

**INFORME DE NECESIDAD PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE SANITARIO AÉREO MEDIANTE HELICÓPTEROS SANITARIOS DE
SOPORTE VITAL AVANZADO (HEMS)**

EXP – 2021-000112

1.- Objeto

1.1.- Denominación: Es objeto de este documento justificar la necesidad de la contratación del servicio de helicópteros de transporte sanitario aéreo mediante helicópteros sanitarios de Soporte Vital Avanzado (HEMS) para el Sistema de Emergencias Médicas (SEM).

1.2. Antecedentes: Con fecha 4 de enero de 2016 se firmó el contrato para la gestión de los servicios de helicópteros sanitarios con la empresa adjudicataria TAF helicópteros, en la actualidad «ELIANCE HELICÒPTERS GLOBAL SERVICES SL», con una duración de 4 años y la posibilidad de 2 más de prórroga.

El servicio se inició en fecha 1 de febrero de 2016. El contrato se ha prorrogado y finaliza el 31 de enero de 2022.

2.- Justificación de la necesidad e idoneidad

2.1. Necesidad: La respuesta integral a las emergencias extrahospitalarias que presta el Sistema de Emergencias Médicas de Cataluña considera el servicio de helicópteros medicalizados como un recurso de gran eficacia en todos los ámbitos de la asistencia, ya sea en servicios primarios o bien en los traslados interhospitalarios de pacientes críticos. Con el fin de asegurar la equidad a toda la población es necesario disponer de:

- Servicio de asistencia inmediata y transporte sanitario aéreo con la cobertura horaria de 12 y 24 horas en función de la zona, los 365 días del año, y de la siguiente forma:
 - Base del Hospital Parc Taulí en Sabadell con una cobertura de 24 horas
 - Base del Hospital de Trueta en Gerona con una cobertura de 12 horas
 - Base del Hospital de Tremp (Helipuerto de Tremp) con una cobertura de 12 horas.
 - Base del Hospital Móra d'Ebre (Helipuerto Parque de Bomberos de Móra) con una cobertura de 12 horas.

- Mantenimiento de todos los elementos del servicio HEMS.

2.2. Idoneidad: El Sistema de Emergencias Médicas es el responsable de la prestación y coordinación de la asistencia sanitaria de urgencia y emergencia extrahospitalaria, gestionando las llamadas que llegan al Centro Coordinador en un inicio y, si es necesaria la activación de un recurso, activará el más conveniente a las necesidades del paciente, prestará el servicio asistencial y realizará el transporte sanitario cuando sea necesario y con los medios disponibles más adecuados.

Por este motivo, es necesario disponer de un servicio de Helicópteros Medicalizados (HEMS), eficaz y eficiente en lo que respecta a la electromedicina y a los equipos profesionales, así como a la maquinaria, la operación y las instalaciones necesarias, y así poder dar respuesta rápida a aquellos pacientes que presentan patologías que son tiempo-dependientes.

Esta contratación contempla la cobertura del servicio de helicópteros medicalizados con un total de cuatro unidades de helicópteros para servicios HEMS durante toda la duración del contrato, entendiéndose como tal la disponibilidad permanente de cuatro unidades operativas dentro del horario de prestación del servicio, con independencia del número de unidades que se requieran para cubrir el servicio dentro del periodo y horario establecidos, por razones de mantenimiento, reparaciones y rotación. Cualquier suspensión imprevista y temporal de los recursos se notificará de manera inmediata a la tabla de vuelo ubicada en la Central de Coordinación del SEM.

En el supuesto de que dentro del periodo de duración del contrato se produzca una reestructuración de este servicio que implique un incremento del número de unidades, el licitador aceptará el compromiso de ampliación de este número de unidades del servicio en un régimen de no más de una adicional por año. El SEM solicitará las unidades adicionales no menos de un año antes de la fecha de alta de esta nueva unidad. Las unidades adicionales se registrarán por el mismo régimen y condiciones de todo tipo (económicas, operativas, equipamiento, calidad...) que las cuatro (4) inicialmente contratadas, con ampliación proporcional de todo lo que sea cuantificable (horas de vuelo incluidas en la contratación, contraprestación económica, etc.).

Los servicios a contratar hacen referencia a:

- Servicio de asistencia inmediata y transporte aéreo sanitario con cobertura horaria de 12 horas tres helicópteros x 365 días, bases HEMS de Gerona, Tremp y de Móra d'Ebre.
- Servicio de asistencia inmediata y transporte aéreo sanitario con cobertura

horaria de 24h x 365 días un helicóptero, bases HEMS Sabadell.

- Mantenimiento de todos los elementos del servicio HEMS.
- Las horas contratadas son intercambiables entre todas las máquinas.

El horario del servicio será el periodo temporal dentro del cual los helicópteros podrán ejecutar misiones reales, excluyendo el tiempo que se requiera para la preparación de las aeronaves, revisiones prevuelo, limpieza o cualquier operación preparatoria de *handling* o logística previa o posterior al periodo de disponibilidad y vuelo.

- Horarios del servicio

De forma indicativa, estos horarios son los siguientes, pudiendo ser objeto de modificación siempre que el SEM lo considere.

Base 1 Sabadell _____ 07:00 a 07:00

Base 2 Gerona _____ 08:00 a 20:00

Base 3 Tremp _____ 09:00 a 21:00

Base 4 Móra d'Ebre _____ 09:00 a 21:00

Desde los inicios de la UMA (Unidad de Medios Aéreos) en el año 2012 hasta la actualidad, ha sido necesaria la ampliación de horas de vuelo provocado por un incremento de actividad que, además, está permitiendo desarrollar una red de infraestructuras heliportuarias en todo el país.

Este despliegue se está efectuando progresivamente por fases:

- 1- Traslados interhospitalarios (desde un hospital «emisor» hasta otro «receptor» con una tecnología superior.
- 2- Helisuperficies 24 h y soporte a los recursos terrestres en patologías tiempo-dependientes en la modalidad de primarios diferidos.
- 3- *Operaciones Site*, helisuperficies pactadas con el territorio para utilizar en primarios y/o primarios diferidos.
- 4- Gafas de visión nocturna

Tan pronto esté finalizada la implantación de las infraestructuras operativas de soporte para vuelo nocturno, se producirá un incremento de la actividad. Actualmente, únicamente se pueden realizar interhospitalarios con las rutas

nocturnas que disponen de ficha de ruta y aproximación a los helipuertos.

En el periodo de implantación del vuelo nocturno:

- Se han podido asumir los traslados interhospitalarios de las zonas más alejadas que, hasta ahora, únicamente se podían realizar con recursos terrestres.
- Se ha dado servicio a un promedio de 17 pacientes.
- Ha permitido que las unidades de territorio estén disponibles, evitando largos desplazamientos en servicios que necesitaban un traslado a centros hospitalarios alejados.

A medida que las infraestructuras del territorio catalán estén validadas para la operación del vuelo nocturno se verá aumentada la actividad y efectividad de los servicios HEMS, tanto para servicios IH como para servicios primarios, debiendo adecuar los recursos de coordinación y soporte a los recursos aéreos del SEM también a 24 h.

3.- Carencia de medios

Al SEM le corresponde dar respuesta en situaciones de urgencia y emergencia prehospitalaria, la prestación de los servicios sanitarios, así como del transporte sanitario urgente y no urgente, tanto en situaciones ordinarias como extraordinarias.

Para poder dar respuesta sanitaria en todo el territorio de Cataluña con la máxima eficacia, equidad y eficiencia se requiere la contratación del servicio de transporte sanitario aéreo, ya que al SEM no le es posible destinar recursos materiales y humanos referidos a la tripulación de vuelo necesarios para llevar a cabo este trabajo, motivo por el cual se precisa una contratación externa.

