

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE DEFENSA

15209 *Resolución 420/38351/2021, de 14 de septiembre, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial Esteban Terradas, para la operación y apoyo logístico por parte del Ejército del Aire de dos aviones CASA C-212 y otras actividades de investigación y desarrollo.*

Suscrito el 9 de septiembre de 2021 el Convenio con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA) para la operación y apoyo logístico por parte del Ejército del Aire de dos aviones CASA C-212 propiedad del citado Instituto y otras actividades del ámbito de la investigación y desarrollo del mismo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio, que figura como anexo de esta resolución.

Madrid, 14 de septiembre de 2021.–El Secretario General Técnico, Emilio Fernández-Piñeyro Hernández.

ANEXO

Convenio entre el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA) y el Ministerio de Defensa-Ejército del Aire (MINISDEF/EA), para la operación y apoyo logístico por parte del Ejército del Aire de dos aviones CASA C-212, propiedad del citado Instituto, y otras actividades en el ámbito de la investigación y desarrollo del mismo

En Madrid, a 9 de septiembre de 2021.

REUNIDOS

De una parte, don José María Salom Piqueres, Director General del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas», cargo para el que fue designado por Real Decreto 1061/2017, de 22 de diciembre, en nombre y representación del Instituto, de acuerdo con las facultades que le confiere el artículo 16 de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 925/2015, de 16 de octubre.

Y de otra parte, don Javier Salto Martínez-Avial, General del Aire, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, nombrado por Real Decreto 352/2017, de 31 de marzo, actuando en virtud de las facultades que le confiere la Orden DEF/3015/2004, de 17 de septiembre, sobre delegación de competencias en autoridades del Ministerio de Defensa en materia de Convenios de colaboración.

Ambas partes, en representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse y convenir, y

EXPONEN

Primero.

Que el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA), Organismo Público de Investigación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 14/2011, de 1 de junio, es un Organismo Autónomo, adscrito al Ministerio de Defensa (MINISDEF), a

través de la Secretaria de Estado de Defensa, de los previstos en el artículo 84.1.a.1.º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, especializado en la investigación y desarrollo tecnológico aeroespacial, que tiene las funciones señaladas en el artículo 7.2 de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 925/2015, de 16 de octubre.

En particular, le corresponde la realización de ensayos, análisis y todo tipo de pruebas y trabajos experimentales, para comprobar, homologar y certificar, en su caso, materiales, componentes, equipos, sistemas y subsistemas, en los ámbitos de su competencia.

Segundo.

Que el MINISDEF, a través del Ejército del Aire (EA), dispone de personal, medios aéreos e instalaciones que potencialmente pueden colaborar o cooperar con las iniciativas y el trabajo que desarrolla el INTA, siempre que no supongan obstáculo para el cumplimiento de las misiones de Defensa Nacional que el MINISDEF tienen encomendadas, ni pertenezca al ámbito de las competencias exclusivas de otros organismos del mismo. La colaboración entre el INTA y el MINISDEF redundará en un importante beneficio en términos de representación institucional y visibilidad de ambas partes, de la instrucción y adiestramiento de su personal, que en cualquier caso repercutirá en la mejora de la operatividad de las Fuerzas Armadas y en el cumplimiento de las directrices establecidas en la Directiva de Defensa Nacional de junio de 2020.

Tercero.

Que la Directiva de Defensa Nacional, de junio de 2020, dispone la necesidad de potenciar la investigación, desarrollo e innovación para mantener un nivel tecnológico avanzado que permita una capacidad operativa acorde a las nuevas tecnologías e impulsar el fortalecimiento de la industria de defensa nacional y el desarrollo de una Base Industrial y Tecnológica Europea. En todos estos aspectos participan, dentro de sus competencias y capacidades, los diferentes organismos dependientes del MINISDEF, entre los que se incluyen tanto al INTA como al EA.

Cuarto.

Que el INTA cuenta entre su flota con dos aviones CASA C-212 (serie 200), números de serie 270 (T12D-75), y 301 (T12D-74), de su titularidad e inscritos en el registro de Aeronaves del Estado, para realizar, entre otras actuaciones, operaciones de vuelo para la investigación, proyectos de desarrollo e innovación, estudios, pruebas y ensayos relacionados con el ámbito científico-técnico y el conocimiento tecnológico en materia de Defensa.

Quinto.

Que el INTA no dispone de medios humanos cualificados para ejecutar esas operaciones de vuelo que estos aviones necesitan, al objeto de conseguir los objetivos estratégicos en cuanto a investigación atmosférica y teledetección, así como la realización de proyectos de investigación, desarrollo e innovación (en adelante, I+D+i) desarrollados por el Instituto. Además, la utilización prevista por el EA de estas aeronaves se considera necesaria y útil para la calificación de los pilotos del T-12, para ensayos de desarrollo y validación de programas propios del EA, desarrollando misiones logísticas y de colaboración con el INTA.

Sexto.

Que el INTA y el MINISDEF a través del Ejército del Aire, vienen manteniendo una estrecha relación de la que se han derivado múltiples actividades de apoyo y

colaboración relacionadas con las áreas operacional y logística, con el apoyo del personal del Centro Logístico de Experimentación (CLAEX), del 47 Grupo de FF.AA. y con la utilización de instalaciones EA para la realización de operaciones de vuelo en beneficio mutuo utilizando aeronaves propiedad de INTA, de las actividades para posibilitar el sostenimiento de las mismas, la instrucción (participación en cursos, desarrollo de planes de instrucción y adiestramiento) y otras relacionadas con la ejecución de programas de ensayos, I+D y evaluación de sistemas (conjuntamente con el CLAEX en materia de armamento aéreo y terrestre, ensayos y experimentación en vuelo e informática operativa).

Séptimo.

Que este Convenio pretende mejorar la eficiencia de la gestión pública de ambos organismos, siendo su objetivo establecer una cooperación entre ambos con la finalidad de garantizar que los servicios públicos que les incumben se presten de modo que permitan lograr las tareas asignadas, facilitando la utilización conjunta de medios y servicios públicos, además, de que dicha cooperación se guie por consideraciones de interés público.

Octavo.

Que el INTA necesita la operación de estos aviones, y su adecuado mantenimiento, para la consecución de sus objetivos estratégicos en lo referente a desarrollar y potenciar las actividades científicas, y en particular para programas de I+D+i, así como obtener posibles ingresos.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente Convenio, que se registrará por las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del Convenio.*

Este Convenio tiene por objeto regular la colaboración entre el Ministerio de Defensa (MINISDEF) y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA), para establecer las condiciones de atención por el Ejército de Aire (EA) a las necesidades de operatividad, mantenimiento y disponibilidad de las aeronaves del INTA anteriormente citadas, en la ejecución de las actividades de investigación y desarrollo del mismo, y el desarrollo de programas, pruebas conjuntas, cumplimentación de planes de instrucción y adiestramiento básico de personal de determinadas Unidades, Centros u Organismos (en adelante UCO) del EA relacionadas con dichas aeronaves.

