias del presente pliego, de la que se presentará copia antes de entrar en servicio. La sustitución de la aeronave deberá ser comunicada y aceptada por la Dirección del Servicio.

4.7. INOPERATIVIDAD

Se considerará la “inoperatividad” de una aeronave cuando, por cualquier circunstancia de carácter humano, mecánico o material, ésta no pueda desarrollar el servicio para el cuál fue contratada, es decir, no pudiendo prestar el servicio en las condiciones especificadas en el Pliego Técnico, por causas inherentes a la empresa y que no sea sustituida por otra aeronave de acuerdo con el apartado “sustituciones” del presente pliego, impidiendo la correcta actuación de la misma. Específicamente, este criterio también aplica a aquel equipamiento mínimo necesario para la ejecución correcta de las condiciones específicas del pliego, considerando que el mal funcionamiento, ausencia o avería de los siguientes equipos también se considerará “inoperatividad” de la aeronave:

1. Inoperatividad de la emisora aérea.
2. Ausencia o inoperatividad de balsa salvavidas y/o chalecos salvavidas que limite la capacidad de transporte de pasajeros hasta el 20%.
3. Radiobaliza de emergencia (ELT)
4. Inoperatividad de helibaldes.

4.8. CUMPLIMIENTO DEFECTUOSO DEL SERVICIO

Se considera “cumplimiento defectuoso” cuando la aeronave realiza el Servicio para el fue contratada pero no lo realiza bajo todos los condicionantes especificados en el presente pliego cómo pueden ser:

1. Incumplimiento de la imagen corporativa.
2. Malfuncionamiento o inoperatividad de la transmisión de datos del sistema de seguimiento de flotas.
3. Incumplimiento de normas y protocolos EIRIF.
4. Ausencia o inoperatividad del helibalde de repuesto.
5. Incumplimiento de requerimientos de información por parte de la Dirección del Servicio.
6. Caja-contenedor y envases homologados para el transporte de combustibles.
7. Inoperatividad de emisora de tierra.
8. Ausencia o inoperatividad de chalecos salvavidas que no permita el 100% de la capacidad de transporte de personal y no se considere inoperatividad.

4.9. RÉGIMEN DE PENALIZACIONES

A efecto de la aplicación de penalizaciones o sanciones se atenderá a lo especificado en el apartado del Pliego de Condiciones Particulares relativo al régimen especial de penalizaciones.

Las penalidades se contabilizarán y acumularán mensualmente.

5. ESPECIFICACIONES DE LA BASE

La aeronave prestará servicio inicialmente desde un aeropuerto de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, previsiblemente en el Aeropuerto de La Palma, La Gomera o el Hierro (se fijará e informará a la empresa adjudicataria con la suficiente antelación).

En cualquiera de los aeropuertos el adjudicatario deberá disponer de los suficientes espacios para cumplir con la normativa vigente tanto aeronáutica como de prevención de riesgos laborales. Deberá disponer, preferiblemente en lado aire del aeropuerto elegido como base, de un local que permita establecer una oficina, una zona de descanso adecuada, un pequeño almacén para repuestos y consumibles de mantenimiento de línea, así como disponer de servicio de agua, saneamientos, electricidad, voz y datos. Si esto no fuera posible debido a causas justificables ajenas a la empresa adjudicataria, deberá disponer de una alternativa a dichas instalaciones en las proximidades de los aeropuertos indicados, situadas como máximo a **15 minutos** del acceso al aeropuerto donde estén basados los helicópteros.

Dentro del periodo de ejecución del contrato, existe la posibilidad de que se establezca un nuevo emplazamiento para la base de los helicópteros por parte de la Dirección del Servicio, lo cual será notificado al adjudicatario con la suficiente antelación para poder asegurar contar con los espacios relacionados en el párrafo anterior en la nueva ubicación.

La empresa adjudicataria deberá disponer del material y de los medios auxiliares necesarios para mantener la aeronave en perfectas condiciones de vuelo y garantizará en todo momento el abastecimiento de combustible en todas las ubicaciones previstas durante la ejecución del contrato. La vigilancia de los helicópteros y de los medios auxiliares correrá también a cargo de la empresa adjudicataria.