4.- Lotes

Sí: No:

La prestación de este servicio, por sus características técnicas y los costes fijos asociados al mantenimiento de estructura y maquinaria, no es susceptible de dividirse en lotes, ya que son imprescindibles las interacciones entre las bases y el aprovechamiento de las sinergias con el fin de evitar al máximo las horas de vuelo sin paciente.

5.- Datos económicos

a) Sistema de determinación del precio:

Para el cálculo de los costes a los que deberá hacer frente el adjudicatario de la licitación, se ha hecho una estimación de todos los costes del servicio distinguiendo entre costes directos e indirectos, a los que hemos aplicado un coste de estructura y un beneficio industrial.

Para determinar los costes nos hemos servido de diferentes fuentes de información, desde ofertas de referencia de proveedores y otros; el III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros, su mantenimiento y reparación, del año 2019 para el cálculo de los gastos de personal; memorias económicas y licitaciones de otras Comunidades Autónomas; datos del fabricante de aeronaves; fuentes oficiales; etc.

La licitación se ha dimensionado para un volumen de horas donde las primeras cubrirán la estructura de costes fijos de la empresa adjudicataria y los costes variables asociados a estas horas (mantenimiento y combustible) que se facturarán tanto si se realizan como si no, y unas horas variables que se facturarán únicamente si se realizan. Para llegar a este escalado hemos tenido en cuenta la estructura de costes fijos y variables calculada, así como el histórico de horas realizadas a lo largo de los últimos años y la previsión de horas a realizar. Por último, incluiremos un volumen de horas adicionales a las que podremos recurrir, vía modificación del contrato, en caso de que circunstancias extraordinarias así lo requiriesen.

La estructura es la siguiente:

| | |
|--|---------------------|
| Horas de vuelo base..... | 1.900 horas anuales |
| Horas de vuelo adicionales incluidas en el objeto del contrato..... | 300 h anuales |
| Horas de vuelo adicionales por las que habrá modificación del contrato.. | 1.000 h anuales |

La estructura de costes de la licitación con el detalle de los costes directos e indirectos es la siguiente:

| | COSTE ANUAL 1+2 |
|---|---------------------|
| COSTES DE PERSONAL | 2.327.160,00 |
| Piloto | 1.217.700,00 |
| Tripulante HEMS | 568.260,00 |
| Técnico mantenimiento aeronáutico TMA | 541.200,00 |
| MÁQUINAS, ELECTROMEDICINA Y RADIOS,... | 4.034.257,22 |
| Amortización anual de las 4 aeronaves | 1.849.139,28 |
| Equipamiento electromedicina. Inversión (amortización anual) | 115.390,03 |
| Equipamiento electromedicina. Mantenimiento | 17.308,50 |
| Equipamiento Cascos | 12.680,32 |
| Equipamiento y certificación vuelo NVIS. Vinculado al cumplimiento 01/02/2024 | - |
| Radiocomunicaciones, tabletas y telefonía móvil. Inversión (amortización anual) | 11.791,45 |
| Radiocomunicaciones, tabletas y telefonía móvil. Mantenimiento | 10.890,00 |
| Coste medio ponderado anual mantenimiento y combustible máquinas | 2.017.057,64 |
| OTROS | 316.990,69 |
| Seguros aeronaves | 262.123,00 |
| Mantenimiento de los hangares (4) y de las bases (4) | 54.867,69 |
| COSTES DIRECTOS TOTALES | 6.678.407,91 |
| Costes de coordinación y estructura (1 % de todos los anteriores) | 66.784,08 |
| COSTES INDIRECTOS TOTALES | 66.784,08 |
| Beneficio industrial (6 % de todos los anteriores) | 404.711,52 |
| IMPORTE LICITACIÓN SEGÚN COSTES CALCULADOS | 7.149.903,51 |
| HORAS DE VUELO PREVISTAS (SIN HORAS ADICIONALES) | 1.900,00 |
| PRECIO HORA DE VUELO SEGÚN COSTES CALCULADOS | 3.763,11 |

Para facilitar el cálculo de los precios, hemos redondeado el precio final de la hora de vuelo, que queda como se indica a continuación:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Precio hora de vuelo final | 3.763,00 |
| Importe anual horas base | 7.149.700,00 |

Para el tercer año, es decir, a partir del 1 de febrero de 2024, se añade el coste de la certificación del vuelo NVIS cuantificado en **18.200,20** euros anuales (incluido el

impacto en los costes de estructura y el beneficio industrial). Así, el coste anual pasará a ser de **7.167.900,20** euros IVA incluido.

Los importes anuales quedan como se indica a continuación:

| | Años 1 y 2 | Años 3, 4 y 5 |
|---------------|--------------|---------------|
| Importe anual | 7.149.700,00 | 7.167.900,20 |

Por otra parte, hemos calculado el precio de las 300 horas adicionales incluidas dentro del objeto del contrato. Para ello, únicamente hemos tenido en cuenta el coste medio ponderado del mantenimiento de las máquinas, ya que se trata del único coste variable en función de las horas de vuelo, y le hemos añadido el % del beneficio industrial:

| | |
|--|---------------------|
| Coste medio ponderado anual mantenimiento máquinas | 2.017.057,64 |
| 6 % beneficio industrial | 121.023,46 |
| Total | 2.138.081,09 |
| Horas totales licitación | 1.900,00 |
| Coste hora adicional dentro del objeto del contrato | 1.125,31 |

Para facilitar el cálculo de los precios, hemos redondeado el precio final de la hora de vuelo, que queda como se indica a continuación:

| | |
|---|---------------------|
| Coste hora adicional dentro del objeto del contrato | 1.125,00 |
| Horas adicionales anuales | 300 |
| Coste total anual horas adicionales | 337.500,00 |
| Coste total 5 años | 1.687.500,00 |

Información sobre sueldos y salarios y personal

El detalle de los sueldos y salarios incluidos es el siguiente:

| | Sueldo bruto | SS (32 %) | 2,5 % Absentismo | Total |
|-----------------|--------------|-----------|---------------------|------------|
| Piloto | 75.000,00 | 24.000,00 | 2.475,00 | 101.475,00 |
| Tripulante HEMS | 35.000,00 | 11.200,00 | 1.155,00 | 47.355,00 |
| TMA | 40.000,00 | 12.800,00 | 1.320,00 | 54.120,00 |

| | Total | Jornada anual | Total €/h | Posiciones | Coste total |
|-----------------|------------|------------------|-----------|--------------|---------------------|
| Piloto | 101.475,00 | 2.000 | 50,74 | 12 | 1.217.700,00 |
| Tripulante HEMS | 47.355,00 | 2.000 | 23,68 | 12 | 568.260,00 |
| TMA | 54.120,00 | 2.000 | 27,06 | 10 | 541.200,00 |
| | | | | TOTAL | 2.327.160,00 |

No se han tenido en cuenta costes de uniformidad porque irán a cargo del SEM, tal y como se especifica en el PPT.

Respecto a los equipos de protección individual, se incluyen los cascos de vuelo homologados por el personal médico de las bases.

b) Valor estimado del contrato y método aplicado para su cálculo:

| Concepto | Importe |
|---|------------------------|
| Importe base de la licitación (sin IVA) | 37.490.600,60 € |
| Modificación del contrato (20 %) | 7.498.120,12 € |
| Importe sin IVA | 44.988.720,72 € |

No se prevén prórrogas en el contrato, ya que el período inicial es de 5 años.