En todo caso, el INTA ejercerá el mando operativo de las misiones, en los términos que se describe en el anexo técnico que acompaña al cuerpo de este Convenio como parte integrante del mismo.

Segunda. *Marco competencial.*

Será responsabilidad del INTA, en el marco de sus competencias establecidas en el artículo 7 de su estatuto, aprobado por Real Decreto 925/2015, de 16 de octubre:

1. la definición y dirección de las misiones a realizar,
2. la disponibilidad de utilización de las aeronaves y equipos, y
3. la decisión de uso de los mismos orientada a la consecución de un objetivo, en un horario y zona determinada.

Los medios aéreos del INTA serán operados por personal del EA, con la capacitación y calificación idónea para volar las aeronaves T-12, siendo el INTA quien decidirá sobre su utilización.

Será responsabilidad del MINISDEF:

1. la preparación y ejecución material de los vuelos, cuyas misiones objeto de este Convenio se realizarán con los mínimos operativos establecidos en la normativa vigente de actividad aérea en el MINISDEF.

2. En el ámbito logístico, de la dirección, organización, planificación, programación, coordinación y ejecución de los trabajos de mantenimiento de los aviones, equipos y elementos de éstos, con la finalidad de satisfacer el esfuerzo operativo previsto en este Convenio.

3. La verificación de que las misiones planeadas se ajustan a los requisitos de Seguridad en Vuelo establecidos en la normativa vigente en el MINISDEF.

Tercera. *Obligaciones de las partes.*

Son obligaciones del INTA, en virtud de este Convenio y en los términos fijados en el mismo:

a) Entregar los aviones T-12 objeto de este Convenio, descritos en el Anexo Técnico, en perfecto estado de vuelo y a partir de que dicho Convenio surta efectos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. En dicho anexo, se establecerá la forma de entrega y «recepción» de los mismos, así como la documentación a entregar y firma por ambas partes.

b) Implementar las actividades de investigación y desarrollos propios del mismo que se concretan en ensayos, programas, estudios y pruebas a llevar a cabo con dichos aviones, ya sea en beneficio propio, del MINISDEF o de terceros.

c) Solicitar al MINISDEF la operación técnica de vuelo, el mantenimiento y apoyo logístico de las aeronaves de su titularidad, en los términos establecidos en el anexo técnico. Este anexo regulará todo lo relacionado con los aspectos técnicos, operativos y logísticos.

d) Gestionar el seguro de responsabilidad civil obligatorio y el seguro de ocupantes (pasajeros) no pertenecientes al MINISDEF, de acuerdo con los límites legalmente establecidos para las aeronaves del Estado conforme a lo establecido en el Contrato Unificado de Seguros del Ministerio de Defensa en vigor.

Por su parte, son obligaciones del MINISDEF las siguientes:

a) Aportar las tripulaciones, las Bases de operación, sus Centros Logísticos o Maestranzas, así como, la adecuada capacitación del personal de vuelo y de mantenimiento, y el necesario equipamiento de las tripulaciones.

b) Llevar a cabo la dirección técnica del vuelo para hacer efectivas las misiones solicitadas por el INTA en los términos que se especifican en el presente Convenio y sus anexos. El número de horas de vuelo a realizar por año se establece en el anexo técnico.

c) Llevar a cabo las labores de mantenimiento en los diferentes escalones y grandes revisiones de los aviones.

d) Solicitar, en su caso, la colaboración del INTA en la investigación y desarrollo de programas, pruebas conjuntas, cumplimentación de planes de instrucción y adiestramiento básico de personal de determinadas UCO, y en general, cualquier otra colaboración de índole científico-técnico y/o tecnológica relacionada con sus sistemas de armas.

e) Atender las solicitudes de colaboración por parte del INTA, en el ámbito de la investigación y desarrollo, de índole científico-técnica y/o tecnológica, tanto con personal, material y/o asesoramiento técnico, no recogido en los epígrafes anteriores.

Cuarta. *Compromisos económicos y presupuesto.*

Las actividades y apoyos de cualquier índole que se realicen en el marco de este Convenio se cuantificarán una vez realizados los correspondientes análisis de costes, que se integrarán en la liquidación anual derivada de la colaboración objeto de este Convenio y como se indica en el anexo económico-financiero.

A los efectos de este Convenio, se establecen las anualidades por años naturales, salvo la primera anualidad que abarcará desde la fecha de inscripción del presente Convenio en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del Sector Público hasta el 31 de diciembre de 2021.

Una vez finalizado cada ejercicio económico, la Comisión Mixta de Seguimiento del Convenio analizará los costes de las prestaciones realizadas.

En cumplimiento a lo dispuesto al artículo 49.d) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, las obligaciones y compromisos asumidos por las partes se recogen en el anexo económico-financiero y se estima un presupuesto inicial para el INTA, basado en 5.600.000 euros, correspondiendo 2.800.000 euros para el periodo de vigencia de 4 años previstos, y de 2.800.000 euros para las posibles prorrogas del mismo, respectivamente.

En consecuencia, la dotación anual estimada en presupuesto asciende a 700.000 euros anuales. Caso de ser superiores habrá de modificarse el presente Convenio mediante adenda.

Los costes para el INTA serán financiados con imputación a su Presupuesto de Gastos en la dotación nominativa 14 101 000X 404 creada para tal fin, denominada «Transferencias del INTA al EA», para cada ejercicio de vigencia del Convenio.

El gasto anual para el MINISDEF/EA, asumido por el INTA, siguiendo la estructura de costes reflejada en el anexo núm.1, responde a los siguientes conceptos que a continuación se detallan:

Costes fijos:

Adquisición de repuestos y servicios de mantenimiento: 263.891 euros.

Mantenimiento en centros logísticos: 179.035 euros

Costes extraordinarios de mantenimiento: 139.131 euros

Costes variables:

Combustible: 102.116 euros.

Dietas: 15.827 euros.

Total: 700.000 euros.

Quinta. *Mecanismos de seguimiento, vigilancia y control.*

Para la mejor realización de cuanto se dispone en este Convenio, se constituye una Comisión Mixta de Seguimiento, que estará formada:

Por parte del EA:

– El General Director de Sostenimiento del Mando de Apoyo Logístico (en adelante, MALOG) del EA, o persona en quien delegue.

– El General Director de Adquisiciones del MALOG del EA, o persona en quien delegue.

– El Coronel Jefe de la Sección de Aviones de Transporte y Patrulla Marítima de la Dirección de Ingeniería del MALOG.

Por parte del INTA:

– El Subdirector General de Coordinación y Planes, o persona en quien delegue.

- Un representante de la Subdirección General de Sistemas Aeronáuticos, o persona en quien delegue.
- El Coronel/Capitán de Navío Jefe de la Unidad FAS de la Subdirección General de Coordinación y Planes, o persona en quien delegue.

La Presidencia de esta Comisión será ejercida con carácter rotatorio por periodos de un año de entre los máximos responsables de uno y otro organismo. El primer turno de presidencia corresponderá al EA.

