

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

16962 *RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión entre la Secretaría de Estado de Seguridad y el Ejército del Aire para determinadas actividades en el ámbito de las operaciones aéreas de la Guardia Civil.*

El Secretario de Estado de Seguridad y el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire con fecha, 29 de septiembre de 2008, han suscrito un acuerdo de encomienda de gestión para determinadas actividades en el ámbito de las operaciones aéreas de la Guardia Civil.

Para general conocimiento, se dispone su publicación como anexo a la presente Resolución.

Madrid, 21 de octubre de 2008.—El Subsecretario de la Presidencia, Luis Herrero Juan.

ANEXO

Acuerdo entre la Secretaría de Estado de Seguridad y el Ejército del Aire por el que se encomienda la gestión de determinadas actividades en el ámbito de las operaciones aéreas de la Guardia Civil

En Madrid, a 29 de septiembre de 2008.

REUNIDOS

De una parte, el señor don Antonio Camacho Vizcaíno, Secretario de Estado de Seguridad.

Y de otra, el señor don José Jiménez Ruiz, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.

Ambas partes se reconocen capacidad y competencias suficientes para formalizar este acuerdo de encomienda de gestión y a tal efecto

EXPONEN

Primero.—La Secretaría de Estado de Seguridad, de la que depende la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, y el Ejército del Aire, en el marco de los principios de colaboración y cooperación han considerado de mutuo interés para ambas partes suscribir este acuerdo en el que se establecen los criterios y condiciones a través de los que se concreta la colaboración entre este ejército y la Guardia Civil, para la puesta en funcionamiento del Grupo de Ala Fija del Servicio Aéreo en cumplimiento de las misiones que la Guardia Civil tiene encomendadas.

Segundo.—La Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito Guardia Civil, ha adquirido dos aviones, tipo CN-235-300, con el objeto de poder realizar operaciones de vuelo para la vigilancia, reconocimiento y seguimiento de objetivos, para dar cumplido desarrollo de las funciones que tiene asignadas y aquellas otras que pudieran asignársele.

Para la entrada en servicio operativo de las citadas aeronaves y cumplir las misiones asignadas, se necesita disponer de las tripulaciones necesarias así como gestionar el correspondiente mantenimiento de las aeronaves, para conseguir un esfuerzo operativo de 600 horas de vuelo por aeronave y año.

Tercero.—El Ejército del Aire dispone de medios, humanos y materiales, cualificados para colaborar en el apoyo a la Guardia Civil para la ejecución de las operaciones de vuelo, de mantenimiento de material aéreo y de instrucción del personal de la misma en dichas operaciones, colaboración que supondría una mejor contribución de sus capacidades a la acción del Estado y un beneficio para ambas partes.

Cuarto.—Que las razones anteriormente expuestas justifican la colaboración entre la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito de la Guardia Civil, dependiente de la Secretaría de Estado de Seguridad, y el Ejército del Aire, la cual se establece entre dos órganos que forman parte de la Administración General del Estado. Por ello, dicha colaboración se instrumenta a través de un acuerdo de encomienda de gestión, previsto en el artículo 15 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Quinto.—Que, conforme a lo expuesto, ambas partes, al amparo de las atribuciones que les confieren sus respectivas normas de funcionamiento, proceden a suscribir este acuerdo de encomienda de gestión, con arreglo a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del acuerdo.*—Este acuerdo tiene por objeto encomendar, durante el plazo de vigencia establecido, al Ejército del Aire la operación de los aviones CN 235-300 de la Secretaría de Estado de Seguridad/Guardia Civil para ejecutar las actividades de vuelo que sean necesarias, el sostenimiento de los mismos y la instrucción de las futuras tripulaciones de la Guardia Civil, de conformidad con los términos descritos en el presente acuerdo.

Segunda. *Aportaciones de las partes.*—En virtud de este acuerdo y a los efectos del mismo, la Guardia Civil, manteniendo la titularidad de sus aviones CN 235-300, encomienda al Ejército del Aire la operación de esos aviones y el sostenimiento de los medios aéreos, durante la vigencia establecida y hasta que la Guardia Civil disponga del personal cualificado y suficiente que le permitan acometer dicha operación.

El Ejército del Aire acepta la encomienda y asume el compromiso de operar y sostener los aviones en los términos establecidos en este acuerdo. Todo lo relacionado con los aspectos operativos se describe en el anexo I.

Así mismo, acepta instruir o adiestrar al personal de la Guardia Civil que se determine como pilotos, técnicos de mantenimiento y operadores radar para la operación de los citados aviones. Todo lo relacionado con los aspectos citados se describe en el anexo II.

Todo lo relacionado con los aspectos logísticos se describe en el anexo III.

Durante el tiempo de vigencia de este acuerdo, el Ejército del Aire se compromete a proporcionar el personal que sea necesario para operar los aviones. Así mismo, se compromete a instruir o adiestrar a personal de la Guardia Civil en dichos cometidos. El personal de la Guardia Civil una vez obtenga las cualificaciones apropiadas pasará a formar parte de las citadas tripulaciones.

El personal del Ejército del Aire afectado por este acuerdo continuará percibiendo sus emolumentos a través de la SEA asignada a la Unidad donde esté destinado. Si para la ejecución de este acuerdo fuesen necesarios desplazamientos del citado personal fuera de la localidad de destino, las correspondientes Indemnizaciones por Razón del Servicio serán abonadas por la Guardia Civil.

Hasta que la Guardia Civil no tenga las tripulaciones aéreas adecuadas para operar, será responsabilidad del Ejército del Aire asumir la ejecución de las operaciones aéreas para hacer efectivas las misiones encomendadas a la Guardia Civil. La ejecución se hará, en este caso, conforme a las normas y procedimientos aeronáuticos propios del Ejército del Aire, añadiendo aquellas otras específicas para las misiones de la Guardia Civil.

En aquellos vuelos que estén tripulados por personal del Ejército del Aire se integrará en la tripulación un miembro de la Guardia Civil, en calidad de Jefe de Misión.

Tercera. *Financiación.*—La Guardia Civil compensará al Ejército del Aire por cuantos costes le ocasione la aplicación de este acuerdo los cuales se establecen en:

a) Coste correspondiente a las horas de vuelo realizadas al precio indicado en el anexo IV (precios para el año 2008). Estos precios incluyen los costes producidos por el mantenimiento, así como el coste por servicios en las bases de operación.

Durante la duración del acuerdo los precios establecidos en el citado anexo podrán ser revisados, dada la reciente incorporación de la flota T-19 VIGMA al Ejército del Aire. No obstante, como mínimo, dichos precios se actualizarán anualmente por el IPC.

b) Resto de gastos ordinarios o extraordinarios incurridos en la aplicación de este acuerdo (combustible, traslados terrestres de material, tasas de ruta y aeroportuarias, etc.).

c) Coste correspondiente a los procesos de instrucción o adiestramiento del personal para las tripulaciones de la Guardia Civil, establecido en el anexo IV.

