

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS (PPT)  
DEL ACUERDO MARCO PARA EL  
SERVICIO DE OPERADOR LOGÍSTICO PARA LAS FUERZAS ARMADAS EN EL MINISTERIO DE DEFENSA.

LOTE 1

SERVICIOS DE OPERADOR LOGÍSTICO EN APOYO A LAS FUERZAS ARMADAS EN OPERACIONES Y EJERCICIOS

## ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
<b>DEFINICIONES Y SIGLAS</b>	3
<b>INTRODUCCIÓN</b>	5
<b>OBJETO</b> Cláusula 1: Descripción del objeto del expediente.	5
<b>OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL MINISDEF.</b> Cláusula 2: Descripción general de las operaciones logísticas del Minisdef.	5
<b>REQUISITOS</b> Cláusula 3: Requisitos estructurales. Cláusula 4: Requisitos de personal. Cláusula 5: Requisitos del servicio.	6 6 6
<b>INTERFACES Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN</b> Cláusula 6: Interfaces y Sistemas de Información.	7
<b>CONDICIONES GENERALES</b> Cláusula 7: Condiciones de los medios de transporte. Cláusula 8: Periodo contractual y calendario de ejecución. Cláusula 9: Puntos de salida y destino Cláusula 10: Aseguramiento de la calidad. Cláusula 11: Seguridad Industrial. Cláusula 12: Catalogación. Cláusula 13: Dirección de los contratos. Cláusula 14: Pruebas de aceptación y discrepancias. Cláusula 15: Entrega y recepción. Cláusula 16: Garantías técnicas y pólizas de seguros.	7 8 8 8 8 9 9 9 9 10

ACUERDO MARCO SOBRE SERVICIOS DEL OPERADOR LOGISTICO EN EL AMBITO DEL MINISTERIO DE DEFENSA DE ESPAÑA

DEFINICIONES Y SIGLAS

ADR	Accord européen transport international des marchandises Dangereuses par Route
AN124	Avión Antonov-124
AT	Acuerdo Técnico
CCGG	Cuarteles Generales de los Ejércitos.
CMOPS	Comandante del Mando de Operaciones
DGR	Dangerous Goods Regulations
EAU	Emiratos Árabes Unidos
FAS	Fuerzas Armadas
HPS	Habilitación Personal de Seguridad
HSEM	Habilitación de Seguridad de Empresa
HSES	Habilitación de Seguridad de Establecimiento
H24	Servicio 24 horas
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IL76	Avión Ilyushin-76
IMO	International Maritime Organisation
ITF	International Transport Forum
LOA	Letter of Agreement
MCCE	Movement Coordination Centre Europe
MINISDEF	Ministerio de Defensa
MOPS	Mando de Operaciones
MOU	Memorandum of Understanding
MOVPLAN	Plan de Movimientos del CMOPS
MSA	Mutual Support Arrangement
OACI	Organización de la Aviación Civil Internacional
OPLOG	Operador Logístico
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares

PPT	Pliego de prescripciones técnicas
RO-LO	Roll-on, Lift-off
RO-RO	Roll-on, Roll-off
SARP	Standards and Recommended Practices, de ICAO
STANAG	Standardization Agreement, de la OTAN
TN	Territorio Nacional
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TBD	To be done

## INTRODUCCIÓN

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas, en adelante PPT, recoge las características y condiciones técnicas que han de regular las prestaciones objeto del Lote 1 (Servicios de Operador Logístico en Apoyo a las Fuerzas Armadas en Operaciones y Ejercicios) del Acuerdo Marco para el Servicio de Operador Logístico para las Fuerzas Armadas en el Ministerio de Defensa, de conformidad con lo estipulado, entre otras, en las siguientes disposiciones normativas:

- Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, en adelante TRLCSP, (BOE núm. 276, de fecha 16/11/2011).
- Ley 24/2011, de 1 de agosto, de Contratos del Sector Público en el ámbito de la Defensa y de la Seguridad (BOE núm.184, de fecha 2/08/2011).
- Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, (BOE núm. 257, de fecha 26/10/2001).
- Instrucción 5/2010, del Secretario de Estado de Defensa, de fecha 19/02/10 (BOD núm. 41, de fecha 02/03/10), por la que se aprueba el Plan General para la Organización de la Contratación y sus Procedimientos en el Ministerio de Defensa.

## OBJETO

### **Cláusula 1: Descripción del objeto del expediente.**

El presente PPT tiene por finalidad el establecimiento de los requisitos y las especificaciones técnicas a exigir a las empresas ofertantes para la contratación centralizada de los servicios de Operador Logístico (OPLOG) que sean necesarios para el despliegue, el sostenimiento o el repliegue de las unidades de las Fuerzas Armadas (FAS) – incluyendo las de la Unidad Militar de Emergencias (UME)- que deban participar en operaciones o ejercicios, cuando dichos servicios no puedan ser proporcionados con medios orgánicos.

## OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL MINISDEF

### **Cláusula 2: Descripción general de las operaciones logísticas del MINISDEF**

La descripción del objeto de los contratos que se deriven del presente documento está contenida en el anexo a esta cláusula, titulado "**DESCRIPCIÓN TÉCNICA**".

Las prestaciones que realizará la empresa adjudicataria las llevará a cabo conforme a las especificaciones contenidas en este PPT así como en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) y en las condiciones particulares que se pudieran establecer en cada contrato de servicios que se derive del Acuerdo Marco.

## REQUISITOS

### **Cláusula 3: Requisitos estructurales.**

Con objeto de recibir el material, para su posterior transporte hacia las diferentes zonas de la geografía mundial. El OPLOG deberá disponer de un almacén con una capacidad mínima de 10 TEU. Estará conectado con la Base Aérea de Torrejón, permitiendo que el movimiento entre uno y otro punto se pueda realizar en un tiempo no superior a una hora. En este sentido si durante la vigencia del contrato fuese posible habilitar una instalación dentro de la Base Aérea citada que reúna las condiciones para ser utilizado como almacén, el contratista podrá utilizarlo como tal una vez aceptadas formalmente las condiciones de seguridad, operativas y económicas determinadas por la Administración.

- La instalación donde se almacene el material, sea clasificado o no, deberá estar debidamente protegida y acondicionada para la recepción, manipulación, almacenamiento y gestión de la información de forma automatizada; con total separación del de cualquier otro cliente, en lugar debidamente protegido y con personal cualificado para la gestión de las actividades citadas. Para ello contará con las habilitaciones de seguridad de la empresa (HSEM) y de los establecimientos (HSES) en grado de RESERVADO.
- En cuanto al material clasificado, el OPLOG, previa autorización del Responsable del Contrato, podrá proceder a la apertura de los contenedores para inspección, por medio de personal acreditado para el manejo de material clasificado, según lo recogido en la siguiente cláusula de este PPT.
- Estar en posesión de Habilitación de Seguridad de Empresa (HSEM) en grado de RESERVADO y, si para el cumplimiento de estas misiones, el Contratista tiene necesidad de almacenar información clasificada en sus instalaciones, Habilitación de Seguridad de establecimiento (HSES), en dicho grado.

### **Cláusula 4: Requisitos del personal.**

El Adjudicatario deberá disponer dentro de su estructura, de personal dedicado a la ejecución y gestión de los contratos que se deriven de este Acuerdo Marco. Este personal deberá disponer de medios de comunicación telefónicos, correo electrónico y fax.

Asimismo, el Adjudicatario deberá disponer de un punto de contacto H24 todos los días del año con la suficiente capacidad de decisión para solucionar problemas que aparezcan durante la ejecución de las misiones derivadas de los contratos firmados al amparo de este Acuerdo Marco.

El Adjudicatario deberá disponer de personal acreditado con Habilitación Personal de Seguridad (HPS) para el manejo y transporte de material y documentación clasificada nacional, OTAN y UE.

Todo el personal puesto a disposición para la gestión de los contratos derivados de este Acuerdo Marco dominará el idioma español, que se considerará oficial para toda la documentación y comunicaciones.

El OPLOG deberá disponer de personal especialista para elaborar, colaborar y/o ejecutar planeamiento logístico tanto en TN como en ZO. Tendrá también personal con la disponibilidad necesaria para desplazarse a las diferentes áreas geográficas donde se prevea realizar transportes, para la coordinación y supervisión de los diferentes movimientos.

El Adjudicatario asistirá a las reuniones de coordinación que convoque el Responsable del Contrato o el Órgano de Contratación, que sean precisas para efectuar el seguimiento de las acciones consecuencia del presente Acuerdo Marco y contratos derivados.

### **Cláusula 5: Requisitos del servicio.**

El Adjudicatario deberá poner a disposición del Responsable del Contrato, medios de transporte aéreo, marítimo y terrestre que cumplan los requisitos establecidos por la legislación de la Unión Europea aplicable o la normativa nacional e internacional, según proceda. En todo momento acreditará el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica y económica recogidos en la legislación exigible en cada momento y lugar.

Si la explotación de servicios de transporte precisan de algún tipo de documentación, homologación, convalidación o información adicional para la operación en España, de acuerdo a las normas que dicte el organismo regulador competente de la Administración del Estado, el Adjudicatario deberá acreditar que tanto él como las compañías a subcontratar en el ámbito del presente Acuerdo Marco, cumplen todos los requisitos, aportando la documentación adicional acreditativa, que resulte pertinente a los efectos del presente Acuerdo.

Los tiempos para la realización de cada servicio no sobrepasarán los estipulados en el Anexo a la Cláusula 2 de este PPT.

El Adjudicatario también estará en disposición de habilitar espacio de almacenamiento en los puntos de desembarque/embarque (POE/POD) en TN, zonas de operaciones y líneas de comunicaciones.

El Adjudicatario tendrá en cuenta las posibles limitaciones a la operación características de determinadas zonas de actuación, en las que se presentan riesgos o limitaciones operativas, como la categoría de las aeronaves, el peso máximo al despegue y aterrizaje y otras.

## **INTERFACES Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.**

### **Cláusula 6: Interfaces y Sistemas de Información.**

- Deberá disponer de un sistema informático que garantice la integridad, seguridad y confidencialidad de la Información, así como la trazabilidad de los procesos que se ejecuten.
- Deberá disponer de los medios informáticos, hardware y software que permitan una rápida y fácil discriminación del material, desde que el OPLOG lo recepcione hasta su entrega al destinatario, así como obtener información en tiempo real acerca de la carga (situación, evolución en el tráfico hasta destino, asignación a un cargamento o bulto específico, etc.). Garantizará que el Responsable del Contrato tenga igualmente acceso en tiempo real a la señalada información. En la Oferta, se efectuará la descripción técnica de los medios asignados para garantizar tal capacidad.
- Mantendrá copias de seguridad de las transmisiones efectuadas, de forma que se puedan recuperar.
- Confeccionará la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio.
- Se le podrá solicitar que la información sea generada en el formato electrónico determinado por el EMAD, con el fin de que pueda ser importada a la aplicación informática del EMAD para el seguimiento de recursos logísticos (SSRL).
- La información ha de tener las mismas validaciones que se utilicen en cada momento por el órgano gestor del material, y deberán actualizarse según se modifiquen.
- Deberá disponer de capacidad de control del material transportado mediante sistema de códigos de barras y radio-frecuencia compatibles con los estándares usados en las FAS, de acuerdo al STANAG 4329 “**Standard Nato Bar Code Symbologies**”.
- Además de la información a que se refieren los apartados anteriores, mantendrá información en su base de datos que incluirá, al menos, los siguientes datos:
  - Materiales enviados en cada servicio.
  - Fecha de entrega por las FAS.
  - Fecha despacho aduana y/o entrega a FAS.
  - Estado de créditos asignados a los contratos derivados.

## **CONDICIONES GENERALES**

### **Cláusula 7: Condiciones de los medios de transporte.**

Los medios de transporte utilizados al amparo de los contratos derivados de este Acuerdo Marco estarán siempre, en el momento de la prestación del servicio, en las condiciones exigidas por la legislación de la Unión Europea aplicable, la normativa nacional o internacional, según proceda.

Además de lo establecido anteriormente, los medios de transporte utilizados estarán, en el momento de la prestación del servicio, en condición “APTO” (serviceable) para el transporte de material, incluyendo mercancías peligrosas en su caso, con todos los sistemas operativos y provisiones disponibles, que fuesen necesarios para ello.

El personal de toda la organización del Adjudicatario y de las compañías por él subcontratadas, relacionado con la operación, gestión y apoyo logístico de los medios de transporte, deberá cumplir todos los requisitos que a cada uno le correspondan conforme a lo establecido por las disposiciones de Derecho Comunitario aplicables o la normativa

nacional e internacional, según proceda.

#### **Cláusula 8: Periodo contractual y calendario de ejecución.**

El periodo de vigencia de este Acuerdo Marco y de sus contratos derivados será el establecido en el PCAP.

#### **Cláusula 9: Puntos de salida y destino.**

Estarán constituidos por los lugares de almacenamiento, aeropuertos, bases aéreas, puertos, bases navales, estaciones de ferrocarril y acuartelamientos de partida y destino situados en TN, en las zonas donde operen las FAS, así como en puntos intermedios en las líneas de comunicación entre TN y las citadas zonas.

En el apéndice 1 del Anexo a la cláusula 2 de este PPT se han agrupado los países del mundo en áreas, especificando la probabilidad estimada de operación de las FAS en estos países en el momento de la aprobación de este PPT. Los tres niveles de probabilidad son los siguientes:

A: países con operaciones/ejercicios en curso o con probabilidad alta.

B: Probabilidad media

C: Probabilidad baja.

#### **Cláusula 10: Aseguramiento de la calidad.**

##### **Mantenimiento**

El Adjudicatario deberá asegurarse de que las empresas por él subcontratadas tengan implantado un sistema de aseguramiento de la calidad en el mantenimiento de los medios de transporte, conforme a los requerimientos establecidos por las disposiciones de Derecho Comunitario aplicables, la normativa nacional o internacional, según proceda, relativas a la regulación y certificación de las instalaciones de mantenimiento.

En particular, en lo relativo a los medios aéreos, se ajustará a lo establecido por el estándar EASA-145/FAR-145 o normativa que la sustituya.

##### **Operación**

El Adjudicatario deberá tener implantado un sistema de aseguramiento de la calidad conforme al estándar ISO 9001 en vigor o estándar que lo sustituya.

#### **Cláusula 11: Seguridad industrial.**

El Adjudicatario se comprometerá a cumplir y hacer cumplir las NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL DE LAS FAS que pudieran exigírsele para el desarrollo de los contratos que se deriven del presente Acuerdo, y en concreto lo que se especifique en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares de aplicación para el lote nº 1.

#### **Cláusula 12: Catalogación.**

No aplicable.

#### **Cláusula 13: Dirección del Contrato.**

Una vez se haya producido la adjudicación definitiva, el Órgano de Contratación designará a cada Responsable de los Contratos que se deriven del presente Acuerdo Marco (en el caso del MOPS, esta designación recaerá en el Jefe de la Sección de Logística Operativa del Mando de Operaciones), que será el responsable del planeamiento en detalle, de la petición de servicios y de la comprobación y vigilancia de su correcta ejecución. Ni el Responsable citado ni el Adjudicatario podrán introducir ni ejecutar modificaciones en las condiciones u objeto de los contratos que se establezcan sin la previa aprobación del Órgano de Contratación.

El Adjudicatario designará, y lo comunicará por escrito al Órgano de Contratación, un representante debidamente autorizado para entender de los asuntos del Acuerdo Marco y los contratos que de él se deriven junto con el



Responsable del mismo.

#### **Cláusula 14: Pruebas de aceptación y discrepancias.**

Este documento no contempla en principio pruebas específicas de aceptación. De considerarse necesario, en los contratos derivados se podrán incluir pruebas específicas o concretas de aceptación para cada servicio prestado, una vez comprobada su adecuación a los requisitos exigidos en el punto VI del anexo a la cláusula 2 de este PPT.

En los contratos que se deriven de este Acuerdo Marco, el Responsable del Contrato podrá ejercitar los derechos de control e inspección regulados por la Orden DEF/1076/2005 en relación con los medios de transporte puestos a disposición del contrato.

Estos derechos podrán ser ejecutados antes, durante y después de la prestación del servicio, para lo que deberá existir solicitud expresa por parte del Responsable del Contrato al OPLOG, con la antelación suficiente para que éste pueda coordinar con todas las partes implicadas los detalles administrativos necesarios para la adecuada ejecución de la tarea.

En cualquier caso, se procurará que estas inspecciones no perturben la normal programación de los servicios, sin perjuicio del cumplimiento de los demás requisitos contractuales y los requisitos de inspección técnica regulados por el RD 98/2009 de inspección aeronáutica, cuya competencia corresponde a los órganos facultativos del Ministerio de Fomento.

La adecuada prestación de los servicios de transporte objeto de los citados contratos incluirá la adecuada calidad del trabajo realizado por el personal del Adjudicatario o por el de aquellos proveedores o subadjudicatarios cuya participación sea necesaria para la prestación del servicio.

Las faltas o discrepancias en la correcta ejecución del servicio que sea contratado en el ámbito de este Acuerdo Marco y conforme a lo requerido en los PPT de los contratos que de él se deriven, deberán ser subsanadas por el Adjudicatario, con costes a su cargo, y en el menor tiempo posible, y puestas en conocimiento del Responsable del Contrato antes de la prestación del servicio, o lo antes posible si ya se hubiese iniciado la ejecución.

#### **Cláusula 15: Entrega y recepción.**

En los contratos derivados se podrá establecer que cada prestación de un servicio de transporte realizado y certificado de conformidad pueda dar lugar a una facturación parcial.