El Presidente de la Comisión, por propia iniciativa o a petición de cualquiera de sus miembros, podrá convocar las reuniones que considere oportunas para tratar aquellos asuntos que, por su importancia, urgencia y necesidad de resolución, así lo requieran.

Los cometidos principales de la Comisión serán:

1. Seguir la ejecución del Convenio y evaluar sus resultados, los costes y la actualización de los mismos con el fin de estudiar y proponer mejoras en su aplicación y soluciones adecuadas a las incidencias que puedan surgir.
2. Revisar los términos del Convenio y proponer modificaciones al mismo, al amparo del artículo 49.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que serán incorporados en forma de adenda tras su aprobación por ambas partes.
3. Resolver los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto a este Convenio. Si no pudieran ser resueltas en este ámbito, serán del conocimiento y competencia del orden jurisdiccional contencioso-administrativo.
4. Fijar la estimación de las actividades del ejercicio siguiente (n+1), sobre la base del Anexo Económico de este Convenio.

Además de la Comisión Mixta de Seguimiento, se puede constituir de su seno una Comisión Ejecutiva, por miembros de uno y otro organismo, con las funciones que la Comisión Mixta de Seguimiento establezca en cada caso. Los miembros de la Comisión Ejecutiva podrán reunirse siempre que lo estimen oportuno para tratar y coordinar en día a día aspectos operativos o de carácter financiero o administrativo, y que deberá ser lo más reducida posible con el objeto de que sea lo más operativa posible.

Sexta. Régimen de modificación del Convenio.

En cualquier momento de la vigencia del Convenio podrán proponerse modificaciones al Convenio, en los términos y condiciones establecidos en el artículo 49.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, así como, recogiendo las implicaciones presupuestarias pertinentes en los términos establecidos en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Séptima. Vigencia.

Este Convenio, con arreglo al artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, se perfecciona por la prestación del consentimiento de las partes, resultará eficaz una vez inscrito, en el plazo de cinco días hábiles desde su formalización, en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del Sector Público Estatal. Asimismo, serán publicado en el plazo de diez días hábiles desde su formalización en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de cuatro (4) años, pudiendo prorrogarse por un periodo de hasta cuatro (4) años adicionales previo y mutuo acuerdo de las partes firmantes, mediante la suscripción de la correspondiente adenda al presente Convenio.

Este Convenio estará siempre supeditado a las necesidades de la Defensa Nacional y, en particular, a las del MINISDEF, por lo que, surgida tal necesidad, quedará suspendido en tanto persista la misma o, en su caso, extinguido éste, sin que sea preciso aviso o denuncia previa y sin derecho a reclamación alguna por parte del INTA, ni de la concesión de indemnización o compensación a su favor.

Octava. Incumplimiento de obligaciones.

En virtud del artículo 49.e) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, en caso de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado a la Comisión Mixta de Seguimiento y a la otra parte. Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a la otra parte la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el Convenio, debiendo, en cualquier caso, finalizar las tareas en ese momento en vigor en el plazo improrrogable fijado por las partes en el momento de la resolución del Convenio.

La resolución del Convenio por esta causa no conllevará ningún tipo de indemnización.

Novena. Causas de extinción.

Este Convenio quedará extinguido por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en causa de resolución.

Además de las causas de resolución establecidas en el artículo 51.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, se tendrán en cuenta las siguientes causas de resolución:

- a) Denuncia unilateral del Convenio por una de las partes en cualquier momento, produciéndose la extinción en el plazo de seis meses desde la notificación de la denuncia de la otra parte.
- b) Imposibilidad sobrevenida de cumplir el fin.

En el caso de resolución del Convenio, cada parte deberá satisfacer los compromisos que de él se deriven, de acuerdo con el artículo 52 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Si a la resolución del presente Convenio existiesen actuaciones en curso, la Comisión Mixta de Seguimiento podrá acordar la continuación y finalización de aquellas que consideren oportunas, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberá realizarse la liquidación de las mismas.

La resolución del Convenio, llevará aparejados los efectos señalados en el artículo 52 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Décima. Remisión del Convenio al Tribunal de Cuentas.

De conformidad con el artículo 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, se establece que:

1. Dentro de los tres meses siguientes a la suscripción del Convenio, el INTA lo remitirá electrónicamente al Tribunal de Cuentas.
2. Igualmente se comunicarán al Tribunal de Cuentas las modificaciones, prórrogas o variaciones de plazos, alteración de importes de los compromisos económicos asumidos y la extinción de los Convenios indicados.
3. Lo dispuesto en los apartados anteriores se entenderá sin perjuicio de las facultades del Tribunal de Cuentas, para reclamar cuantos datos, documentos y antecedentes estime pertinentes con relación a los contratos de cualquier naturaleza o cuantía.

Undécima. Confidencialidad y protección de datos.

Las partes se comprometen al intercambio de información necesaria para el cumplimiento efectivo de todos los términos de este Convenio, supeditado a las normas de protección de la información. Queda excluida la información clasificada del

MINISDEF, cuyo manejo se rige por la normativa específica, y que no puede ser cedida a organismos o personas que no cuenten con los acuerdos o habilitaciones de seguridad pertinentes.

Las partes acuerdan que el resto de la información que se revelen mutuamente o a la que puedan acceder durante las actividades amparadas por este Convenio, tendrá la consideración de «uso oficial», por lo que se comprometen a guardar la debida reserva sobre dicha información.

El citado deber de reserva permanecerá durante el periodo de vigencia del presente Convenio y subsistirá con posterioridad a la extinción de éste. Asimismo, las partes se comprometen a devolverse o destruir la documentación recibida en el momento de extinción del presente Convenio sin que sea necesario requerimiento previo para ello.

Respecto de los datos personales a los que las partes intervinientes puedan acceder durante la ejecución del Convenio, las mismas se comprometen a utilizar los datos personales a los accedan conforme a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de protección de datos, RGPD), y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y lo que pueda establecerse en la normativa sobre la materia de protección de aquellos datos.

Sobre el MINISDEF y el INTA recaen la responsabilidad que se derive del tratamiento de datos personales puedan recabar en la ejecución del Convenio.

Las partes intervinientes asumen que han de informar a los titulares de los datos personales de las características del tratamiento de los datos personales que, a consecuencia del Convenio, llevarán a cabo; que han de obtener el expreso consentimiento de los titulares de los datos personales para llevar a efecto el tratamiento de tales datos en el marco de las actuaciones del Convenio, y asumen, también, la obligación de implementar las medidas técnicas y organizativas, y el mecanismo que impida la violación de la seguridad de tales datos; así como la obligación de establecer el mecanismo de respuesta al ejercicio por sus titulares de los derechos de protección de datos personales.

La documentación de cada actividad particular que se realice al amparo de este Convenio incluirá, si fuese preciso, la oportuna cláusula sobre el tratamiento de los datos personales, con especificación de los puntos legalmente exigibles.