Según determinan los reglamentos de circulación aérea, se considerarán horas voladas, o tiempo de vuelo, el medido desde que la aeronave comienza a rodar en la zona de estacionamiento hasta que, nuevamente en tierra, se detiene en el área de aparcamiento.

La División de Operaciones del EMA remitirá mensualmente a la Guardia Civil, un informe relativo a la ejecución de este acuerdo, así como cualquier otra información complementaria que considere adecuada o le sea solicitada para la tramitación del pago correspondiente, en particular lo referido a los gastos recogidos en el apartado b).

A principios de cada año, previa la aprobación por la Comisión Mixta de Seguimiento, de la liquidación del exceso o defecto de horas de vuelo realizadas en el año previo, así como la liquidación del exceso o defecto de los gastos indicados en los apartados b y c, la Guardia Civil transferirá, a las aplicaciones presupuestarias que el Ejército del Aire determine en dicha Comisión, el importe, tanto de dicha liquidación como el de las horas mínimas establecidas para el año en curso al precio establecido en

el anexo IV. También se abonarán las previsiones de gastos para el año en curso relacionados en los apartados b) y c).

La liquidación de las operaciones que se realicen en el presente ejercicio 2008 deberá considerarse como ajuste del mismo que se realizará a principios del año 2009 para su abono en ese año.

La Guardia Civil asumirá el seguro de ocupantes (tripulantes y, en su caso, pasajeros). Asimismo, se hará cargo de los posibles daños a terceros y no efectuará reclamación alguna a dicho ejército por los daños, de cualquier tipo, que pudieran causar o sufrir sus aeronaves (accidente o incidente) en las misiones derivadas de la aplicación de este acuerdo, sin que esto pueda suponer renuncia a derecho alguno que legalmente corresponda a la Guardia Civil. Tanto la mencionada responsabilidad de la Guardia Civil como la consecuente exención de responsabilidad del Ejército del Aire estarán sujetas a los límites legalmente establecidos.

Cuarta. *Medidas de control y seguimiento.*—Para la mejor realización de cuanto se dispone en este Acuerdo, se constituye una Comisión Mixta de Seguimiento que estará formada por:

a) El General Jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor del Aire, el Jefe de la Sección de Operaciones del Mando Aéreo General, un representante de la Dirección de Asuntos Económicos, un representante del Mando de Apoyo Logístico, un representante del Estado Mayor del Ejército del Aire/División de Logística y un representante del Mando de Personal, por parte del Ejército del Aire.

b) Y por la Guardia Civil: El General Jefe del Estado Mayor, o persona en quien delegue, el Coronel Jefe del Servicio Aéreo, el Jefe del Grupo de Ala Fija, un representante de la Sección Logística del Estado Mayor, un representante de la Jefatura de Enseñanza y otro de la Subdirección General de Apoyo.

La presidencia de esta Comisión será ejercida, alternativamente, entre las dos partes, siendo designado para ejercerla cada año al representante más caracterizado del organismo que le corresponda ocuparla, empujando por el representante de la Guardia Civil.

Para tratar asuntos de su competencia, la Comisión se reunirá dos veces al año con carácter ordinario, a principios de los meses de febrero y noviembre, pudiendo asistir expertos de cada una de las partes a fin de obtener el oportuno asesoramiento. En la reunión de febrero se valorará la ejecución del ejercicio anterior. En la reunión de noviembre se evaluará la ejecución del ejercicio en curso, se planificará la del año siguiente y se establecerán los costes para la misma.

El Presidente de la Comisión, por propia iniciativa o a petición de cualquiera de los dos organismos, 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:

- Establecer los costes de la ejecución del acuerdo.
- Establecer las previsiones de ejecución para el año siguiente.
- Seguir la ejecución del acuerdo y evaluar sus resultados, con el fin de estudiar y proponer mejoras en su aplicación y soluciones adecuadas a las incidencias que puedan surgir.
- Proponer las modificaciones y variaciones que se estimen oportunas, a fin de mantener actualizado el acuerdo.
- Dirimir cualquier clase de discrepancias que puedan surgir entre ambas partes como consecuencia de la ejecución de este acuerdo.

Las decisiones de la Comisión serán adoptadas por acuerdo de ambas partes.

Quinta. *Legislación aplicable.*—Este acuerdo de encomienda de gestión tiene naturaleza administrativa.

No obstante lo anterior, se encuentra excluido del ámbito de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, en virtud de lo dispuesto en su artículo 4.1.c).

Sin perjuicio de lo anterior, para las dudas y controversias que surjan en la interpretación de este acuerdo se estará a lo dispuesto en las cláusulas del mismo y, subsidiariamente, se acudirá a los principios establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, así como en la citada Ley 30/2007, a las restantes normas administrativas que le sean de aplicación y a los principios generales del Derecho.

Sexta. *Vigencia.*—La duración de este acuerdo será de cuatro (4) años, a contar desde la firma de este documento, quedando a su término prorrogado por periodos anuales, siempre que no medie denuncia de alguna de las partes, formulada de forma fehaciente, con tres meses de antelación. Asimismo podrá revisarse en cualquier momento, a requerimiento de alguna de las partes.

Séptima. *Causas de resolución.*—Serán causas de resolución de este acuerdo:

- Mutuo acuerdo de las partes.
- Término del plazo acordado para su vigencia o prórrogas en su caso.

- Denuncia de alguna de las partes.
- Imposibilidad sobrevenida de cumplir el fin.
- Retraso en el abono de los pagos acordados.
- Incumplimiento grave de las obligaciones establecidas por alguna de las partes.

La referida colaboración estará siempre supeditada a las necesidades de la Defensa Nacional o de la Seguridad del Estado por lo que, surgida tal necesidad, quedará suspendida, en tanto persista ésta, o en su caso extinguida, sin que sea preciso aviso o denuncia previa en este sentido y sin derecho a reclamación alguna por las partes o de la concesión de indemnización, o compensación a su favor de las mismas.

Octava. *Publicación.*—Una vez formalizado este acuerdo de encomienda de gestión, el encomendante procederá a su publicación en los Diarios Oficiales correspondientes en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, firman este acuerdo en duplicado ejemplar, en el lugar y fecha anteriormente indicados.

ANEXO I

Operaciones

La Guardia Civil ha adquirido dos aviones, tipo CN-235-300 con destino al Grupo de Ala Fija, con el objeto de poder realizar operaciones de vuelo para la vigilancia, reconocimiento y seguimiento de objetivos, para dar cumplimiento desarrollo de las funciones que tiene encomendadas y/o aquellas que pudieran encomendársele.

El Ejército del Aire dispone de medios humanos y materiales cualificados para colaborar con la Guardia Civil en la puesta en funcionamiento del Grupo de Ala Fija del Servicio Aéreo, mediante la ejecución de las actividades de vuelo, de sostenimiento del material aéreo y de instrucción del personal de la Guardia Civil.