El Responsable del Contrato realizará certificaciones de conformidad del servicio recibido cada vez que el Adjudicatario presente una factura correspondiente a un servicio prestado.

#### **Cláusula 16: Garantías técnicas y pólizas de seguros.**

Dada la naturaleza de los servicios objeto de este Acuerdo Marco, en los contratos que de él se deriven, las garantías que deberá ofrecer el Adjudicatario cubrirán dos áreas diferenciadas:

- a) Garantía de cumplimiento del servicio de transporte (véase anexo "DESCRIPCIÓN TÉCNICA")
- b) Pólizas de seguros (véase apartado VIII "SEGUROS" del anexo "DESCRIPCIÓN TÉCNICA").

Madrid, a 05 de junio de 2014

EL TENIENTE CORONEL JEFE DEL ÁREA DE GESTIÓN DE CATEGORÍAS DE COMPRA  
PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONTRATACIÓN.

Cruz Picazo Ramírez

ANEXO A LA CLÁUSULA 2 DEL PPT DEL LOTE N° 1

"DESCRIPCIÓN TÉCNICA"

## ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
I. INTRODUCCIÓN	13
II. ALCANCE	13
III. TIPOS DE TRANSPORTE	13
IV. RUTAS	14
V. PROCEDIMIENTOS DE SOLICITUD	14
VI. CRITERIOS/REQUISITOS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS	16
VII. CRITERIOS PARA EL CÁLCULO DE TARIFAS	25
VIII. SEGUROS	28
IX. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LOS CONTRATOS DERIVADOS	28
X. OTRAS TAREAS DE APOYO Y ASESORAMIENTO	30
XI. CONFIDENCIALIDAD.	30

## I. INTRODUCCIÓN

El objeto de este documento es establecer las especificaciones técnicas de rutas, escenarios, servicios y medios de transporte que serán utilizados para el cumplimiento del objeto del presente Acuerdo Marco y sus contratos derivados.

## II. ALCANCE

Los requisitos incluidos en este documento son de aplicación tanto al Adjudicatario como a las empresas por él subcontratadas. Será responsabilidad del Adjudicatario asegurar que las empresas subcontratadas cumplen con lo establecido en este PPT.

El requerimiento básico y principal, es que el Adjudicatario y las compañías por él subcontratadas deberán actuar, en todo momento y toda circunstancia, sin excepciones, conforme a las normas, criterios y obligaciones inherentes a sus Licencias de Explotación, independientemente de que transporte material militar o civil u opere desde aeropuertos/puertos/estaciones de ferrocarril/instalaciones civiles o militares.

Las actividades a desarrollar por el Adjudicatario en los contratos realizados al amparo del presente Acuerdo Marco, para la prestación de los servicios de transporte incluirán todas las necesarias para la correcta prestación del servicio conforme a los requerimientos establecidos en este PPT.

## III. TIPOS DE TRANSPORTE

Para la aplicación del presente Acuerdo Marco y los contratos de él derivados se establecen los siguientes tipos de transporte de material:

### Transporte aéreo:

- Aeronaves contratadas en exclusividad.
- Espacio de carga contratado en aeronaves, no exclusivas.

### Transporte marítimo:

- Buques contratados en exclusividad.
- Espacio de carga contratado en buques, no exclusivos.

### Transporte terrestre:

- Vehículo/vagón contratado en exclusividad.
- Espacio de carga contratado en vehículo/vagón.

### Transporte multimodal:

- Todo aquel que comprenda el uso de 2 o más modalidades de transporte (aéreo, marítimo y terrestre) desde su origen al punto de destino.
- Cada modalidad de transporte finaliza o comienza en un nodo intermodal, que normalmente contará con instalaciones para la carga y descarga, transferencia y almacenamiento temporal de las mercancías.

### Transportes con subcontratistas designados por el Responsable del Contrato

- Aquéllos en los que el Responsable del Contrato solicite al Adjudicatario la subcontratación de un determinado medio de transporte a un operador determinado que, por condicionantes operativos, deba realizar el servicio, de acuerdo a lo señalado en los puntos VI.6. y VII.5. de este anexo.

## IV. RUTAS

Las rutas a cubrir vendrán determinadas por las zonas donde operen las FAS.

Los servicios de transporte se desarrollarán tanto en las zonas de operaciones como en su área de influencia y líneas de comunicación entre TN y las citadas zonas, pudiendo solicitarse escalas en un punto de desembarque/embarque (POD/POE).

Los servicios de transporte podrán solicitarse en un solo sentido o de ida y vuelta.

Como norma general, la ruta entre los puntos de salida y destino será siempre la más corta posible entre ellos. Cuando existan circunstancias que impidan al Adjudicatario seguir la ruta más corta entre dos puntos, éste deberá presentar la ruta alternativa al Responsable del Contrato para su aprobación.

Los servicios de transporte en medios contratados en exclusividad se realizarán con las escalas técnicas imprescindibles. En el caso de las aeronaves, sólo se realizarán aquellas escalas necesarias para el relevo de tripulaciones, con el fin de no sobrepasar los periodos máximos de actividad, o para el repostaje de combustible, para poder operar con las cargas de pago establecidas para cada tipo de avión en el modelo de Oferta.

Consideraciones de ahorro de costes para el Adjudicatario (precio del combustible, tasas aeroportuarias, etc.) no podrán determinar la elección de las localizaciones de escalas técnicas, en caso de que signifiquen una reducción de la carga de pago o incremento del valor de la facturación.

## V. PROCEDIMIENTOS DE SOLICITUD

### V.1 Tipos de Solicitud

#### Normal

Peticiones realizadas dentro de los plazos incluidos en la Oferta presentada a concurso por el Adjudicatario, de acuerdo con lo establecido en el PPT.

#### Urgente

Se considerarán solicitudes de transporte urgentes aquellas realizadas con una antelación inferior a la establecida en el punto anterior. En estos casos el Adjudicatario hará todo lo posible por atender las necesidades de transporte. En el caso de que la realización de estos servicios urgentes implique un coste añadido, éste deberá ser previa y expresamente aprobado por el Responsable del Contrato, y el Adjudicatario deberá presentar factura justificativa del mismo.

### V.2 Procedimiento de Solicitud.

El proceso de solicitud será realizado preferentemente por escrito, ya sea a través de correo ordinario o electrónico.

El proceso para la solicitud será el siguiente:

1. El Responsable del Contrato o el personal por él autorizado, enviarán al Adjudicatario la solicitud de servicios, indicando en ella:
  - Tipo de medio de transporte solicitado
  - Dirección completa de los lugares de origen y destino (ruta);
  - El calendario de entrega.
  - Una lista del material (documentos de embarque completos con números de identificación, nombre y cantidad) y su valoración. Cuando la cantidad y/o tipo de material a transportar no incida en el presupuesto del servicio (a excepción de en la prima del seguro de la carga), esta lista del material y su valoración podrá ser comunicada posteriormente, en un plazo que permita su uso para la gestión de las autorizaciones de tránsito/sobrevuelo.
2. El Adjudicatario enviará al Responsable del Contrato propuesta del servicio, indicando:
  - Calendario y horarios del servicio
  - Presupuesto del servicio (incluyendo en su caso la prima del seguro de la carga)
  - Medio de transporte

- Presupuesto de la prima del seguro de la carga.
3. El Responsable del Contrato procederá a la aprobación de la realización del servicio o a la solicitud de una nueva propuesta si la primera no satisface las necesidades de transporte.

En el caso de solicitudes urgentes, el Responsable del Contrato podrá autorizar la realización del proceso de solicitud a través de comunicación telefónica. No obstante, a la mayor brevedad posible, se cumplimentarán por escrito las solicitudes y propuestas de los servicios.

Además de las solicitudes en firme, el Responsable del Contrato podrá facilitar al Adjudicatario los planes de transporte previstos, de manera que pueda realizar las gestiones que considere oportunas.

### **V.3 Cancelaciones.**

Se entenderá por CANCELACIÓN el acto deliberado que resulte en la suspensión del servicio solicitado. No se considerará cancelación del servicio cuando las circunstancias extraordinarias que motiven la suspensión no podrían haberse evitado incluso si se hubiesen tomado todas las medidas razonables.

Solo el Responsable del Contrato podrá CANCELAR los servicios de transporte solicitados en firme, mediante comunicación fehaciente al Adjudicatario.

Cuando sea preciso CANCELAR un servicio previamente programado, antes de su inicio desde el punto de salida, y la cancelación se produzca con una antelación inferior al plazo de cancelación sin coste recogido en la Oferta (que en ningún caso podrá ser superior a SIETE (7) días respecto a la fecha/hora programada de inicio del servicio) el Adjudicatario PODRÁ FACTURAR LOS GASTOS en los que haya incurrido, incluyéndolos convenientemente desglosados y justificados en la factura que remita al Responsable del Contrato.

En el caso de que la cancelación se produzca con una antelación superior al citado plazo de cancelación sin coste, NO LE SERÁN IMPUTABLES NINGUNA CLASE DE GASTOS al Responsable del Contrato.

### **V.4 Reprogramación.**

Se entenderá por REPROGRAMACION, el acto por el que se solicita que la prestación del servicio sea realizada: en fechas diferentes, con puntos de origen o destino diferentes o con inclusión o eliminación de escalas intermedias, debido a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado, incluso si se hubiesen tomado todas las medidas razonables.

En la REPROGRAMACION, el aviso al Adjudicatario deberá realizarse antes del comienzo del servicio desde el punto de salida. El Responsable del Contrato coordinará con el Adjudicatario los nuevos requisitos de prestación del servicio.

El Adjudicatario incluirá en su oferta el plazo en días de modificación de las fechas del servicio en que acepta la REPROGRAMACION y que será de al menos 7 días.

Cuando sea precisa la REPROGRAMACION de un servicio solicitado, el Adjudicatario podrá facturar UNICA Y EXCLUSIVAMENTE los gastos adicionales en los que haya incurrido, incluyéndolos en la factura, convenientemente desglosados y justificados. En ningún caso podrá facturar el coste de servicios no prestados.

## VI. CRITERIOS/REQUISITOS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS

### VI.1 Criterios Generales

El Operador Logístico será responsable del cumplimiento de los siguientes criterios generales para la realización de los servicios realizados al amparo del presente Acuerdo y de los contratos de él derivados.

#### VI.1.1 En relación a los medios de transporte y operación.

- Las compañías que en su caso sean subcontratadas para la realización de los servicios deberán estar previa y expresamente autorizadas por el Órgano de Contratación. La no aprobación de alguna compañía por parte del Órgano de Contratación, no podrá ser en ningún caso esgrimida como causa para no poder proporcionar un servicio al precio ofertado, a no ser que no existan compañías alternativas para realizar el servicio.
- Asegurar que los medios de transporte disponen siempre de toda la documentación precisa para la realización de forma segura de los transportes.
- Asegurar que los medios de transporte se encuentran aptos y equipados para realizar las operaciones comerciales de transporte de material, incluyendo el transporte de mercancías peligrosas.
- Asegurar que los medios de transporte están permanentemente mantenidos y se operan conforme a los requisitos establecidos por los organismos nacionales e internacionales competentes.
- Asegurar la reparación de toda avería de los medios de transporte contratados o la sustitución de los mismos de manera que la operación no se vea afectada, de acuerdo a los términos que para cada caso y en función de la urgencia e importancia de la misión, establezca el Responsable del Contrato.
- El Adjudicatario será responsable y se asegurará de que los medios terrestres, aéreos y marítimos que vaya a utilizar sean capaces de operar en los aeropuertos, bases aéreas, puertos y bases navales, estaciones de ferrocarril y acuartelamientos de salida, de los países en tránsito y de destino. También confirmará que las cargas pueden ser manejadas por el equipo de apoyo en tierra o que los medios de transporte de que disponga el propio Adjudicatario, sean autosuficientes, para realizar las operaciones que sean necesarias en los citados puertos, aeropuertos, bases, estaciones y acuartelamientos.
- Los transportes, deberán realizarse conforme a la normativa nacional e internacional vigente que les sea de aplicación.
- Realizar el transporte acogiéndose a lo regulado por las publicaciones españolas y comunitarias al respecto.
- El Adjudicatario tendrá en cuenta que la disponibilidad de combustible en los puertos, bases, aeropuertos y estaciones de operación puede estar limitada. En consecuencia, en caso de ser necesario, deberá planear el repostaje de combustible en otro punto de la ruta, o la contratación de camiones cisternas de repostaje para llevar el combustible desde depósitos cercanos, proponiendo al Responsable del Contrato las posibles soluciones y en su caso, facturando los gastos adicionales en los que haya incurrido, incluyéndolos en la factura, convenientemente desglosados y justificados.
- El Adjudicatario debe aconsejar la capacidad de carga (volumen y peso) para cada aeronave/barco/vehículo de carretera/tren que se tenga intención de utilizar a fin de optimizar la utilización de los medios de transporte.
- El Adjudicatario será responsable y se asegurará de que toda la carga se transportará de forma segura en el medio de transporte.
- La planificación de las rutas correrá por cuenta del Adjudicatario, quién deberá informar al Responsable del Contrato para su aprobación. En caso de ser necesario para el desarrollo de la operación, el Responsable del Contrato podrá variar las rutas propuestas por el Adjudicatario.
- El Adjudicatario velará por que las compañías subcontratadas no realicen ningún transporte sin que este haya sido expresamente solicitado por el Responsable del Contrato.
- El Adjudicatario deberá poner a disposición del Responsable del Contrato los medios solicitados de acuerdo a los plazos establecidos en la Oferta. En caso de incumplimiento, se aplicarán las penalizaciones especiales establecidas en el PCAP. Solo podrán facturarse aquellos servicios que hayan sido solicitados en firme por el Responsable del Contrato.



## VI.1.2 En relación al manejo, custodia y seguimiento de la carga.

- Obtener y mantener la Póliza de Seguros de las mercancías transportadas.
- Hacerse responsable de comprobar que la mercancía dispone de los documentos necesarios y está debidamente etiquetada para su transporte.
- Comprobar el buen estado exterior, condiciones de embalaje, número de paquetes, identificación externa y comprobación de la documentación anexa al mismo cuando en cumplimiento de una "Petición de Servicio / Orden de Transporte" se haga cargo de alguna mercancía, a fin de evitar cualquier incidencia durante el transporte. Si se encuentra alguna deficiencia, en ese momento hará constar esta circunstancia, en presencia del personal que hace entrega del material, al Responsable del Contrato quien dispondrá las medidas que considere oportunas.
- A requerimiento del Responsable del Contrato, el Adjudicatario efectuará entrega en mano de la mercancía mediante persona dedicada ("hand courier") en el lugar que se designe.
- El Adjudicatario proveerá asistencia para la carga y descarga. Los movimientos de material podrían incluir carga de material peligroso, incluidos "Municiones y Explosivos" (Clase I del Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas). Esta circunstancia se tendrá especialmente en cuenta por el Adjudicatario cuando efectúe la solicitud de los permisos de navegación, tránsito o sobrevuelo.
- Personal de la empresa adjudicataria asistirá a las operaciones de carga y descarga cuando se le solicite por el Responsable del Contrato.
- El Adjudicatario será responsable y se asegurará de que los medios de transporte contratados en exclusividad, transportan únicamente el cargamento autorizado por el Responsable del Contrato.
- El Adjudicatario garantizará la custodia y protección de todo el cargamento transportado en los medios contratados.
- El Adjudicatario será responsable de todos los trámites necesarios para realizar los pasos de Aduana que sean precisos.
- El Adjudicatario será responsable de almacenar adecuadamente el material recibido tomando las medidas necesarias para protegerlo contra toda manipulación por terceros, hurto, robo, daño, deterioro o cualquier otra que cause pérdida de la cualidad benéfica del bien almacenado. Aceptará la protección del material por personal de las FAS, cuando por este se considere necesario; igualmente, permitirá la inspección de las instalaciones, sin previo aviso, por personal de las FAS.
- De acuerdo con las instrucciones recibidas, el Adjudicatario será responsable de proceder a la redistribución, consolidación, reempaquetado, paletizado y etiquetado, así como al refuerzo del embalaje si fuese necesario, preparándolo en contenedores adecuados al medio de transporte a utilizar.
- El Adjudicatario será responsable de preparar la documentación y cumplimentar los requisitos necesarios para su embarque en avión, barco o medios terrestres, y adoptar las medidas adecuadas para su puesta a bordo, tanto para el material que ha pasado por sus instalaciones, como para aquel que se entregue directamente en el punto de embarque.
- El Adjudicatario será responsable de adoptar, en el mismo sentido que en el punto anterior, las acciones que sean necesarias y/o que se le requieran por el Responsable del Contrato en caso de que el transporte vaya a efectuarse por medios propios o por personal de las FAS.
- El Adjudicatario deberá disponer de capacidad de control del material transportado mediante sistema de códigos de barras y radio-frecuencia compatibles con los estándares usados en MINISDEF, de acuerdo al STANAG 4329, para obtener información en tiempo real acerca de la carga (situación, evolución en el tráfico hasta destino, asignación a un cargamento o bulto específico, etc.), garantizando que el Responsable del Contrato tenga acceso en tiempo real a la señalada información.
- En caso de que le sea solicitado, el Adjudicatario dispondrá de personal, en los puntos de embarque y desembarque, para el empleo y custodia del lector del Sistema de Seguimiento de Recursos Logísticos (SSRL) del MINISDEF, para obtener información acerca de la situación geográfica del material.
- El Adjudicatario será responsable de controlar o, en caso necesario, aceptar el control por parte del personal al servicio del MINISDEF del material en la zona de embarque, hasta la puesta a bordo.
- El Adjudicatario será responsable de preparar el listado completo del material a transportar para su remisión al Responsable del Contrato (o a los organismos que éste determine), así como la comunicación de cuando el material ha llegado a su destino.