Costes estimados de las modificaciones del contrato:

1. Se prevé una posible ampliación del presupuesto del contrato en el concepto de horas de vuelo adicionales a utilizar en caso de que fuese necesario reforzar el servicio respecto a la dimensión prevista inicialmente. Se pagará según el precio hora de vuelo adicional adjudicado.
2. La segunda modificación que se prevé es la posible ampliación del horario de la máquina de tipo medio que inicialmente hará horario de 12 horas y que pasaría a hacer 24 horas. A tal efecto, será necesario ampliar la dotación de personal y se verán incrementados los costes de mantenimiento y combustible, ya que se trata de costes variables en función de las horas de vuelo. Estos costes se han cuantificado en 319.255,89 euros anuales IVA incluido. Con una fecha de implantación prevista para el 1 de febrero de 2024, el coste para los tres años sería de 957.767,66 euros IVA incluido. En caso de implantar esta modificación, se prorrateará este importe en función de la fecha concreta de inicio.
3. Por último, se incluye la posibilidad de implantar el vuelo NVIS (*Night Vision Imaging System*, operación con gafas de visión nocturna) en la máquina que pasase a hacer horario de 24 horas mencionada en el punto anterior. El coste de esta modificación se ha valorado en 18.200,20 euros anuales IVA incluido; por tanto, el coste para los tres años sería de 54.600,60 euros IVA incluido. La fecha prevista de implantación es la misma que la de la ampliación de horario, es decir, 1 de febrero de 2024. Se ha separado el coste de esta modificación de la anterior por si no fuera posible implantarla simultáneamente a la ampliación de horario. En caso de implantar esta modificación, se prorrateará este importe en función de la fecha concreta de inicio.

c) Presupuesto base de licitación:

| | | |
|--|------------------------|-----|
| Presupuesto horas base (1.900 h anuales) 5 años (IVA no incluido) | 35.169.091,28 € | (1) |
| Presupuesto horas adicionales dentro del objeto del contrato (300 h anuales) 5 años (IVA no incluido) | 1.687.500,00 € | (2) |
| Presupuesto implantación vuelo NVIS aeronave Parc Taulí 1 de febrero de 2024 o posterior (IVA no incluido) | 54.600,60 € | (3) |
| Importe a satisfacer cuando Móra d'Ebre pase a hacer horario de 12 h en lugar de Orto a Ocaso | 579.408,72 € | (4) |
| Importe IVA (exento) | 0 € | |
| Presupuesto base de licitación total 5 años (IVA incluido) | 37.490.600,60 € | |

Importes máximos de licitación:

(1) Horas de vuelo base..... 1.900 horas anuales

(2) Horas de vuelo adicionales incluidas en el objeto del contrato..... 300 h anuales

(3) Presupuesto implantación vuelo NVIS aeronave Parc Taulí 1 de febrero de 2024 o posterior (IVA no incluido). Este importe se prorrateará en función de la fecha de implantación de inicio del servicio.

El SEM SA no está obligado a agotar el presupuesto correspondiente a las horas de vuelo adicionales incluidas dentro del objeto del contrato. Pagará únicamente por las horas efectivamente realizadas.

(4) El helipuerto de Móra d'Ebre actualmente no permite la operación nocturna; por tanto, la aeronave allí ubicada inicialmente deberá hacer horario de Orto a Ocaso. Cuando sea posible realizar el horario de 12 h previsto, será necesario añadir al importe de facturación mensual 9.656,81 euros equivalentes a este incremento de horario en la prestación del servicio.

Precios máximos de cada categoría:

Precio máximo horas de vuelo base: 3.763,00 euros.

A partir del 1 de febrero de 2024, se incluirá el importe correspondiente al vuelo NVIS en la aeronave con base en el Hospital Parc Taulí que realiza horario 24 h en caso de que se pueda implantar, cuantificado en 18.200,20 euros anuales.

Implantación vuelo NVIS aeronave Parc Taulí a partir del 1 de febrero de 2024 o con posterioridad (precio calculado para 3 años): 54.600,60 euros.

Precio máximo horas de vuelo adicionales incluidas en el objeto del contrato: 1.125,00 euros.

Como se ha mencionado, el helipuerto de Móra d'Ebre actualmente no permite la operación nocturna; por tanto, la aeronave allí ubicada inicialmente deberá hacer horario de Orto a Ocaso. Cuando sea posible realizar el horario de 12 h previsto, será necesario añadir al importe de facturación mensual 9.656,81 euros equivalentes a este incremento de horario en la prestación del servicio.

Ampliación de horario de Orto a Ocaso en 12 horas para la aeronave de Móra d'Ebre: 579.408,72 euros.

d) Sistema de pago al contratista:

El pago será mensual, con un importe fijo para las horas base que se pagará independientemente de las horas que se realicen, y un importe variable para las horas adicionales incluidas en el objeto del contrato que efectivamente se realicen.

A partir del 1 de febrero de 2024 se incluirá el importe correspondiente al vuelo NVIS en la aeronave con base en el Hospital Parc Taulí que realiza horario 24 h, en caso de que se pueda implantar. Este importe se prorrateará en función de la fecha de implantación real de inicio del servicio. El pago será mensual.

El helipuerto de Móra d'Ebre actualmente no permite la operación nocturna; por tanto, la aeronave allí ubicada inicialmente deberá hacer horario de Orto a Ocaso. Cuando sea posible realizar el horario de 12 h previsto, será necesario añadir al importe de facturación mensual 9.656,81 euros equivalentes a este incremento de horario en la prestación del servicio.

A continuación se describe el sistema de pago:

| | |
|--|----------------|
| Horas de vuelo base - Importe anual | 7.149.700,00 € |
| Horas de vuelo base - Importe mensual | 586.151,52 € |
| NVIS Máquina 24 h - A partir del 1 de febrero de 2024 o cuando se pueda implantar - Importe anual | 18.200,20 € |
| NVIS Máquina 24 h - Importe mensual | 1.516,68 € |
| Horas de vuelo adicionales dentro del objeto del contrato - precio hora | 1.125,00 € |
| Horas de vuelo adicionales dentro del objeto del contrato - horas máximas anuales | 300 € |
| Horas de vuelo adicionales dentro del objeto del contrato - importe máximo anual | 337.500,00 € |
| Importe mensual a añadir cuando la aeronave de Móra d'Ebre pase a hacer horario de 12 h en lugar de Orto a Ocaso | 9.565,81 € |

A continuación, se describe el sistema de pago de las modificaciones:

| | |
|---|--------------|
| NVIS 2ª máquina - A partir del 1 de febrero de 2024 o cuando se pueda implantar - Importe anual | 18.200,20 € |
| NVIS 2ª máquina - Importe mensual | 1.516,68 € |
| Vuelo nocturno - A partir del 1 de febrero de 2024 o cuando se pueda implantar - Importe anual | 319.255,89 € |
| Vuelo nocturno - Importe mensual | 26.604,66 € |
| Horas adicionales no incluidas en el objeto del contrato - precio hora | 1.125,00 € |

6. Plazo de duración del contrato

El contrato tendrá una duración de 5 años desde el momento del inicio del servicio, el cual será en el momento que se efectúe su acta de inicio de servicio y que se producirá en el momento en que los cuatro aparatos estén a disposición del servicio. El plazo máximo de inicio de la ejecución del contrato del servicio de helicópteros sanitarios es de 3 meses a contar desde la formalización del contrato.

No se prevé ninguna prórroga.

7. Tramitación del expediente

La presente contratación se propone que sea:

Ordinaria: Urgente:

8. Solvencia de las empresas licitadoras

a) Solvencia económica y financiera

1. Volumen anual de negocios en el ámbito al que se refiera el contrato, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades del empresario y de presentación de las ofertas igual o superior a 44.000.127 €.

Medios para acreditar la solvencia: Aportar las cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil correspondientes al ejercicio de volumen anual de negocio más elevado de los tres últimos ejercicios indicados. Los empresarios no obligados a presentar las cuentas en registros oficiales podrán aportar los libros de contabilidad debidamente legalizados.

2. Seguro de responsabilidad civil que cubra las responsabilidades derivadas de la actividad de la empresa y de su personal con cobertura mínima de 1.500.000 € por víctima y 8.000.000 € por siniestro (independiente del seguro de los helicópteros, en su caso).

Medio de acreditación: copia del recibo de la póliza

b) Solvencia técnica o profesional y medios materiales, (aeronaves), personales

Relación de los principales servicios realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato en el curso de como máximo los tres últimos años en los que se indique el importe, la fecha y el destinatario, público o privado de los mismos.