La ejecución de las actividades de vuelo se hará conforme a las normas y procedimientos definidos en el Manual de Operaciones que recogerá de modo consensuado los procedimientos aeronáuticos propios del Ejército del Aire añadiendo aquellas otros específicos de la Guardia Civil. Cuando el Grupo de Ala Fija tenga las tripulaciones aéreas adecuadas podrá asumir la ejecución de las actividades de vuelo.

Los criterios para la operación de los aviones CN-235 Serie 300 de la Guardia Civil serán los siguientes:

- Los aviones se operarán desde dos Bases, con una estimación de 600 horas de vuelo por avión y año lo cual condiciona las necesidades en los aspectos operativos y logísticos. De las horas de vuelo anuales previstas, un máximo del 15% debe reservarse para entrenamiento de las tripulaciones.

1. Bases de operación.—Como bases de despliegue se podrán utilizar todas las Bases de la estructura del EA.

1.1 Bases periféricas: El Sector Aéreo Canario, con sede en Santa Cruz de Tenerife, será la primera Unidad Periférica del Servicio Aéreo que cuente con aeronave de ala fija, utilizando inicialmente la Base Aérea de Gando-Las Palmas.

1.2 Destacamentos eventuales: Temporalmente podrán constituirse destacamento eventuales, tanto en territorio nacional como internacional bajo la cobertura, en este último caso, de mandato de Organizaciones internacionales a las que España pertenezca.

- El módulo operativo en cada Base o Destacamento estará constituido por dos tripulaciones operativas y el equipo de mantenimiento en tierra.

1. La tripulación operativa estará formada por una tripulación de vuelo y una tripulación táctica.

2. La tripulación de vuelo estará constituida por un primer y un segundo piloto, uno de los cuales será designado Comandante de Aeronave; dependiendo de cada misión podrá formar parte de la tripulación un Mecánico de Apoyo al Vuelo.

El Comandante de la aeronave será el responsable de la operación y seguridad durante el cumplimiento de una misión de vuelo, proponiendo al Jefe Táctico de la Misión la mejor ruta para el cumplimiento del servicio encomendado.

Con carácter previo al vuelo preparará el vuelo en el Centro de Apoyo a la Misión y, siempre que no se realice la misión bajo la consideración de «servicio especial acogido a carta acuerdo», presentará el Plan de Vuelo. Con independencia de las obligaciones aeronáuticas, informará al Jefe Táctico de aquellas novedades surgidas durante el vuelo que pudieran afectar al desarrollo de la misión.

3. La tripulación táctica estará constituida por un Comandante Táctico y dos operadores del sistema táctico de vigilancia que actuarán como Operador Jefe y Segundo Operador.

El Oficial de la Guardia Civil designado como Comandante Táctico de la misión, será responsable de la realización del servicio en cumplimiento de las órdenes recibidas y dará novedad, a la Autoridad que lo nombró, de la realización del mismo.

Con carácter previo a la realización de la misión de vuelo informará al Comandante de la Aeronave del servicio a realizar a fin de que éste decida la mejor ruta a volar.

Durante la realización del vuelo supervisará la actuación de los operadores del sistema de vigilancia, decidiendo en su caso, en función de los datos obtenidos, la variación del servicio, de lo que informará al Comandante de la aeronave a fin de que establezca las condiciones de vuelo actualizadas a la nueva situación.

Todos los vuelos deberán ser previamente autorizados por el Jefe del Grupo de Ala Fija. No se volarán misiones de vigilancia, reconocimiento o seguimiento sin la presencia del Comandante Táctico.

4. El Equipo de mantenimiento en tierra estará constituido por un Jefe de Equipo de Mantenimiento y dos/tres Técnicos de Mantenimiento. Todos ellos se podrán incorporar a la tripulación de vuelo como Mecánico de Apoyo al Vuelo.

c) Por la Unidad o Unidades designadas, por el Ejército del Aire, para la ejecución del presente convenio se dotará del personal necesario para completar los módulos operativos en las Bases Periféricas o Destacamentos Eventuales del Grupo de Ala Fija. En principio y de acuerdo al esfuerzo operativo establecido se establece la necesidad de dos (2) tripulaciones (4 pilotos, 4 RADAR/FLIR). Según la Guardia Civil vaya teniendo personal cualificado se reducirán las necesidades de personal):

Dependencia orgánica del personal: Todo el personal mantendrá la dependencia orgánica del mando de la Unidad en que se encuentre destinado.

Dependencia táctica del personal: Todo el personal que conforme los módulos operativos mantendrá la dependencia táctica del Mando de la Unidad Territorial de la Guardia Civil a la que se adscriban los medios de ala fija.

d) Los vuelos podrán tener lugar cualquier día de la semana, incluso festivos y a cualquier hora del día o de la noche (aunque condicionados a los equipos COM/NAV del avión y/o condiciones meteorológicas). Es responsabilidad de la GC proporcionar los teléfonos móviles necesarios para la activación de las tripulaciones.

e) Con independencia de las misiones de vuelo programadas, se mantendrá una tripulación táctica en servicio de alerta con activación a requerimiento de la Autoridad que ejerce el mando táctico y con un periodo de entrada en servicio de 2 horas. A efectos de cómputos de actividad y descanso de las tripulaciones, se cumplirá lo establecido en la IG 30-14 del Ejército del Aire.

ANEXO II

Instrucción

La puesta en práctica del presente Acuerdo requiere instruir al personal de la Dirección General de la Policía y la Guardia Civil (ámbito de la Guardia Civil), en lo sucesivo Guardia Civil, para capacitarlo en la operación de sus aviones de ala fija y sus equipos de a bordo, así como en las tareas de mantenimiento y operación en tierra que repercuten en la operación de dichos medios.

Los distintos aspectos relacionados con la instrucción del personal de la Guardia Civil son los que se recogen en el contenido del presente anexo.

1. Generalidades.–El Ejército del Aire impartirá las actividades de instrucción que se consideren adecuadas, en coordinación con la Guardia Civil, para adiestrar al personal de dicho Cuerpo en los centros de enseñanza y unidades del Ejército del Aire.

Los niveles de formación previos para tomar parte en las citadas actividades es deseable que estén en consonancia con los exigidos al personal del Ejército del Aire que participa en los procesos equivalentes; esto es: Primer Ciclo Universitario para los pilotos. Bachiller para el personal de mantenimiento y los operadores radar y FLIR. Graduado Escolar o 2.º Curso de la ESO para los auxiliares de operadores y buscadores.

A la conclusión de la instrucción que se lleve a cabo en los centros del Ejército del Aire se emitirán las titulaciones correspondientes de dicho Ejército. Esta titulación capacita al personal para la iniciación de los planes de instrucción y adiestramiento que le permitirán la realización de sus cometidos a bordo de aeronaves militares.