### **VI.1.3 En relación a la facturación.**

La facturación de los servicios se realizará de acuerdo con la tabla de tarifas del Modelo de Oferta anexo al PCAP del presente expediente.

En la facturación de cada servicio vendrán desglosadas las partidas de gastos, cuya suma será igual al precio unitario de la Oferta. Dicho desglose incluirá, según corresponda:

- El coste del transporte, en el que estarán incluidos todos los costes derivados del transporte o que sean necesarios para su ejecución:
- La contratación del medio, combustible, alojamiento y manutención para las tripulaciones, técnica y auxiliar y personal de apoyo, cargos por aparcamiento, atraque y peajes requeridos para la realización de los transportes, etc.
- Los costes asociados a tasas o derechos aeroportuarios y/o portuarios, tasas o derechos de navegación o sobrevuelo, así como a cualquier coste de similar naturaleza que pudiese ser establecido por las organizaciones nacionales o internacionales relacionadas (Eurocontrol o similares).
- Trámites aduaneros.
- La redistribución, consolidación, reempaquetado, paletizado y etiquetado, así como al refuerzo del embalaje si fuese necesario para su transporte, tanto del material que haya pasado por sus instalaciones, como para aquel que se entregue directamente en el punto de embarque.
- El coste del "handling" en los puntos de partida, destino e intermedios,
- Almacenamiento del material en TN según lo recogido en el punto 3 del PTT, o en los puntos POE/POD en TN, zonas de operaciones o líneas de comunicaciones, según lo recogido en el punto VII.8 de este anexo.
- El coste de la prima de seguro de la carga según lo recogido en el apartado 8 de este anexo
- El coste de los gastos de gestión del Adjudicatario.
- Aquellos otros que el Adjudicatario hubiese tenido en cuenta a la hora de realizar su Oferta.

### **VI.1.4 En relación a los permisos y autorizaciones.**

- El Adjudicatario será responsable de gestionar los permisos necesarios ya sean operacionales, técnicos o diplomáticos (salvo aquellos que sólo puedan ser obtenidos por vía diplomática española). Con objeto de agilizar los trámites de su responsabilidad, el Adjudicatario podrá acudir al Responsable del Contrato para interesar la realización de gestiones vía gubernamental, sin que ello suponga una delegación de su responsabilidad en la obtención de estos permisos.
- El Adjudicatario debe asegurar que todas las autorizaciones se obtendrán al menos 24 horas antes de las fechas previstas de partida.
- Las cancelaciones de servicios por la no obtención de permisos responsabilidad del Adjudicatario, no supondrán ninguna clase de gastos al Responsable del Contrato, que podrá en su caso reclamar los daños y perjuicios que en su caso pudiesen exigirse al Adjudicatario por la no realización del servicio.

### **VI.1.5 En relación al personal.**

- El Adjudicatario será responsable de desplazar, donde sea preciso, el personal técnico y auxiliar conforme sea necesario.
- El Adjudicatario será responsable de asegurar que todo el personal implicado en la realización de los servicios tienen las licencias requeridas, y que éstas están en vigor. En concreto, el contratista y su personal, en su calidad de Consejeros de Seguridad, deberán contar con los permisos y requisitos que se establecen por la Unión Europea o en su caso por la legislación nacional o internacional que proceda, para el transporte de mercancías peligrosas como para los consignados en los puntos VI.2., VI.3, VI.4, VI.5 ,VI.6 y VI.7.
- Gestionar la obtención de los visados y requisitos médicos (vacunaciones) necesarios para posicionar el personal de apoyo a las operaciones de transporte que sean requeridos por el Responsable del Contrato.

### **VI.1.6 En relación a la documentación.**

- El Adjudicatario se compromete al mantenimiento de una valija a solicitud del Responsable del Contrato, transportada con los requisitos acordes a su clasificación, para la recogida y entrega de documentación entre su sede social y las Oficinas de Enlace del Ministerio de Defensa que se le indiquen.
- El Adjudicatario estará en disposición de aportar al Responsable del Contrato, todos los documentos oficiales requeridos para la operación de los medios de transporte establecidos por los organismos competentes de la Administración Española, incluyendo los documentos de Tráfico.
- El Adjudicatario será responsable de asegurarse de que todos los servicios y material transportado están de acuerdo a las normas establecidas por las organizaciones internacionales y los gobiernos.
- El Adjudicatario será responsable de organizar y preparar la documentación y requisitos necesarios para los transportes internacionales o nacionales que específicamente se le encomienden, y por cualquier medio o vía, siempre con arreglo a las instrucciones contenidas en los contratos específicos que se deriven de este Acuerdo Marco y con arreglo a las instrucciones contenidas en la solicitud del servicio.
- Cuando así sea requerido, el Adjudicatario tendrá en cuenta los procedimientos en vigor en nuestras Alianzas (OTAN y UE) en lo referente a documentación y requisitos necesarios para el transporte.

## **VI.2 Transportes en Medios Aéreos Exclusivos.**

El Adjudicatario prestará servicio de transporte aéreo de material/cargamento, en medios dedicados, en beneficio de los contingentes de las FAS desplegados.

Los servicios podrán ser requeridos al Adjudicatario con la anticipación mínima recogida en la Oferta.

Cuando la operación se realice en un APOE/APOD en el que el MINISDEF no pueda proporcionar medios para realizar las tareas de carga y descarga ("handling" aeroportuario), el Adjudicatario será responsable de prestar dicho servicio.

El Adjudicatario es responsable de solicitar los permisos diplomáticos y autorizaciones de sobrevuelo de los estados soberanos en ruta y de obtener los permisos de aterrizaje necesarios. El Adjudicatario deberá someter dichas solicitudes directamente a las Autoridades de Aviación Civil afectadas de acuerdo con la práctica estándar de Aviación Internacional. Además, donde existan problemas de obtener las autorizaciones requeridas de navegación o vuelo, el Adjudicatario deberá variar las rutas de vuelo para evitar pasar por dichos espacios aéreos o marítimos no autorizados.

El Adjudicatario será responsable de realizar los trámites aduaneros cuando sean necesarios.

Los transportes aéreos de material serán realizados por aviones de carga (tipos A1, A2, B y C) que cumplan al menos las siguientes condiciones, para una OAT de 30°C o inferior, una elevación de 3.200 pies o inferior y una longitud de pista de 8.000 pies o inferior.

### **TIPO A1 (IL76 TD o similar).**

- Avión con capacidad MÍNIMA para una carga de pago de 30 Tn<sup>1</sup> / 3 TEUS para realizar un vuelo a una distancia de hasta 4.500 NM, con una sola escala técnica.
- Carga por rampa
- Certificación Ruidos: Anexo 16 Volumen 1 Capítulo II

### **TIPO A2 (IL76 TD-90SW o similar).**

- Avión con capacidad MÍNIMA para 35 Tn<sup>1</sup> / 3 TEUS para realizar un vuelo a una distancia de hasta 4.500 NM, con una sola escala técnica.
- Carga por rampa
- Certificación Ruidos: Anexo 16 Volumen 1 Capítulo IV

---

<sup>1</sup> Esta carga de pago podrá ser reducida en aquellas ocasiones en las que sea necesario debido a las "performance" del avión en relación con la elevación, OAT y longitud de pista del aeropuerto, teniendo siempre en cuenta que la carga de pago no podrá ser reducida por excesos de combustible no necesarios para la realización del vuelo.

### **TIPO B (AN124 o similar)**

- Avión con capacidad MÍNIMA para 120 Tn<sup>1</sup> / 12 TEUS para realizar un vuelo a una distancia de hasta 4.500 NM, con una sola escala técnica.
- Capacidad de carga por rampa
- Certificación Ruidos: Anexo 16 Volumen 1 Capítulo IV

### **TIPO C (B-747-400F o similar)**

- Avión con capacidad MÍNIMA para 100 Tn<sup>1</sup> para realizar un vuelo a una distancia de hasta 4.500 NM, con una sola escala técnica.
- Carga por compuerta de carga lateral
- Certificación Ruidos: Anexo 16 Volumen 1 Capítulo IV

Un vuelo se considerará retrasado cuando la hora prevista de llegada se demore:

- 2 horas o más para los vuelos de 1.000 NM o menos, o
- 3 horas o más para vuelos de entre 1.001 y 2.500 NM., o
- 4 horas o más para el resto de los vuelos.

Los anteriores márgenes se entenderán salvo causa de fuerza mayor. En caso de incumplimiento de los mismos, se podrán aplicar las penalizaciones fijadas en el PCAP.

El Adjudicatario no podrá reemplazar el tipo de aeronave ofertada a menos que sea previa y expresamente autorizado por el Responsable del Contrato. En caso de ser necesario el traslado de la carga entre dos aviones, el Adjudicatario deberá garantizar que este se hace con las medidas de seguridad necesarias.

Los servicios se realizarán cumpliendo con la normativa de transporte aéreo nacional e internacional y en concreto el Adjudicatario utilizará aeronaves cuya operación y mantenimiento se realice de acuerdo con las Normas y Prácticas Recomendadas por la OACI (SARPS); proporcionando tripulaciones cuyas licencias estén de acuerdo con dichas SARPS. En este sentido, sus responsabilidades incluirán.

- Comprobar la validez y mantener registro de los Certificados de Operador Aéreo del subAdjudicatario de acuerdo al anexo 6 de las SARP,s. de la OACI.
- Comprobar la validez y mantener registro de los Certificados de Aeronavegabilidad de las aeronaves de acuerdo al anexo 8 de las SARP,s. de la OACI.
- Comprobar la validez y mantener registro de los Certificados de Registro de las aeronaves de acuerdo al anexo 7 de las SARP,s. de la OACI.
- Comprobar la validez de las Licencias y Certificados de las tripulaciones de vuelo de acuerdo al anexo 1 de las SARP,s. de la OACI.
- Comprobar la validez del certificado de operador para el transporte aéreo de mercancías peligrosas.
- El Adjudicatario comprobará que los manuales de Mantenimiento y de Operaciones de las aeronaves son actualizados y mantenidos de acuerdo a los anexos 6 y 8 de las SARP,s. de la OACI.
- El Adjudicatario inspeccionará la documentación acreditativa del estado de las aeronaves pudiendo contar para ello con la colaboración de técnicos españoles.
- El Adjudicatario comprobará que los subadjudicatarios son empresas adecuadas para el servicio a prestar en términos de seguridad en vuelo, solidez y experiencia.
- El Adjudicatario mantendrá registro de todos los informes post-vuelo emitidos por los subadjudicatarios. El Adjudicatario comprobará por vía documental, y el Responsable del Contrato podrá verificar el resultado de dichas comprobaciones, que las compañías aéreas, tripulaciones y aeronaves cumplen las siguientes normas:
  - a) JAR-21, Procedimientos de certificación de aeronaves.
  - b) JAR-25, Aeronaves de gran tamaño.
  - c) JAR-36, Ruido de aeronaves.
  - d) JAR-66, Certificación de personal de mantenimiento.

- e) JAR-AWO, Operaciones en todo tiempo.
  - f) JAR-OPS 1, Transporte aéreo comercial.
  - g) JAR-FCL 1, Licencias de las tripulaciones de vuelo.
  - h) EASA-145/FAR-145, Mantenimiento de aeronaves.
- El Adjudicatario será responsable de tener conocimiento de las condiciones del aeropuerto de salida y destino. En particular se asegurará de que los equipos de apoyo en tierra (cisternas, APU, etc.) son los adecuados para las aeronaves fletadas.
  - El Adjudicatario debe tener en cuenta que la disponibilidad de combustible puede ser limitada en los puertos, aeropuertos y bases de operación y que no tiene por qué estar necesariamente disponible cuando se necesite. Deberá, por tanto, dado el caso, planificar la obtención de combustible en otros puntos de la ruta o la contratación de camiones cisternas de repostaje para llevar el combustible desde depósitos cercanos, proponiendo al Responsable del Contrato las posibles soluciones y en su caso, facturando los gastos adicionales en los que haya incurrido para la obtención del combustible, incluyéndolos en la factura, convenientemente desglosados y justificados.
  - Asimismo, en caso necesario, se deberán planificar las escalas para repostaje técnicamente posibles que permitan operar con las cargas de pago establecidas para cada aeronave en el modelo de Oferta.
  - El transporte de materiales podrá incluir mercancías peligrosas, incluidos munición y explosivos Clase 1. El material clasificado y/o mercancías peligrosas serán transportados de conformidad con el reglamento de seguridad y/o el reglamento nacional/internacional/de la IATA/ICAO que regula el transporte de materiales de ese tipo.
  - El Adjudicatario será responsable de verificar las condiciones del aeropuerto de los destinos designados, incluidos destinos intermedios y/o alternativos.
  - El Adjudicatario garantizará que el avión previsto para el servicio puede operar en el aeropuerto de salida y de destino, incluidos destinos intermedios y/o alternativos, y que es autosuficiente o puede ser atendido por el equipo de tierra.
  - El Adjudicatario está obligado a informar de la capacidad de carga (volumen, peso) del avión que pretende utilizar. Asimismo facilitará, previa petición, todos los certificados necesarios para permitir el adecuado cumplimiento del Contrato.
  - El Responsable del Contrato tendrá derecho a inspeccionar los aviones, de acuerdo a las condiciones y con los límites señalados en el apartado 7.8 del PPT y el OPLOG estará obligado a facilitar tales actuaciones. El Responsable del Contrato pondrá lo mejor de su parte para efectuar estas inspecciones sin interferir en la ejecución del servicio planeada.

### **VI.3 Transportes en Líneas Aéreas Comerciales.**

- El Adjudicatario prestará servicio de transporte "puerta a puerta" de paquetería y de repuestos críticos urgentes (menos de 48 horas en destino) por vía aérea en líneas comerciales, en beneficio de los contingentes de las FAS desplegados.
- El transporte de paquetería no urgente (más de 48 horas en destino) deberá realizarse por la vía más rápida posible.
- El transporte aéreo propiamente dicho, se iniciará desde el aeropuerto más cercano al punto de recogida del material, realizándose, en su caso, aquellos trasbordos que sean necesarios para aerotransportar el material hasta el aeropuerto más cercano al punto de destino.
- El Adjudicatario será el responsable del embalaje y etiquetado del material para su aerotransporte.
- El Adjudicatario será responsable de realizar los trámites aduaneros cuando sean necesarios.
- El transporte de materiales podrá incluir Material Peligroso. El citado material será transportado de conformidad con el reglamento de seguridad y/o el reglamento nacional/internacional/de la IATA/ICAO que regula el transporte de materiales de ese tipo.
- El Adjudicatario deberá acreditar estar en posesión del certificado Cargo 2000 Quality Management System, o equivalente.

#### VI.4 Transporte Marítimo.

- El transporte se realizará mediante buques de uso exclusivo o utilizando espacio de carga compartido en navieras que presten servicio regular en la ruta a realizar.
- Los transportes marítimos de material serán realizados por barcos de carga tipo RO-RO, RO-LO, porta-contenedores o cualquier otro tipo siempre que se cuente con el consentimiento del Responsable del Contrato.
- Los servicios podrán ser requeridos al Adjudicatario con la anticipación mínima recogida en la Oferta.
- El servicio incluirá los medios o equipos que apoyen las tareas de carga y descarga ("handling" portuario) en origen o destino, o en puertos intermedios de la línea de comunicación.
- El Adjudicatario será responsable de realizar los trámites aduaneros cuando sean necesarios.
- Los servicios serán prestados desde/hasta los puertos españoles de interés general y puertos principales de las zonas geográficas donde operen las FAS españolas, o en puertos intermedios de la línea de comunicación entre TN y estas zonas.
- En caso de una demora mayor de 48 horas en la hora prevista de llegada, no achacable a causa de fuerza mayor, se podrán aplicar las penalizaciones fijadas en el PCAP.
- El Adjudicatario deberá aportar los cuadernos de especificaciones técnicas de los buques y documentación necesaria que acredite e indique claramente los siguientes particulares:
  - Nombre del buque, número IMO, astillero y año de construcción, dimensiones principales, disposición general, tipo y potencia de la planta propulsora principal, prestaciones de velocidad en pruebas y en servicio, medios de amarre e instalaciones propulsoras transversales, metros lineales hábiles y resistencia por centímetro cuadrado.
  - Copia de los certificados de los que deba estar provisto el buque, de conformidad con la legislación aplicable según su clase (Casco a flote, Casco en seco, Maquinaria y Eje de cola), así como el certificado relativo al cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación, ISM-Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la prevención de la contaminación, Resolución A.741 (18) aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en sesión del 4.11.93.
  - Certificados que afectan a la bandera: Certificado Internacional de Francobordo, Seguridad de Construcción, Seguridad del Equipo y Seguridad Radio-telegráfica.
  - Copia fehaciente de que el armador y la tripulación cumplen con las condiciones laborales/salariales fijadas en el convenio ITF (Internacional Transport Federation).
  - Copia de los Certificados en los que conste que el buque puede transportar mercancías peligrosas, incluso el transporte de explosivos y munición.
  - Copia de los seguros del buque (casco y máquina y P&I), dichos seguros deberán cubrir las contingencias por Teatro de Operaciones.
  - Copia auténtica del Convenio o acuerdo con la tripulación, en el que conste que la misma está de acuerdo con la navegación a efectuar por el buque.
- El Contrato presupone que en caso de cambio de buque que vaya a realizar el transporte, esta sustitución requerirá notificación previa del OPLOG y no incrementará el precio del transporte.
- El transporte de materiales podrá incluir Cargamentos Peligrosos, incluidos munición y explosivos Clase 1. El material clasificado y/o explosivo será transportado de conformidad con el reglamento de seguridad y/o el reglamento nacional/internacional/de la IMO que regula el transporte de materiales de ese tipo.
- El Adjudicatario será responsable de verificar las condiciones del puerto de los destinos designados, incluidos destinos intermedios y/o alternativos.
- El Adjudicatario garantizará que el barco previsto para el servicio puede operar en el puerto español de salida y en los puertos de destino, incluidos destinos intermedios y/o alternativos, y que será atendido por personal en el puerto.