Mínimo exigible: La acreditación de esta solvencia técnica o profesional se efectuará mediante la relación de los principales suministros efectuados en los tres últimos años, de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato, cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70 por ciento de la anualidad media del contrato.

Medio de acreditación: Declaración responsable.

Indicación de la parte del contrato que el empresario tiene eventualmente el propósito de subcontratar.

Mínimo exigible: No se exige ninguno.

Medio de acreditación: Declaración responsable.

Descripción de las instalaciones técnicas, de las medidas utilizadas por el empresario para garantizar la calidad y los medios de estudio e investigación de la empresa.

Mínimo exigible:

- Disponer de un Centro de Mantenimiento con certificación EASA Part-145 para responder a las necesidades de mantenimiento programadas de la flota durante la vigencia del contrato.

Medio de acreditación: Copia del certificado del centro de mantenimiento.

Otra documentación exigible:

- Certificado de operador aéreo

Mínimo exigible:

- Certificado de Operador Aéreo (AOC: *Air Operator's Certificate*) de la empresa licitadora en vigor y en relación con el objeto del contrato que habilite a la empresa licitadora a operar en servicios HEMS.
- La compañía licitadora tendrá contemplado en su manual de operaciones aprobado por la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) todo lo referente a la configuración de las tripulaciones para las operaciones HEMS.

Medio de acreditación:

- Copia del certificado que habilita a operar en servicios HEMS.
- Copia de la parte de su manual de operaciones aprobado por la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) donde se especifiquen las características de su operación en servicios HEMS.

9. Compromiso de dedicar o adscribir a la ejecución del contrato determinados medios personales o materiales

Se deberá garantizar que las tripulaciones de vuelo estén formadas en todo momento por un piloto y un tripulante HEMS operativo para cada una de las cuatro bases. Se deberá garantizar también personal de mantenimiento para cada una de las cuatro bases en los términos descritos en el apartado 5.7 del PPT.

Se acreditará en todo momento que los pilotos adscritos al contrato tengan una experiencia mínima de 2000 horas de vuelo. De estas horas será necesario que como mínimo se acredite que 200 son horas de vuelo sanitario (HEMS) y que 200 horas de vuelo se han realizado dentro del territorio de Cataluña. Es una condición necesaria el conocimiento del territorio de actuación para dar respuesta efectiva y con garantías de seguridad en la operativa, y poder llevar a cabo la misión HEMS en situaciones con meteorología adversa, con visibilidad limitada, y similares. Estos aspectos se acreditarán mediante el LOGBOOK del piloto.

Se acreditará en todo momento que los tripulantes HEMS tienen como mínimo un año de experiencia laboral en servicios de emergencias. Son condición necesaria el conocimiento y experiencia de las funciones y responsabilidades como miembros de la

tripulaci3n aeron1utica durante el desarrollo de la operativa y la misi3n, tambi3n ofrecer asistencia en la aplicaci3n de las medidas de seguridad durante las operaciones en aire y tierra, y experiencia laboral relacionada con el conocimiento del territorio catal1n como tripulante HEMS. Este aspecto se acreditar1 mediante declaraci3n responsable.

Cada una de las cuatro bases tambi3n dispondr1 en todo momento de los helic3pteros asignados con los requerimientos m3nimos descritos en el punto 5.6 del PPT.

La antigüedad m1xima de los helic3pteros presentados no podr1 ser superior a ocho (8) a1os desde la fecha l3mite de presentaci3n de ofertas. Este aspecto se acreditar1 mediante la ficha t3cnica del helic3ptero.

El cumplimiento de estos requisitos se har1 en tr1mite de clasificaci3n de las ofertas. La empresa propuesta como adjudicataria deber1 aportar:

- LOGBOOK de los pilotos
- Declaraci3n responsable conforme los tripulantes HEMS tienen como m3nimo un a1o de experiencia laboral en servicios de emergencias y experiencia laboral relacionada con el conocimiento del territorio catal1n como tripulante HEMS.
- Certificado del fabricante para la entrega de helic3pteros, este certificado ser1 expedido por el fabricante de las aeronaves presentadas.
- Certificado de las matr3culas, este certificado ser1 expedido por la Direcci3n de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Espa1ola de Seguridad A3rea (AESA)
- Certificado del nivel de ruido, este certificado ser1 expedido por la Direcci3n de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Espa1ola de Seguridad A3rea (AESA)
- Licencia de estaci3n, este certificado ser1 expedido por la Direcci3n de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Espa1ola de Seguridad A3rea (AESA)
- Declaraci3n responsable por la empresa aeron1utica indicando la flota de helic3pteros adscritos al servicio objeto de este contrato.

10. Criterios de adjudicaci3n

Se ha aplicado la Directriz 1/2020 de la Direcci3n General de Contrataci3n P3blica en relaci3n con la aplicaci3n de f3rmulas de valoraci3n y puntuaci3n de las proposiciones econ3mica y t3cnica.

Los criterios de adjudicación están todos ellos relacionados con el objeto del contrato y buscan adjudicar el servicio a la oferta que proponga la mejor relación calidad precio.

Los criterios de adjudicación están basados en criterios operativos y técnicos necesarios para poder llevar a cabo la misión con garantías suficientes de seguridad y de operatividad del medio aéreo.

Entre otros, se han tenido en cuenta aquellos criterios técnicos de las aeronaves, antigüedad de las mismas, así como planes de mantenimiento, control de seguridad y otros elementos que se consideren imprescindibles para llevar a cabo misiones de vuelo con todas las garantías necesarias de seguridad y operatividad.

Igualmente, se incluye la formación necesaria para que los profesionales que operarán en el medio HEMS dispongan de los conocimientos más actualizados para dar una asistencia de calidad al paciente.

Asimismo, se valoran los conceptos económicos relativos al precio hora del importe fijo base y precio unitario hora adicional. El factor de ponderación para este apartado se incrementa en 2 para suavizar el efecto en las puntuaciones de posibles ofertas económicas con una reducción notable respecto del importe de licitación. De esta manera, evitaríamos que un precio excesivamente bajo respecto a los costes estimados perjudicase el desarrollo correcto de la operativa del servicio.

| A) CRITERIOS QUE DEPENDEN DE JUICIOS DE VALOR | HASTA | 4 |
|--|-------|---|
| <p>A1) Descripción del Plan de explotación.</p> <p>1.1 Se valorará el mejor programa específico para dar cobertura a la operatividad de las unidades descrita en el anexo 9 del PPT (máximo 3 puntos). Este programa es para poder garantizar y planificar la cobertura operativa del servicio anual.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El calendario que refleje la cobertura del personal de vuelo con el grado más alto de detalle con la cadencia horaria y la cobertura de imprevistos del primer año de ejecución del contrato. <ul style="list-style-type: none"> • Bueno: 1 punto • Aceptable: 0,5 puntos • Insuficiente: 0 puntos - El calendario que refleje la cobertura del personal de mantenimiento de las bases HEMS con el grado más alto de detalle con la cadencia horaria y la cobertura de imprevistos del primer año de ejecución del contrato. <ul style="list-style-type: none"> • Bueno: 1 puntos • Aceptable: 0,5 puntos • Insuficiente: 0 puntos - Detallar el plan anual de mantenimiento de los helicópteros asignados al contrato como mínimo con una cadencia mensual. <ul style="list-style-type: none"> • Bueno: 1 puntos • Aceptable: 0,5 puntos • Insuficiente: 0 puntos <p>1.2 Se valorará la metodología especificada para el control de documentos que garantice de manera eficaz la producción, la conservación, el uso y la explotación de los documentos para hacer seguimiento del plan de explotación del anexo 9 (máximo 1 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bueno: 1 puntos • Aceptable: 0,5 puntos • Insuficiente: 0 puntos | 4 | |