Duodécima. *Acceso al interior de la instalación militar.*

El interior de una instalación militar cuenta con diversas zonas de seguridad. Al jefe de la instalación le corresponde autorizar expresamente a qué zonas puede acceder el personal involucrado en el desarrollo de las actividades previstas en este Convenio. Estas personas estarán en todo caso sujetas a lo especificado en la normativa de seguridad de las instalaciones y en particular lo detallado en el plan de seguridad, así como en las normas que regulan la concesión de autorizaciones para el acceso a las bases aéreas, aeródromos militares, acuartelamientos aéreos y establecimientos militares del MINISDEF del personal militar y civil, nacional y extranjero.

El personal militar designado como persona de contacto en cada unidad del MINISDEF, proporcionará la información necesaria acerca de los procedimientos de seguridad al personal del INTA, el cual deberá seguir cuantas indicaciones le sean requeridas en materia de seguridad.

Queda expresamente prohibida la grabación, por cualquier medio, de instalaciones o personas dependientes del MINISDEF/EA. La vulneración de esta norma conllevará la expulsión inmediata del infractor, así como la confiscación del medio utilizado para dichas grabaciones.

Los conflictos que pudieran surgir en relación con esta materia podrán suponer la retirada inmediata de la autorización de acceso por el tiempo que se determine.

El personal autorizado deberá llevar en todo momento, dentro del recinto militar, la siguiente documentación:

- Documento Nacional de Identidad o pasaporte en vigor.
- Tarjeta de identificación de la instalación que corresponda.

Decimotercera. *Neutralidad política.*

El INTA se hace responsable y exigirá que el personal que representa no introducirá o exhibirá signos, distintivos, lemas, etc., que, por su contenido o por las circunstancias en que se exhiban o usen puedan ser considerados de carácter político o reivindicativo o fomenten manifiesto desprecio al personal que presta servicio en la instalación militar. El personal que incumpla lo anterior, tendrá prohibido el acceso a la instalación militar, siendo responsable el INTA de asegurar la citada prohibición de acceso.

Decimocuarta. *Legislación aplicable.*

Este Convenio tiene naturaleza administrativa. Se regirá por lo dispuesto en el mismo, conforme a lo establecido en el título preliminar, capítulo VI de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, a las restantes normas administrativas que le sean de aplicación y a los Principios Generales del Derecho.

Las discrepancias que puedan surgir entre ambas partes como consecuencia de la interpretación y cumplimiento del presente Convenio intentarán solventarse, inicialmente, en el seno de la Comisión Mixta de Seguimiento. Si no pudiera alcanzarse dicho acuerdo, serán de conocimiento y competencia del orden jurisdiccional de lo contencioso administrativo.

Sin perjuicio de lo anterior, para la interpretación de dudas y controversias que surjan en la aplicación de este Convenio, se estará a lo dispuesto en las cláusulas del mismo y, subsidiariamente, se acudirá a los contenidos del artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Y en prueba de conformidad a cuanto antecede, firman el presente Convenio, en dos ejemplares originales, igualmente válidos, en lugar y fechas arriba indicadas.–Por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas», el Director General, José María Salom Piqueres.–Por el Ministerio de Defensa, el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Javier Salto Martínez-Avial.

Anexo técnico al Convenio entre el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA) y el Ministerio de Defensa/Ejército del Aire (MINISDEF/EA), para la operación y apoyo logístico por parte del Ejército del Aire, de dos aviones CASA C-212 propiedad del citado Instituto, y otras actividades en el ámbito de la investigación y desarrollo del mismo

Primera. *Objeto.*

El objeto de este Anexo es definir la Operación Técnica de Vuelo (en adelante OTV) y el Apoyo Logístico, por el Ministerio de Defensa / Ejército del Aire, en lo sucesivo EA, de las dos aeronaves CASA C-212, Serie 200, que se relacionan a continuación: T.12D-75, T.12D-74, que son titularidad del INTA.

Segunda. *Principios generales.*

Todas las actividades relacionadas con este anexo (operación técnica de vuelo sobre la flota de aviones y su apoyo logístico) se regirán por los siguientes principios y prioridades:

1. Seguridad de la aeronave y su tripulación, tanto a nivel técnico como operativo.

2. Operación eficaz y eficiente de los medios objeto del Convenio en el cumplimiento de la misión del INTA.

Las actividades relacionadas con el Apoyo Logístico se registrarán por los siguientes principios:

1. Las aeronaves volarán con matrícula militar, y estarán sujetas al Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa (en adelante, RAD).

2. Como aeronaves militares, el mantenimiento de esta flota se regirá por el programa de mantenimiento aprobado por el EA, y se llevará a cabo de acuerdo con los criterios y las prácticas habituales de mantenimiento de aeronaves establecidas en la normativa vigente en el EA.

Tercera. *Descripción de la OTV.*

1. Del esfuerzo operativo. Se establece una previsión inicial de vuelo de 400 horas de vuelo (en adelante, HV) al año.

Las HV mínimas anuales para asegurar el mantenimiento de la calificación de las tripulaciones, a los efectos previstos del Convenio son 125 HV.

A las HV del apartado primero, hay que añadir las derivadas de las necesidades de mantenimiento (traslado/posicionamiento de aeronaves, vuelos de prueba y aceptación), así como las horas de instrucción previstas.

El tiempo de vuelo para las misiones objeto de este Convenio se contabilizará conforme a lo establecido en el Reglamento de la Circulación Aérea.

2. De las tripulaciones. Se entenderá por tripulación la formada por un «Primer Piloto», que actuará como Comandante de Aeronave, un «Segundo Piloto» y un Mecánico de Vuelo, debiendo estar todos ellos en posesión de los requisitos indicados en la cláusula sexta (capacitación del personal) de este anexo.

En los vuelos podrá acompañar a la tripulación personal del INTA habilitado para volar en calidad de operadores/observadores, que serán parte integrante de la misión.

Como regla general, el número de tripulantes implicados en el día a día de la OTV será de dos pilotos y un Mecánico de Vuelo, de los que al menos un piloto deberá poseer la cualificación necesaria para actuar como Primer Piloto y ejercer las funciones de Comandante de Aeronave.

3. De la interlocución INTA-EA. Para garantizar la interlocución entre ambas entidades, en el punto 12 del presente anexo, figuran los enlaces Operativos, Administrativos, tanto del EA como del INTA.

La activación de las misiones (operación habitual) por parte del INTA se realizará directamente a través del Interlocutor del INTA, quien alertará al Comandante de Aeronave.

Cuarta. *Desarrollo de la misión unidades.*

Las misiones objeto de este Convenio se realizarán con los mínimos operativos establecidos en la normativa vigente en el EA.

Las misiones objeto de este Convenio se realizarán conforme a la normativa de actividad aérea vigente en el EA.

La ejecución de las misiones se hará, en todos los casos, conforme a las normas y procedimientos propios del EA, añadiendo aquellas otras específicas para las misiones del INTA.

El Comandante de Aeronave será el único responsable de la realización de la misión, pudiendo suspenderla solamente por motivos de seguridad, técnicos y/o meteorológicos.

