



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Agricultura i Agenda Rural
**Direcció General de Política Marítima
i Pesca Sostenible**
Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya

**PLEC DE CONDICIONS TÈCNIQUES
OPERACIONS DE REHABILITACIÓ DE L'EMBARCACIÓ: "Imar Primer"**

**CONTRACTE PER AL DESENVOLUPAMENT DE LES TASQUES DE REHABILITACIÓ INTEGRAL
DEL VAIXELL "Imar Primer" DE L'ESCOLA DE CAPACITACIÓ NAUTICOPESQUERA DE
CATALUNYA, PER A GARANTITZAR LA SEURETAT EN LA NAVEGACIÓ I RECUPERAR LA SEVA
OPERATIVITAT.**



Índex

1	OBJECTE	4
1.1	Objecte.....	4
1.2	Garanties.....	Error! No s'ha definit el marcador.
1.3	Personal assignat al contracte	Error! No s'ha definit el marcador.
2	PRESSUPOST DEL CONTRACTE	4
3	CARACTERISTIQUES DE L'EMBARCACIÓ	4
3.1	Dimensions.....	4
4	TREBALLS A REALITZAR	5
4.1	Estructura del casc.....	5
4.2	Pic de proa i bany.....	6
4.3	Cambra de proa y saló	6
4.4	Bany de proa costat cuina.....	6
4.5	Cuina	6
4.6	Cabina proa.....	7
4.7	Cabina doble popa	7
4.8	Cambra de màquines	7
4.9	Saló.....	8
4.10	Coberta	8
4.11	Sobrecoberta de popa	9
4.12	Cofres de coberta.....	9
4.13	Pals, Mastelers i Bauprès	10
4.14	Passarel·la d'accés.....	10
4.15	Eixàrcia fixa, politges i bossells	10
4.16	Veles.....	11
4.17	Instal·lació elèctrica i electrònica.....	11
4.18	Instal·lació d'aigua dolça	12
4.19	Instal·lació d'aigües residuals	12
4.20	Motor	12
4.21	Fondeig i amarratge.....	12



4.22	Distribució interior	13
4.23	Informació addicional	13
4.24	Trasllat de l'embarcació	14
4.25	Seguiment i control de les obres de rehabilitació	14
5	FASES DEL TREBALL I TERMINIS D'ENTREGA	14
5.1	Visita prèvia a l'embarcació	14
5.2	Esbós de la solució a desenvolupar.	15
5.3	Reunió inicial.....	15
5.4	Disseny preliminar	15
5.5	Fase de treball a l'embarcació	16



1 OBJECTE

1.1 Objecte

L'objecte d'aquesta licitació és l'adjudicació de les obres de restauració i reparació que s'han de realitzar a l'embarcació "Imar Primer" pertanyent a l'Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya (d'ara en endavant ECNPC).

En aquest document es descriu l'estat actual i els treballs que s'han de fer per a la reparació.

L'objectiu és que l'embarcació pugui tornar a estar operativa per a la navegació segons les necessitats de l'ECNPC.

Tots els materials, maquinària, equips, càrregues i respectes, tant els esmentats en aquesta especificació com els no esmentats, però que siguin requerits per a la realització del treball, seran proporcionats per l'empresa.

La qualificació dels operaris i del personal tècnic vinculat a la restauració i reparació, així com, la qualitat dels materials, equips i sistemes que es facin servir, seran conforme a les normes de qualitat i homologació pertinents i conformes a la bona pràctica de la construcció naval.

Tots els equips, sistemes i instal·lacions hauran de ser els adequats per a l'ús en ambients marins. L'embarcació i el seu equipament hauran de ser conformes a les normes ambientals exigibles al moment de la instal·lació

L'empresa adjudicatària permetrà les visites de seguiment i inspecció que siguin requerides, per part dels representants de l'escola fins a la finalització dels treballs, i executarà les proves i assajos que siguin considerats necessaris, per part d'aquests, per confirmar el correcte compliment de les tasques a realitzar.

Qualsevol tipus de despesa generada, com a conseqüència dels assajos i proves requerides, correran a càrrec de l'empresa adjudicatària.