#### VI.5 Transporte Terrestre

- El servicio de transporte terrestre “puerta a puerta” de material, se realizará por ferrocarril o vehículo de uso dedicado o empleando espacio de carga compartida (“grupaje”) de operadores nacionales e internacionales que cubran las rutas terrestres a emplear.
- El servicio será realizado entre TN y zonas geográficas donde operen las FAS, o puntos intermedios de la línea de comunicación.
- Los transportes por carretera en vehículo dedicado se realizarán por los siguientes tipos de vehículo:
  - TIPO A: Vehículos con capacidad de hasta 8 m3 y un peso máximo autorizado de 1.300 Kgs.
  - TIPO B: Vehículos con capacidad de hasta 16 m3 y un peso máximo autorizado de 1.100 Kgs.
  - TIPO C: Vehículo con capacidad de hasta 30 m3 y un peso máximo autorizado de 3.500 Kgs.
  - TIPO D: Vehículo con capacidad de hasta 45 m3 y un peso máximo autorizado de 6.000 Kgs.
  - TIPO E: Vehículo con capacidad de hasta 65 m3 y un peso máximo autorizado de 24.000 Kgs.
- El transporte de materiales podrá incluir Cargamentos Peligrosos, incluidos munición y explosivos Clase 1. El material clasificado y/o explosivo será transportado de conformidad con el reglamento de seguridad y/o el reglamento nacional/internacional/de la ADR que regula el transporte de materiales de ese tipo.
- El Adjudicatario será responsable de realizar los trámites aduaneros.
- El Adjudicatario será el responsable del embalaje y etiquetado del material para su aerotransporte.
- Los transportes deberán realizarse cumpliendo con las normativas nacionales e internacional para el transporte por ferrocarril o carretera.
- En caso de una demora mayor de 48 horas en la hora prevista de llegada, no achacable a causa de fuerza mayor, se podrán aplicar las penalizaciones fijadas en el PCAP.

#### **VI.6 Transporte Multimodal**

- El transporte se realizará mediante el empleo combinado de los medios descritos entre los puntos VI.2 a VI.5, de acuerdo a las necesidades de la ruta a realizar.
- En cada nodo intermodal, la carga se transferirá de un medio de transporte a otro, mediante medios de carga, transferencia y descarga adecuados al tipo de carga y medio de transporte a emplear. Este “handling” estará incluido en el servicio.
- Se podrán usar en todos o parte de los tramos de la ruta, medios de uso dedicado o espacio de carga compartido en medios que operen el tramo o la ruta multimodal.

#### **VI.7 Transporte con subcontratistas designados por el Responsable del Contrato**

El Responsable del Contrato podrá solicitar al Adjudicatario la subcontratación de un determinado medio de transporte a un operador determinado que, por condicionantes operativos, deba realizar el servicio.

En concreto, la participación española en organismos internacionales, tales como el “Movement Coordination Centre Europe” (MCCE) o la firma de acuerdos bilaterales, puede implicar la utilización de operadores logísticos de dichos países, que pongan sus medios de transporte a disposición del Estado español. Por ello, el Responsable del Contrato podrá encargar al OPLOG nacional la sub-contratación de dichos servicios al operador logístico extranjero.

#### **VI.8 “Hand Courier”**

Se podrá requerir al Adjudicatario que efectúe el transporte y/o entrega en mano de mercancía o documentación mediante persona dedicada (“hand courier”) en el lugar que se designe. La mercancía/documentación a transportar, podrá ser clasificada nacional, OTAN y UE, en cuyo caso el “hand courier” deberá contar con la acreditación HPS de esta especialidad, para su manejo y transporte.

#### **VI.9 Almacenamiento de Material**

A parte de la capacidad de almacenamiento especificada en el apartado 3 del PPT relativo a requisitos

estructurales, el Adjudicatario también estará en disposición de habilitar espacio de almacenamiento para el material transportado, en los POE/POD en TN, zonas de operaciones o líneas de comunicaciones, durante al menos 48 horas.

## **VII. CRITERIOS PARA EL CÁLCULO DE TARIFAS**

El cálculo de las tarifas se realizará de acuerdo con la tabla de tarifas de la Oferta del Adjudicatario, realizada en base al modelo de oferta incluido en el PCAP.

La facturación comprenderá desglosados, de acuerdo a lo expresado en el punto VI.1.3.:

- el coste del transporte.
- el coste del handling en los puntos de partida, destino e intermedios en el caso de transporte intermodal.
- la redistribución, consolidación, reempaquetado, paletizado y etiquetado, así como al refuerzo del embalaje.
- el coste de los trámites aduaneros.
- el coste del almacenamiento en los puntos de salida, destino e intermedios en el caso de transporte intermodal.
- el coste de la prima de seguro de la carga según lo recogido en el apartado 8 de este anexo.
- el coste de los gastos de gestión del Adjudicatario.
- aquellos otros que el Adjudicatario hubiese tenido en cuenta a la hora de realizar su Oferta.

### **VII.1 Transportes en Medios Aéreos Exclusivos**

- Los precios ofertados de acuerdo al Modelo de Oferta anexo al PCAP será "precio cerrado" para cada servicio incluirá todos los gastos derivados de la operación de la aeronave y trámites aduaneros.
- Cuando la operación se realice en un APOE/APOD en el que no existan medios proporcionados por el MINISDEF para realizar las tareas de carga y descarga ("handling" aeroportuario), el Adjudicatario será responsable de prestar dicho servicio de acuerdo con la tarifa ofertada.
- El cálculo de la tarifa se realizará multiplicando el número de millas náuticas recorridas a lo largo de la línea ortodrómica entre el punto de salida y el punto de destino, por el valor de referencia fijado en la Oferta para el tipo de avión y el área del país de destino/origen, teniendo en cuenta que:
  - En los vuelos desde TN a un país en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de destino.
  - En los vuelos desde un país en el extranjero a TN, se tomará como valor de referencia el del área del país de origen.
  - En los vuelos entre países en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de destino.

Se consideraran como vuelos consecutivos aquellos que enlacen servicios en un mismo APOE, de forma que el tiempo transcurrido entre las horas planeadas de llegada y salida entre uno y otro vuelo, no sea superior a 4 horas, o en su caso un tiempo superior debido a circunstancias sobrevenidas y/o a la necesidad de tener al avión/tripulación listos para el nuevo vuelo.

Para estos vuelos consecutivos, dado que el OPLOG no incurrirá en gastos por el posicionamiento del avión, existirá una tarifa diferenciada de aquellos vuelos en los que deba preposicionarse el avión en el aeropuerto de inicio del servicio.

En el caso de que el transporte de mercancía peligrosa vaya a suponer unos costes adicionales, estos deberán ser comunicados al Responsable del Contrato, previamente a la realización del servicio, y en caso de ser aprobados, podrán ser facturados según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

Asimismo, cuando se contraten paquetes de 5, 10, 20 o 40 vuelos consecutivos se aplicarán los descuentos por paquetes de vuelos consecutivos, recogidos en la Oferta.

### **VII.2 Transportes en Líneas Aéreas Comerciales**



Los precios de los servicios de la tabla del Modelo de Oferta se calcularán "puerta-puerta", incluyendo el embalaje y etiquetado del material y los trámites aduaneros.

El cálculo de la tarifa se realizará multiplicando el número de millas náuticas recorridas a lo largo de la línea ortodrómica entre los puntos de salida y destino requeridos, por cada 45, 100, 300, 500 o 1.000 kg de material a transportar y por el valor de referencia fijado en la Oferta para el área del país de destino/origen, teniendo en cuenta que:

- En los transportes desde TN a un país en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de destino.
- En los transportes desde un país en el extranjero a TN, se tomará como valor de referencia el del área del país de origen.
- En los transportes entre países en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de destino.

Las tarifas de la oferta diferenciarán entre transportes de repuestos críticos urgentes (menos de 48 horas en destino) y el resto de envíos de paquetería.

En el caso de que el transporte de mercancía peligrosa vaya a suponer unos costes adicionales, estos deberán ser comunicados al Responsable del Contrato, previamente a la realización del servicio, y en caso de ser aprobados, podrán ser facturados según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

### **VII.3 Transporte Marítimo**

Los precios ofertados de acuerdo al Modelo de Oferta será "precio cerrado" e incluirá el "handling" portuario en los puertos de embarque y desembarque (SPOE y SPOD) del material así como los trámites aduaneros.

El cálculo de las tarifas para los buques contratados en exclusividad, bien sea buque portacontenedores (2000 LM) o buques RO-RO (1000 LM), RO-LO (1000 LM), se realizará multiplicando el número de millas náuticas navegadas entre el puerto de salida y el puerto de destino, por el valor de referencia fijado en la Oferta para el área del país de destino/origen.

El cálculo de las tarifas para espacio de carga contratado en buques no exclusivos se realizará multiplicando el número de TEU o metro lineal ("lane meter") por el valor de referencia fijado en la Oferta para el área del país de destino/origen.

Cuando se contraten transportes de 5, 10, 15 o 20 o más TEU, se aplicarán los descuentos recogidos en la Oferta.

En el caso de que el transporte de mercancía peligrosa vaya a suponer unos costes adicionales, estos deberán ser comunicados al Responsable del Contrato, previamente a la realización del servicio, y en caso de ser aprobados, podrán ser facturados según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

### **VII.4 Transporte Terrestre**

Los precios de los servicios de la tabla del Modelo de Oferta se calcularán "puerta a puerta".

El cálculo de la tarifa del transporte por carretera en vehículo dedicado, se realizará multiplicando el número de kilómetros de carretera recorridos entre los puntos de inicio y destino, por el valor de referencia fijado en la Oferta para el tipo de vehículo y el área del país de destino/origen.

El cálculo de la tarifa del transporte por carretera empleando espacio de carga compartida (grupaje), se realizará multiplicando cada kg/m<sup>3</sup> (el superior) transportado, por el número de kilómetros de carretera recorridos entre los puntos de inicio y destino y el valor de referencia fijado en la Oferta para el área del país de destino/origen.

En el caso del transporte por ferrocarril, la tarifa se calculará multiplicando el número de TEU transportados o cada kg/m<sup>3</sup> (el superior) - para el caso de "grupajes"-, por el número de kilómetros de línea férrea recorridos entre los puntos de inicio y destino y el valor de referencia fijado en la Oferta para el área del país de destino/origen.

En estos transportes se tendrá en cuenta lo siguiente:

- En los trayectos desde TN a un país en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de destino.
- En los trayectos desde un país en el extranjero a TN, se tomará como valor de referencia el del área del país de origen.
- En los trayectos entre países en el extranjero, se tomará como valor de referencia el del área del país de

destino.

En el caso de que el transporte de mercancía peligrosa vaya a suponer unos costes adicionales, estos deberán ser comunicados al Responsable del Contrato, previamente a la realización del servicio, y en caso de ser aprobados, podrán ser facturados según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

Cuando se contraten transportes de 5, 10, 15 o 20 o más TEU, se aplicarán los descuentos recogidos en la Oferta.

#### **VII.5 Transporte Multimodal**

La facturación se realizará en base a la suma de las tarifas de los diferentes transportes (aéreo, marítimo y/o terrestre) que compongan el movimiento multimodal, a las cuales se añadirá la facturación correspondiente a los posibles generadores de coste para las conexiones intermodales (transporte hasta zona de almacenaje en el nodo intermodal, almacenaje en nodo intermodal, transferencias de material entre medios de transporte, transporte entre nodos intermodales y trámites aduaneros y de tránsito) cuya facturación se realizará según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

#### **VII.6 Transportes con subcontratistas designados por el Responsable del Contrato**

El Adjudicatario podrá incrementar el precio del transporte subcontratado en un porcentaje, que no podrá superar el 4% en ninguno de los tramos que se relacionan a continuación, en concepto de gastos de gestión, añadiendo posteriormente los gastos suplidos que correspondan. Los porcentajes a incrementar serán los indicados en la Oferta del Adjudicatario, según el importe del subcontrato con la siguiente distribución:

- a) Subcontratos de hasta 250.000 €
- b) Subcontratos entre 250.000 y 500.000 €.
- c) Subcontratos entre 500.000 y 750.000 €.
- d) Subcontratos entre 750.000 y 1.000.000 €
- e) Subcontratos de más de 1.000.000 €

#### **VII.7 "Hand Courier"**

El Adjudicatario facturará la tarifa por día fijada para este servicio en la Oferta.

El Adjudicatario podrá añadir, debidamente justificados, los gastos de transporte incurridos por el "hand courier" así como, en su caso, los gastos de alojamiento y/o manutención, que no podrán superar las dietas reflejados para el Grupo 2 en el Real Decreto 462/2002 sobre indemnizaciones por razón del servicio (o la normativa que pudiese sustituirle).

#### **VII.8 Almacenamiento de material**

El Adjudicatario podrá facturar, según lo recogido en la oferta, gastos de almacenamiento por TEU y día, en POE/POD en TN, zonas de operaciones o líneas de comunicaciones, cuando el almacenamiento supere las 48 horas.

En el caso de que el almacenaje de mercancía peligrosa vaya a suponer unos costes adicionales, estos deberán ser comunicados al Responsable del Contrato, previamente a la realización del servicio, y en caso de ser aprobados, podrán ser facturados según la tarifa ofertada para servicios no contemplados.

#### **VII.9 Seguros**

Según lo recogido en el apartado VIII de este anexo, los costes derivados de la prima de aseguramiento de la carga serán calculados caso por caso, de acuerdo con un porcentaje del valor declarado de la carga. Este porcentaje estará recogido en la Oferta.

#### **VII.10 Servicios no contemplados**

En caso de que durante la ejecución de un transporte fuese necesaria la realización de un servicio que no hubiese sido contemplado en la tabla de tarifas de la Oferta, el OPLOG lo advertirá con la mayor antelación posible al Responsable de contrato para su aprobación. Una vez realizado el transporte, el OPLOG presentará para su abono los justificantes/facturas de dicho servicio extraordinario, a los que podrá sumar el porcentaje establecido en la Oferta como gastos de gestión por servicios no contemplados. En cualquier caso, la facturación de aquellos servicios que no quede comprendida en la tabla de tarifas de la Oferta, deberá ser acorde con el precio más económico del mercado que cumpla con los requisitos recogidos en el apartado VI de este Anexo. En caso de existir precios más económicos se penalizará al OPLOG con el precio total facturado.

## VIII. SEGUROS

- El Adjudicatario deberá asegurar contra todo riesgo (guerra y huelga incluidos), sin limitación de valor alguno, en nombre y por cuenta del Ministerio de Defensa, y de acuerdo con las instrucciones recibidas para cada transporte.
- El licitador presentará el proyecto de la póliza de seguro a aplicar. El valor asegurado será siempre el valor de la mercancía, además de los gastos inherentes a la misma y la correspondiente responsabilidad civil.
- El Adjudicatario especificará en su Oferta la antelación necesaria con la que debe ser notificado el valor de la carga para proceder a su aseguramiento.
- En las propuestas de cada servicio el Adjudicatario presupuestará la prima de aseguramiento de la carga (siempre que le haya sido comunicado el valor de la carga) incluyendo todos los costes imputables.
- En caso de "avería gruesa" el adjudicatario asumirá la parte no cubierta por el seguro.

## IX. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LOS CONTRATOS DERIVADOS

Los procedimientos necesarios para verificar, tanto a la recepción del material en las instalaciones del Adjudicatario, como a su entrega en destino, se basarán en los siguientes puntos:

- El Adjudicatario comprobará que el material vaya acompañado de su correspondiente documentación y debidamente etiquetado. Realizará dicho etiquetado en el caso de que no se haya realizado en origen por el suministrador.
- Que el material y la cantidad corresponden con lo especificado en la documentación, así como su integridad y buen estado aparente.
- Si el contenedor está visiblemente dañado o roto, se tratará de comprobar que el contenido está intacto y no faltan unidades.
- Si en un mismo bulto se han reunido varios pedidos, y el material está en cajas no visibles desde el exterior, se trata de averiguar si el bulto contiene en su interior los paquetes que cita la documentación que lo acompaña.
- En aquellos casos en que el contenido sea de alto valor, poco peso, y no sea susceptible de ser alterado, ni se vea afectada su integridad o su caducidad, se comprobará su interior para ver si existe el material, previa consulta con los Organismos competentes del Ministerio de Defensa designados por el Responsable del Contrato.
- En los casos en que se aprecien discrepancias, se consultará antes de la realización del transporte al Responsable del Contrato quien decidirá lo más conveniente en cada caso.

Igualmente, el Adjudicatario se compromete a:

- Anotar en los documentos que acreditan la entrega por parte del transportista los daños detectados en la inspección exterior de los cargamentos y seguir las instrucciones que reciba.
- Facilitar todos aquellos datos de control de material vía informática.

Para el seguimiento de los servicios el Adjudicatario:

- Deberá disponer de capacidad de control del material transportado mediante sistema de códigos de barras y radio-frecuencia compatibles con los estándares usados en MINISDEF, de acuerdo al STANAG 4329, para obtener información en tiempo real acerca de la carga (situación, evolución en el tráfico hasta destino, asignación a un cargamento o bulto específico, etc.), garantizando que el Responsable del Contrato tenga

acceso en tiempo real a la señalada información.