Para la expedición de la tarjeta de vuelo o titulación correspondiente se deberán superar las distintas fases del programa de instrucción. El personal que no supere alguna de dichas fases causará baja en el programa.

El personal de la Guardia Civil que participe en programas de instrucción en centros del Ejército del Aire podrá disfrutar de alojamiento en dichos centros, siempre que las circunstancias lo permitan, abonando su importe de igual forma que los miembros del Ejército del Aire. Las indemnizaciones por la asistencia a dichos programas del citado personal correrán a cargo de la Guardia Civil.

El coste de las actividades de formación proporcionadas por la empresa suministradora del avión en las que participen tanto personal de la Guardia Civil, como del Ejército del Aire, correrán a cargo de la Guardia Civil.

El personal destinado a formar parte de las tripulaciones aéreas deberá superar, antes de iniciar la instrucción en centros del Ejército del Aire, el correspondiente reconocimiento médico en el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) o tenerlo en vigor, si ya lo poseía.

Las distintas áreas de instrucción que en principio se contemplan en el presente Acuerdo, son las que se reflejan en los siguientes apartados del presente anexo II.

2. Instrucción de pilotos.–Se establecen tres modalidades diferentes, siguiendo las pautas generales de la instrucción recibida por los oficiales de complemento del Ejército del Aire:

Personal con titulación aeronáutica civil CPL o superior de avión (JAR-FCL 1).

Personal con titulación aeronáutica civil o militar de helicóptero (JAR-FCL 2).

Personal sin titulación aeronáutica.

Los centros donde serán impartidos dichas actividades son: Academia General del Aire «AGA» (Base Aérea de San Javier, Murcia) y Grupo de Escuelas de Matacán «GRUEMA» (Base Aérea de Matacán, Salamanca).

La instrucción aeronáutica que el personal de la Guardia Civil recibe en cada una de las modalidades mencionadas anteriormente, es la siguiente:

Personal con titulación aeronáutica civil CPL o superior de avión (JAR-FCL1)

	AGA	GRUEMA	Observaciones
Calendario	-	Sep-Oct.	
Instrucción teórica del avión T-19 ...	-	Aprox. 1 mes.	
Horas de vuelo:			
Doble mando		15:00	
Total		15:00	

Personal con titulación aeronáutica civil o militar de helicóptero (JAR-FCL2)

	AGA	GRUEMA	Observaciones
Calendario	Dic-Feb.	Mar-May.	
Instrucción teórica del avión	Aprox. 1 mes.	Aprox. 1 mes.	
Horas de vuelo:			
Doble mando	16:10	15:00	
Solo	01:50		
Instrumentos		05:00	
Radioayudas		05:00	
Total	18:00	25:00	Estas cifras pueden sufrir variaciones en función de la experiencia acumulada en las diferentes fases que se vayan impartiendo.

Personal sin titulación aeronáutica

	AGA	GRUEMA	Observaciones
Calendario	Dic-Mar.	Abr-Ago.	Idéntico al de los oficiales de complemento del EA, excluyendo la fase de formación militar.
Instrucción teórica del avión	Aprox. 1 mes.	Aprox. 1 mes.	** Incluye instrucción teórica en materias aeronáuticas, que se imparte durante todo el período que dura la instrucción en vuelo.
Horas de vuelo:	**		
Doble mando	26:20	15:00	
Solo	01:50		
Instrumentos	17:30*	20:00	* Cifras máximas (mínimo 12:50).
Radioayudas		35:00^	^ Incluye vuelos nocturnos y de navegación.
Aplicación		20:00	
Total	45:40*	90:00	* Cifras máximas (mínimo 41:00).

El número de miembros de la Guardia Civil a instruir en cada tanda no será superior a 3. Los integrantes de una tanda serán todos de la misma modalidad («con titulación aeronáutica civil CPL o superior de avión», «con titulación aeronáutica civil o militar de helicóptero» o «sin titulación aeronáutica»).

Una vez finalizadas las fases anteriores y obtenida la calificación tipo para volar el avión T-19 (CN-235), se deberá continuar la instrucción en unidad realizando el Plan de Instrucción 2 (PI-2) y los Planes de Adiestramiento Básico (PAB) hasta alcanzar la calificación CR-3. Una vez que el personal de la Guardia Civil alcance la calificación máxima y las tripulaciones estén constituidas íntegramente por personal de dicho Cuerpo, el Servicio Aéreo de la Guardia Civil podrá establecer sus propios criterios operativos.

3. Instrucción de mecánicos de mantenimiento de avión.—Se establecen dos modalidades diferentes, en función de la experiencia previa del personal que reciba la instrucción. Una primera contempla personal sin contacto previo con el mundo aeronáutico y la segunda dirigida a personal con experiencia previa en el mantenimiento de helicópteros.

El Centro donde se impartirá la instrucción al personal de mantenimiento en tierra es la Academia Básica del Aire «ABA» (Aeródromo Militar de León, León).

La programación de las actividades a lo largo del año y el número de sesiones que conforman los mismos, son los que se detallan en el siguiente cuadro:

	Instrucción para personal sin experiencia previa	Instrucción para personal con experiencia previa en mantenimiento de helicópteros
Calendario	Sep-Jun.	Sep-Feb.
Sesiones:		
Teóricas	600	440
Prácticas	400	210
Total	1.000	650

La capacidad del Centro para formar a personal de la Guardia Civil se cifra en un máximo de 30 personas por año. No podrá coincidir personal de las dos modalidades.

Una vez concluido el proceso este personal se incorpora a la unidad, donde se lleva a cabo un ciclo teórico de un mes en la instrucción específica del avión, antes de iniciar la actividad de mantenimiento propiamente dicha, que será tutelada, en sus primeras fases, por personal con experiencia en el mantenimiento de dicha aeronave. Cuando las labores de mantenimiento sobre la aeronave sean responsabilidad plena de la Guardia Civil, el Servicio Aéreo de dicho Cuerpo podrá modificar las pautas de mantenimiento en función de su propia experiencia.

4. Instrucción de operadores radar.—La instrucción de los operadores está orientada a suministrar los conocimientos básicos necesarios para operar los sistemas radar a bordo de los aviones, de tal modo que le permitan llevar a cabo su misión con seguridad y un conocimiento apropiado del medio.

El Centro donde se impartirá la instrucción como operador radar es la Escuela de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) ubicada en la Base Aérea de Cuatro Vientos (Cuatro Vientos, Madrid).

El calendario para esta instrucción y las materias que lo conforman son las que figuran en el siguiente cuadro:

Instrucción como operadores radar

	Abr-May.*
Calendario	
Sesiones:	
Gestión de tránsito aéreo	20
Radar	20
Guerra electrónica	20
Vigilancia aérea	60
Total	120

(*) Fechas concretas a coordinar por posibles interferencias con otras actividades.

El número máximo de asistentes en cada tanda es de 20 personas.