| B) CRITERIOS VALORABLES DE FORMA AUTOMÁTICA | HASTA | 96 |
|---|-----------|----|
| <p>B1) Precio hora vuelo fijo base (máximo 30 puntos)</p> $P_v = \left[1 - \left(\frac{O_v - O_m}{IL} \right) \times \left(\frac{1}{VP} \right) \right] \times P$ <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>P_v = Puntuación de la oferta a Valorar P = Puntos criterio económico O_m = Oferta Mejor O_v = Oferta a Valorar IL = Importe de Licitación VP = Valor de ponderación</p> </div> <p>Se valorará</p> <p>El importe máximo es el previsto en el pliego de cláusulas. Se redondeará a dos decimales. Para el cálculo de la puntuación de la oferta a valorar, el valor de ponderación será igual a 2</p> | 30 | |
| <p>B2) Precio hora vuelo adicional (máximo 8 puntos)</p> $P_v = \left[1 - \left(\frac{O_v - O_m}{IL} \right) \times \left(\frac{1}{VP} \right) \right] \times P$ <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>P_v = Puntuación de la oferta a Valorar P = Puntos criterio económico O_m = Oferta Mejor O_v = Oferta a Valorar IL = Importe de Licitación VP = Valor de ponderación</p> </div> <p>El importe máximo es el previsto en el pliego de cláusulas. Se redondeará a dos decimales. Para el cálculo de la puntuación de la oferta a valorar, el valor de ponderación será igual a 1</p> | 8 | |

| | | |
|--|-----------|--|
| <p>B3) Plan de seguridad</p> <p>3.1. Se valorarán las condiciones técnicas de las aeronaves presentadas que contengan expresamente la siguiente información para cada helicóptero presentado: (máximo 2 puntos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La altura mínima del rotor principal que permita la aproximación con el rotor en marcha o en cualquier circunstancia. Altura mínima de la posición de la pala del rotor principal en tierra en las aeronaves de tipo ligero (máximo 1 punto) <ul style="list-style-type: none"> - Bueno: distancia mínima igual o > 2,35 metros 0,5 puntos por cada aeronave. - Insuficiente: distancia < 2,35 metros 0 puntos • La altura del rotor principal que permita la aproximación con el rotor en marcha o en cualquier circunstancia. Altura mínima de la posición de la pala del rotor principal en tierra en las aeronaves de tipo medio (máximo 1 punto) <ul style="list-style-type: none"> - Bueno: distancia mínima igual o > 3,00 metros 0,5 puntos por cada aeronave. - Insuficiente: distancia < 3,00 metros 0 puntos <p>3.2. El límite del impacto acústico de las aeronaves, en las diferentes fases de vuelo: (máximo 3 puntos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bueno. <i>Overflight</i> (EPNdB) ≤ 85 0,75 puntos por modelo de helicóptero. • Aceptable: <i>Overflight</i> (EPNdB) $> 85 \leq 87$ 0,25 puntos por modelo de helicóptero. • Insuficiente: <i>Overflight</i> (EPNdB) > 87 0 puntos | 5 | |
| <p>B4) Valoraciones comunes para todas las aeronaves</p> <p>4.1. Se valorará la antigüedad de las aeronaves en el momento de la presentación de la oferta, puntuando mejor aquellas de menor antigüedad. Tomando como criterio la fecha de fabricación (máximo 6 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excelente: antigüedad de la aeronave ≤ 3 años: 1,5 puntos / helicóptero • Bueno: antigüedad > 3 años y ≤ 5 años: 0,75 puntos / helicóptero • Aceptable: antigüedad > 5 años y ≤ 7 años: 0,5 puntos / helicóptero • Insuficiente: De más de 7 años: 0 puntos | 12 | |

| | | |
|--|----------|--|
| <p>4.2. Volumen de la cabina aeronave tipo medio. Se valorará el mayor volumen útil de la cabina, en términos de comodidad y amplitud para la prestación del servicio con relación al número de aeronaves afectadas (máximo 2 puntos):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volumen de cabina útil $\geq 5,8 \text{ m}^3$ 1 punto/helicóptero • Volumen de cabina útil $\geq 5 \text{ m}^3 < 5,8 \text{ m}^3$ 0,5 puntos/helicóptero • Volumen de cabina útil $< 5,5 \text{ m}^3$ 0 puntos <p>4.3. Volumen de la cabina aeronave tipo ligero. Se valorará el mayor volumen útil de la cabina, en términos de comodidad y amplitud para la prestación del servicio con relación al número de aeronaves afectadas (máximo 2 puntos):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volumen de cabina útil $\geq 4,8 \text{ m}^3$ 1 punto/helicóptero • Volumen de cabina útil $\geq 4,5 \text{ m}^3 < 4,8 \text{ m}^3$ 0,5 puntos / helicóptero • Volumen de cabina útil $< 4,5 \text{ m}^3$ 0 puntos <p>4.4. Se valorará la disposición en todas las aeronaves de la equipación completa para realizar vuelos de tipo IR para situaciones de meteorología adversa y en las que se pueda ver comprometida la seguridad del vuelo. (máximo 2 puntos):</p> <p style="padding-left: 40px;">Dispone de IR 2 puntos</p> <p style="padding-left: 40px;">No dispone de IR 0 puntos</p> | | |
| <p>B5) Valoraciones para la aeronave</p> <p>5.1. Que la camilla disponga de ruedas y patas extensibles para poder ser movilizada con pacientes por una sola persona (máximo 2 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispone de la camilla con ruedas y patas extensibles 0,5 puntos por cada aeronave • No dispone de la camilla 0 puntos por cada aeronave <p>5.2. Puntos de iluminación. Se valorarán los puntos de iluminación en la zona asistencial de la cabina (máximo 3 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 puntos de iluminación 0,75 puntos / helicóptero • 2 puntos de iluminación 0,5 puntos / helicóptero • Menos de 2 puntos de iluminación 0 puntos | 5 | |

| | |
|--|-----------------|
| <p>B6) Instalaciones</p> <p>Instalación para la gestión del carburante. Se valorará que se pueda garantizar la posibilidad de poder disponer de los máximos puntos adicionales de suministro fijos o móviles de carburante aparte de los que se piden en el punto 5.9 del PPT para cada base HEMS distribuida por el territorio de cobertura del servicio (máximo 3 puntos).</p> <p>Excelente: Garantía de poder disponer de más de 8 puntos de suministro de carburante: 3 puntos.</p> <p>Bueno: Garantía de poder disponer de entre 6 y 8 puntos de suministro de carburante: 1,5 puntos.</p> <p>Insuficiente: Menos de 6 puntos de suministro de carburante. 0 puntos.</p> | <p>3</p> |
| <p>B7) Mantenimiento de los elementos del servicio HEMS</p> <p>Para garantizar la mejor prestación del servicio de mantenimiento, se valorará la media de la distancia en línea recta desde el centro de mantenimiento autorizado (propio o contratado) categoría A2, B1, a cada una de las bases HEMS (máximo 4 puntos). Para poder dar una cobertura dentro del horario establecido en caso de avería de las aeronaves asignadas al contrato y asegurar una operatividad del servicio en el menor tiempo posible y de esta manera poder subsanar las inoperatividades atribuibles al mantenimiento en el margen establecido en este pliego de condiciones técnicas.</p> <p>La valoración de este punto se hará en función de las distancias siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excelente: Media de kilómetros de distancia de las cuatro bases al centro de mantenimiento ≤ 140 kilómetros: 4 puntos • Bueno: Media de kilómetros de distancia de las cuatro bases al centro de mantenimiento > 140 kilómetros y ≤ 160 kilómetros: 2 puntos • Aceptable: Media de kilómetros de distancia de las cuatro bases al centro de mantenimiento entre > 160 y < 180 kilómetros: 1 punto • Insuficiente: Media de kilómetros de distancia de las cuatro bases al centro de mantenimiento > 180 kilómetros o más: 0 puntos. | <p>4</p> |