- En caso de que le sea solicitado, dispondrá de personal en los puntos de embarque y desembarque, para el empleo y custodia del lector del Sistema de Seguimiento de Recursos Logísticos (SSRL) del MINISDEF, para obtener información acerca de la situación geográfica del material transportado.

Los problemas que pudieran surgir en la ejecución del servicio imputable al Adjudicatario deberán ser subsanados por el mismo, a su cargo, en el menor tiempo posible, y puesto en conocimiento del Responsable del Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el PCAP.

El Adjudicatario estará en disposición de proporcionar al usuario de cada transporte al menos los siguientes informes:

- Manifiestos de carga. Dentro del período de 24 horas previo al comienzo de cada transporte.
- Informe de detalles del transporte. Dentro de las 96 horas siguientes a la finalización de un transporte, remitirá un informe proporcionando la siguiente información:
  - Horas de salida/llegada por los diferentes tramos realizados.
  - Horas realizadas en cada tramo y horas totales del transporte
  - Millas Náuticas/Km. realizadas en cada tramo y las totales del transporte
  - Manifiestos de carga.
  - Relación de incidencias y novedades significativas en el caso de que las hubiera.

El Adjudicatario constituirá un Órgano Permanente de atención y seguimiento de los transportes objeto de los contratos que se deriven del presente Acuerdo Marco, con quien el organismo que designe el Responsable del Contrato (Sección de Logística Operativa del Estado Mayor del MOPS, en el caso de los contratos propuestos por el MOPS) y las Unidades que éste determine (para el caso de los contratos derivados propuestos por el MOPS serán las Autoridades de Coordinación Conjunta y Organismos de Coordinación Específica fijados en el MOVPLAN del CMOPS) podrán establecer contacto en todo momento para los intercambios de información que se precisen y para resolver las incidencias que puedan presentarse, sin perjuicio de que el Responsable del Contrato reciba puntual información, en todo momento, por parte del Adjudicatario.

El Responsable del Contrato se reserva la potestad de realizar las inspecciones que estime precisas de las instalaciones y medios del Adjudicatario o subcontratados por éste, con el objeto de asegurarse que las prestaciones se realizan de acuerdo a los términos de este Acuerdo Marco.

Estas inspecciones se realizarán siempre sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación nacional e internacional vigentes, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 7.8 del PPT.

El Adjudicatario deberá remitir al Responsable del Contrato, por el medio que se determine (fax, correo electrónico) y con una antelación de al menos 48 horas antes del inicio de cada servicio, la información que precise, debiendo mantenerla permanentemente actualizada y remitiendo cualquier documento (Certificados de Aeronavegabilidad, Certificado de Ruidos, etc.) que tenga fecha de caducidad al menos 48 horas antes del inicio del mismo.

## **X. OTRAS TAREAS DE APOYO Y ASESORAMIENTO**

- Asimismo, deberá estar en disposición de:
- Asesorar al Órgano de Contratación, a través del Responsable del Contrato en todo lo relativo a las operaciones de transporte y servicios logísticos objeto de este contrato.
- Prestar el apoyo necesario cuando el transporte se realice con medios propios de las Fuerzas Armadas.
- La empresa seleccionada se obligará a gestionar el servicio con la máxima rapidez y eficacia, utilizando a tal efecto el personal y medios informáticos, mecánicos y de otra índole que estime precisos y, en particular, para la resolución de las incidencias que surjan sobre las prestaciones contratadas a través de ella.

## **XI. CONFIDENCIALIDAD.**

Todo el personal implicado en los servicios de transporte, tanto la tripulaciones técnica como la auxiliares como cualquier otro empleado del Adjudicatario o de las empresas por él subcontratadas, serán previa y adecuadamente instruidos por el propio Adjudicatario en el sentido de que deben observar en todo momento la adecuada reserva y confidencialidad en cuanto se refiere a los servicios objeto de este Acuerdo Marco y de los contratos que de él se deriven, como fechas, horas, aeropuertos, carga que se transporta y en general cualquier dato o información que pueda resultar relevante tanto para la misión de las fuerzas como para su seguridad .

El Adjudicatario tomará las medidas adecuadas para garantizar la confidencialidad del servicio que incluirán, de forma específica pero no necesariamente limitadas a, la no difusión de información a terceras personas salvo en razón estricta de la necesidad de conocer por su participación necesaria, directa o indirecta, en la prestación del servicio (trafico, control de vuelos, aduanas, etc.). En concreto el Adjudicatario no podrá utilizar dato alguno relativo a estos servicios para publicidad o promoción de la compañía. En caso de querer justificar la experiencia en este tipo de servicios, lo deberá solicitar previamente al Órgano de Contratación y se atenderá a lo dispuesto por éste.



**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS (PPT)  
DEL ACUERDO MARCO PARA EL  
SERVICIO DE OPERADOR LOGÍSTICO PARA LAS FUERZAS ARMADAS EN EL MINISTERIO DE DEFENSA.**

**LOTE 2  
GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE TODAS LAS MISIONES LOGÍSTICAS DE MATERIAL Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**



## ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
DEFINICIONES Y SIGLAS	
INTRODUCCIÓN	
OBJETO. Cláusula 1: Descripción del objeto del expediente.	
DE LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL MINISDEF. Cláusula 2: Descripción general de las operaciones logísticas del Minisdef.	
REQUISITOS. Cláusula 3: Requisitos estructurales. 3.1.- Centro de Control Logístico (CCL). 3.2.- Centros de consolidación/desconsolidación (CCD). 3.3.- Oficinas delegadas. 3.4.- Presencia nacional e internacional. Cláusula 4: Requisitos de personal. Cláusula 5: Requisitos del servicio. 5.1.- Los servicios comprendidos en el Objeto de este Pliego y su relación con los distintos programas y áreas a cubrir. 5.2.- Especial desarrollo, por los requerimientos específicos asociados, el material proveniente de FMS, el material comercial americano (DCS), el material de uso dual y el material comercial de terceros países. 5.2.1.- Material FMS. 5.2.2.- Material DCS (Comercial EEUU). 5.2.3.- Materiales no específicos de defensa y/o de uso dual. 5.2.4.- Material comercial de terceros países. 5.2.5.- Para material francés de DCNS, de NSPA, de NETMA, y de KOOPLOG. 5.3.- Actuaciones del OPLOG, en todo el proceso de la cadena logística, incluyendo la recepción, manejo y transporte del material. 5.3.1.- Almacenaje y redistribución. 5.3.2.- Control.	



<p>5.3.3.- <i>Transportes.</i></p> <p>5.3.4.- <i>Gestión de los CCD.</i></p> <p>    5.3.4.1. <i>Gestión en CCD de EEUU (FMS y Comercial).</i></p> <p>    5.3.4.2. <i>Envío de mercancía.</i></p> <p>    5.3.4.3. <i>Desconsolidación y entrega en destino.</i></p> <p>5.3.5.- <i>Gestión de seguimiento de reparables.</i></p> <p>5.3.6.- <i>Detección de errores y pérdidas.</i></p> <p>5.3.7.- <i>Apertura de paquetes.</i></p> <p>5.3.8.- <i>Control de llegada de pedidos.</i></p> <p>5.3.9.- <i>Formas de envío.</i></p> <p>5.3.10.- <i>Datos relativos al envío de material.</i></p> <p>5.3.11.- <i>Plazos.</i></p> <p>5.3.12.- <i>Gestión Aduanera.</i></p> <p>5.3.13.- <i>Seguros.</i></p> <p>5.3.14.- <i>Otras tareas de apoyo logístico y asesoramiento.</i></p>	
<p><b>INTERFACES Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.</b></p> <p><b>Cláusula 6: Condiciones del sistema.</b></p> <p><b>Cláusula 7: Funcionalidades del sistema.</b></p> <p>    7.1.- <i>Gestión de la operación.</i></p> <p>        7.1.1.- <i>Material FMS.</i></p> <p>        7.1.2.- <i>Material Comercial (DCS).</i></p> <p>        7.1.3.- <i>Material para Cargo Offering.</i></p> <p>        7.1.4.- <i>Material francés (programas submarinos).</i></p> <p>        7.1.5.- <i>Material NSPA.</i></p> <p>        7.1.6.- <i>Material adquisición vía NETMA.</i></p> <p>        7.1.7.- <i>Material para el Programa Leopardo.</i></p> <p>    7.2.- <i>Trazabilidad.</i></p> <p>    7.3.- <i>Accesibilidad.</i></p> <p>    7.4.- <i>Informes y comunicación</i></p> <p>    7.5.- <i>Gestión de incidencias.</i></p> <p>    7.6.- <i>Control de usuarios.</i></p> <p><b>Cláusula 8: Seguridad de la información.</b></p> <p><b>Cláusula 9: Interfaces e integración con sistemas del MINISDEF.</b></p>	
<p><b>CONDICIONES GENERALES.</b></p> <p><b>Cláusula 10: Seguridad Industrial.</b></p> <p><b>Cláusula 11: Entrega y Recepción.</b></p>	





Cláusula 12: Dirección de los contratos.	
--	--



## ACUERDO MARCO SOBRE SERVICIOS DEL OPERADOR LOGISTICO EN EL AMBITO DEL MINISTERIO DE DEFENSA DE ESPAÑA

### DEFINICIONES Y SIGLAS

ADR	Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas
AECA	Arms Export Control Act
AECMA	Association Europeene des Constructeurs de Materiel Aerospatial
AES	Automated Export System
AMFEP	Análisis Modal de Fallos y Efectos
AOG	Aircraft on Ground
BIS	Bureau of Industry and Security
BwB	Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung ( Oficina Federal de adquisiciones y Tecnología Alemana)
CADPS	Central ADP System
CCGG	Cuarteles generales
CCD	Centro de Consolidación/Desconsolidación
CCL	Centro de control Logístico
CCSP	Certified Cargo Screening Program
CFR	Code of Federal Regulations
CNI	Centro Nacional de Inteligencia
COMMIT	COMmon ITem
DAASC	Defense Automatic Addressing System Center
DAASO	Defense Automatic Addressing System Office (Oficina de Sistema de Direcciones Automáticas de la Defensa)
DAMES	DAASC Automatic Message Exchange System
DAIN	Delivery and Inspection Number
DCNS	Dirección Construcciones Navales Francesa
DCS	Direct Commercial Sales
DoD	Department of Defence (Departamento de Defensa de los EEUU)
DOS/DDTC	Department of State / Department of Defence Trade Controls
DSS	Defense Security Service
DTC	Delivery Term Codes
EAA	Export Administration Act
EAR	Export Administration Regulations
EEUU	Estados Unidos de Norteamérica
EMAD	Estado Mayor de la Defensa
FMS	Foreign Military Sales
HAZMAT	Hazardous Material (Material Peligroso)
INCOTERM	International Commercial Terms
ISO	International Organization for Standardization
ITAR	International Traffic in Arms Regulation
KOOPLOG	Cooperativa Logística del Ministerio de Defensa de la República Federal de Alemania.
KPI	Key Performance Indicators (Indicadores de desempeño)
LDOPH	Logistic Department Office Philadelphia



LDOWP	Logistic Depachment Office Wright Patterson
LOA	Letter of Aceptance
LOPD	Ley Orgánica de Protección de Datos,
MAPAD	Military Assistance Program Address Directory
MICAP	Military Capability
MIL-STD	Military Standard
MILSTRAP	Military Standard Transaction Reporting & Accounting Procedure
MILSTRIP	Military Standard Requisitioning and Issue Procedures
MINISDEF	Ministerio de Defensa
MRO&D	Mantenimiento, Reparación, Overhaul y Destrucción.
NCIS	NATO Customer Information System
NETMA	NATO Eurofighter and Tornado Management Agency
NISPOM	National Industrial Security Programs Operating Manual, DoD 5220.22-M
NMBS	Nato Mail Box System
NSN	Nato Stock Number
NSPA	Nato Support Agency
OAL	Oficina de Apoyo Logístico en USA-PH
OPLOG	Operador Logístico
OTAN	Organizacion del Atlantico Norte
PO	Purchase Order
POD	Proof Of Delivery
PCAP	Pliego Cláusulas Administrativas Particulares
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
P/N	Part Number
RIRO	Repair Item Replacement Option
RQN	Requisition Number
SDDC	Surface Deployment and Distribution Command
SDR	Supply Discrepancy Report
SED	Shippers Exports Declarations
SERCART	Servicio de Repuestos de Cartagena
SERDIMAN	Servicio de Repuestos de la Dirección de Mantenimiento de la Armada
SGSI	Sistema de Gestión de Seguridad de la Información
SHARE	SHARE (Stock Holding Asset Requirements Exchange)
SLA	Service Level Agreements (Acuerdos de calidad de servicio)
SPLO	Spanish Liaison Officer
STANAG	Standardization Agreement (NATO)
TCN	Transportation Control Number
UE	Union Europea
UN	Acuerdo EEUU sobre transporte de mercancías peligrosas.
USML	United States Munitions List



## INTRODUCCIÓN

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas, en adelante PPT, recoge las características y condiciones técnicas que han de regular las prestaciones objeto del Acuerdo Marco (en adelante AM) para el **Servicio de Operador Logístico para las Fuerzas Armadas** en apoyo a la gestión y ejecución de todas las misiones logísticas de material y servicios complementarios, de conformidad con lo estipulado, entre otras, en las siguientes disposiciones normativas:

- Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, en adelante TRLCSP, (BOE núm. 276, de fecha 16/11/2011).
- Ley 24/2011, de 1 de agosto, de Contratos del Sector Público en el ámbito de la Defensa y de la Seguridad.
- Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, (BOE núm. 257, de fecha 26/10/2001).
- Instrucción 5/2010, del Secretario de Estado de Defensa, de fecha 19/02/10 (BOD núm. 41, de fecha 02/03/10), por la que se aprueba el Plan General para la Organización de la Contratación y sus Procedimientos en el Ministerio de Defensa.

## OBJETO.

### Cláusula 1: Descripción del objeto del expediente.

El objeto de este Pliego es definir las características y requisitos que el Ministerio de Defensa, en lo sucesivo MINISDEF, considera exigibles para la realización de un Acuerdo Marco, que abarque y regule todos los servicios de carácter logístico que pueda necesitar y contratar, utilizando los servicios de un Operador Logístico, en lo sucesivo OPLOG, que facilite los medios complementarios a las Fuerzas Armadas para la gestión y ejecución de las misiones logísticas de material y servicios, así como todas aquellas tareas de apoyo y asesoramiento, que el MINISDEF pudiera requerir en este sentido a nivel nacional e internacional, en los siguientes procesos:

- Transporte de material nacional e internacional
- Gestión aduanera y de comercio exterior
- Aseguramiento del material y su responsabilidad.

## DE LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL MINISDEF.

### Cláusula 2: Descripción general de las operaciones logísticas del Minisdef.

El OPLOG deberá poder asumir, en nombre del MINISDEF, los siguientes cometidos:

- Consolidador de material de las distintas áreas y programas soportados en el pliego realizando las actividades de recepción, control, gestión, almacenamiento temporal, embalaje, consolidación de envíos, etiquetaje, manipulación, despacho de aduanas, exportación de material, y transporte en los medios necesarios y según instrucciones del MINISDEF.

El material puede ser no clasificado o clasificado, en cualquiera de sus grados hasta "Secreto" o su grado equivalente en otros países, y con muy diversas características como:

- Mercancía no peligrosa
  - Mercancías peligrosas: todas las clases UN/ADR (HAZMAT)
  - Material con control de caducidad y con condiciones de almacenamiento y transporte especiales (Shell Life Items).
- Transitario y agente de aduanas en España y EEUU, planificando y ejecutando todos los procesos de transporte y gestión aduanera que requieren los envíos de material del MINISDEF.



- Propietario y gestor de las licencias de exportación/importación en nombre del MINISDEF. El OPLOG será responsable legal y financiero por la gestión y control, así como del cumplimiento adecuado del programa de exportación asociados.
- Proveedor de servicios de almacenamiento, gestión de inventarios y distribución (nacional e internacional) en relación con la cadena de suministros.
- Punto de contacto y enlace con las distintas autoridades nacionales/internacionales y responsables, según las directrices de cada programa soportado por el presente pliego.
- Coordinador del envío de material militar clasificado según normativas aplicables a cada programa, elaborando los planes de transporte según regulaciones locales.

Las áreas y programas a los que debe dar apoyos, entre otros que puedan surgir, son:

- FMS.
- Cargo Offering.
- AEGIS F100.
- NSPA.
- Material Francés (Programa submarinos).
- Netma-Eurofighter.
- Material comercial nacional e internacional.
- KOOPLOG (Leopardo).
- Otras áreas y programas que pudieran ser requeridas en el futuro por el MINISDEF.

Las prestaciones que realizará la empresa adjudicataria las llevará a cabo conforme a las características o especificaciones contenidas en este Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) así como en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) del Acuerdo Marco y en las condiciones particulares que se establezcan en cada contrato de servicios que se deriven de dicho Acuerdo Marco.

## REQUISITOS.

### Cláusula 3: Requisitos estructurales.

Los requerimientos estructurales se basan en los siguientes tipos de instalaciones y representaciones:

- Centro de control logístico (CCL)
- Centros de consolidación/desconsolidación (CCD)
- Oficinas Delegadas
- Presencia nacional e internacional

#### 3.1.- Centro de Control Logístico (CCL): (Oficina de gestión y servicios para control de las operaciones de la cadena logística).

El OPLOG deberá disponer de un centro de control que centralice la comunicación operativa necesaria para la gestión de los servicios requeridos en el presente pliego.

Servirá de enlace con el MINISDEF para la gestión del servicio y su personal deberá estar cualificado para desempeñar dichas funciones, contando además con las acreditaciones de seguridad para poder gestionar el material clasificado.