Tras realizar dicha instrucción, este personal se incorpora a la unidad y realiza los planes de instrucción (PI-1 y PI-2) y adiestramiento (PAB) que le permiten alcanzar progresivamente las calificaciones LCR y CR. Se estima que son necesarios 3 meses para alcanzar la calificación CR. Cuando el personal de la Guardia Civil alcance la calificación máxima y las tripulaciones estén constituidas íntegramente por personal de dicho Cuerpo, el Servicio Aéreo de la Guardia Civil podrá establecer sus propios criterios operativos.

5. Actividades de instrucción no previstas en el presente anexo.—Además de lo contemplado en los puntos anteriores, a través de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo se podrá solicitar impartir otras actividades de instrucción, que serán atendidos en función de la disponibilidad de los Centros del Ejército del Aire.

ANEXO III

Logístico

ÍNDICE

0. Introducción.
1. Aspectos generales.
2. Gestión de mantenimiento.
3. Gestión del material
4. Gestión de ingeniería y aeronavegabilidad.
5. Modificaciones y gestión de la configuración.
6. Apoyo para pruebas de aceptación y recepción.
7. Entrenamiento de personal de mantenimiento.
8. Otros apoyos a considerar.
- 8.1 Equipo de apoyo en tierra.
- 8.2 Centros de apoyo a la misión.

0. Introducción

Este anexo logístico se enmarca dentro del Acuerdo entre el Ejército del Aire y el Ministerio del Interior/Guardia Civil (Servicio Aéreo de la Guardia Civil, en adelante SAER), que regula la colaboración a prestar por el Ejército del Aire, en las áreas de operación y sostenimiento de, inicialmente dos aviones CN-235 de la serie 300, adquiridos por la Guardia Civil a EADS-CASA, para el cumplimiento de las misiones asignadas a la Guardia Civil en el ámbito de su competencia.

El contenido de este anexo, está dirigido al alcance, términos y condiciones de la colaboración a prestar por el Ejército del Aire a la Guardia Civil (SAER), exclusivamente en el área de sostenimiento.

El concepto de sostenimiento, en todo lo relativo a este anexo, incluye el mantenimiento, gestión del material, ingeniería y gestión de la configuración.

1. Aspectos generales

El Ejército del Aire, durante la vigencia del Acuerdo, realizará en apoyo a la Guardia Civil, funciones de dirección técnica, ingeniería y gestión de configuración de los aviones CN-235 de la serie 300, conjuntos y elementos de los mismos pertenecientes a la Guardia Civil, además de las actividades de gestión de material y de mantenimiento, en los términos y con el alcance que mas adelante se detallan.

El Ejército del Aire realizará, como apoyo al Servicio Aéreo de la Guardia Civil, las tareas de mantenimiento que afecten a sus aviones, con el alcance que mas adelante se indica. En la ejecución de estas actividades podrá participar personal dependiente de la Guardia Civil (propio o contratado), bajo la supervisión de personal especializado del Ejército del Aire, siempre que dispongan de la capacitación adecuada para trabajos de mantenimiento de estos aviones.

En el apéndice 1 a este anexo logístico, se detallan las actividades que, de acuerdo con la experiencia del Ejército del Aire, se asigna a cada nivel de mantenimiento. De acuerdo con esta distribución de trabajos, quedan fuera del ámbito de la colaboración a la que se refiere este Anexo del Acuerdo, todas las actividades de tercer escalón de mantenimiento y de reparación de componentes.

Los aviones CN-235 serie 300 de la Guardia Civil, dispondrán de matrícula militar y estarán registrados en el Registro de Aeronaves Militares del Ministerio de Defensa. Por ello les será de aplicación en cuanto a normativa de aeronavegabilidad, el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa.

La aeronavegabilidad continuada se garantiza con la correcta ejecución del programa de mantenimiento (cumplimiento de las tareas de mantenimiento programado) y las actividades de mantenimiento correctivo que sean necesarias para evitar la degradación de la aeronavegabilidad inicial asegurada por el certificado de tipo y el certificado de aeronavegabilidad de cada avión. La renovación anual de los certificados de aeronavegabilidad será efectuada por el Ejército del Aire, de acuerdo con los procedimientos reglamentarios.

En tanto en cuanto, los aviones de la Guardia Civil, sean operados y mantenidos, con las limitaciones que se indican en este anexo, por el Ejército del Aire, las decisiones técnicas que, en el ámbito de las actividades de su competencia, afecten a la aeronavegabilidad/seguridad en vuelo en relación con la operación y el mantenimiento serán tomadas por el Ejército del Aire previa coordinación con la Guardia Civil.

En la medida que la Guardia Civil disponga de los recursos humanos con la habilitación técnica necesaria para acometer de forma autónoma determinadas actividades de mantenimiento inicialmente incluidas en el Acuerdo, y si así fuera decidido por la Guardia Civil, podrían ser excluidas del mismo, pasando esas actividades a ser de su total responsabilidad, ejerciendo el Ejército del Aire únicamente una función de control de aeronavegabilidad, a partir de la justificación documental de las actividades de mantenimiento realizadas por el personal dependiente de la Guardia Civil.

El Ejército del Aire opera y mantiene aviones CN-235 de la serie 100 en configuración de transporte militar y en configuración de vigilancia marítima y SAR. Esta última es muy similar a la configuración de los aviones CN-235 serie 300 del Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

No obstante lo anterior, y aunque el Ejército del Aire tiene una gran experiencia en la operación y mantenimiento de estos aviones, la diferencia entre los aviones de la serie 100 y la serie 300, requiere una adaptación mínima pero necesaria, para el personal del Ejército del Aire que se designe para prestar apoyo a la Guardia Civil en la operación y mantenimiento de sus aviones. En el apéndice 2 a este Anexo se indican las diferencias de configuración entre los aviones CN-235 de la serie 300 de la Guardia Civil y los CN-235 de la serie 100 del Ejército del Aire.

El Ejército del Aire seleccionará el personal necesario para dar el apoyo a la Guardia Civil, y ésta será responsable de la formación a impartir para cubrir las diferencias de configuración entre ambos tipos de aviones.

Toda la información derivada de las actividades de sostenimiento a realizar por el Ejército del Aire en el marco de este Convenio, estarán a disposición de la Guardia Civil, siempre que sea requerido de forma puntual o periódica en la forma y soporte en que se acuerde.

2. Gestión de mantenimiento

La gestión por parte de la Guardia Civil de los aviones CN-235 de su flota, se centralizará en el SAER. El Ejército del Aire designará una Unidad u organismo perteneciente al mismo, desde donde se centralizará el

apoyo a los aviones de la Guardia Civil y las relaciones con el Servicio Aéreo (SAER) de la Guardia Civil.

El SAER será el organismo encargado de asignar las misiones a cumplir y efectuará la programación de los vuelos a realizar para el cumplimiento de las mismas.

El Grupo de Material del SAER, será el encargado de efectuar el control y seguimiento de todos los asuntos relacionados con la gestión del material que afecte a los aviones CN-235 de la guardia Civil y su coordinación con el Ejército del Aire.