2 PRESSUPOST DEL CONTRACTE

El pressupost de licitació és de 250.000,00 €, dels quals 206.611,57 € corresponen al preu base, i 43.388,43€ corresponen al 21% d'IVA.

3 CARACTERISTIQUES DE L'EMBARCACIÓ

A continuació s'enumeren les característiques principals de l'embarcació. En els annexos I i II s'adjunten els plànols corresponents a la planta, perfil i coberta objecte de contracte.

3.1 Dimensions

- Eslora total: 20,32 m.
- Eslora flotació: 15,80 m.
- Mànega màxima: 5,64 m.



- Puntal: 2,79 m.
- Desplaçament: 56,600 Kg.
- Material: Fusta
- Motor: Volvo TAMD 61 a 2.500 rpm
- Potència/rpm: 250 CV
- Cap. Fuel: 3.840 litres
- Cap. Aigua 1.920 litres
- Capacitat pers: 12 pax

4 TREBALLS A REALITZAR

Arran de diverses inspeccions realitzades a l'embarcació IMAR Primer, s'ha detectat una sèrie de problemes que l'afecten estructuralment impedit una navegació segura.

En aquest apartat l'ECNPC pretén informar a l'empresa adjudicatària de l'estat actual de l'embarcació. S'enumeren els espais i estructures de l'embarcació indicant allò que s'ha de reformar o canviar. Aquesta informació és un punt de partida perquè l'empresa adjudicatària treballi, com a mínim, en corregir tot allò que s'esmenta a continuació, garantint reformar també tot el que consideri necessari pel bon funcionament de l'embarcació.

A l'annex II s'adjunten un seguit de fotografies per tal que l'empresa adjudicatària tingui un suport fotogràfic de tots els espais de l'embarcació.

Les empreses que vulguin presentar-se a la present licitació, amb la finalitat de poder valorar l'estat de l'embarcació i les tasques a realitzar, podrà demanar una visita a la mateixa a través d'un correu al responsable de l'Escola (Feliu López, feliu.lopez@gencat.cat).

4.1 Estructura del casc

Al tractar-se d'una embarcació de antiga i de fusta, l'estructura del casc es troba malmesa, pel que s'han de reparar o substituir els principals baus. Aquests tenen una secció aproximada de 12cm x 9cm i longituds que van des dels 5m fins als 5,50m. Amb la corresponent brusca depenent de la secció on es trobi.

Els baus esmentats anteriorment, poden ser substituïts per fusta laminada o peces contínues, l'ECNPC considera vàlides les dues opcions.

La fusta utilitzada ha de ser de pi d'Oregó, amb un contingut d'humitat inferior al 12%, amb classe de servei CS3 (obert a la intempèrie), gairebé sense nusos, esquerdes longitudinals, abonyegaments, ni desviacions de les fibres. La qualitat ha de ser: ME-2 segons UNE 56.544.



4.2 Pic de proa i bany

En aquesta zona de l'embarcació, com a mínim, s'ha de canviar o reparar el bau número 3 ja que presenta símptomes de podriment en el seu extrem de babord. També s'han de netejar els regalims de rovell i sanejar i pintar la part interior per a protegir-la. (recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar).

Finalment s'haurà de detectar d'on provenen les humitats de la coberta i arreglar-ho per evitar futures filtracions.

4.3 Cambra de proa i saló

A la zona de la cambra de proa, el bau número 10 es troba totalment desfet pel seu extrem d'estribord per la qual cosa es necessària la substitució d'aquest bau.

Així mateix les fustes que suporten la teka de la coberta estan en molt mal estat degut al podriment de la fusta ja que les filtracions de la coberta les han malmès seriosament.

D'altra banda, tant les quadernes com el folre es troben en molt bon estat, només alguna de les peces que formen la llumenera està deteriorada. Les funciona a realitzar són, com a mínim, les següents:

- Substitució del suport estructural de la coberta.
- Substitució de les peces deteriorades de la llumenera i restauració de la resta en millor estat.
- La llumenera té unes dimensions de 76cm x 76 cm y una altura d'uns 45cm.
- Neteja general i pintura de protecció de fustes. (Recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar).
- Envernissat de llumenera amb 6 capes de vernís marí.

4.4 Bany de proa costat cuina

A la zona del bany, davant de la cuina i al costat de babord, hi ha un bau podrit el qual s'ha de substituir per un de nou.