| | |
|---|------------------|
| <p>B8) Personal adscrito al servicio</p> <p>8.1. De acuerdo con lo descrito en el punto 5.7.4 del PPT (está obligado a adscribir al contrato a un mínimo de 10 profesionales de mantenimiento). Se valorará la adscripción de más de 10 profesionales de mantenimiento para la cobertura del servicio (máximo 2 puntos)</p> <p style="padding-left: 40px;">Adscripción de una persona adicional: 1 punto</p> <p style="padding-left: 40px;">Adscripción de dos personas adicionales: 2 puntos</p> <p>8.2. Se valorará que la adscripción de la totalidad de personal de mantenimiento adscrito al contrato (incluida la propuesta adicional valorada en el punto anterior) sea en exclusiva (máximo 5 puntos)</p> <p style="padding-left: 40px;">Sí 5 puntos</p> <p style="padding-left: 40px;">No 0 puntos</p> <p>8.3. Se valorará la propuesta de personal con la categoría de piloto que el licitador quiera adscribir a la ejecución de este contrato. Se valorará el conocimiento del territorio principal de actuación de estos pilotos, en concreto del territorio catalán. En concreto se valorará la certificación de la experiencia del tiempo de vuelo verificable en el LOGBOOK de cada piloto adscrito a la ejecución del contrato, con la siguiente referencia, hasta un máximo de 4 puntos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excelente: Por cada piloto adscrito al contrato que disponga de más de 1.000 horas de vuelo certificadas en el territorio principal de actuación: 0,5 puntos • Bueno: Por cada piloto adscrito al contrato que disponga de más de 500 y menos de 1.000 horas de vuelo certificadas en el territorio principal de actuación: 0,3 puntos • Aceptable: Por cada piloto adscrito al contrato que disponga de más de 200 y hasta 500 horas de vuelo certificadas en el territorio principal de actuación: 0,1 puntos. <p>8.4. Se valorará la propuesta de personal con la categoría de piloto de las bases que operen las 24 horas que tengan la acreditación IR (máximo 2 puntos):</p> <p style="padding-left: 40px;">Disponen de la acreditación IR: 2 puntos</p> <p style="padding-left: 40px;">No disponen de la acreditación IR: 0 puntos</p> | <p>13</p> |
|---|------------------|



| | |
|--|------------------|
| <p>9. FORMACIÓ</p> <p>9.1. Se valorarà el plan de formació que incremente las 36 horas de formación en aspectos aeronáuticos, normativos y sanitarios, requeridas en el punto 5.12 del PPT (máximo 4 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento ofrecido de más de 15 horas anuales 4 puntos • Incremento ofrecido de entre 14 horas y 10 horas anuales 3 puntos • Incremento ofrecido de entre 9 horas y 5 horas anuales 2 puntos • Incremento ofrecido de entre 4 horas y 2 horas anuales 1 puntos • Incremento ofrecido de menos de 2 horas anuales 0 puntos <p>9.2. Se valorarà el plan de formació que incremente las 4 horas de formación en cabina real o simulada para el personal sanitario, requeridas en el punto 5.12 del PPT (máximo 6 puntos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento ofrecido de más o igual a 15 horas anuales de formación en cabina real o simulada: 6 puntos • Incremento ofrecido de entre 24 horas y 20 horas anuales 5 puntos • Incremento ofrecido de entre 19 horas y 15 horas anuales 4 puntos • Incremento ofrecido de entre 14 horas y 10 horas anuales 3 puntos • Incremento ofrecido de entre 9 horas y 5 horas anuales 2 puntos • Incremento ofrecido de entre 4 horas y 2 horas anuales 1 puntos • Incremento ofrecido de menos de 2 horas anuales en cabina real o simulada 0 puntos <p>9.3. Se valorarà la propuesta de personal tripulante HEMS que el licitador quiera adscribir a la ejecución de este contrato. Se valorarà la formación de este personal tripulante HEMS. En concreto se valorarà la formación que tenga este personal en ciclo formativo de la familia profesional de Sanidad, con la siguiente referencia hasta un máximo de 5 puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,3 por tripulante HEMS adscrito al servicio, con titulación de ciclo formativo de la familia profesional de Sanidad (no contará en este cómputo el ciclo formativo de emergencias sanitarias). • 0,5 por tripulante HEMS adscrito al servicio, con titulación de ciclo formativo de grado medio de emergencias sanitarias. | <p>16</p> |
|--|------------------|

| | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------|--|---|--|---|--|---|--|--|
| <p>9.4. Disponer de una herramienta informática donde, en tiempo real, el SEM pueda consultar y extraer listados de: la planificación, las formaciones realizadas, los profesionales que han hecho cada formación, así como de las encuestas de satisfacción de los profesionales (máximo 1 puntos):</p> <p>Marcar con una cruz si la herramienta permite consultar en tiempo real y extraer los siguientes datos:</p> <table border="1" data-bbox="379 517 1331 763"> <tr> <td>Planificación de la formación</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Visualización de todas las formaciones realizadas</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Visualización de formaciones realizadas por cada persona adscrita al servicio</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Visualización y posibilidad de extracción de las encuestas de satisfacción de los profesionales</td> <td></td> </tr> </table> <p>Dispone de las funcionalidades descritas: 0,25 por funcionalidad. No dispone de herramienta con estas funcionalidades: 0 puntos</p> | Planificación de la formación | | Visualización de todas las formaciones realizadas | | Visualización de formaciones realizadas por cada persona adscrita al servicio | | Visualización y posibilidad de extracción de las encuestas de satisfacción de los profesionales | | |
| Planificación de la formación | | | | | | | | | |
| Visualización de todas las formaciones realizadas | | | | | | | | | |
| Visualización de formaciones realizadas por cada persona adscrita al servicio | | | | | | | | | |
| Visualización y posibilidad de extracción de las encuestas de satisfacción de los profesionales | | | | | | | | | |
| Total | 100 | | | | | | | | |

Siempre y cuando haya más de una oferta, en relación con los criterios sometidos a juicio de valor, se procederá a la valoración de las proposiciones de acuerdo con los valores establecidos en cada criterio y subcriterio. Posteriormente, se procederá a ordenar las diferentes propuestas valoradas por orden decreciente aplicándose la siguiente fórmula:

$$P_{op} = P \times \frac{VT_{op}}{VT_{mv}}$$

Pop = Puntuación de la oferta a puntuar
P = Puntuación del criterio
Vtop = Valoración Técnica de la Oferta que se puntúa
VTmv = Valoración Técnica de la oferta Mejor Valorada

La anterior fórmula será de aplicación a cada uno de los criterios y, en su caso, a cada uno de los subcriterios por separado siempre y cuando se cumpla, respecto a cada criterio y subcriterio, el requisito que se detalla en el párrafo siguiente. Posteriormente a la aplicación de la fórmula para cada criterio y subcriterio, se obtendrá la puntuación total.

Se establece, en relación con cada criterio y subcriterio, un umbral del 80 %. Si ninguna valoración de las ofertas con respecto a cada criterio y subcriterio supera el umbral de valoración mínimo no se aplicará la fórmula anterior y todas las ofertas obtendrán como puntuación en el criterio o subcriterio correspondiente el valor obtenido en la fase de valoración. Si alguna valoración de las ofertas supera el umbral, se puntúan todas las

ofertas en aplicación de la fórmula en ese criterio o subcriterio.

En ningún caso este umbral mínimo de valoración supone una exclusión de la licitación.

Esta fórmula no es de aplicación a los criterios automáticos cualitativos.