Del mismo modo, el Grupo de Material del SAER, será responsable de la gestión del mantenimiento de sus aviones, control documental y coordinación con el Ejército del Aire para programar con la antelación suficiente las actividades de apoyo requeridas en cada caso.

En el área de mantenimiento, el Ejército del Aire prestará inicialmente apoyo a la Guardia Civil, dentro del marco de este Acuerdo, mediante la ejecución con su personal de las actividades de línea de vuelo, así como primer escalón y revisiones de segundo escalón de mantenimiento.

El Ejército del Aire será responsable de la calidad y aeronavegabilidad de las actividades de mantenimiento realizadas, que en todo caso serán coordinadas con el Grupo de Material del SAER.

Las actividades de mantenimiento programado se realizarán de conformidad con lo establecido en el Programa de mantenimiento aplicable, propuesto por el fabricante y aprobado por el INTA.

Inicialmente, y hasta que la Guardia Civil, disponga de personal cualificado para efectuar de forma autónoma las operaciones de línea de vuelo y primer escalón de mantenimiento, los aviones operarán con carácter general desde la Base Aérea de Getafe, desde la que opera el Ala 48 con los aviones VIGMA similares en configuración a los aviones de la Guardia Civil.

Las actividades de mantenimiento programado a nivel de segundo escalón de mantenimiento, serán efectuadas en el marco de este Acuerdo, por el Ejército del Aire en la Base Aérea de Villanubla en Valladolid. Todas estas actividades serán coordinadas y programadas con la suficiente antelación entre el Ejército del Aire y el Grupo de Material del SAER.

Para el destacamento a la Base Aérea de Gando por el Ejército del Aire se designará al personal necesario para asegurar la operación de las aeronaves destacadas, conforme con lo establecido en el anexo de operaciones en cuanto al número de tripulaciones y personal de mantenimiento en tierra.

Desplazamientos/destacamentos de los aviones de la Guardia Civil a bases del Ejército del Aire no dotadas con aviones CN-235, o en aeropuertos civiles, podrán requerir la asignación de personal del Ejército del Aire, destacado de forma temporal para prestar asistencia de línea de vuelo (mecánico de apoyo al vuelo) /primer escalón de mantenimiento, o facilitar la recuperación de un avión.

En los dos supuestos anteriores, así como en cualquier otro caso en que personal del Ejército del Aire deba desplazarse desde su destino habitual para atender a los aviones de la Guardia Civil, las indemnizaciones por razón del servicio de éste personal del Ejército del Aire, serán sufragadas por la Guardia Civil.

3. Gestión del material

Con carácter general, la gestión del material relacionado con los aviones de la Guardia Civil, será efectuado por el Grupo de Material del Servicio Aéreo de la Guardia Civil. Los servicios informáticos de gestión de la Guardia Civil, será utilizados para este fin.

La Guardia Civil dispondrá de un inventario de su propiedad que incluirá tanto repuesto (consumibles y rotables), como equipo de apoyo específico aplicable a sus aviones CN-235 serie 300. Este inventario será el utilizado normalmente para el sostenimiento de sus aviones e incluirá tanto elementos aplicables a la plataforma básica como a los sistemas de misión embarcados.

La Guardia Civil, será la responsable del establecimiento y control de los almacenes necesarios para la ubicación de su inventario, así como de la gestión de los reparables.

No obstante lo anterior, y teniendo en cuenta que determinados componentes pueden ser aplicables tanto a los aviones CN-235 de la serie 100 del Ejército del Aire, como a los serie 300 de la Guardia Civil, así como a los sistemas de misión de ambas flotas, se podrá arbitrar un procedimiento para facilitar el posible intercambio de componentes, (repuestos) y/o equipo de apoyo, entre inventarios de la Guardia Civil y del Ejército del Aire en beneficio mutuo.

4. Gestión de ingeniería y aeronavegabilidad

El Ejército del Aire, apoyará a la Guardia Civil en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aviones, mediante el aseguramiento de la calidad de las actividades de mantenimiento que realice de forma directa, y mediante la inspección de los procesos y gestión documental que afec-

ten de forma integral a los aviones de la Guardia Civil con independencia de quien los realice.

De igual manera, el Ejército del Aire podrá prestar apoyo de Ingeniería a la Guardia Civil, en el ámbito de este Acuerdo, mediante la utilización de los recursos humanos en el Mando del Apoyo Logístico, Centros Logísticos y Secciones de Ingeniería y Calidad del Ejército del Aire, relacionados con el sostenimiento de los aviones CN-235 del Ejército del Aire.

El Servicio Aéreo de la Guardia Civil –SAER–, y de forma específica su Grupo de Material, será el punto focal dentro de la Guardia Civil, para centralizar todos los apoyos en las áreas de Ingeniería y Aeronavegabilidad a prestar por el Ejército del Aire.

En particular, será el SAER, a través de su Grupo de Material el que, lleve el control de todos los elementos con vida limitada o de las actividades de mantenimiento programado que afecten a los aviones de la Guardia Civil. Del mismo modo mantendrá al día las documentaciones permanentes de cada avión efectuando las anotaciones que procedan en relación con cumplimientos, limitaciones, boletines de servicio, etc.

Para ello, se apoyará en los sistemas informáticos de gestión del SAER. Toda la información correspondiente a la documentación de los aviones y datos de gestión, estará disponibles también para el Ejército del Aire.

De conformidad con lo anterior, el Grupo de Material del Servicio Aéreo de la Guardia Civil, será el responsable de la preparación y mantenimiento actualizado de la documentación permanente del avión incluyendo el libro del avión y la documentación correspondiente a los componentes y equipos que lo requieran para un adecuado seguimiento a lo largo de su vida en servicio.

Análogamente y como parte imprescindible para poder realizar una adecuada función de Ingeniería, es responsabilidad de la Guardia Civil, el adquirir y mantener al día las publicaciones técnicas aplicables al avión CN-235 serie 300 y sus sistemas incluyendo el sistema de misión embarcado.

El personal del Ejército del Aire que realice actividades de sostenimiento como apoyo a los aviones de la Guardia Civil, deberá disponer de las publicaciones técnicas necesarias para su desempeño, siendo responsabilidad de la Guardia Civil, el asegurar su disponibilidad y el estado actualizado de las mismas.

5. *Modificaciones y gestión de la configuración*

La Guardia Civil, a través de su Servicio Aéreo, será responsable de la gestión de configuración de sus aviones.

Para ello, llevará un control y seguimiento de todas las modificaciones que afecten a sus aviones a partir de la configuración básica de entrega de los mismos y recogida en la documentación oficial aprobada por el INTA.

En particular asegurará el mantenimiento de la aeronavegabilidad mediante la cumplimentación de cuantas inspecciones / modificaciones documentadas como boletines de servicio de carácter obligatorio, o directivas de aeronavegabilidad emitidas por el fabricante del avión y/o la autoridad de aeronavegabilidad correspondiente, sean procedentes según el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa.