Les filtracions provinents de la coberta han malmès l'estructura de la coberta i s'ha bufat tota la pintura interior del folre, per tal d'arreglar-ho s'ha de dur a terme, com a mínim, el següent:

- Substitució de les fustes podrides de la part estructural de la coberta.
- Pintat de la cara interior del folre.
- Neteja general i pintura protectora de la fusta (Recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar).
- Substitució d'inodors Jabsco o similar manual i aixeta monomando.

4.5 Cuina

A la zona de la cuina s'han de substituir els baus: 13,14,15,17,18,19 i 20 ja que presenten símptomes de podriment.



La part estructural de la coberta també està força afectada pel podriment degut a les filtracions de la mateixa. Els treballs a realitzar en aquesta àrea són els següents:

- Sanejament dels ulls de bou.
- Neteja general i pintura protectora de la fusta.
- Substitució d'aixeta monocomandament "canella alta".

4.6 Cabina proa

A la zona de proa de la cabina, hi ha moltes filtracions provinents de la coberta, formant moltes zones d'humitats i podriment de la fusta. L'aigua que filtra a través de la coberta està podrint les fustes del llit i les de sota d'aquest, la part inferior de les mampares també està afectada. Entre d'altres s'ha de realitzar el següent:

- Substitució dels baus 19 i 20.
- Reparació del llit i de l'estructura inferior.
- Neteja general i pintura protectora de la fusta (Recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar).

4.7 Cabina doble popa

La part estructural de la coberta que suporta la teka està molt deteriorada, el podriment està abastament escampat. Els elements inferiors es veuen greument afectats. Els baus afectats en aquesta zona son del 31 al 35. S'observa podriment en el folre a la banda de babord.

Els treballs a realitzar són el següents:

- Substitució dels baus afectats.
- Substitució de les llates del folre podrides.
- Neteja general i pintura protectora de la fusta. (Recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar)

4.8 Cambra de màquines

En aquesta zona no s'observen afectacions ni filtracions a nivell de coberta donat que està protegit per la cabina superior i no està sota de la coberta de teka. La sentina no presenta cap afectació. Tant la part estructural de quadernes i sobrequilla es veuen en bon estat. No s'observa que hi hagi filtracions en aquest punt.

Tot i el bon estat de la sala de màquines, l'ECNPC demana realitzar una neteja general i dues mans de pintura de projecció. (Recomanem dues capes de pintura Damboline de International o similar)



4.9 Saló

La zona central del saló central presenta símptomes de podriment bastant extensos i la majoria dels baus estan afectats. També s'observa alguna afectació de podriment en la mampara que dona accés a la cuina.

Els treballs a realitzar, com a mínim, per part de l'empresa adjudicatària són els següents:

- Substitució dels baus i de les lames del sostre.
- Reparació de la mampara de proa.
- Neteja general i pintura protecció 4 capes de vernís de "International" o similar de fustes.

4.10 Coberta

La coberta està formada per dues parts: una estructura de tauler marí que reposa sobre els baus i per sobre d'aquesta, la pròpia coberta de teka. L'estat actual de la coberta és molt deficient.

La "sika" ha perdut les seves propietats, està desenganxada de la teka, esquarterada i per aquestes juntes defectuoses es filtra l'aigua cap a l'interior del vaixell, sobretot l'aigua de la pluja, sent pitjor que la de mar.

La coberta que està entre la teka i els baus rep directament l'aigua que es filtra per les juntes de la coberta de teka. Aquesta aigua ha estat la que ha podrit pràcticament en la seva totalitat el tauler marí i en força ocasions també ha afectat els baus. Addicionalment molts taps de la coberta estan retenint humitat podrint la pròpia teka.

A la zona de la coberta i tenint el compte l'esmentat anteriorment, s'ha de realitzar com a mínim el següent:

La coberta es reconstruirà amb un primer element de tauler de contraxapat marí del mateix gruix que l'actual. Sobre aquest tauler anirà la coberta vista, a base de taules de pi Oregó. Les taules de pi Oregó tindran el mateix gruix que les taules vistes actuals de la coberta, seran el més llargues possibles i tindran una amplada de taula de mínim 10 cm.