11. Ofertas con valores anormales o desproporcionados

Las ofertas podrán ser consideradas anormales o desproporcionadas en los casos en que acumulativamente se den las siguientes dos circunstancias (a + b)

Se aclara que, cuando el criterio habla de «puntuación obtenida», se está refiriendo a la que resulte de la aplicación de la fórmula, si es el caso, en relación con los criterios sometidos a juicio de valor, y con los otros criterios automáticos que inciden directamente en la calidad del contrato, si así se ha establecido expresamente en los pliegos.

a. En relación con la oferta económica:

- En caso de que haya un único licitador, cuando la oferta esté un 15 % (o más) por debajo del presupuesto base de licitación.
- En caso de que se presenten 2 o 3 licitadores, cuando las ofertas estén un 10 % (o más) por debajo del promedio (P) de las ofertas presentadas.
- En caso de que se presenten 4 o más licitadores, si existen ofertas que estén un 15 % (o más) por encima del promedio (P1) de las ofertas presentadas, en este caso se procederá al cálculo de un nuevo promedio (P2) únicamente con las ofertas no incluidas en el supuesto anterior, y serán consideradas anormales aquellas que estén un 15 % (o más) por debajo de P2.

(Esta fórmula se aplicará para cada uno de los subcriterios de la oferta económica, en caso de que existan. En este caso, se entenderá que concurre la primera circunstancia y se procederá a analizar si concurre la circunstancia b).

b. En relación con el resto de criterios (criterios no cuantificables automáticamente y resto de criterios valorables de forma automática diferentes a la oferta económica)

En caso de que haya una sola oferta, cuando la puntuación obtenida sea inferior en 15 unidades porcentuales respecto de la máxima puntuación de los criterios.

Si hay 2 o 3, cuando la puntuación total obtenida en los criterios mencionados sea

inferior en más de 10 unidades porcentuales al promedio de las puntuaciones obtenidas de las ofertas presentadas y admitidas.

Si hay 4 o más, y existen puntuaciones que sean superiores a dicho promedio (P1) en más de 15 unidades porcentuales, se procederá al cálculo de un nuevo promedio (P2) únicamente con las ofertas que no se encuentren en el supuesto indicado, y serán consideradas anormales aquellas que estén un 15 % (o más) por debajo de P2.

12. Garantía definitiva

Sí: No:

La garantía definitiva se fija en un 5,00 % del precio del contrato (sin IVA).

13. Condiciones especiales de ejecución

- Cumplir en todo momento el convenio colectivo sectorial y territorial que le sea de aplicación a los trabajadores que puedan desarrollar tareas al amparo de este contrato.
Esta condición tiene, al mismo tiempo, el carácter de obligación contractual esencial, y su incumplimiento puede dar lugar a la resolución del contrato.
- El contratista y subcontratistas, en su caso, quedan sometidos a la normativa nacional y de la Unión Europea sobre protección de datos.

14. Condiciones esenciales del contrato

Se considerará incumplimiento de las obligaciones contractuales esenciales los siguientes:

- El incumplimiento de los procedimientos, instrucciones y protocolos del SEM por parte de los profesionales adscritos a la prestación del servicio.
- El incumplimiento del deber de confidencialidad.
- La negativa injustificada a la prestación del servicio.
- La prestación del servicio desatendiendo las indicaciones del SEM o las concretas instrucciones operativas del CECOS del SEM que repercutan en el proceso asistencial.
- El incumplimiento grave o reiterado de los derechos de los pacientes en la ejecución del contrato.

- El incumplimiento reiterado de las características mínimas detalladas en el pliego técnico o mejoras presentadas en la oferta y que afecten a:
 - o Las características de las aeronaves
 - o Las características de los equipamientos ofertados de la aeronave
 - o El mantenimiento de la imagen corporativa de la aeronave
- El suministro de información falsa o la negativa a suministrar información o documentación esencial sobre la actuación asistencial.
- La manipulación indebida o mal uso de los equipos de comunicación.
- Reiteración de la no comunicación inmediata de incidencias que supongan una indisponibilidad del medio.
- No aportar la acreditación del piloto necesaria para el tipo de operación objeto de este contrato que implique una demora en la disponibilidad del recurso de forma reiterada (dos veces o más).
- Realizar cambios de personal con capacitaciones menores que las establecidas de forma reiterada (dos veces o más).
- El contratista deberá poner a disposición de la ejecución del contrato helicópteros con sistema IR y/o pilotos 24 horas con acreditación para esta tipología de vuelo, según su oferta.

15. Penalidades

En caso de cumplimiento defectuoso de la prestación objeto del contrato o de incumplimiento de los compromisos asumidos por la empresa o las empresas contratistas o de las condiciones especiales de ejecución establecidas en la cláusula vigésima de este pliego, se podrá acordar la imposición de las penalidades siguientes:

Penalidades vinculadas a la prestación del servicio

Las penalidades se computan sobre la «unidad base de penalidad», definida como un 365º del importe anual inicial de la parte fija del contrato dividido por cuatro (atendiendo a que son cuatro helicópteros). Es decir, la base de penalidad es la parte fija diaria percibida por el operador para el servicio de un helicóptero y, por tanto, la unidad base de penalidad es un valor que no tiene en cuenta qué tipo de máquina en concreto es sujeto de ser penalizada. Por otro lado, a medida que esta parte fija aumente, según se describe en el epígrafe «modificaciones del contrato» de este documento, el valor de las penalidades lo hará en la misma medida.

La unidad base de penalidad se valora como «1» y en consecuencia las penalidades

se cuantifican en fracciones o múltiplos de esta unidad base de penalidad.

En ningún caso será susceptible de penalidad la indisponibilidad del medio aéreo por razones meteorológicas o causas de fuerza mayor excepcionales ajenas al operador.

El cumplimiento defectuoso de la prestación objeto de este contrato puede ser susceptible de aplicación de diversas penalidades. El adjudicatario podrá ser sancionado con diferentes penalidades por un mismo hecho, siempre que esté expresamente previsto en los siguientes supuestos.

15.1. Penalidad por no comunicación de incidencias

Cualquier incidencia relativa al servicio que pueda conllevar una indisponibilidad del medio deberá ser comunicada inmediatamente. La no comunicación inmediata será causa de penalización con un importe equivalente a 3 de la unidad base de penalidad.

La reincidencia de la no comunicación inmediata de incidencia que pueda conllevar una indisponibilidad del medio (dos veces o más) podrá ser causa de resolución de contrato.

15.2. Penalidades por indisponibilidad no resuelta en dos (2) horas

Las indisponibilidades del medio deberán ser resueltas en un periodo menor de dos (2) horas a contar desde la comunicación al SEM, bien resolviendo la incidencia, o bien sustituyendo el helicóptero con el de sustitución. Si se detecta que esta indisponibilidad no se ha comunicado de forma inmediata, se aplicará la penalidad descrita en el punto 15.1.

Por cada hora o fracción adicional hasta 12 horas se aplicará un importe equivalente al 0,5 de la unidad base de penalidad.

Por cada hora o fracción adicional desde 12 horas hasta 24 horas se aplicará un importe equivalente al 0,6 de la unidad base de penalidad.

Por cada hora o fracción adicional superior a 24 horas se aplicará un importe equivalente al 0,7 de la unidad base de penalidad.

15.3. Por no acreditación necesaria del piloto para el tipo de operación objeto de este contrato, especificado en el punto de tripulación HEMS del PPT.

La no acreditación del piloto necesaria para el tipo de operación objeto de este contrato que implique una demora en la disponibilidad del recurso será sancionada con 10.000 €.

En caso de reincidencia (dos veces o más), podrá ser causa de resolución de contrato.

15.4. Penalidades por sustitución de helicóptero con menos prestaciones técnicas y operativas que el helicóptero titular.

Los helicópteros operativos deberán ser sustituidos por helicópteros de sustitución con prestaciones técnicas y operativas iguales o superiores. La sustitución de un helicóptero con prestaciones inferiores a las adjudicadas será penalizada con una unidad de penalidad por cada 24 horas.