En caso de ser necesario realizar vuelos a baja cota, así como realizar fotografías o grabaciones de imágenes con las cámaras de a bordo, se cumplirá la normativa vigente en el EA.

Las aeronaves podrán llevar pasajeros adicionales que designe o autorice el INTA, no pudiendo transportar personas o carga que no hayan sido previamente autorizadas.

El INTA incluirá estos pasajeros en el seguro de ocupantes previsto en la Cláusula 3.ª del Convenio y los pasajeros firmarán el pliego de descarga de responsabilidad.

Quinta. *Responsabilidades generales.*

1. En el ámbito de la OTV.

Será responsabilidad del INTA la definición y dirección de la misión, identificada por un objetivo, un horario y/o una zona.

Será responsabilidad del INTA el establecimiento y mantenimiento de la infraestructura de comunicaciones necesaria para la gestión y control de las misiones.

En caso de misiones en el extranjero, será responsabilidad del INTA la notificación protocolaria a Organismos afines de los países afectados.

La disponibilidad de utilización de las aeronaves y equipos, así como la decisión de uso de los mismos, corresponderá, siempre y en todo momento, al INTA.

El INTA exigirá a sus contratistas externos el cumplimiento de las normas de decoro, policía, circulación, etc. aplicables al personal civil en las instalaciones del EA.

Será responsabilidad del EA la organización, planificación, dirección, ejecución y, en su caso, supervisión de todas las actividades necesarias para llevar a cabo la OTV.

Será responsabilidad del EA llevar a cabo todos los trámites necesarios para la realización de los vuelos objeto del Convenio (sobrevuelos, handling, catering, tasas, suministro de combustible, etc.), tanto en territorio español, como en el extranjero.

Será responsabilidad del EA la preparación y el mantenimiento de la capacitación de tripulaciones y del personal de mantenimiento, de acuerdo con lo establecido en el apartado b.

Será responsabilidad del EA la preparación y ejecución material de los vuelos, de acuerdo con las circunstancias y particularidades mencionadas en este Convenio y de las directrices emanadas del INTA, salvo en caso de fuerza mayor, ateniéndose en todo momento a la normativa vigente y observando cualquier otro acuerdo que se pudiera alcanzar durante el período de vigencia del Convenio.

El EA asesorará al INTA en todo lo relativo a la OTV.

Los Jefes de la Unidades correspondientes velarán por el cumplimiento del Convenio, en los términos recogidos en este Anexo. Gestionarán peticiones extraordinarias y resolverán las eventualidades que puedan surgir en relación con la OTV. En todos estos casos, informarán puntualmente al Jefe del Mando Aéreo General.

2. En el ámbito logístico. El EA será el órgano responsable de la dirección, organización, programación, planificación, coordinación y ejecución de los trabajos de mantenimiento de los aviones, equipos y elementos de éstos, con la finalidad de satisfacer el esfuerzo operativo previsto en la cláusula tercera, apartado primero de este anexo.

El EA será responsable de la gestión, suministro y mantenimiento (revisión, reparación, etc.) del utillaje y equipo de apoyo necesarios para realizar el mantenimiento previsto.

El INTA será responsable de la gestión y mantenimiento en tercer escalón de motores y componentes de motor. Así mismo, el INTA se hará cargo de las modificaciones (Boletines de Servicio u OTCP) de las aeronaves e instalación de equipos para nuevas capacidades de las aeronaves y componentes.

El EA será responsable de la gestión, suministro y mantenimiento (revisión, reparación, etc.) de los repuestos y rotables necesarios para el mantenimiento de los aviones de esta flota.

En caso de averías fuera de la Base Principal, el transporte de los medios materiales y personales a emplear en la recuperación de la aeronave se realizará por los medios que se determinen, previo acuerdo y autorización del INTA. Correrán por cuenta del INTA los costes incurridos en estos auxilios. Cuando estas tareas de mantenimiento deban

realizarse en Aeropuertos o Bases ajenas al EA, el INTA se hará cargo de los gastos de estacionamiento, utilización de hangares, grúas y otros similares.

El EA asesorará al INTA en todo lo relativo al apoyo logístico.

El Jefe de las Unidades correspondientes, implicadas en el objeto del Convenio, a través del Enlace Técnico del EA, resolverá los aspectos técnicos que sea necesario tratar con el INTA, tramitando, en su caso, aquellas peticiones que deba autorizar el Jefe del Mando de Apoyo Logístico.

Sexta. *Capacitación del personal.*

1. Tripulaciones. Será competencia del EA la selección, capacitación y control de las tripulaciones necesarias para asegurar el cumplimiento de este servicio durante el período establecido, corriendo a cargo del EA todos los gastos concernientes al otorgamiento de estas capacitaciones, con la salvedad de los vuelos de instrucción propios del INTA.

Las tripulaciones tendrán calificación para volar aeronaves T.12, según la normativa vigente en el EA.

El Primer Piloto, tendrá calificación CR-3/CR-2 o equivalente, de acuerdo con la referida normativa. El Segundo Piloto deberá disponer de calificación mínima de CR-1/LCR o equivalente, y el Mecánico de Vuelo de calificación CR o equivalente.

2. Personal de mantenimiento. Será competencia del EA la selección, capacitación y control del personal de mantenimiento necesario para llevar a cabo el apoyo logístico objeto de este Anexo, corriendo a cargo del EA todos los gastos concernientes al otorgamiento de estas capacitaciones, con la salvedad de los cursos de instrucción.

El INTA proporcionará al personal del EA los cursos de instrucción necesarios para el mantenimiento de primer escalón de los equipos de misión no comunes a la flota T.12 del EA. Así mismo, proporcionará al personal del EA la formación en todas las diferencias de los aviones del INTA con los aviones T.12 del EA.

Séptima. *Equipamiento para la misión.*

Será responsabilidad del EA el equipamiento de las tripulaciones, necesario para la correcta ejecución de las misiones objeto del presente Convenio, primando en todo momento la seguridad, operatividad y homogeneidad del mismo. Para ello dispondrán, como mínimo, del mismo equipamiento personal que el resto de tripulaciones que operan a aeronaves similares.

Octava. *Partes e informes.*

Al finalizar la misión, el Comandante firmará el correspondiente parte de actividad, para su trámite, según la normativa al respecto.

Novena. *Descripción del apoyo logístico.*

A efectos logísticos, en el punto duodécimo se designan los POC técnicos de ambas entidades. El POC del EA, será responsable del control técnico de las aeronaves y de su aeronavegabilidad y mantendrá las relaciones funcionales con MALOG/DIN/SUITEH/SATPA necesarias para desempeñar su cometido.

1. Descripción del mantenimiento. El mantenimiento de la flota de aviones del INTA se registrará por el programa de mantenimiento aprobado por el EA, conforme a la normativa vigente de la flota T.12 que sea de aplicación a las aeronaves del INTA. Dicho programa se basará en el programa del fabricante.