El CCL deberá prestar un servicio durante las 24 horas los siete días de la semana para cubrir las distintas franjas horarias bajo influencia en el presente Acuerdo Marco. Contará con personas de contacto dedicadas, a las que poder dirigirse en casos de necesidad y que se relacionarán con los diferentes estamentos del MINISDEF en idioma castellano.

Sus funciones serán las siguientes:

- Control y seguimiento de las operaciones de forma continuada
- Seguimiento especial de los envíos críticos
- Gestión de prioridades
- Seguimiento y aseguramiento de la calidad de servicio, mediante la medición de los niveles de calidad de servicio pactados.
- Información del estado de los envíos y servicios
- Gestión y tramitación de incidencias
- Tarificación de servicios especiales
- Facturación (física y electrónica)
- Aseguramiento de la calidad de servicio según lo indicado en el apartado de requerimientos de calidad del presente documento.
- Medición de indicadores de desempeño e informes (proveedores, navieras, volúmenes)
- Optimización y mejora de la cadena de suministros (iniciativas para ahorro de costes)
- Gestión de charters marítimos o aéreos
- Hand carry.(Entregas especiales en mano a los destacamentos, buques o aeronaves de los CC.GG. en cualquier parte del mundo que sea requerido)
- Planes de contingencia en los casos que sea necesario.

La gestión de los proyectos de mejora continua también deberá ser parte de las funciones del CCL, abarcando los siguientes campos:

- Identificación
- Selección de método de mejora
- Selección de equipo
- Definición de mejora
- Cuantificación
- Medición y análisis
- Realización de acciones de mejora
- Validación
- Seguimiento

### 3.2.- Centros de consolidación/desconsolidación (CCD):

El OPLOG recibirá a su nombre el material del MINISDEF, en instalaciones debidamente acondicionadas para la recepción, manipulación, almacenamiento y gestión de la información de forma automatizada, conforme a los requerimientos



establecidos por cada uno de los Sistemas Logísticos de los Cuarteles Generales (CC.GG.), sea clasificado o no, con total separación del de cualquier otro cliente, en lugar debidamente protegido y con personal cualificado para la gestión de las actividades citadas. En cuanto al material clasificado, podrá proceder a la apertura de los bultos para inspección, previa autorización por el MINISDEF.

Deberá consolidar los envíos en la medida de lo posible, siempre teniendo en cuenta las limitaciones de urgencia o necesidad del material. Para ello el OPLOG deberá contar con centros de consolidación/desconsolidación (CCD) en al menos las siguientes ubicaciones y con carácter obligatorio:

- Un CCD en la costa nordeste de EEUU, en alguna de las zonas de Washington DC, Philadelphia, Baltimore, New Jersey o New York.
- Un CCD en Toulon (Francia).
- Un CCD en las proximidades de la zona aeroportuaria del aeropuerto Internacional más cercano a los centros de recepción/distribución de material de cada uno de los ejércitos, y concretamente en el caso de la Armada, de la Jefatura de Aprovisionamiento de Madrid (Almacén Central de recepción y Distribución de Materiales) y en el caso de los Ejércitos de Tierra y Aire, de sus Cuarteles Generales respectivos, que centralice la comunicación operativa necesaria para la gestión de los servicios requeridos en el presente pliego.

En este sentido si durante la vigencia del contrato fuese posible habilitar una instalación dentro de la Base Aérea citada que reúna las condiciones para ser utilizado como CCD, el contratista podrá utilizarlo como tal una vez aceptadas formalmente las condiciones de seguridad, operativas y económicas determinadas por la Administración.

- Dos CCD,s en las proximidades de zonas portuarias capaces de prestar servicio, adecuado a las necesidades contempladas en este pliego, a las Bases: Naval de Rota y Militar (ET) de Bétera (Valencia)

Las instalaciones deben cumplir con toda la normativa local, nacional e internacional en vigor, referente a recepción, almacenamiento y manipulación de mercancías de Defensa y materiales explosivos, tóxicos y peligrosos, y cualquier normativa que se apruebe con posterioridad a la referida anteriormente.

Las instalaciones deben contar con todos los medios necesarios para el desempeño de la actividad requerida, con cargo al OPLOG, dentro de los siguientes capítulos.

- Medidas de seguridad.
- Comunicaciones.
- Control de accesos. Seguridad contra incendios.
- Medios de almacenamiento
- Medios de contención
- Elementos de manipulación
- Equipamientos de almacén.
- Zonas exclusivas dedicadas a las operaciones del MINISDEF.
- Áreas Reservadas (Centros de Punto OTAN).

El personal perteneciente a los CCD debe ser personal contratado por el Operador logístico.

El acceso a los CCD deberá estar permitido al personal de MINISDEF que éste autorice. Debido al carácter crítico de estas instalaciones el MINISDEF podrá efectuar inspecciones a las instalaciones cuando lo considere oportuno.



Los CCD no deben ser necesariamente propiedad del OPLOG, pueden ser alquilados a su nombre o por cualquier otro título jurídico que lo asegure, durante el período de vigencia del Acuerdo Marco.

Es conveniente que el CCD de EEUU cuente en sus instalaciones con un sistema para escaneado del material a transportar vía aérea comercial que cumpla con el CCSP indicado en el punto 5.3.4.2. de este Pliego.

### **3.3.- Oficinas delegadas:**

La empresa adjudicataria deberá disponer de oficinas delegadas (propias o subcontratadas) que sean capaces de realizar las gestiones que se le encomienden por el MINISDEF, al menos en los siguientes lugares:

#### Ámbito internacional

- Reino Unido
- Italia
- Alemania
- Israel
- Holanda
- Canadá
- Luxemburgo

#### Ámbito nacional

- Palmas de Gran Canaria
- Palma de Mallorca

### **3.4.- Presencia nacional e internacional:**

El OPLOG debe poder disponer de amplia implantación nacional próxima a los puertos y aeropuertos de marcada importancia comercial e interés para el MINISDEF (unidades y centros reparadores).

El adjudicatario deberá tener presencia propia o a través de agencias gestoras o corresponsales en todos los puntos que el Ministerio de Defensa requiera en base a las cambiantes necesidades logísticas en cualquier momento. El OPLOG pondrá a disposición del MINISDEF dicha oficina o agente en un plazo máximo de 48 horas desde su requerimiento.

### **Cláusula 4: Requisitos de personal.**

Todo el personal que intervenga o vaya a intervenir en el presente Acuerdo Marco debe ser contratado por la empresa adjudicataria, sin ningún tipo de costes para el MINISDEF.

El OPLOG deberá disponer, dentro de su estructura, de personal y profesionalmente capacitado, dedicado a la ejecución y gestión de los contratos que se deriven del Acuerdo Marco. Se requiere al menos un representante del Operador Logístico ante los Cuarteles Generales, responsable de las relaciones y gestión de los contratos derivados, y que deberá tener conocimientos en la gestión de contratos en el ámbito de la Defensa.





Cuando se considere necesario y a requerimiento de los Cuarteles Generales, el OPLOG pondrá a disposición de cada Cuartel General y con ubicación dentro de los mismos o en el Centro que se determine, al menos una persona adicional con funciones de coordinar y efectuar el seguimiento de las acciones consecuencia del presente acuerdo.

El personal del OPLOG que participe directa o indirectamente en el manejo de material o documentación clasificada o material cripto deberá poseer las habilitaciones correspondientes en vigor.

De autorizarse la subcontratación de un transporte, el personal que intervenga en él, deberá estar en posesión de las correspondientes clasificaciones de seguridad acorde con la documentación y el material a manejar o transportar.

Dichas habilitaciones estarán en concordancia y en vigor con las exigencias legales del país o países por dónde se transite.

## **Cláusula 5: Requisitos del servicio.**

### **5.1.- Servicios comprendidos en el Objeto de este Pliego y su relación con los distintos programas y áreas a cubrir.**

#### Gestión de transporte

- Distribución nacional
- Transportes especiales
- Aéreo HAZMAT (material peligroso)
- Aéreo Express
- Aéreo Normal
- Marítimo FCL (Full Container Load-contenedor completo)
- Marítimo LCL (Less Container Load- grupaje)
- Terrestre FTL (Full truck load- camion completo)
- Terrestre LTL (Less truck load- grupaje)
- AOG/NFO (Aircraft on Ground- Next flight)
- Entregas clasificadas
- Valija
- Gestión de reparables

#### Gestión logística

- Recepción y gestión de material
- Logística inversa
- Embalado
- Almacenaje
- Kitting (montaje de kits)



## Comercio exterior

- Aduanas
- Gestión de licencias en el extranjero
- Gestión de licencias de importación y exportación en España
- Gestión de licencias globales de exportación temporal
- Gestión INTRASTAT
- Gestión de riesgos
- Seguros

El adjudicatario se compromete, en caso de que se le requiera, a efectuar un servicio de una valija diaria para la recogida y entrega de documentación entre el CCL y las Oficinas de Enlace de los CC.GG, transportada con los requisitos acordes a su clasificación.

Todo el material adquirido se entiende recibido por el MINISDEF a partir del momento en que es recepcionado de conformidad por el OPLOG, aún cuando quede sometido a las vicisitudes propias del almacenamiento, transporte, entrega y tratamiento documental conforme determina la legislación aplicable.

La empresa adjudicataria se obligará a gestionar el servicio con la máxima rapidez y eficacia, utilizando a tal efecto el personal y medios informáticos, mecánicos y de otra índole que estime precisos y, en particular, para la resolución de las incidencias que surjan sobre las prestaciones contratadas a través de ella.

### **5.2.- Especial desarrollo, por los requerimientos específicos asociados, el material proveniente de FMS, el material comercial americano (DCS), el material de uso dual y el material comercial de terceros países.**

#### **5.2.1.- Material FMS:**

Cuando el MINISDEF efectúa un compra de material FMS a través de una LOA, el OPLOG será responsable de su transporte hasta el punto de destino y le representará en la gestión de la recepción del material, su manipulación, las actividades de exportación y aduanas, y otras que pueda conllevar la cadena logística

En este contexto el OPLOG debe tener conocimiento de los procedimientos del Military Standard Requisitioning and Issue Procedures (MILSTRIP) y el Military Standard Transportation and Movement Procedures (MILSTAMP), así como el Military Assistance Program Address Directory (MAPAD), que es la publicación principal suministrada por DAASC y utilizada para determinar las direcciones de envío del material FMS.

Para operar con FMS el OPLOG necesitará estar dado de alta en el MAPAD.

En caso de ser autorizada por el Departamento de Estado de EEUU la exportación de material adquirido bajo una LOA con el MINISDEF, las condiciones de envío son establecidas por los DTC (Delivery Term Codes), que pueden indicar como punto de entrega las instalaciones del OPLOG en territorio de EEUU.

Toda exportación de material FMS debe ser amparada por una licencia DSP-94 vigente y registrada por las aduanas de EEUU. (US Customs and Border Protection)

Las funciones del OPLOG para la gestión de material FMS son las siguientes:

- Recibir, consolidar, almacenar temporalmente mercancía en el CCD ubicado en EEUU, enviándolo a su destino final según las necesidades y condiciones de plazos que establezca el MINISDEF (Todo el material excepto al que se le aplique el DTC 8, como armamento, municiones y explosivos).
- Coordinar el transporte con las autoridades del departamento de defensa de EEUU en aquellos casos que sea de aplicación el DTC 8 (Armamento, municiones y explosivos).



- Colaborar en la redacción de los planes de transporte y ajustarse estrictamente a los mismos en el movimiento de material clasificado y de acuerdo en lo establecido en el NISPOM y en coordinación con DSS y el CNI.
- Realizar otras funciones necesarias para la exportación del material FMS según necesidades del MINISDEF, como:
  - a) Realizar exportaciones de material FMS desde EEUU en nombre del MINISDEF. Por ello deberá cumplir con los siguientes requisitos:
    - Estar registrado en el DOS/DDTC
    - Estar suscrito al ILCS (DAMES) con DAASC (Defense Automatic Addressing System Center)
    - Tener acceso al AES (Automated Export System) para transmitir los SED (Shippers Exports Declarations)
    - Cumplir con lo establecido en el Título 22 CFR (Code of Federal Regulations), capítulo 122.
    - Deberá controlar los saldos de las licencias de exportación DSP-4, preferentemente a través de la aplicación del OPLOG, y/o a través de envío electrónico, en los siguientes formatos:
      - Por DSP-94
      - Por fecha de presentación en aduanas (LODGED), fecha de aprobación en aduanas y fecha de expiración.
      - Por balances y situación de las DSP-94
  - b) Deberá cumplir con AECA (Arms Export Control Act) y su regulación ITAR (International Traffic in Arms Regulation). 22 CFR, capítulos 120 a la 130.
  - c) Proponer y/o cumplimentar los SDR (Supply Discrepancy Reports) cuando suceda cualquier tipo de incidencia dentro del programa FMS (DoD 4500.9-R), dentro de los plazos previstos y siempre un año antes de la transferencia de la propiedad, a fin de asegurar la recuperación de los importes del material y transporte. Deberá realizar el seguimiento y mantener el histórico de las mismas en una base de datos única, con posibilidad de consulta por parte del MINISDEF. Para la gestión de los SDR el OPLOG deberá disponer de un sistema informático de creación, según el formato establecido. gestión y tratamiento de los mismos, que permita agilizar y asegurar la disponibilidad y fiabilidad de la información en tiempo y forma.
  - d) En caso de ser requerido, re-embalar la mercancía, siguiendo los procedimientos establecidos en MIL-STD-2073-1 y nunca por debajo de nivel B (condiciones de envío y manipulación internacional moderadas).
  - e) Leer y generar etiquetas de embalaje y envío según los estándares MIL-STD-129, como mínimo al nivel de las tablas C7 T5; además debe tener la posibilidad de reimprimir etiquetas en caso de pérdida o deterioro de las recibidas del proveedor.

El OPLOG deberá contar para ello con sistemas informáticos que le permitan realizar este tipo de etiquetaje y control, realizándose todo el proceso en los CCD mediante la lectura de los códigos de barras correspondientes.

- f) Necesitará estar suscrito al International Logistic Communication Systems (Sistemas de Comunicación Logístico Internacional, en lo sucesivo ILCS) del Departamento de Defensa de los EE.UU.(DoD) y disponer de capacidad de recepción y generación de Transacciones del Freight Tracking y MILSTRAP y MILSTRIP. , así como de los medios informáticos, hardware y software, necesarios para recibir y proporcionar a los servicios gestores del material del MINISDEF, toda la información que requieran sobre sus materiales respectivos. , utilizando para ello los soportes que se le requieran de uso comercial común, sea magnético, magneto óptico, documental, o teleproceso comercial, y que principalmente será:
  - Noticia inmediata de las variaciones en la situación de los materiales en los almacenes del OPLOG, tanto en España como en los EE.UU., aportando los datos que requieran los CC.GG. En el caso de los comerciales, notificación de su entrada en almacenes, transporte y la situación de los cargamentos y envíos, ya sean desde España con destino a los EE.UU. como al contrario.



- La asignación de los materiales a un cargamento o bulto específico.
  - La salida del cargamento o bulto, y medio por el que se envía, con los datos de identificación del mismo y su evolución en el tráfico hasta llegar a destino.
  - Las modificaciones y notificaciones a que se refieren los puntos anteriores se harán, cuando proceda, por medio del ILCS, de la Defense Automatic Addressing System Office (Oficina de Sistema de Direcciones Automáticas de la Defensa, en lo sucesivo DAASO).
- La información ha de tener las mismas validaciones que se utilicen en cada momento por el Órgano gestor del material, y deberán actualizarse según se modifiquen.
  - Deberá disponer de sistemas de seguridad de control de acceso a los datos, así como copias de seguridad de las transmisiones efectuadas, de forma que se puedan recuperar, al menos, las realizadas en los seis meses anteriores.
  - Las Oficinas de Enlace y servicios operativos de los CC.GG. deberán tener conexión con la base de datos del OPLOG en los EE.UU., y poder consultar on-line, durante las 24 horas del día, la situación de cualquier pedido, cargamento y bulto, por lo que los medios informáticos del OPLOG serán compatibles con los de la Oficina de Enlace y servicios operativos de los CC.GG., en caso contrario, dotará a ésta, sin cargo, de los medios adecuados a este fin, tanto de hardware como de software y de comunicaciones. El OPLOG se encargará de la formación de los usuarios, del mantenimiento y correcto funcionamiento de los sistemas referidos.
  - En la base de datos deberá mantener, al menos, la siguiente información para los materiales reparables:
    - Trazabilidad: enumerada en el punto 7.2.
    - Sistema estadístico que posibilite la obtención de resúmenes mensuales y anuales
    - Referencia expediente de los servicios operativos de los CCGG.
  - Permitir establecer comunicación interactiva entre los Oficiales de Enlace en los EEUU y el OPLOG, utilizando para ello un servicio tipo e-mail dedicado, diseño de intranet.
  - Permitir intercambiar documentación de forma electrónica, envío de faxes, autorizaciones, facturas, actas de recepción (POD), etc.

### 5.2.2.- Material DCS (Comercial EEUU):

Consiste en material clasificado y no clasificado, componentes y material de recambio específicamente diseñados, fabricados, modificados, configurados o adaptados para la sustitución, reparación y/o mantenimiento de los sistemas y materiales que posee el MINISDEF.

Se considera material de defensa cualquier artículo, servicio e información técnica (Designados como DCS) según se acuerda en el Arms Export Control Act (22 USC 2778 and 2794(7)). Los artículos y servicios están publicados en el 22 CFR 121, United States Munitions List (USML).