Les taules de pi Oregó estaran lliures de nusos i imperfeccions i amb les vetes el més verticals possibles. Desitjable, mínim a 45º o menys, sent 0º la veta totalment vertical. No s'acceptaran taules amb les vetes horitzontals o properes a l'horitzontal.

Previ a la instal·lació de la base de tauler contraxapat es sanejaran els baus que sigui necessari, es taparan els forats que aquests poguessin tenir de claus o perns anteriors amb "espitxes" encolats amb resina d'epoxy, i s'imprimirà i protegirà la superfície superior dels baus amb un esquema de pintura adequat per al cas (proposat per algun fabricant de garantia (International, Jotun, Hempel, etc.).

Els taulers de contraxapat marí estaran protegits amb resina d'epoxy, de manera que no quedi fusta exposada a una possible filtració d'aigua. Es posarà especial cura a les testes, i un cop instal·lada la base de tauler es repassarà i es tornarà a aplicar la capa d'epoxy a totes aquelles



àrees que hagin pogut quedar afectades durant la instal·lació, especialment les zones amb claus o perns de subjecció.

Un cop executats i col·locats els taulers, es procedirà a preparar i anivellar la superfície per deixar un suport continu i homogeni sense punts baixos o alts on no donin suport adequadament les taules de pi Oregó. L'objectiu és que totes les taules tinguin un suport continu i que no quedin cap espai entre les taules d'Oregó i la base de tauler marí; o punts on pugueu entollar l'aigua. L'anivellat i allisat s'efectuarà amb un producte base epoxy (massilla epoxy) o amb un proposat pel fabricant del producte adhesiu per a l'encolat de les taules d'Oregó al tauler. Per això s'usarà un producte de qualitat i provada fiabilitat (Sika, Saba, Bostik, etc.). Les taules d'Oregó aniran encolades amb el producte esmentat i no tindran cap clau o grapa que penetri a la base del tauler inferior. Per a l'encolat de les taules s'usarà, o bé pesos en una quantitat suficient per garantir la unió contínua sense bombolles d'aire entre taula i tauler, o bé un compactat sota buit.

Les juntes de les taules aniran calafatejades amb un producte adequat i recomanat pel mateix fabricant de l'adhesiu que s'hagi fet servir (Sika, Saba, Bostik, etc.). La junta tindrà una amplada i una profunditat mínims de 5mm. Les juntes quedaran centrades a les unions entre taules.

En tots els casos se seguiran totes les instruccions i recomanacions d'ús, preparació de superfícies, imprimació i aplicació del fabricant dels productes.

4.11 Sobrecoberta de popa

Tota l'estructura de sobrecoberta de popa es troba en molt mal estat, moltes de les peces es estan podrides. A les fotografies de l'annex II s'observa clarament.

Treballs a realitzar:

- Substitució tant de la sobrecoberta com de la orla que el suporta en part.
- Desmuntar tots els elements externs de la sobrecoberta i retirada de la mateixa.
- Es realitzarà un banc corregut en substitució d'aquesta vorejant tota la popa d'unes dimensions aproximadament de 60 cm de profunditat i una longitud aproximadament 9 m i alçada similar a l'existent.

4.12 Cofres de coberta

Els cofres de coberta presenten greus desperfectes, l'estat defectuós dels seus elements suposa una via addicional de l'aigua cap a l'interior de l'embarcació, afectant diferents elements, com s'ha vist anteriorment, en moltes zones del vaixell.

Degut al mal estat d'aquests cofres, l'ECNPC demana la retirada i la substitució per altres de similars.

Les característiques dels cofres seran les següents:

- Es realitzaran en contraxapat marí de 20 mm i acabat amb la pintura i protecció adient apta per a exterior, segons indicacions d'un fabricant amb garantia. Color a escollir. Frontisses en acer inoxidable 316.
- Es prestarà especial cura a les trobades amb les mampares per evitar filtracions.



- Les mesures aproximades seran de:
 - Cofre de proa: 400 cm x 50 cm x 50 cm
 - Cofre babord en L: 200 cm x 100 cm x 50 cm x 50 cm
 - Cofre estribord 100 cm x 50 cm x 50 cm

Es demana també un vinil o pintat amb el logotip o element identificador de l'escola, en els cofres o superestructura.