El EA se hará cargo del mantenimiento en primer y segundo escalón de aviones y motores y equipos instalados en avión. En los posibles destacamentos, el mantenimiento de primer escalón se llevará a cabo, principalmente, por el personal mecánico tripulante

aéreo. El mantenimiento de segundo escalón se realizará, normalmente, en la Base Principal de cada aeronave.

El EA se hará cargo de la gestión y mantenimiento en tercer escalón de aviones, que podrá llevarse a cabo, tanto en centros orgánicos del EA, tanto con personal propio como mediante contratación de personal.

El EA se hará cargo del mantenimiento de los componentes, incluyendo hélices, equipos de comunicaciones, y de aquellos equipos necesarios para el desarrollo de la misión. Se excluyen los materiales indicados en la cláusula quinta, apartado b), párrafo tercero del presente Anexo Técnico.

De acuerdo con lo establecido en el punto anteriormente referido, la gestión y mantenimiento en tercer escalón de motores y componentes de motor, así como de la gestión y de los equipos que porte el INTA en cada Misión y de las modificaciones de las aeronaves y equipos para nuevas capacidades, estarán contratados por el INTA. El INTA comunicará los detalles de este servicio al EA.

El EA y el INTA colaborarán en la elaboración de la documentación técnica.

Las Unidades del EA podrán, previa autorización del INTA, utilizar repuestos de otros T.12, para asegurar la operatividad de los T.12 del INTA.

El INTA será responsable de exigir a los contratistas externos, en el ámbito del material de su responsabilidad, que se realicen todas las operaciones de mantenimiento previstas en las Ordenes Técnicas y que sean necesarias para poder considerar útiles estos elementos. En particular, los motores saldrán de revisión general en los centros reparadores sin anotaciones diferidas, sin corrosión que precise una nueva visita durante su vida útil entre revisiones generales y con los boletines de servicio de obligado cumplimiento aplicados.

Tras la finalización de revisiones o de labores de mantenimiento en avión o componentes de cualquier nivel, la aceptación de dicho material y/o trabajos será realizada por personal del EA. Para ello, se llevarán a cabo pruebas en vuelo, en tierra, revisiones documentales, etc. que sean necesarias. En todo caso primará la seguridad de la aeronave y su tripulación, así como la agilidad del proceso para evitar demoras operativas. Se elaborarán de común acuerdo los protocolos necesarios, y se estudiarán los diferentes procesos para la mayor eficiencia del modelo. Las dietas del personal EA que pudieran devengarse como consecuencia de estas actividades de comprobación, formarán parte integrante de este Convenio, y se justificarán por el EA de igual forma que los desplazamientos de las tripulaciones de vuelo.

Como aeronaves militares, estarán sujetas a la cumplimentación de las Directivas de Aeronavegabilidad militares y a las Órdenes Técnicas de Cumplimentación en Plazo (en adelante, OTCP) de Seguridad editadas por el EA para aviones de la flota T.12 que sean aplicables a estas aeronaves.

No obstante, el INTA, como propietario de los aviones, decidirá la aplicación de Boletines de Servicio y modificaciones de configuración de los aviones para su modernización y mejora de las operaciones de investigación y ensayos previo asesoramiento técnico del EA, coordinando con las Unidades correspondientes la programación de los trabajos y, en cualquier caso, velando por la homogeneización de la configuración de la flota de su propiedad. No obstante, se convocará la Comisión Mixta de Seguimiento, cuando la modernización o mejora que se pretenda introducir afecte notablemente la operación, por la posible afección de otras cláusulas de este Convenio.

El INTA facilitará al EA las Publicaciones Técnicas aplicables a la serie y versión de sus aviones, componentes y equipos, necesarias para la operación y mantenimiento de los mismos.

El EA será responsable de mantener actualizada, durante la vigencia del presente Convenio, las Publicaciones Técnicas de su responsabilidad.

Las Unidades correspondientes mantendrán al día un programa de mantenimiento de aviones, motores, hélices y otros componentes de los aviones del INTA.

Las Unidades coordinarán con el INTA, para facilitar la planificación y, en su caso, la contratación de los trabajos de tercer escalón, la elaboración, en el mes de octubre de

cada año, de un programa de trabajos de mantenimiento de aviones, motores, hélices, trenes de aterrizaje y otros elementos importantes, así como la aplicación de Boletines de Servicio para el siguiente año. Dicho programa se comunicará al MALOG y al INTA.

2. Descripción de la gestión de repuestos, rotables y utillaje específico La reparación y mantenimiento de los repuestos y rotables necesarios para el mantenimiento de los aviones de esta flota, se realizará por el EA, pudiendo llevarse a cabo, tanto en centros orgánicos del EA, como mediante la contratación de proveedores externos.

El EA será responsable de la gestión, transporte, mantenimiento y reparación de componentes. Dichos componentes se gestionarán mediante el SL2000. El repuesto y utillaje, en su caso propiedad del INTA se gestionará de igual manera que el del EA.

El EA establecerá los canales adecuados para agilizar la gestión y envío del material en caso de avería, a efectos de recuperar el avión afectado en el menor tiempo posible.

2.1 Material propiedad de INTA. El INTA facilitará al EA un listado de material del que es propietario. En dicho listado se especificará su estado actual (nuevo, reparable, tiempo desde overhaul y documentación actualizada.

2.2 Costes no imputables. Quedan excluidos del presente Convenio los trabajos y costes relativos a la gestión y mantenimiento de tercer escalón de motores y sus componentes.

Décima. *Aeronavegabilidad.*

Los Certificados de Aeronavegabilidad serán expedidos y renovados por el Ingeniero Aeronáutico habilitado al efecto, conforme al RAD.

Las Pruebas en Vuelo y las Inspecciones en Tierra para la renovación de Certificado de Aeronavegabilidad serán efectuadas por personal de vuelo y mantenimiento del EA.

Undécima. *Investigación de accidentes o incidentes.*

Si en la operación, se produjeran daños mecánicos o físicos a los medios aéreos del INTA, el EA abrirá una investigación para determinar las posibles causas. Las conclusiones de la investigación estarán recogidas en el correspondiente informe, que será remitido siguiendo la normativa vigente.

Los facultativos del INTA podrán ser autorizados a formar parte del equipo de investigación de la CITAAM.

Si existiera desacuerdo entre el INTA y el equipo de investigación de la CITAAM, se habilitarán los canales necesarios para solventar estos desacuerdos siempre acordes a la normativa vigente para aeronaves militares.

Duodécima. *Puntos de contacto para aspectos operativos, administrativos y de mantenimiento.*

En el seno de la Comisión Mixta de Seguimiento, se establecerán los puntos de contacto necesarios entre el INTA y el MINISDEF, para tratar los aspectos operativos, administrativos y técnicos derivados de la puesta en marcha, ejecución y seguimiento de este Convenio.

El INTA y el EA se comprometen a mantener actualizada en todo momento la información de contacto (teléfonos, fax, email, etc.) de los POC designados en los puntos anteriores.