En el cumplimiento de lo anterior la Guardia Civil, será responsable de proporcionar al Ejército del Aire cuanta documentación, kits o materiales sean necesario para la cumplimentación de estas modificaciones de carácter obligatorio, cuando las mismas deban ser efectuadas en los niveles de mantenimiento cuya ejecución corresponda al Ejército del Aire, según lo estipulado en este Anexo del Acuerdo.

El Ejército del Aire, colaborará con la Guardia Civil en el apoyo a la gestión de configuración de sus aviones, cuando sea requerido para ello. No obstante la gestión informática de la configuración será efectuada por el Grupo de Material de la Guardia Civil, y la información actualizada de la misma estará disponible para el Ejército del Aire. De forma concreta, la Guardia Civil mantendrá actualizada la relación de boletines de servicio/modificaciones que afecten a sus aviones.

El tratamiento de los boletines de servicio que no sean, a criterio del fabricante, de obligado cumplimiento, será gestionado por la Guardia Civil de forma similar a como en la actualidad se tratan los boletines de servicio para helicópteros de titularidad de la Guardia Civil.

No obstante, si el Ejército del Aire considerase que un determinado boletín de servicio o modificación, aún no siendo considerado obligatorio para el fabricante, debería ser incorporado en los aviones de la Guardia Civil, por razones de tipo técnico y/o seguridad, o cualquier otro motivo debidamente justificado, será analizado de forma conjunta entre el Ejército del Aire y la Guardia Civil, prevaleciendo el criterio de esta última siempre que no tenga implicaciones directas en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

6. *Apoyo para pruebas de aceptación y recepción de aviones*

El Ejército del Aire prestará apoyo técnico a la Guardia Civil para los procesos de pruebas en tierra y vuelo durante las fases de aceptación técnica de cada uno de sus aviones, así como para los procesos de recepción.

El apoyo consistirá en la participación en las pruebas de aceptación en tierra de mecánicos y personal técnico perteneciente a alguna de las Uni-

dades del Ejército del Aire con experiencia en material CN-235 (especialmente aviones VIGMA), así como de tripulaciones con experiencia en pruebas en vuelo (CLAEX) y en la operación de aviones CN-235.

La formación de este personal, será realizada en EADS-CASA y será de cuenta de la Guardia Civil.

Por el Ejército del Aire se emitirá un informe en donde se recogerá el estado del avión. Por la Guardia Civil se realizará la recepción administrativa del avión.

7. *Entrenamiento de personal de mantenimiento*

Para acometer por el personal del Ejército del Aire las actividades de sostenimiento a los aviones de la Guardia Civil, se requiere una formación complementaria a la que ya se dispone, con objeto de cubrir las diferencias de configuración entre los aviones de la Guardia Civil y del Ejército del Aire. Este entrenamiento complementario será sufragado por la Guardia Civil.

En todos los casos el Ejército del Aire seleccionará personal perteneciente a su propia organización, con experiencia previa en el mantenimiento de aviones CN-235 de la serie 100, por lo que la calificación inicial para los aviones de la serie 300 incluirá solamente el entrenamiento en las diferencias de configuración a nivel avión y sus sistemas.

El número de mecánicos de cada especialidad /ingenieros que deban efectuar la transformación a CN-235 serie 300 será acordado entre el Ejército del Aire y la Guardia Civil, a partir de las propuestas a efectuar por el Ejército del Aire, teniendo en cuenta que se deben cubrir tanto los servicios de sostenimiento a nivel de segundo escalón, como los de las bases de operación y despliegue a nivel de línea de vuelo y primer escalón.

8. *Otros apoyos a considerar*

En este apartado se considera el utillaje y equipo de tierra no considerado en apartados anteriores, y también los centros de apoyo a la misión.

8.1 Equipo de apoyo en tierra. Siempre que aviones de la Guardia Civil operen desde bases donde exista una estructura de apoyo permanente o temporal para los aviones CN-235 del Ejército del Aire, se podrá utilizar el utillaje específico y el equipo de tierra disponible tanto para el avión como plataforma, como para los equipos específicos del Sistema de Misión cuando la aplicabilidad sea la misma.

8.2 Centros de apoyo a la misión. Del mismo modo que en el apartado anterior, siempre que aviones de la Guardia Civil operen desde bases dotadas de centro de apoyo a la misión para los aviones VIGMA del Ejército del Aire, podrán compartir el uso de estas instalaciones especialmente para las preparaciones de las misiones y en lo que respecta a la utilización de los sistemas de comunicaciones.

APÉNDICE 1

Actividades de mantenimiento asignadas a cada nivel

1. Estructura del programa de mantenimiento.–El Programa de mantenimiento, está estructurado de acuerdo a los siguientes intervalos:

Inspecciones de servicio: Cada 72 horas de tiempo transcurrido.

Nota 1: El Ejército del Aire está efectuando las inspecciones de servicio cada 30 días o 30 horas de vuelo lo que antes ocurra, considerando que las inspecciones pre y post vuelo se realizan por personal de mantenimiento (en los destacamentos estas inspecciones las realiza el mecánico de apoyo al vuelo).

Inspecciones tipo «A» cada 300 horas de vuelo/8 meses, lo que antes ocurra.

Inspecciones tipo «C» cada 2.400 horas de vuelo/4 años, lo que antes ocurra.

Además hay tareas que se pueden establecer por tiempo de calendario, ciclos de vuelo, horas de vuelo o inspecciones ocasionales.

A los efectos de este Acuerdo se considerará el siguiente reparto de actividades:

1.1 Mantenimiento a nivel de primer escalón.–Siguiendo los mismos criterios que el EA ha seleccionado para los aviones VIGMA, en particular:

Incluye:

Inspecciones de Servicio.

Cambio de ruedas.

Recarga de amortiguadores.

Operaciones de limpieza y engrase/reposición de líquidos y gases.

Cambio de LRU's que no requieran especialización o utillaje específico.

Lavado con agua dulce/desalinizado del avión.

El primer escalón reforzado incluye las inspecciones tipo «A» y múltiples, el cambio de motor y hélice, sustitución de palas y rodaje de motores para comprobaciones funcionales de los sistemas.

Nota 2: Si los aviones de la Guardia Civil se destacan para operación a las mismas bases de los aviones VIGMA del Ejército del Aire, se puede incluir como parte del apoyo a prestar en el marco del Acuerdo las actividades del primer escalón reforzado. Fuera de estas bases, no estará incluido la parte del primer escalón reforzado.

Nota 3: Los problemas técnicos que requieran apoyo de ingeniería/mantenimiento, que surjan en Bases donde estén destacados los aviones de la Guardia Civil, que excedan de las capacidades anteriores, se considerarán caso por caso.