4.13 Pals, Mastelers i Bauprès

Els pals de l'embarcació es van tallar per que estaven malmesos i presentaven risc, per la qual cosa es demana la incorporació de pals nous.

Els pals, botavares i bauprès del vaixell es construïran mantenint les mateixes dimensions i posició de ferratges que els actuals.

L'execució de tots aquests elements serà a base de la unió encolada (laminat) amb resina epoxídica dels elements de pi Oregó que es consideri necessari. Les peces a utilitzar tindran la major longitud possible, la veta tan recta com sigui possible i en la direcció longitudinal de l'element a construir i estaran lliures de nusos i imperfeccions.

Tots els elements (pals, botavares, bauprès) un cop construïts i finalitzats aniran envernissats amb un vernís adequat al propòsit, d'un fabricant de qualitat i durabilitat reconeguda. S'aplica un mínim de 12 capes seguint les instruccions del fabricant, tant de preparació de superfícies, imprimació i aplicació de cadascuna de les capes. Si el fabricant recomana un nombre més gran de mans, se seguiran les indicacions del fabricant.

Els ferratges dels pals es netejaran i ajustaran als nous pals. En cas que hi hagi alguna peça trencada se substituirà per una nova, usant materials de característiques similars als originals. Les peces d'acer inoxidable seran de tipus marí 316.

Les mides dels als i botavares actuals son

- Pal major: 20 m, dos pisos de creuetes.
- Botavara major: 6,50 m, secció 12x12 cm.
- Pal de messana: 18 m, 1 pis de creuetes.
- Botavara messana: 5 secció m, 12 x 12 cm.
- Botavara trinqueta: 3,50 m i un diàmetre de 80 mm.

4.14 Passarel·la d'accés

A la passarel·la d'accés a l'embarcació, s'ha de fer un repàs general, substituir la fusta trencada i netejar i envernissar amb mínim 10 capes de vernís (seguir indicacions del fabricant).

4.15 Eixàrcia fixa, politges i bossells

La eixàrcia fixa la componen els estais i els obencs, es considera innecessari substituir-la donat que ha navegat poc.

Aprofitant el desarborament per a la realització dels treballs, es farà un repàs als cables, tensors, grillons i altres elements, substituint aquells que es detectin en mal estat. Es preveu



que s'ha de substituir un 20% de la eixàrcia. Els obencs i estais són de cable d'acer AISI 316 1x19, de 10 mm.

L'embarcació consta d'estai de proa, estai de trinqueta, dues grolleres de major, 4 obencs de major, 4 obencs de messana i dos "backstay" de messana i "back" de major a messana.

També es substituiran els caps de maniobres, com són les escotes i amants.

4.16 Veles

El vaixell disposa de floc, trinqueta, major i messana.

La major i messana són enrotllables amb un sistema d'enrotllador muntat sobre els mateixos pals. Les veles no estan en molt bon estat, es veuen cremades degut a l'exposició prolongada a les inclemències meteorològiques. El floc i la trinqueta també tenen el seu propi enrotllador i les veles es troben en el mateix mal estat.

Es realitzaran veles noves de Dracon, amb teulades de primer nivell. Tant la major com la messana tindran banda solar per protegir-les dels raigs UV i de les possibles inclemències del temps.

Les veles contindran els amb catavents, els reforços en cuir i els reforços radials en punys.

També contindran sacs per guardar-les de bona qualitat.

Les veles seran fabricades per velers de reconegut prestigi.

Les dimensions aproximades són:

- Vela major - 48 m² (P=16m, E=6m)
- Vela messana - 32,5 m² (P=13m, E=5m)
- Vela floc - 66 m² 19 (I= 19m, J=7m)
- Vela trinqueta - 24 m² (I=12m,4m)

4.17 Instal·lació elèctrica i electrònica

El vaixell disposa d'alimentació a 220V mitjançant una presa de port i una distribució de 24 i 12V des de les bateries de servei.