Los requerimientos de gestión del material tanto físicos (en los CCD) como de sistemas de información son similares al material FMS, con la diferencia del proceso de exportación, el cual se realiza mediante el formulario DSP-5.y DSP -85 en función del carácter clasificado del material.

El OPLOG para ello necesitará estar registrado con DOS/DDTC de acuerdo con 22 CFR 122, Además deberá controlar y gestionar las licencias de exportación y estar capacitado para realizarlas en su nombre cuando esto sea requerido.

El material será en principio enviado por el proveedor al CCD, pero el OPLOG podrá ser requerido para realizar este tipo de recogidas en cualquier parte del territorio de EEUU. En caso de que el OPLOG no tenga estructura de transporte propia, la empresa subcontratada para ello deberá estar clasificada por SDDC (Surface Deployment and Distribution Command).



El OPLOG deberá mantener el control del material desde su recepción, permitiendo su trazabilidad y seguimiento a través de todo el flujo de transporte, mediante el número de pedido, de la línea de pedido o referencia y de los números de serie.

El OPLOG confirmará la recepción del material en sus instalaciones en un plazo máximo de 24 horas mediante un documento físico o comunicación electrónica, informando como mínimo del número de pedido y número de línea, las cantidades recibidas, el peso, el nombre del proveedor, la fecha de recepción y los datos de envío del transportista local. En el caso de que el contrato comercial de que se trate se encuentre precargado en el sistema, la comunicación será inmediata.

### **5.2.3.- Materiales no específicos de defensa y/o de uso dual:**

En la gestión y manipulación del material no específico de defensa y de uso dual (civil y militar), el OPLOG deberá cumplir con la Export Administration Act (EAA), regulada por la Export Administration Regulations (EAR).

El Bureau of Industry and Security (BIS), es la autoridad que gestiona el material clasificado dentro de la Commerce Control List enmarcada en la Export Administration Regulations (EAR). La Commerce Control List incluye todos los artículos susceptibles a las licencias de exportación de el BIS, de acuerdo con 15 CFR 768-799.

El OPLOG deberá ser responsable de identificar aquellos artículos que, adquiridos por el MINISDEF, estén contemplados en la regulación EAR y actuar en consecuencia, obteniendo el permiso de exportación si fuera necesario.

El proceso de gestión y tratamiento físico de la mercancía es similar al del FMS.

### **5.2.4.- Material comercial de terceros países:**

Se considera material comercial de terceros países al material clasificado y no clasificado, componentes y material de recambio específicamente diseñados, fabricados, modificados, configurados o adaptados para la sustitución, reparación y/o mantenimiento de los sistemas y materiales que posee el MINISDEF fabricados fuera de los EEUU. Esta clasificación se realiza para distinguir del material comercial americano (DCS)

Algunos de los países en los que el MINISDEF cuenta con relaciones comerciales de adquisición de material comercial son entre otros:

- Francia
- Alemania
- Reino Unido
- Suiza
- Noruega
- Israel
- Italia
- Finlandia
- Holanda

El MINISDEF podrá llegar a acuerdos de adquisición de material con empresas en otros países adicionales al listado anterior siendo igualmente parte del ámbito gestionado por el OPLOG.

El OPLOG será responsable, según los términos acordados por el MINISDEF en cada caso, del transporte del material comercial de terceros países adquirido así como de la gestión y solicitud de todos los permisos, control y gestión de las licencias de importación y/o exportación, planes de transporte, permisos de tránsito por los países de paso de la mercancía en caso de que el tipo de mercancía y país lo requiriese.

El OPLOG deberá colaborar en la selección del medio de transporte y la ruta teniendo en cuenta las restricciones del envío, de los países en ruta y las características de la mercancía a transportar.

### **5.2.5.- Para material francés de DCNS, de NSPA, de NETMA, y de KOOPLOG.**

Se atenderá a lo que figura en el apartado 5.2.1 del Pliego



### 5.3.- Actuaciones del OPLOG, en todo el proceso de la cadena logística, incluyendo la recepción, manejo y transporte del material.

Se deben cumplir los requisitos siguientes:

#### 5.3.1.- Almacenaje y redistribución.

- Almacenar adecuadamente el material recibido tomando las medidas necesarias para protegerlo contra toda manipulación por terceros, hurto, robo, daño, deterioro o cualquier otra causa que cause pérdida de la cualidad benéfica del bien almacenado. El OPLOG aceptará la protección del material por personal del MINISDEF, cuando éste lo considere necesario; igualmente, permitirá la inspección de las instalaciones, sin previo aviso, por personal del MINISDEF.
- De acuerdo con las instrucciones recibidas del Cuartel General que corresponda, proceder a la redistribución, consolidación, reempaquetado, paletizado y etiquetado, así como al refuerzo del embalaje si fuese necesario, preparando los envíos con adecuación a la naturaleza y morfología de la carga al medio de transporte a utilizar.
- Preparar la documentación y cumplimentar los requisitos necesarios para su embarque en avión, barco o medios terrestres, y adoptar las medidas adecuadas para su puesta a bordo, tanto para el material que ha pasado por sus instalaciones, como para aquel que se entregue directamente en zona de embarque por el transportista.
- Adoptar, en el mismo sentido que en el punto anterior, las acciones que sean necesarias y/o que se le requieran por los CC.GG en caso de que el transporte vaya a efectuarse por medios propios o por personal del MINISDEF.
- Recibir, almacenar, enviar a destino y reexpedir posteriormente a España, en su caso, el material reparable devuelto o enviado por las FAS a los EE.UU., NSPA, NETMA, KOOPLOG, DCNS, y por vía comercial de cualquier fuente de suministros o fabricante del mundo.
- Controlar o, en caso necesario, aceptar el control por parte del personal al servicio del MINISDEF del material en la zona de embarque, hasta la puesta a bordo.
- Efectuar, a requerimiento de los CC.GG., el almacenaje y transporte de todo tipo de material (incluyendo documentación, correspondencia, etc.) en España hasta su entrega en el punto de destino.
- Preparar el listado completo del material para su envío a los CC.GG. (o los organismos de éstos que se determinen) de cada Carga Terrestre, Aérea o Marítima, y comunicar la llegada de material a su destino.

#### 5.3.2.- Control.

- Confrontar los preavisos de envío de material con la documentación que lo acompaña, para identificar el material y verificar su correcto origen y destino.
- Anotar en los documentos que acreditan la entrega por parte del transportista los daños detectados en la inspección exterior de los cargamentos y seguir las instrucciones que reciba de los CC.GG (o los organismos de éstos que se determinen).
- Confeccionar los SDR (Supply Discrepancy Report) y estar en disposición de transmitir por vía ILCS esta información.



- Abrir los paquetes y embalajes no especiales o contenedores para inspección, cuando lo estimen oportuno, conforme al código de buenas prácticas profesional. Lo anterior exigirá la previa autorización del MINISDEF en el caso del material clasificado.
- Detectar, de forma automática y diariamente, el material que, habiendo salido de fábrica o almacenes, no se haya recibido conforme a las instrucciones que reciba de los CC.GG., enviando dicha información a las oficinas de enlace, utilizando los soportes que se le requieran, ya sea magnético, magneto-óptico o e-mail.
- Facilitar todos aquellos datos de control de material vía informática de acuerdo con la cláusula 7 de este Pliego de Prescripciones Técnicas.

### 5.3.3.- Transportes.

Los transportes, deberán realizarse conforme a la normativa nacional e internacional vigente que les sea de aplicación.

- Organizar y preparar la documentación y requisitos necesarios para los transportes internacionales o nacionales que específicamente se le encomienden, y por cualquier medio o vía, siempre con arreglo a las instrucciones contenidas en los contratos específicos que se deriven de este Acuerdo Marco. Cuando así sea requerido, el adjudicatario tendrá en cuenta los procedimientos en vigor en los Estados integrados, junto con España, en las diversas Alianzas (OTAN y UE) en lo referente a documentación y requisitos necesarios para el transporte. (Allied Movement Publications - AMOV P1, P2, P3, P4, P5 y otras)
- Prestar el apoyo necesario cuando el transporte se realice con medios propios de las Fuerzas Armadas.
- Realizar el transporte acogiéndose a las condiciones establecidas en el INCOTERM y lo regulado por las publicaciones españolas y comunitarias al respecto.
- Comprobar el buen estado exterior y condiciones de embalaje cuando en cumplimiento de una "Petición de Servicio / Orden de Transporte" se haga cargo de alguna mercancía, a fin de evitar cualquier incidencia durante el transporte. Si encontrada alguna deficiencia en el embalaje, el que hace la entrega insiste en el envío, hará constar esta circunstancia en la carta de porte o documento similar.
- Inspeccionar exteriormente los paquetes y embalajes no especiales o contenedores, en cuanto a su número, identificación externa y comprobación de la documentación anexa al mismo, para detectar posibles deterioros, fugas, etc., comunicando las incidencias al órgano correspondiente de los CC.GG.
- A requerimiento de los CC.GG., el adjudicatario efectuará entrega en mano de la mercancía mediante persona dedicada en el lugar que se designe.
- El contratista proveerá asistencia para la carga y descarga y, cuando sea requerido, ajustándose a las necesidades del transporte (rutas a seguir, escalas, etc), obtendrá todos los derechos de navegación y tráfico y/o permisos de sobrevuelo requeridos de los países respectivos.
- Están incluidos en los servicios, los costes derivados de cualquier escala técnica, de los supervisores de carga, de aterrizaje, aparcamiento, atraque de buques, gastos de autopistas y de navegación, así como si hubiera gastos por operaciones de deshielo y/o anti-hielo, si fuesen necesarios.
- El contratista tendrá en cuenta que la disponibilidad de combustible en los puertos/aeropuertos/estación de destino pueden estar limitados o no disponer cuando sea requerido. El contratista debe planear en consecuencia, el hecho de obtener combustible en otro punto de la ruta, tal y como sea necesario.



- Los movimientos de material podrán incluir carga de material peligroso, incluido "Municiones y Explosivos" (Clase 1 del Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas). Esta circunstancia se tendrá especialmente en cuenta por el contratista cuando efectúe la solicitud de los permisos de navegación o sobrevuelo.
- El contratista deberá confirmar la seguridad de que los medios terrestres, aéreos y navales que vaya a utilizar puedan operar en los puertos, aeropuertos y estaciones de salida, de los países en tránsito y de destino. También confirmará que las cargas pueden ser manejadas por el equipo de apoyo en tierra o que los medios de transporte o que disponga el propio contratista, sean suficientes, para realizar las operaciones que sean necesarias en los citados puertos, aeropuertos y estaciones.
- El contratista debe asegurar que todas las autorizaciones se obtendrán al menos 24 horas antes de las fechas previstas de partida.
- El contratista debe aconsejar la capacidad de carga (volumen y peso) para cada aeronave/barco/vehículo de carretera/tren que se tenga intención de utilizar a fin de optimizar la utilización de los medios de transporte.
- El contratista asegurará que toda la carga se transportará de forma segura en el medio transportado.
- Cuando así se le solicite, las rutas serán propuestas por el contratista al usuario, quien, en caso de ser necesario para el desarrollo de la operación, podrá variarlas. Si por esta causa se incurriese en costes extraordinarios, el contratista tendrá derecho al abono de los mismos por el usuario, previa justificación detallada.
- El adjudicatario estará en disposición de proporcionar, por cada transporte, al menos los siguientes informes:

a.- Manifiestos de carga. Dentro del período de 24 horas previo al comienzo de cada transporte.

b.- Informe de detalles del transporte. Dentro de las 96 horas siguientes a la finalización de un transporte, remitirá un informe proporcionando la siguiente información:

- Horas de salida/llegada por los diferentes tramos realizados.
  - Horas realizadas en cada tramo y horas totales del transporte
  - Millas Náuticas/Kms. realizadas en cada tramo y las totales del transporte.
- Los problemas que pudieran surgir en la ejecución del servicio imputable al adjudicatario deberán ser subsanados por el mismo, a su cargo, en el menor tiempo posible, y puesto en conocimiento del Director del Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

#### 5.3.4.- Gestión de los CCD:

##### 5.3.4.1. -Gestión en CCD de EEUU (FMS y Comercial):

- **Recepción de órdenes.**

Para el caso de FMS, el proceso comienza con la recepción de información de la transacción logística vía DAMES, que ha recibido previamente los pedidos a través de los sistemas transaccionales (SIGLE, SL2000 y SIGMA 2) de los CCGG.

Para el caso de comerciales, previamente se realizará una carga automática y manual de la información sobre los diferentes contratos en el sistema del OPLOG.

Se relaciona la orden recibida con una serie de indicadores para poder permitir realizar seguimiento posterior a través de los mismos (RQN, TCN, FMS Case Identifier, NSN, P/N, PO (Purchase Order), etc ...

Además se debe detectar de forma automática y diariamente el material que, habiendo salido de fábrica o almacenes, no se haya recibido conforme a las instrucciones que reciba de los CC.GG., enviando dicha información a las oficinas de enlace utilizando los soportes que se le requieran, ya sea magnético, magnetoóptico o e-mail.





- **Recogidas en los proveedores.**

El OPLOG debe estar en disposición de gestionar y realizar la recogida con sus propios medios o subcontratados, En caso de tratarse de material clasificado, estarán registrados en un catálogo del SDDC (Military Surface Distribution and Deployment Center) y de acuerdo a las DTC. El OPLOG colaborará en la redacción de los planes de transporte y se ajustará estrictamente a los mismos y de acuerdo con lo establecido en el NISPOM y en coordinación con DSS y el CNI.

En caso de tratarse de un envío DTC 8 el OPLOG se encarga de la coordinación del transporte con las autoridades de defensa de EEUU. En los casos de recibir material con DTC 7 o DTC 9, solicitará instrucciones del Cuartel General implicado.

El OPLOG actualizará la información referente al transporte en el sistema de visibilidad y seguimiento de su sistema informático.

- **Descarga, Recepción y Manipulación.**

En el momento en que cualquier material es recibido en el almacén de consolidación, el OPLOG registrará dicho movimiento en el sistema de visibilidad y seguimiento, con el objetivo de poder hacer seguimiento adecuado de la mercancía.

En el momento de recepción del material, el OPLOG deberá realizar una inspección visual del estado de la mercancía y asegurarse de que la correcta documentación acompaña el envío.

En caso de de detectar cualquier tipo de incidencia:

- El OPLOG consultará a los Destacamentos Logísticos "Logistic Depachment Office Wright Patterson" (LDOWP) o al "Logistic Depachment Office Philadelphia" (LDOPH), Oficina de Apoyo Logístico en USA-PH (OAL) y Organismos competentes del Ministerio de Defensa para decidir lo más conveniente y en caso necesario propondrá y/o cumplimentará el SDR (Supply Discrepancy Report)
- El OPLOG ubicará la mercancía con incidencia en una zona delimitada a tal propósito a la espera de recibir instrucciones para solventar el conflicto

En caso de detectar problemas en la inspección visual, el OPLOG realizará una inspección más exhaustiva para detectar posibles daños en la mercancía así como falta o exceso de la misma. Dicha inspección se utilizará como prueba para posibles reclamaciones, y se realizará previamente a que el transportista abandone el almacén.

Se deberá verificar que el material codificado con las instrucciones de entrega de "máxima urgencia" va debidamente etiquetado con las correspondientes indicaciones y que dicha información también aparece reflejada en la documentación adjunta a dicho envío.

En caso de ser requerido o por causas de pérdida o deterioro de las etiquetas recibidas del proveedor, el OPLOG deberá ser capaz de leer, generar etiquetas de embalaje y envío según los estándares MIL-STD-129 mediante sistemas informáticos

Cuando así lo ordene el Órgano Gestor del Cuartel General correspondiente, bien directamente o a través del Oficial de Enlace, procederá a la apertura de contenedores, paquetes o bultos para extraer aquel elemento que se le indique y enviarlo de forma urgente e independiente de los demás, actualizando si procede, la correspondiente documentación.

El OPLOG ubica la mercancía para una posterior consolidación según instrucciones del MINISDEF

- **Actividades de exportación y aduanas.**

El OPLOG deberá realizar las siguientes actividades relacionadas con las actividades del CCD

- Gestionar y controlar licencias de exportación e importación, tanto definitiva como temporal, en España y, en especial, en EE.UU.
- Preparar la documentación necesaria para el despacho de aduanas.
- Gestionar habilitaciones aduaneras para procedimientos especiales y de urgencia.
- Gestionar habilitaciones aduaneras para procedimientos especiales con el material reparable.



En el momento de recepción de una LOA el OPLOG deberá solicitar cobertura de exportación bajo un DSP-94. Además actualizará la información de seguimiento para poder monitorizar la situación de cada DSP-94. Del mismo modo deberá solicitar o renovar en caso necesario el DSP-94 correspondiente para poder realizar el envío.

El OPLOG informará del balance y situación de estas licencias DSP-94 mediante su sistema informático.

#### **5.3.4.2.- Envío de mercancía.**

El material se remitirá por la vía más apropiada de acuerdo con la urgencia del pedido, evitando el encarecimiento innecesario del transporte, la excesiva fragmentación de envíos o el uso excesivo de la vía aérea, atendiendo siempre a los requisitos específicos de los Mandos o Jefatura del Apoyo Logístico de los CC.GG.

En el caso de material FMS, y siempre que sea transportado vía aérea en avión de pasajeros, el 100% del material deberá ser escaneado. Inicialmente dicho escaneado se realizará en el almacén consolidador (CCD) del OPLOG cumpliendo con el programa Certified Cargo Screening Program (CCSP)

El OPLOG actualizará la información del pedido y lo relacionará con el envío de mercancía en el sistema de visibilidad.