Decimotercera. *Entrega y recepción de las aeronaves.*

El INTA entregará las aeronaves al EA con la documentación requerida para garantizar la aeronavegabilidad continuada de las mismas. Se utilizará el formato AR FORM. 510 del EA, que se muestra a continuación, para el control de dicha documentación.

COMPROBANTE ENTREGA DE AVIONES							FECHA		
INSTRUCCIONES									
<p>1. Todo material relacionado abajo debe estar en el avión antes del vuelo de traslado, excepto</p> <p>a). (Manual de peso v balance) AN1-1B-40, el cual es solamente necesario para aviones de la clase 1 B y 2 (ver O.T.1-1B-43). La clase 1A incluye a todos los aviones de entrenamiento elemental básico v enlace, también algunos transportes v entrenamiento especial.</p> <p>b). La reola de distribución de carga es necesaria para todos los aviones de la clase 2 (ver O.T.1-1B-43)</p> <p>2. El piloto que transfiera un avión comprobará personalmente todos los formatos al recibirlo v firmará el recibo correspondiente.</p> <p>3. La organización receptora inspeccionará todos los formatos al hacerse cargo del avión v registrará la cantidad de material de la columna "J"</p> <p>4. Distribución de impresos: copia nº 1. a la Unidad de destino del piloto; copia nº 2. para el piloto; copia nº 3. para el que recibe el avión; copia nº 4. para la Organización que lo entrea v copia nº 5. para facilitar el convenio con el administrador de la propiedad.</p> <p>5. Indicar observaciones al dorso.</p>									
MODELO DE AVION	Nº SERIE	Nº REF. O CONTRATO	PROYECTO Y/O PRIORIDAD	Nº ORDEN DE VUELO					
MATERIAL INVENTARIADO INSTALADO EN EL AVION									
UNIDAD RECEPTORA:			LUGAR DE ENTREGA:						
ENTREGADO POR:			LUGAR DE RECEPCION Y FECHA:						
LISTA DE COMPROBACION A	Montado en el avión por la unidad que entrega B	Recibido Por el piloto C	COMPROBAR LA COLUMNA APROPIADA						Recibido por la unidad de recep J
			Ent. D	Sal. E	Ent. F	Ent. G	Ent. H	Ent. I	
FORMATO DD 781- AVION (CARTILLA AVION)									
FORMATO DD 829 - AVION									
FORMA DE LA SERIE DD 829 - MOTORES									
LIBROS CIVILES DE MOTORES (2) Y DE HELICES (2)									
FORMATO DE LA SERIE DD 829 - HELICES									
FORMA DE LA SERIE DD 829 - TREN ATERRIZAJE									
FICHAS DE HISTORIAL									
REGISTRO PESO BÁSICO Y CENTRADO FORMATO DD 365									
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD									
INVENTARIO									
MALETA									
COMPROBANTE DE LA ORGANIZACION DE TRASLADO									
ACUSE DE RECIBO DE AVION Y COMPONENTES SEGUN ESPECIFICADO ARRIBA Y RESEÑADO EN LA COLUMNA B SEGUN LA LISTA DE COMPROBACIONES.									
ORGANIZACION DE TRASLADO	NOMBRE DE LA PERSONA AUTORIZ.		FIRMA			FECHA			
COMPROBANTE DE LA ORGANIZACION RECEPTORA									
ACUSE DE RECIBO DE AVION Y COMPONENTES SEGUN ESPECIFICADO ARRIBA Y RESEÑADO EN LA COLUMNA B SEGUN LA LISTA DE COMPROBANTES									
ORGANIZACION RECEPTORA	NOMBRE DE LA PERSONA AUTORIZ.		FIRMA			FECHA			

Abreviaturas

AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
BB.SS.	Boletines de Servicio.
BOE	Boletín Oficial del Estado.
CITAAM	Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares.
CLAEX	Centro Logístico de Experimentación.
CR	Combat Ready.
EA	Ejército del Aire.
FAS	Fuerzas Armadas.
FF.AA	Fuerzas Aéreas.
HV	Hora de vuelo.
INTA	Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.
I.P.C.	Illustrated parts catalogue. Catalogo ilustrado de componentes.
I+D+i	Investigación, desarrollo e innovación.
MAGEN	Mando Aéreo General.
MALOG	Mando de Apoyo Logístico.
MALOG/DIN/SUITEH/ SATPA	Sección de Aviones de Transporte y Patrulla Marítima del Mando de Apoyo Logístico.
MINISDEF	Ministerio de Defensa.
OTCP	Orden Técnica de Cumplimentación en Plazo.
OTV	Operación Técnica de Vuelo.
POC	Persona de Contacto.
RAD	Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa.
SL 2000	Sistema de gestión de componentes del EA.
TSO	Time Since Overhaul. Tiempo desde reparación.
T.12	Denominación militar para la aeronave C-212 serie 200, objeto del presente Convenio.
UCO	Unidades, Centros u Organismos.

Anexo económico-financiero al Convenio entre el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» (INTA) y el Ministerio de Defensa/Ejército del Aire (MINISDEF/EA), para la operación y apoyo logístico por parte del Ejército del Aire, de dos aviones CASA C-212 propiedad del citado Instituto, y otras actividades en el ámbito de la investigación y desarrollo del mismo

Primera. *Principios generales sobre el origen e imputación de costes.*

Los costes de operación y mantenimiento de los medios aéreos del INTA se derivan de la necesidad de garantizar el nivel de operatividad requerida en la Cláusula tercera del Convenio, y estar en disposición de ejecutar el Plan de Ensayos y Experimentación aprobado anualmente por la Comisión Mixta de Seguimiento, en la que se incluye el despliegue de aeronaves, proyectos o trabajos de cobertura, número de aeronaves y demás condiciones de desempeño.

Esto implica la necesidad de disponer del número requerido de aviones operativos y de tripulaciones calificadas para la realización de la misión encomendada.

La disponibilidad de aviones operativos implica un Plan de Mantenimiento de los aviones T-12, que contempla tanto la adquisición de repuestos y servicios de mantenimiento como las necesarias revisiones y mantenimiento mayor en los Centros Logísticos del Ejército del Aire. La realización de las tareas de mantenimiento por parte de los Centros Logísticos se cuantifica en base a las horas de trabajo.

La operación de las aeronaves se traduce en la realización de horas de vuelo de:

- Programas, estudios, ensayos y experimentación.
- Pruebas en vuelo tras revisiones de mantenimiento.
- Instrucción y adiestramiento de tripulaciones y personal investigador.
- Otras (participación en eventos institucionales del INTA, etc...).

Adicionalmente a estos costes, el MINISDEF/EA asumirá los costes de retribuciones de personal implicado en la operación y mantenimiento de los medios aéreos, los costes de amortización de las inversiones, así como los costes de vida y funcionamiento de las instalaciones de la Unidad.