El quadre elèctric és molt complet, es veu ben distribuït i etiquetat. La instal·lació de 220V s'usa principalment per a l'estada a port. Podem llegir en els seus interruptors usos com rentadora, assecadora, escalfador, rentaplats, endolls diversos, cuina, i carregador de bateries. El seu ús fonamental és per als endolls, cuina, nevera i carregador de bateries. La resta d'elements com a rentadora, assecadora i altres no es fan servir.

La distribució en 24 volts és per a enllumenat, navegació, electrònica i bombes de sentina.

El sistema de 12 volts és per a arrancada del motor i del generador.

Hi ha 4 bateries de 220Ah. i una altra addicional de 120Ah. per a l'arrancada del motor.

L'electrònica està força completa. Compta amb ràdio VHF, ploter, radar entre d'altres, molt utilitzats per a les pràctiques de l'Escola.



Tot i que es considera que la instal·lació elèctrica està al dia i no cal emprendre grans canvis, l'ECNPC proposa fer-ne una revisió general i substitució de les bateries, ja que poden estar baixes i és fàcil que en properes temporades donin algun problema.

El treball a realitzar, com a mínim, pel que fa la instal·lació elèctrica i electrònica és la renovació de les bateries, 4 de 220 Ah de gel per servei i una de 120Ah per arrancar del motor.

4.18 Instal·lació d'aigua dolça

La instal·lació consta de dos tancs, cadascun d'ells situats a un costat de l'embarcació i amb una capacitat de 500 litres per tanc. Una bomba elèctrica amb calderí de pressió distribueix, a través de canonades de PVC, l'aigua cap als principals punts de consum, com són els lavabos i la cuina.

Els treballs a realitzar són:

- Repàs general de la instal·lació, revisió de la bomba i calderí. Substitució d'aixetes, neteja en general.
- Renovació de les aixetes i mànegues dels dos banys i del de la cuina. Es substituiran per aixetes monocomandaments, en llautó cromat, un amb dutxa extraïble i el de la cuina amb broc llarg.
- Renovació de mànegues de subministrament en mal estat, d'aigua freda i calenta de polietilè de 12mm. Longitud aprox.25mtsAF+25mtsAC.

4.19 Instal·lació d'aigües residuals

Les aigües grises dels lavabos es descarreguen directament a uns tancs situats sota el pla, al centre del vaixell. Tenen una capacitat aproximada de 340 litres.

Els treballs a realitzar són:

- Fer una neteja profunda d'aquesta instal·lació i també dels tancs.
- Provar bomba i fer manteniment.
- Substituir les canonades de desguàs. Mànega sanitària antiolor segons normativa CE 90/128 de 38mm longitud aproximada 20 metres.

4.20 Motor

L'embarcació està equipada amb un motor Volvo TAM61 de 187 kW a 2.600 rpm, acoblat a reductora 2.00:1 i línia d'eixos. Tot i que el motor es troba en bon estat, l'ECNPC demana una revisió general de manteniment, el canvi de filtres, corretges, oli, rodets de bomba, neteja del refredador i tot allò que es consideri oportú pel bon funcionament del motor. També es procedirà a retirar i pintar aquelles peces que presentin símptomes d'oxidació. Pel que fa la sala de màquines, es realitzarà una neteja i pintat.

4.21 Fondeig i amarratge.

L'embarcació compta amb la possibilitat de dos fondejos: Molinet hidràulic amb doble barbotí i cadena de 12, àncora C.Q.R. i Almirallat. Per dur-los a terme són necessaris uns 60 metres de cadena aproximadament per a cada àncora i un cap de fondeig.



L'ECNPC sol·licita la revisió del molinet, el galvanitzat de cadena i el marcatge de metres de cadena segons criteri adoptat.

4.22 Distribució interior

Referent a la distribució interior de l'embarcació, l'ECNPC sol·licita que es compleixi l'exposat a continuació.

Es procedirà a una neteja interior integral, retapissat de matalassos, rentat de fundes i pintat o envernissat interior i petites reparacions

En general es vol mantenir la distribució interior, excepte en allò concretat a continuació

- Cambra principal de proa i bany annex.

Aquests dos espais de proa passaran a ser un únic espai. Desapareix el bany (retirada de sanitari i banyera)

S'ha de redissenyar aquesta zona per a que tingui una doble finalitat: per una banda servirà de zona de treball amb els alumnes, on en petits grups podran treballar amb els projectes encarregats. Per altra banda caldrà que tingui també un parell de llits individuals, preferentment abatibles, per a augmentar la capacitat de llocs de dormir o descansar.