La empresa adjudicataria observará el correcto cuidado de las instalaciones, retirada de residuos, reparación de desperfectos y averías, orden y limpieza, etc. Al final del desarrollo del servicio, deberán dejar las instalaciones en perfecto estado de orden, limpieza y libre de residuos. Será obligación de la empresa adjudicataria el tratamiento y gestión de los residuos que se generen durante la actividad, por lo que correrá ésta con los gastos asociados a dicha gestión.

6. ESPECIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN

6.1. TRIPULACIONES

Los pilotos estarán debidamente capacitados para las actividades objeto de este contrato y tendrán en vigor:

- Licencia de tripulación de vuelo con la habilitación para el modelo de helicóptero.
- Certificado de aptitud en la actividad de Lucha contra Incendios para las operaciones objeto de este servicio.
- Experiencia mínima de 200 horas de vuelo como Pilotos al mando en el modelo de máquina ofertada.
- Experiencia mínima de 300 horas de vuelo en operaciones de extinción de incendios.
- Certificado médico vigente.
- Las tripulaciones extranjeras deberán estar autorizadas expresamente por la autoridad en materia de Aviación Civil para realizar este trabajo, siendo requisito absolutamente indispensable para su aceptación por la Dirección del Servicio que dominen el idioma español, no aceptándose fórmulas que requieran traductores de ningún tipo.

En caso de indisponibilidad del personal habitual que opera las aeronaves (tanto pilotos como personal de mantenimiento), la empresa adjudicataria se comprometerá a poner un reemplazo del mismo en un periodo máximo de 5 días a contar desde el momento en que surge la inoperatividad, teniendo en cuenta que dicho personal deberá cumplir los requisitos exigibles por el presente Pliego Técnico y la normativa legal aplicable. Todo ello sin perjuicio de las penalizaciones que resulten aplicables por la inoperatividad de la aeronave.

El personal dispondrá de uniformidad para la permanencia en la base y de seguridad para el vuelo, siendo de uso obligatorio. Este vestuario, deberá ser aprobado por la Dirección de Servicio en aras a que mantenga una coherencia con la imagen corporativa del operativo EIRIF, debiendo llevar bien visibles los logotipos oficiales del EIRIF, además de los propios que identifiquen a la empresa adjudicataria.

La implementación de logotipos identificadores de la empresa adjudicataria en el vestuario de la tripulación, materiales e instalaciones que se usen para la prestación del servicio deberán contar con el visto bueno previo a su colocación por parte de la Dirección del Servicio, siendo en todo caso siempre menores en tamaño y número en una relación del 50% como máximo con respecto a los logotipos oficiales que decida poner la Dirección del Servicio.

La Dirección del Servicio podrá exigir la sustitución de los pilotos o personal de mantenimiento, cuando la operatividad del trabajo diario los haga incompatibles con las condiciones de este Pliego. En este último caso, y de no sustituirse dicho personal en el plazo de una semana, la aeronave se considerará

inoperativa, pudiendo aplicarse la penalización correspondiente. En caso de sustitución de alguno de los pilotos o personal de mantenimiento por parte de la empresa adjudicataria, esta debe presentar la documentación del personal sustituto y debe contar con el visto bueno de la Dirección del Servicio.

6.2. PREPARACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN

Durante los primeros días del servicio se programarán vuelos de entrenamiento y reconocimiento para que la tripulación se familiarice con las condiciones de las islas donde se trabaje habitualmente, puntos de toma de agua, helisuperficies y equipamiento específico del helicóptero para este servicio (GPS, comunicaciones), etc., y se iniciarán lo antes posible los entrenamientos con los Equipos del Servicio EIRIF.

7. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

La empresa adjudicataria dispondrá obligatoriamente de Equipos de Protección Individual para las tripulaciones y vestuario de seguridad para el vuelo, formado por mono ignífugo, casco, guantes y chaleco reflectante, siendo de uso obligatorio para las tripulaciones. El personal de tierra dispondrá a su vez de aquellos equipos de protección individual que sean aplicables para el desarrollo de sus funciones, incluyendo soporte en tierra, repostajes y cualquier otra actividad que forme parte del servicio. Además, dispondrán de vestuario para la permanencia en la base para el personal de vuelo y de tierra.

