

Cuestión:

En relación a la licitación “*Servicio de transporte, mediante helicóptero para intervenciones de salvamento y rescate, transporte sanitario, otras de protección civil y de asistencia sanitaria en emergencias atendidas por el equipo de rescate y salvamento del servicio de protección civil y emergencias del Gobierno de Cantabria*” se solicita confirmación en relación a los siguientes aspectos:

- En la pág 13 de 31 del pliego de prescripciones técnicas, se indica que para el helicóptero modelo Tipo A es requerido disponer de COE SAR Mar (Certificado de Operación especial para búsqueda y salvamento en mar) para la aeronave ofertada en esta categoría.

Igualmente, en el punto 9. Especificaciones técnicas del helicóptero Tipo A, en la pág. 13 de 21 se indica que la instrumentación deberá permitir el vuelo VFR e IFR

En la pag 11 de 31, en el párrafo último del apartado 8.-*Ámbito de Operación*, se indica que el “*servicio de rescate deberá realizar intervenciones en mar con un alcance aproximado de 100 millas náuticas*”

Se pide aclaración de si por tanto el COE SAR Mar establecido como requisito no debe presentar restricción alguna para la operación de rescate a dicha distancia indicada y asimismo la operación SAR Tierra y Mar no deberá presentar restricciones de vuelo IFR en operaciones diurnas o nocturnas

- En relación a los tiempos de activación para el helicóptero Tipo A se indica por un lado en el punto 6.1 del PPT “*teniendo en cuenta que la tripulación se encuentra en guardia localizada*” si bien en el mismo punto se establece un plazo de 15 min para estancia en aeropuerto desde la recepción de la activación. Dado que se considera que dicho plazo de 15 minutos podría ser considerado no aplicable a un sistema de guardia localizada, se pide confirmación de este tiempo, que entendemos que debe ser al menos el establecido para el helicóptero Tipo B, es decir de 30 minutos para estar en el aeropuerto desde la recepción de la activación, todo ello de cara a aplicar un sistema de guardia localizada y no presencial de las tripulaciones.
- En el pliego de cláusulas administrativas se indica como criterio de valoración en el punto 2.2. pag 11 de 47, “*2.2 Disponer la aeronave "Tipo A" de la certificación PBN y disponer la totalidad de los pilotos adscritos al contrato para esa aeronave de la atribución PBN, 5 puntos.*” Se pide confirmación de si dado que se trata de dos requisitos, uno de la aeronave y otro de las tripulaciones, el cumplimiento de uno de ellos supondría la obtención de una puntuación de 2.5 puntos del total o en su caso la división de puntuación para cada uno de ellos si no fuera al 50%

Respuesta:

1.- El Certificado de Operación Especial de Búsqueda y Salvamento en mar (COE SAR Mar) establecido como requisito en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares no debe presentar restricción alguna para la operación de rescate a la distancia indicada en este pliego de 100 millas náuticas.

Asimismo, la operación SAR Tierra y Mar no deberá presentar restricciones de vuelo IFR en operaciones diurnas o nocturnas.

2.- Tal y como establece el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares en la página 7 de 31, la tripulación de la aeronave Tipo A deberá estar en el aeropuerto como máximo a los 15 minutos de haber recibido la activación del Centro de Atención de Emergencias 112, si bien es preciso indicar que ese tiempo es el referido para estar en el control de seguridad del aeropuerto.

3.- Para obtener los 5 puntos con los que se valora el criterio de adjudicación 2.2., página 11 de 47 del Pliego de cláusulas Administrativas Particulares, será necesario que la aeronave "Tipo A" disponga de la certificación PBN y que la totalidad de los pilotos adscritos al contrato para esa aeronave dispongan de la atribución PBN. El pliego no contempla efectuar valoraciones parciales en ese criterio.