La proposta orientativa dels llit serà: 180 cm x 70 cm i 210 cm x 70 cm, amb matalassos de les mateixes dimensions i de 10 cm de gruix. Els matalassos seran de skay de color blanc trencat o beige, amb fons de roba transpirable, de fàcil rentat, amb cremallera per a la renovació i apte per a ser utilitzats en ambients marins.

Es buscarà i adaptarà un espai per a mantenir el piano.

- Zona cuina

Es deixarà la cuina funcional com està ara, tot i que es demana una proposta d'intervenció per a millorar algun dels espais, reduir la zona pròpiament de cuina i repensar la barra plegable (cal instal·lar nous electrodomèstics de cuina i nevera, que s'inclouran per part del licitador)

Es retirarà la rentadora.

- Saló

Tot i que la funció i distribució del saló és en general adequada, es demana una proposta per a millorar la zona de treball dels alumnes i mantenint també la funció de zona d'acollida / descans

La proposta de distribució i intervenció d'aquests tres espais s'inclourà en la licitació per a poder-se valorar convenientment.

4.23 Informació addicional

S'haurà de realitzar ajustaments a les fustes del pla, portes i sanejament de tots els ulls de bou. Hi ha 20 unitats d'ulls de bou amb un diàmetre de 30 cm. Hi ha 8 unitats de portells de 40 cm x 80 cm.



Substitució de dos inodors Jabsco o similar manual.

Mides:

- Sofà de proa (al costat de piano): 110cm x 70cm x 10cm + 2 coixins.
- Cabina principal: 154cm x 195cm x 15cm.
- Cabina al costat de cuina: 150cm x 200cm x 15cm.
- Cabina doble a popa: 200cm x 125cm x 15cm i 230cm x 130 cm x 15cm.
- Sofà del saló principal: 230cm x 160 cm x 80cm.

Possibles intervencions no previstes:

Si quan l'embarcació es treu fora de l'aigua, es detecta alguna zona de l'obra viva que cal reparar i substituir, s'acordarà la seva intervenció i cost i es pressupostarà a banda d'aquesta licitació.

Si durant l'execució del contracte es detecta algun element o actuació important no prevista en els requeriments a fi de garantir una millor qualitat o usabilitat de l'embarcació, s'acordarà la seva intervenció i cost i es pressupostarà a banda d'aquesta licitació.

4.24 Trasllat de l'embarcació

La totalitat de les activitats objecte del contracte actual, donada la naturalesa d'aquestes, seran realitzades en les instal·lacions de l'empresa adjudicatària.

El trasllat del vaixell des de la ubicació actual, al port de l'Ametlla de Mar, fins a les instal·lacions de l'empresa adjudicatària es farà a través de mitjans aliens a la pròpia embarcació. Degut a l'estat actual del vaixell, i després de l'última inspecció a l'octubre del 2021, es considera que no compleix les mínimes condicions de seguretat per a la navegació.

El trasllat de l'embarcació serà responsabilitat de l'empresa adjudicatària, havent de fer-se càrrec de les despeses necessàries per a garantir un desplaçament segur, i dels permisos necessaris per a la seva execució.

4.25 Seguiment i control de les obres de rehabilitació

El seguiment de les actuacions sobre l'embarcació, seran realitzades pel responsable prèviament escollit per l'ECNPC.

L'ECNPC es farà càrrec de les despeses derivades dels trasllats del responsable y el seu equip fins a les instal·lacions de l'empresa adjudicatària sempre que es trobin a una distància de menys de 250 Km de l'Ametlla de Mar. En cas que la distància sigui major, les despeses derivades dels desplaçaments, amb una periodicitat mensual, del responsable per al seguiment de l'obra seran a càrrec de l'empresa adjudicatària. Aquestes despeses inclouen transport, despeses d'allotjament i dietes de manutenció.