1.2 Mantenimiento a nivel de segundo escalón.—Se consideran actividades de segundo escalón las siguientes:

Inspecciones tipo «A» y múltiples (2 A y 4 A) cuando coincidan con inspecciones de tipo calendario e inspecciones tipo «C».

Inspecciones tipo calendario.

Inspecciones tipo «C».

Incluye las reparaciones de averías que excedan la capacidad del primer escalón.

Se realizarán a este nivel la cumplimentación de Boletines de Servicio/Directivas que se determinen de acuerdo a su carga de trabajo y urgencia.

Será responsabilidad de la Guardia Civil la adquisición de los kits y/o utillaje especial que sea necesario para la cumplimentación de los Boletines de Servicio/Directivas que se determinen.

Igualmente se podrán realizar a este nivel determinadas reparaciones de sistemas y elementos estructurales, en función de su alcance y complejidad.

1.3 Mantenimiento a nivel de tercer escalón.—El mantenimiento de tercer escalón, será realizado por la Industria con carácter general para estos aviones.

Nota 4: El Programa de mantenimiento no contempla la realización de revisiones generales. El mantenimiento es progresivo y se utiliza la filosofía de «On Condition». No obstante, en base a la experiencia del Ejército del Aire, se considera a efectos del Acuerdo, como actividades de tercer escalón las siguientes:

Inspecciones de 8Y y todas las inferiores que comprenda.

Reparaciones estructurales de gran alcance que exceden las capacidades del segundo escalón.

Reparaciones de motor a nivel de módulo o que requieran desmontaje del motor del avión, utillaje específico y/o prueba en banco posterior.

Reparación fuera de avión de cualquier componente LRU.

Cumplimentación de Boletines de Servicio/Directivas que se asignen a este nivel en base a su carga de trabajo o complejidad.

Reparaciones estructurales por daños de corrosión.

Decapado y pintado parcial o total del avión.

Operaciones de mantenimiento que por su complejidad requieran una gran especialización, utillaje y/o medios personales que excedan de las capacidades disponibles en las bases del Ejército del Aire dotadas de aviones CN-235 o con responsabilidad en el mantenimiento a nivel de segundo escalón de estos aviones.

APÉNDICE 2

Diferencias de configuración a nivel de plataforma entre los aviones CN235 serie 100 del Ejército del Aire y CN-235 serie 300 de la Guardia Civil

1. Diferencias de configuración más significativas.

1.1 Modificaciones asociadas a la eficiencia aerodinámica.

Cambio del borde de ataque de las alas.

Modificación de la carena ala-fuselaje para adaptarse al nuevo perfil.

Aumento de los límites de deflexión del timón de dirección y ajuste de la ley del «smart tab».

Modificación de las botas antihielo de las alas para adaptarse al nuevo perfil.

Modificación de cartelas y mamparos cortafuegosModificación de los sensores de ángulo de ataque.

Modificación de las leyes de velocidad máxima operativa (VMO), de los anemómetros y del aviso de sobrevelocidad.

1.2 Modificaciones de la planta de potencia.

Modificación de los motores CT7-9C a CT7-9C3 (Incluye refuerzos en los ejes de la «Gear Box»)

Cambio de la hélice para instalar la 14RF-37 con un mayor diámetro (de 11 Ft pasa a 12 Ft)

1.2.3 Modificaciones de los sistemas.

Modificación del sistema hidráulico para permitir la activación automática de las bombas.

Instalación del IEDS en cabina de vuelo (Sistema Electrónico de Presentación de Datos de Motor y de Aviso de Fallos).

Modificación de la ley de presurización (cambio del controlador y posición de las válvulas) para permitir una mayor presurización de cabina.

Refuerzos estructurales adicionales para permitir la mayor presión de cabina en zona de morro, ventanillas de cabina de pilotos, puertas tipo I, parte inferior de cuadernas del fuselaje central, zona de rampa y portalón, etc.

Modificación de las compuertas del tren de morro.

Cambios de la configuración interior de la cabina de carga (paneles de techo, suelos, tornos bajo piso, nuevo armario de la cuaderna 10).

Modificaciones de aviónica.

ANEXO IV

Económico

De conformidad con lo dispuesto en la cláusula tercera del presente Acuerdo entre el Ministerio de Defensa/Ejército del Aire y el Ministerio del Interior/Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito de la Guardia Civil, este Instituto Armado compensará al Ejército del Aire cuantos costes le ocasione la aplicación del presente Acuerdo.

Por la Comisión Mixta, en su reunión del mes de febrero de cada año, se fijará una cantidad como costes que incluirá:

1. Horas mínimas estipuladas para el año en curso al precio establecido en el apéndice 1 del presente anexo, que habrá sido actualizado.

2. Previsión de gasto para el año en curso de los gastos contemplados en los apartados b) y c) de la cláusula tercera del Acuerdo.

3. Cualquier otro coste incurrido por el Ejército del Aire como consecuencia de las actividades desarrolladas dentro del marco del presente Acuerdo.

4. La liquidación resultante aprobada por la Comisión Mixta de seguimiento del exceso o defecto de horas de vuelo realizadas en el año previo así como la liquidación del exceso o defecto de los gastos indicados en los apartados b) y c) de la cláusula tercera de este Acuerdo.

Este importe de gastos será transferido por la Guardia Civil a la aplicación o aplicaciones presupuestarias que el Ejército del Aire determine en la Comisión Mixta de Seguimiento de este Acuerdo.

La liquidación de las operaciones que se realicen en el presente ejercicio 2008 deberá considerarse como ajuste del mismo que se realizará a principios del año 2009 para su abono en ese año.

Con el fin de que el Ejército del Aire pueda llevar a cabo las tareas que le son directamente encomendadas y no vea perjudicada su capacidad para operar con sus medios propios, es de suma importancia que los costes provocados por el sostenimiento de los aviones de la Guardia Civil y los costes soportados por el Ejército del Aire que sean directamente atribuibles a la instrucción y adiestramiento del personal de la Guardia Civil sean compensados puntualmente y de acuerdo al procedimiento establecido, por la Guardia Civil.

APÉNDICE 1

Importes de las distintas operaciones aéreas

Los importes que se indican a continuación son los establecidos para el año 2008.

1. Área de mantenimiento.

a) Coste de hora de vuelo de CN-235: 2.236,43 euros:

Coste/hv mantenimiento específico: 1.765,02 euros.

Coste/hv mantenimiento general repercutido: 471,41 euros.

2. Área de instrucción.

a) Coste por persona instrucción pilotos:

Personal con titulación JAR-FCL 1: 64.917,10 euros.

Personal con titulación JAR-FCL 2: 127.317,60 euros.

Personal sin titulación aeronáutica: 365.110,40 euros.

b) Coste por persona instrucción mecánicos mantenimiento de avión:

Personal sin experiencia previa: 67.088 euros.

Personal con experiencia previa: 43.607 euros.

c) Coste por persona instrucción radarista:

Sin experiencia previa: 11.768 euros.