Segunda. *Conceptos de coste.*

1 Costes de mantenimiento. Se imputarán a este concepto los costes relativos a:

i. Adquisición de repuestos y servicios de mantenimiento. Incluye los expedientes anuales de adquisición de repuestos y material, así como, los expedientes de servicios y mantenimiento ordinario externalizados, y que serán asumidos en su totalidad por INTA. Estos expedientes son responsabilidad del EA, repercutiendo el importe correspondiente al INTA como gastos incurridos por la ejecución del Convenio.

Las piezas de repuesto sólo se imputarán por su coste unitario cierto pagado por el EA, que deberá justificarse documentalmente. Los servicios de mantenimiento se imputarán por horas/hombre realmente utilizadas y justificadas.

Existen expedientes exclusivos para el avión T-12 y otros compartidos con otros sistemas de armas. Su imputación se realiza en función del porcentaje del expediente destinado al T-12.

ii. Mantenimiento en Centros Logísticos. Se incorporan en este apartado los costes de mantenimiento de la flota en las Maestranzas y Centros Logísticos del EA. La imputación de costes por este concepto se realizará a través de la unidad de tarificación denominada «hora de vuelo».

Dicha unidad de tarificación no contendrá en ningún caso los costes de personal (retribuciones), ni los derivados de la amortización de las instalaciones y equipos, ni ningún otro que no esté directamente relacionado con el mantenimiento de la flota, costes que serán asumidos por el MINISDEF/EA.

La previsión inicial de «horas de trabajo» dedicadas al mantenimiento de la flota se realizará, como en apartados anteriores, acudiendo a datos históricos y a puntuales circunstancias que vayan a concurrir en un año determinado en las actividades de mantenimiento de la flota. Se establecerán de acuerdo a las tareas de mantenimiento definidos para la flota de aeronaves T-12 por el EA, y el Manual del Fabricante.

En el caso de que el mantenimiento haya de realizarse en centros autorizados ajenos al Ejército del Aire, los costes del mismo serán asumidos íntegramente por el INTA.

iii. Costes extraordinarios de mantenimiento. Costes imprevistos necesarios para el mantenimiento y la operatividad de los aviones. En todo caso, dichos costes deberán ser oportunamente comunicados y aprobados en el seno de la Comisión Mixta de Seguimiento, según naturaleza e importe.

2. Costes de combustible. Cuando se realice el repostaje fuera de instalaciones militares del EA, la factura que por dicho repostaje reciba el EA, será considerada como justificante de combustible.

Cuando el repostaje se haga en instalaciones del EA, se utilizará la hoja de repostaje debidamente diligenciada de acuerdo a la normativa EA, y se valorará el precio medio ponderado mensual del suministro al EA, del mes en que se realice.

3. Costes asociados a la operatividad de los vuelos. El pago de los costes asociados a la operatividad de los vuelos, tales como handling (distintos del combustible), permisos de vuelo, tasas de aeropuertos, etc., serán imputados a cada una de las partes en función del beneficiario de la misión y dependiendo si se realizan en UCO's EA, en aeropuertos nacionales o internacionales.

En la Comisión Mixta de Seguimiento se determinará aquellas que pudiesen ser comunes para ambos organismos, con el consiguiente prorrateo o imputación a uno u otro, según el caso.

4. Coste de actividades de investigación científico-técnicas en beneficio del INTA. Las actividades, estudios, proyectos, pruebas, experimentos o asesoramiento técnico realizados por el EA, derivados del uso de los aviones o no, que resulten individualizables, cuantificables y con resultados evaluables en beneficio del INTA, podrán en su caso, ser objeto de compensación en la liquidación que oportunamente se formule, circunstancia esta última que se ha de tratar y determinar en la Comisión Mixta de Seguimiento.

Tercera. *Valoración económica.*

Al principio de cada ejercicio (año «n»), se realizarán las valoraciones que a continuación se describen para su presentación a la Comisión Mixta de Seguimiento:

– Previsión para la campaña (año «n»). Se realizará una previsión de costes de operación y mantenimiento, imputable al INTA, en función del esfuerzo operativo requerido y los conceptos de coste mencionados anteriormente.

La previsión estará fundamentalmente basada en series de datos históricos y en acontecimientos puntuales que vayan a concurrir de acuerdo con el Plan de Ensayos y Experimentación que se realicen, y que inicialmente comportaría un esfuerzo operativo de cuatrocientas (400) horas de vuelo (HV) anuales, además de los costes de material y un remanente para imprevistos.

La previsión anual de gasto de la campaña, siguiendo la estructura de costes de la cláusula anterior queda desglosada como sigue:

Costes fijos:

Adquisición de repuestos y servicios de mantenimiento: 263.891 euros.

Mantenimiento en centros logísticos: 179.035 euros.

Costes extraordinarios de mantenimiento: 139.131 euros.

Costes variables:

Combustible: 102.116 euros.

Dietas: 15.827 euros.

Total: 700.000 euros.

– Cierre de costes (año «n-1»).

Cuantía arrojada tras la comprobación y cierre de los datos reales del ejercicio anterior, referidos a cada uno de los apartados contenidos en la cláusula segunda.

– Liquidación económica (año n-1).

Desviaciones en la cuantía de costes que se hayan podido producir al finalizar el año anterior respecto de las previsiones que se hicieron al inicio del mismo.

Estas tres valoraciones están sometidas a la Comisión Mixta de Seguimiento, para su aprobación.

Cuarta. Secuencia de notificaciones.

Al objeto de agilizar cualquier tipo de solicitud referida al ámbito económico del presente se nombrará una persona de contacto (en adelante, POC) por parte de ambos organismos.

Adicionalmente, para dar cumplimiento a los plazos establecidos en el Convenio, el POC del MINISDEF remitirá al POC del INTA, la información relativa a la valoración económica de la Cláusula Tercera, con una antelación mínima de una semana a la fecha de la reunión de la Comisión Mixta de Seguimiento.

Quinta. Procedimiento de pago.

Como consecuencia de las estimaciones previstas en el Plan de Ensayos y Experimentación y el resto de actividades recíprocas entre el INTA y el EA, el resultado a favor del EA se compensará, antes del 31 de marzo del año «n», mediante una transferencia de crédito desde el Presupuesto del INTA, a los capítulos correspondientes del Presupuesto del MINISDEF por el importe de la liquidación de los costes derivados de las necesidades de operatividad, mantenimiento y disponibilidad de los medios aéreos contemplados en el Convenio, y del resto de actividades en favor del EA, de acuerdo con la valoración económica de la cláusula tercera.

La cuantía de dicha transferencia se calculará como la suma algebraica de la previsión del coste para el año «n» más la liquidación del año «n-1». Esta cuantía se presentará a la Comisión Mixta para su aprobación antes del 31 de enero del año «n».

Si por razones extraordinarias no fuese posible abonar la totalidad de dicha cuantía, la Comisión Mixta de Seguimiento deberá establecer el procedimiento a seguir.

Sexta. Seguimiento de costes.

Para el seguimiento del estado de ejecución de las previsiones de cada año se creará un Grupo de Seguimiento de Costes, formado por el personal que designe la Comisión Mixta de Seguimiento y los POC nombrados en la cláusula cuarta.