La empresa adjudicataria deberá garantizar la observancia de la normativa vigente sobre contratación laboral, seguridad social y prevención de riesgos laborales, siendo responsable ante la entidad contratante y ante terceros de cualquier anomalía o deficiencia que pueda producirse en este sentido.

Para eso, GESPLAN exigirá a la empresa adjudicataria, en todo caso con carácter previo al inicio de la ejecución del contrato, pero también cuando lo estime necesario, la aportación de la siguiente documentación:

- Evaluación de los riesgos propios de cada puesto y lugar de trabajo.
- Control del suministro y empleo de los equipos de protección individual.
- Desarrollo de protocolos de actuación.
- Acreditación de facilitar información y formación en materia de riesgos laborales a sus trabajadores, así como de las cuestiones expuestas anteriormente.

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 entidad contratante.

8. INSPECCIÓN DE LOS SERVICIOS.

Antes de iniciar la prestación del servicio, una vez que la aeronave se encuentren en su base asignada, o en su caso la aeronave de sustitución, la Dirección del Servicio, comprobará con el comandante de la aeronave la operatividad de la misma, así como de todo su material complementario, mediante la comprobación de:

- Modelo, matrícula e imagen corporativa de la aeronave.
- Sistemas de comunicaciones, posicionamiento y navegación, de seguimiento de móviles y los datos registrados o grabados precisos, así como el equipamiento establecido en el apartado “equipamiento” del presente pliego.
- Identidad de los pilotos y mecánicos adscritos a la base, así como de sus licencias y certificados médicos.

GESPLAN podrá contratar la asistencia técnica que considere necesaria para efectuar actuaciones periódicas de seguimiento, inspección, planificación de entrenamiento y control, incluidos controles durante el vuelo, sobre la empresa adjudicataria y los servicios contratados, según lo determinado por el presente Pliego Técnico.

La empresa deberá permitir en cualquier momento y circunstancia, el acceso a la aeronave, documentación, oficinas, talleres, hangares y almacenes al personal de la Dirección del Servicio o en quien ésta decida delegar, con el fin de realizar las inspecciones que se consideren necesarias.

La Dirección del Servicio podrá contratar la realización de una auditoría especializada de tipo técnico, sobre las empresas concurrentes, por una empresa especializada, con el fin de determinar la idoneidad de las aeronaves.

Al inicio del contrato, la entidad contratante realizará una inspección y aprobará junto a la adjudicataria una aceptación técnica en base a las condiciones de los pliegos Técnicos y Administrativo.

9. SEGUIMIENTO DE TRABAJOS E INFORME FINAL

Durante el período de contratación, si así es requerido, la empresa adjudicataria deberá presentar a la Dirección del Servicio un informe mensual en que se resuman los datos de los partes diarios de trabajo, con la relación de salidas efectuadas, incorporando trayecto, duración e incidencias constatadas. Igualmente se indicarán los mantenimientos realizados, así como posibles

inoperatividades y el cumplimiento del cuadrante de pilotos y técnicos (de los informes a realizar, se fijará un formato durante el inicio del contrato).

Anualmente se presentará una memoria de las actividades realizadas durante el servicio que incluirá como mínimo:

- Listado de vuelos realizados, con detalle de objeto del vuelo, medios transportados, descargas de agua o retardante realizadas, zona de actuación y otras observaciones.
- Valoración de servicios realizados, dificultades en extinción, coordinación de medios, etc. Propuestas de mejora.
- Actividades formativas o de entrenamiento realizadas con el personal EIRIF. Valoración del personal, dificultades, deficiencias, propuestas de mejora, etc.

Se elaborará informe detallado de cada intervención en extinción de incendios forestales, incluyendo como mínimo:

- Horas y contabilidad de tiempos de inicio, activación, llegada de vuelo.
- Zona de actuación, descargas realizadas, estrategia y croquis de actuación en el incendio, descripción de la actuación inicial del Equipo, etc.
- Problemas de coordinación, deficiencias o mejoras de materiales, y otras observaciones que permitan una valoración objetiva para la mejora del Operativo.

De los accidentes e incidentes de cierta consideración que puedan producirse a lo largo del contrato, se hará un informe detallando la descripción del suceso y las medidas adoptadas para su solución, a petición por parte de los técnicos encargados del contrato por parte de la Dirección del Servicio.

En Santa Cruz de Tenerife, a fecha de la firma electrónica