15.5. Penalidad por deficiencias de las condiciones de limpieza de las bases y hangares de las tripulaciones HEMS.

El operador será el responsable del mantenimiento y limpieza de las bases y hangares. Este mantenimiento se hará cada día, los 365 días del año. El SEM tendrá acceso al registro de limpieza. La no realización de la limpieza o del registro de la limpieza realizada será objeto de penalización con 500 € por base y día.

15.6. Por cambios de personal con capacitaciones menores que las establecidas.

La capacitación hace referencia tanto a la titulación, como a la experiencia de vuelo (general y tipo de servicio), la experiencia, conocimiento del territorio y formación acreditada. Si la empresa adjudicataria efectúa cambios de personal, este personal deberá cumplir con las mismas capacitaciones (o superiores) que el personal sustituido.

Los cambios de personal que incumplan la capacitación mínima exigida en este pliego o de la oferta adjudicada se penalizarán con un importe equivalente a 2 unidades de penalidad diaria a partir del primer día.

En caso de reincidencia (dos veces o más) podrá ser causa de resolución de contrato.

15.7. Penalidades por la no operatividad del sistema de comunicaciones embarcado

La no operatividad parcial del sistema de comunicaciones embarcado en la aeronave, por ejemplo, una avería del subsistema GPS (módulo receptor, cable, conector o antena), representará una penalización de **1.500 €** por jornada y helicóptero.

La no operatividad total del sistema de comunicaciones embarcado en la aeronave representará una penalización de **3.000 €** por jornada y helicóptero.

15.8. Penalidades por la no operatividad del sistema de comunicaciones portátiles

La no operatividad de los sistemas de comunicaciones portátiles (GSM, *walkies* TETRA o tabletas) representará una penalización de **1.500 €** diarios por cada equipo inoperativo.

15.9. Penalidades por demora en cumplimiento del plazo de inicio de ejecución del contrato

Por demora en cumplimiento de plazos de inicio de la ejecución del contrato por causas imputables al adjudicatario: se penalizarán con un importe equivalente a 1 unidad de penalidad diaria a partir del primer día de demora.

15.10. Penalidades por incumplimiento de la imagen corporativa establecida en el contrato

El incumplimiento de la imagen corporativa establecida en el contrato se penalizará con un importe equivalente a 0,25 de la unidad de penalidad diaria a partir del primer día de incumplimiento del requerimiento.

15.11. Penalidad por indisponibilidad de equipamiento electromédico objeto del contrato.

Las indisponibilidades del material electromédico se deben comunicar inmediatamente para valorar si conllevan una indisponibilidad del medio. Si no se comunican inmediatamente pueden estar sujetas a la penalización 15.1.

Cuando se detecte una indisponibilidad en equipamiento electromédico, esta se deberá resolver o se deberá sustituir el equipamiento. Se penalizará cada hora que este equipamiento no esté disponible, con la siguiente relación:

Menos de 3 horas de indisponibilidad: 100 € por hora de equipamiento no disponible.

De 3 a 12 horas de indisponibilidad: 200 € por hora de equipamiento no

disponible.

De más de 12 horas a 300 € por hora de equipamiento no disponible.

15.12. Penalidad por no proporcionar la documentación requerida

El SEM debe tener acceso a toda la documentación requerida de forma ordinaria, tal como se especifica en el anexo 10 del PPT. Se penalizará con 300 € por cada día de retraso en la entrega de la documentación requerida.

15.13. Por cambios en cualquiera de los equipamientos incluidos en los helicópteros con características técnicas inferiores a las establecidas.

Si la empresa adjudicataria efectúa cambios de equipamientos, estos deberán tener características técnicas iguales o superiores a los contratados.

Los cambios de equipamientos que incumplan las características técnicas mínimas exigidas en este pliego o de la oferta adjudicada, se penalizarán con un importe de 3.000 euros diarios, a partir del primer día de incumplimiento.

16. Persona responsable del contrato

La persona responsable del contrato por parte del SEM será Dña. Mercedes Val, Jefa de la Unidad HEMS.

17. Modificación del contrato

Sí: No:

Se prevé una posible ampliación de hasta el 20 % del precio inicial del contrato (por tanto, un máximo €) a utilizar en los siguientes casos:

- Se prevé una posible ampliación del presupuesto del contrato en el concepto de horas de vuelo adicionales a utilizar en caso de que sea necesario reforzar el servicio respecto a la dimensión prevista inicialmente.

El coste de las horas es de 1.125,00 euros por hora IVA incluido, y se estima un volumen de 1.000 horas de vuelo adicionales por año de contrato. El coste total de la modificación asciende, por tanto, a 5.625.000,00 euros IVA incluido para la duración total del contrato.

- La segunda modificación que se prevé es la posible ampliación del horario de la máquina de tipo medio que inicialmente hará horario de 12 horas y que pasaría a hacer 24 horas. A tal efecto, será necesario ampliar la dotación de personal y se verán incrementados los costes de mantenimiento y combustible, ya que se trata de costes variables en función de las horas de vuelo. Estos costes se han cuantificado en 319.255,89 euros anuales IVA incluido. Con fecha de implantación prevista para el 1 de febrero de 2024, el coste para los tres años sería de 957.767,66 euros IVA incluido.
- Por último, se incluye la posibilidad de implantar el vuelo NVIS (*Night Vision Imaging System*, operación con gafas de visión nocturna) en la máquina que pase a hacer horario de 24 horas mencionada en el punto anterior. El coste de esta modificación se ha valorado en 18.200,20 euros anuales IVA incluido; por tanto, el coste para los tres años sería de 54.600,60 euros IVA incluido. La fecha prevista de implantación es la misma que la de la ampliación del horario, es decir, 1 de febrero de 2024. Se ha separado el coste de esta modificación de la anterior en caso de que no fuera posible implantarla simultáneamente a la ampliación de horario.

18. Subcontratación

Se podrán subcontratar los servicios relacionados con la limpieza y mantenimiento de espacios e instalaciones generales, bases HEMS y hangares, e instalaciones y/o modificaciones sobre aparatos de comunicaciones en aeronaves. El resto de servicios relacionados con el punto 5.7 del PPT que son objeto de la contratación no son susceptibles de subcontratación debido a la propia naturaleza crítica del servicio, la complejidad de la operativa diaria, los estrictos requisitos de protección de datos, la necesidad de una formación compleja y la necesidad, en resumen, de garantizar un control del servicio.

19. Revisión de precios

Sí: No:

20. Plazo de garantía

Sí: No:

Durante toda la vigencia del contrato.

21. Datos de carácter personal

Se habilita al (contratista), encargado del tratamiento, a tratar por cuenta del (órgano de contratación), responsable del tratamiento, los datos de carácter personal necesarios para prestar el servicio.

Sí: No:

El tratamiento consistirá en:

El tratamiento de datos consistirá en la recogida de los datos personales relacionados con los incidentes en los que se activa cada unidad. La empresa adjudicataria recoge, registra y consulta datos personales relacionados con los correspondientes servicios.

Concreción de los tratamientos a realizar:

- | | |
|------------------|---------------------------------|
| X Recogida | X Registro |
| _ Estructuración | _ Modificación |
| _ Conservación | _ Extracción |
| X Consulta | _ Comunicación para transmisión |
| _ Difusión | _ Interconexión |
| _ Cotejo | _ Limitación |
| _ Supresión | _ Destrucción |
| _ Comunicación | _ Otros..... |

22. Contenido de la propuesta a presentar por los licitadores

Según Anexo de documentación.

23. Modelo de oferta económica

Según Anexo de documentación.

[firma digital que lee:]

| | |
|--------------|-------------------|
| Maria | Firmado |
| Mercedes Val | digitalmente por |
| López - DNI | Maria Mercedes |
| 36513954M | Val López - DNI |
| (AUT) | 36513954M (AUT) |
| | Fecha: 2021.08.05 |
| | 12:14:51 +02'00' |

Mercedes Val López

Jefa Unidad Medios Aéreos

Hospitalet de Llobregat, 5 de agosto de 2021