5 FASES DEL TREBALL I TERMINIS D'ENTREGA

Les fases del treball seran:

5.1 Visita prèvia a l'embarcació



L'empresa que consideri presentar-se a la present licitació, i vulgui sol·licitar una visita prèvia a l'embarcació, a fi de poder valorar l'estat de l'embarcació i les tasques a realitzar, podrà demanar una visita a la mateixa a través d'un correu al responsable de l'Escola (Feliu López, feliu.lopez@gencat.cat)

5.2 Esbós de la solució a desenvolupar. Programa de treball.

En presentar-se a la licitació, l'empresa haurà proporcionat un dossier descriptiu de la solució a desenvolupar, que s'incorporarà com a informació per als criteris de valoració de la mateixa.

Un cop formalitzat el contracte, l'empresa adjudicatària presentarà un programa de treball amb la planificació de les fases i del procediment que es seguirà fins al lliurament de l'embarcació.

La planificació podrà ser actualitzada per part de l'empresa adjudicatària sempre i quan segueixi i compleixi amb les dates i fites requerides. D'altra banda servirà de guia per orientar el seguiment d'un calendari preestablert.

5.3 Reunió inicial

Al més aviat possible, una cop adjudicada la licitació, tindrà lloc una reunió inicial amb tots els implicats, tant de l'ECNPC com de l'empresa adjudicatària. Aquesta reunió inicial servirà per a presa de contacte i aclarir i matisar les necessitats de l'ECNPC respecte al projecte guanyador, així com per a aclarir dubtes i acabar de concretar el funcionament, canals de comunicació i totes les qüestions formals associades.

La reunió tindrà lloc a l'Ametlla de Mar i serà presencial.

5.4 Disseny preliminar

El disseny preliminar s'entregarà el més aviat possible, tenint en compte que el projecte s'ha de lliurar dins el termini màxim de 5 mesos. Aquest disseny preliminar pot tenir diverses propostes o configuracions, que es decidiran segons l'empresa adjudicatària decideixi. Una vegada l'escola rebí el disseny preliminar, en no més de 15 dies es retornarà amb totes aquelles modificacions o canvis que es considerin convenients, així com quina de les configuracions presentades selecciona per al seu desenvolupament. L'empresa adjudicatària referà i entregarà de nou el disseny preliminar en un termini inferior als 20 dies.

Com a mínim, el disseny preliminar tindrà la següent documentació, que presentarà en format electrònic:

- Rendres mostrant l'aspecte estètic i vistes de l'embarcació
- Plànols de disposició general
- Plànol de coberta
- Alçat i secció longitudinal
- Distribucions de zona de treball de proa + zona cuina + saló entrada
- Planificació de la intervenció
- Propostes dels materials de construcció i les seves característiques i qualitats
- Proposta del trasllat de l'embarcació



- Proposta del portafoli pedagògic i del material gràfic de la intervenció

5.5 Fase de treball a l'embarcació

Una vegada aprovats tots els anteriors punts per part de l'ECNPC, l'empresa adjudicatària començarà a treballar en l'embarcació. Tot i això, metre es treballi amb la proposta preliminar, poden començar les actuacions per a traslladar la goleta, i desmuntatge del que es consideri necessari, sempre d'acord amb el projecte acordat.

L'empresa adjudicatària documentarà i expedirà la legalització de l'embarcació davant les autoritats competents.

Segons les definicions establertes en l'article 2 del Reglament d'inspecció i certificació de vaixells, aprovat mitjançant el RD 1837/ 2000, de 10 de novembre de 2000 (BOE núm. 285 de 28 de novembre de 2000), la intervenció requerida en la embarcació es tracta d'una "gran reparació", per la qual cosa i d'acord amb l'article 39 de l'esmentat Reglament d'inspecció i certificació de vaixells, requerirà de la presentació d'un projecte per a Capitania Marítima i una direcció d'obra, que hauran d'assumir-se per part de l'empresa adjudicatària.

L'empresa adjudicatària portarà a terme un seguiment gràfic de la intervenció amb la finalitat de que es pugui elaborar un portafoli de la intervenció amb finalitats pedagògiques i formatives. En finalitzar l'obra, l'empresa documentarà aquest portafoli i editarà el material gràfic elaborat, segons els formats que s'hagin acordat.

L'ECNPC assignarà una o diverses persones per a realitzar les visites del seguiment de les obres.

Sergi Tudela i Casanovas

Director general de Política Marítima i Pesca Sostenible