#### **5.3.4.3.- Desconsolidación y entrega en destino.**

Una vez la mercancía en el almacén CCD de destino, transportada vía aérea, marítima o terrestre, el OPLOG desconsolidará la mercancía y la preparará para su envío al destino final según las necesidades del MINISDEF.

Una vez entregada la mercancía y terminado el seguimiento en el sistema de visibilidad, el OPLOG confecciona la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio realizado.

#### **5.3.5. -Gestión de seguimiento de reparables.**

En caso de material reparable, el OPLOG deberá controlar la situación a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario que lo ha de reparar, y desde que éste se lo entrega hasta la devolución al originador

#### **5.3.6.- Detección de errores y pérdidas.**

El OPLOG deberá establecer los procedimientos necesarios para verificar, tanto a la primera recepción del material en sus CCD como a su entrega en destino, los siguientes aspectos:

- Que el material vaya acompañado de su correspondiente documentación.
- Que el material y la cantidad corresponden con lo especificado en la documentación, así como su integridad y buen estado aparente.
- Verificar que el material codificado con las instrucciones de entrega de "máxima urgencia" va debidamente etiquetado con las correspondientes indicaciones y que dicha información también aparece reflejada en la documentación adjunta a dicho envío. El OPLOG realizará dicho etiquetado en el caso de que no se haya realizado en origen por el suministrador, de acuerdo con las instrucciones comunicadas por los CCGG.

Cuando se produzcan las siguientes situaciones, se confeccionarán los oportunos Informes de Discrepancia SDR (Supply Discrepancy Report) en los plazos que se fijen por los Cuarteles Generales, trasladándolos posteriormente al Oficial de Enlace para su tramitación:

- Cuando transcurridos al menos 30 días del recibo de una transacción AS2 que comunica el envío de un material y éste no se reciba en el almacén del OPLOG, se adjuntará al SDR un Certificado de no Recepción.
- Cuando se detecte una duplicidad de envío, según la información que obre en poder del OPLOG del pedido original.



- Cuando el número de unidades sea inferior al que figure en el documento de envío, en aquellos paquetes que se hayan abierto y realizado recuento, según lo indicado en el punto 5.3.7.
- Cuando se reciban paquetes con embalaje defectuoso o deteriorado de forma que se pueda detectar que el contenido ha sido dañado.
- Cuando falte documentación que debe acompañar al material o esta sea incorrecta.
- Cuando le sea solicitado confeccionará los "Certificados de no Recepción" para acompañar a los correspondientes documentos SDR.

### 5.3.7.- Apertura de paquetes.

A la llegada del material a los almacenes de los CCD del OPLOG se seguirán los siguientes criterios y requisitos para la apertura o inspección de los paquetes, según se considere más adecuado:

- El contenedor está visiblemente dañado o roto. Se trata de comprobar que el contenido está intacto y no faltan unidades.
- Si en un mismo bulto se han reunido varios pedidos, y el material está en cajas no visibles desde el exterior, se trata de averiguar si el bulto contiene en su interior los paquetes que cita la documentación que lo acompaña.
- En los casos en que existan dificultades para identificar el material recibido o se aprecien discrepancias en los casos anteriores, se consultará a los Destacamentos Logísticos de "Logistic Depachment Office Wright Patterson" (LDOWP) o al "Logistic Depachment Office Philadelphia" (LDOPH), Oficina de Apoyo Logístico en USA-PH (OAL) y Organismos competentes del Ministerio de Defensa para decidir lo más conveniente.
- En aquellos casos en que el contenido sea de alto valor, poco peso, y no sea susceptible de ser alterado, ni se vea afectada su integridad o su caducidad, se comprobará su interior para ver si existe el material, previa consulta con los Oficiales de Enlace del Ministerio de Defensa en EE.UU.
- Cuando exista discrepancia entre la cantidad o el material anunciado en la transacción AS2 (procedimiento MILSTRIP) o mensaje de situación similar y la documentación de envío.
- Cuando así lo ordene el Órgano Gestor del Cuartel General correspondiente, bien directamente o a través del Oficial de Enlace, procederá a la apertura de contenedores, paquetes o bultos para extraer aquel elemento que se le indique y enviarlo de forma urgente e independiente de los demás, actualizando si procede, la correspondiente documentación.

### 5.3.8.- Control de llegada de pedidos.

El sistema de control debe permitir la detección de un pedido para acelerarlo, devolverlo al origen o remitirlo directamente a su destinatario, e informar simultáneamente al personal designado por cada Cuartel General de la situación y acciones tomadas al respecto, con posibilidad de modificarlas. El sistema de control permitirá asimismo consolidar varios pedidos por destinatarios finales o por peticionarios, con objeto de facilitar la distribución y nueva reexpedición a la llegada del material a España.

A efectos de control, se realizarán puntual y correctamente, las transacciones que corresponden al OPLOG en los programas de seguimiento de transporte, "FREIGHT TRACKING PROGRAM" detectando automáticamente aquellos pedidos que no hayan sido recibidos en los plazos que se fijen por los CC.GG. desde la salida del suministrador o Centro Reparador hacia las instalaciones del OPLOG.

### 5.3.9. -Formas de envío.

El material se remitirá por la vía más apropiada de acuerdo con la urgencia del pedido, evitando el encarecimiento innecesario del transporte, la excesiva fragmentación de envíos o el uso excesivo de la vía aérea, atendiendo siempre a los requisitos específicos de los Mandos o Jefatura del Apoyo Logístico de los CC.GG.

El MINISDEF, como consecuencia de Convenios, Acuerdos con Agencias Internacionales a las que España pertenezca o sea socio y de los que pueda beneficiarse, podrá determinar los medios de transporte a contratar por el OPLOG.



### 5.3.10.- Datos relativos al envío de material.

La información mínima que debe mantenerse en el sistema de información es la que figura en los documentos de envío que acompañan al material y los datos relativos al citado envío.

La identificación básica de cada envío estará referida al número de documento de envío o directiva que figura en el impreso 1348 que acompaña a los pedidos FMS procedentes o con destino al Departamento de Defensa de los EE.UU. (ARMY, NAVY, USAF) o en los documentos de envío remitidos por empresas comerciales, no FMS, y otras Cooperativas Logísticas (NSPA, NETMA, KOOPLOG, DCNS, etc.) en documentos similares.

Esta identificación está constituida por un campo, normalmente de 14 caracteres alfanuméricos, ampliables a 15 (si incluye sufijo). La construcción del número de documento de envío será la del impreso 1348 y/o similar.

- núm. conocimiento de embarque aéreo / marítimo.
- núm. del contenedor.
- núm. lista de embarque aéreo / marítimo.
- núm. de bultos, en lista de embarque.
- núm. de paquetes en cada bulto.
- núm. de directivas / pedidos en cada paquete

Para cada directiva / pedido se anotará, al menos, los siguientes datos:

- núm. de catálogo (NSN)
- designación del artículo.
- número de pieza.
- cantidad enviada.
- código de carga aplicable.
- caso FMS y línea del case o núm. del expediente.
- precio unitario.
- precio total.
- peso total en libras / kilos.
- volumen total en pies cúbicos / metros cúbicos.
- suministrador del material.
- unidad de suministro.

En los envíos de material desde los EE.UU. y/u otro origen, además de los datos anteriores, deberá registrarse la fecha real y la prevista correspondiente a las siguientes fases del transporte:

- salida del suministrador en EE.UU. y / u otro origen
- entrada en almacén OPLOG en EE.UU. y / u otro origen
- salida de almacén OPLOG en EE.UU. y / u otro origen
- salida terminal puerto / aeropuerto en España.
- despacho de aduanas.



- entrega a transportista.
- entrega a Unidad del Ministerio de Defensa.
- si el envío corresponde a un material reparable, se anotará nuevamente la directiva, si es la misma, o la nueva si ha cambiado.
- referencia expediente Organismos Gestores del Mando y / o Jefatura de Apoyo Logístico

En los envíos de material reparable además de los datos indicados en el apartado anterior, deberán registrarse, al menos, los siguientes:

- Núm. de serie del artículo.
- Fechas reales correspondientes al movimiento de material.
- Salida desde la Unidad del Ministerio de Defensa.
- Entrada en el almacén del OPLOG
- Despacho exportación.
- Salida / embarque España.
- Llegada a EE.UU. y / u otro destino
- Entrada en el almacén del OPLOG.
- Salida del almacén del A OPLOG.
- Entrega a destinatario.

### 5.3.11. -Plazos.

Todos los plazos se entenderán en días naturales.

- **Recepción del material en los centros de consolidación:**
  - Desde que sale del fabricante hasta la recepción en almacén de consolidación, si el transporte lo realiza el OPLOG, el tiempo de tránsito no debe superar los tres días en caso de transportes aéreos y los siete días en caso de marítimos o terrestres. En caso de necesitar más tiempo deberá aportar una justificación documentada.
  - El material recibido en los CCD del OPLOG se irá dando de alta conforme llegue al almacén, aunque se trate de entregas parciales. El plazo máximo de registro no podrá ser superior a veinticuatro horas.
- **Salida real del material consolidado:**
  - El material no debe estar más tiempo del necesario en el almacén. Para material destinado a cargamentos marítimos, su plazo de almacenamiento en caso de contenedores completos no debe ser superior a treinta días; en caso de grupaje no será superior a 15 días. Para material destinado a cargamentos aéreos o terrestres, el plazo de almacenamiento no deberá superior a siete días.
  - Estos plazos serán obligatorios siempre y cuando no se aporte una justificación documentada para ampliación de los mismos.
  - Estos plazos no rigen en caso de peticiones críticas AOG,s o MICAP,s
- **Llegada al almacén de tránsito:**
  - Desde la llegada del material al puerto/aeropuerto de destino el tiempo mínimo imprescindible para su llegada a los centros de desconsolidación –CCD-, no debe superar 1 día (24 horas) en cargamentos aéreos o 2 días (48 horas) en cargamentos marítimos.
  - El material recibido en los CCD,s se irá dando de alta conforme entre en almacén, aunque se trate de entregas parciales. El plazo máximo de registro no podrá ser superior a veinticuatro horas.



- **Salida desde el CCD al destino:**

- El material no debe estar más tiempo del necesario en el almacén.
- No se debe superar un plazo de más de tres días para su remisión a la Unidad de destino.

En los casos específicos de AOG,s y MICAP,s los plazos exigidos serán los mínimos posibles, utilizando el medio de transporte mas rápido.

### 5.3.12.- Gestión Aduanera.

- Gestionar y controlar licencias de exportación e importación, tanto definitiva como temporal, en España o en aquellos países que sea necesario y, en especial, en EE.UU.
- Preparar la documentación necesaria para el despacho de aduanas.
- Gestionar habilitaciones aduaneras para procedimientos especiales y de urgencia.
- Gestionar habilitaciones aduaneras para procedimientos especiales con el material reparable.
- Asesoramiento en materias de Comercio Exterior, procedimientos aduaneros, y asistencia en Inspecciones de las Administraciones Fiscal y/o Aduanera.

### 5.3.13. -Seguros.

Asegurar contra todo riesgo, sin limitación de valor alguno, en nombre y por cuenta del Ministerio de Defensa, y de acuerdo con las instrucciones de cada C.G., los bienes que tenga bajo su custodia desde su retirada de los almacenes del suministrador o desde el punto de transferencia de propiedad, de acuerdo con los INCOTERMS o con la normativa específica aplicable hasta su entrega al destinatario final.

El licitador presentará el proyecto de la póliza de seguro a aplicar. El valor asegurado será siempre el valor de la mercancía, además de los gastos inherentes a la misma y la correspondiente responsabilidad civil.

### 5.3.14. - Otras tareas de apoyo logístico y asesoramiento.

El OPLOG tendrá capacidades suficientes en determinadas áreas logísticas, de tal forma que pueda dar asesoramiento al MINISDEF, cuando este lo requiera, mediante el diseño de soluciones que referidas a su cadena logística, sus sistemas y todos los procesos y flujos que la componen, con la finalidad de su optimización, mejora, modernización y adaptación a los nuevos modelos y tecnologías, todo ello referido **exclusivamente** al objeto de este Acuerdo Marco, el cual se regula en la Cláusula 1 de este PPT, siempre y cuando no se encuentre recogido en el tarifario aprobado y previa redacción de una Memoria Justificativa que se incorporará al correspondiente Contrato Derivado.

## INTERFACES Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.

### Cláusula 6: Condiciones del sistema

El adjudicatario deberá poseer y poner a disposición del MINISDEF un sistema on-line de intercambio de información bidireccional que permita informar del estado de cualquier material o pedido del MINISDEF gestionado por el OPLOG, desde el momento en que es requerido hasta el momento que es entregado en su destino final (gestion integral de la cadena de suministro).

El OPLOG deberá estar en disposición de facilitar al correspondiente CC.GG. la Base de Datos actualizada de sus transacciones, movimientos de materiales y servicios efectuados durante el periodo de vigencia del Acuerdo Marco



Los requisitos informáticos del sistema se condicionan a:

**Primero.-** Sistema independiente y dedicado, no compartido con otras operaciones fuera del entorno de Defensa. Debido a los requisitos de seguridad, por el manejo de material clasificado nacional, OTAN, EEUU y UE, se requiere que el sistema informático que utilice el OPLOG sea independiente, dedicado y de uso exclusivo.,

**Segundo.-** Servidores de aplicación. El sistema dispondrá de un Servidor de Base de Datos independiente del Servidor de Aplicaciones. Ambos servidores deberán estar ubicados dentro del territorio nacional para facilitar el proceso de inspecciones y control que se requieran, en su momento, por el MINISDEF.

**Tercero.-** Equipos dentro de las instalaciones del MINISDEF: El OPLOG deberá contar con un Hardware y una estructura de comunicaciones, dentro de cada CC.GG., independientes de las instaladas en la sede del Ministerio de Defensa y con la cual se pueda acceder a toda la información requerida en este PPT (consultas, modificaciones y/o actualizaciones de la información del OPLOG). Los equipamientos que el OPLOG deberá proporcionar e instalar a su cargo en cada uno de los CC.GG. deberán contar como mínimo con la siguiente estructura o similar:

- Una línea de comunicación independiente de la red del MINISDEF con una conexión de banda ancha mínima de 3 Mg o superior, que asegure siempre el buen funcionamiento del servicio.
- Un equipo/s de sobremesa que reúna unas mínimas características de acuerdo con las ofertas existentes en los mercados, debiendo ser actualizado/s, bien por iniciativa del OPLOG o a petición de los CC.GG. Como primer equipo a instalar, debe tener las siguientes características:
  - Procesador: Intel Corel 2 Duo
  - Memoria: 2 Gb SDRAM
  - Disco duro: 160 Gb HD.
  - Redes: LAN Integrada.
  - Unidad óptica: 16X DVD +/- RW.
  - Sistema operativo: Windows XP profesional
  - Software: MS Office 2007 profesional.
  - Monitor: Pantalla plana 16".
  - Impresora: Laser resolución 600 x 600 ppp.
  - Escáner: De alta definición resolución 4800 x 9600 ppp

#### **Cláusula 7:      Funcionalidades del sistema.**

El sistema del OPLOG debe cubrir las siguientes funcionalidades:

- Gestión de la operación.
- Trazabilidad.
- Accesibilidad.
- Informes y comunicación.
- Gestión de incidencias.
- Control de usuarios.



## 7.1.- Gestión de la operación.

Se incluye en la gestión de la operación todo el ciclo logístico para el material adquirido, el reparable y otro tipo de transporte de material, en base a los requisitos especificados según su fuente de obtención.

### 7.1.1.- Material FMS.

El OPLOG deberá mantener control absoluto sobre cada envío FMS. Para la gestión de todo el material FMS el OPLOG deberá poner a disposición del MINISDEF una herramienta de gestión y visibilidad en entorno web que permita:

- Gestionar el envío comenzando con el momento de la recepción de información de la transacción logística vía DAMES y la carga previa de la información sobre el material de los diferentes contratos tanto de forma automática como manual. Para ello es necesario estar suscrito a DAMES antes de la formalización del Acuerdo Marco.
- Trazar el material a través del Requisition or Document Number (RQN), por el Transportation Control Number (TCN), por el FMS Case Identifier, por NSN.y P/N, numero de serie (reparables), y número de expediente del ejército peticionario.
- Notificar su entrada en almacenes, asignaciones a cargamentos marítimos o aéreos según prioridades, transporte y la situación de los cargamentos y envíos, ya sean desde España con destino a los EE.UU. como al contrario.
- Permitir el acceso a las bases de datos del OPLOG para conocer, en tiempo real, la situación de los materiales
- Gestionar discrepancias entre las Noticias de Envío recibidas y las recepciones del material, de acuerdo con las condiciones que se especifique.
- Gestión de reparables a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario distinguiendo los procesos de los procedimientos FMS, Repair and Replace, Repair and Return y RIRO (Repair Item Replacement Option)
- La confección de la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio realizado.
- Generación de etiquetas de proveedor en caso de pérdida o daño siguiendo el estándar MIL-STD-129.
- Deberá disponer de capacidad de control de pedidos mediante sistemas de códigos de barras AN-128 y con capacidad de adaptarse al sistema de radiofrecuencia que pueda utilizar el DoD.
- Permitir intercambiar documentación de forma electrónica, envío de faxes, autorizaciones, facturas, actas de recepción (POD), etc.

El detalle del proceso que debe cubrir la herramienta esta descrito en la clausula 7 de este pliego.

### 7.1.2. - Material Comercial (DCS).

El OPLOG deberá mantener control absoluto sobre cada envío de material comercial. Para la gestión de todo el material comercial, el OPLOG deberá poner a disposición del MINISDEF una herramienta de gestión y visibilidad en entorno web que permita:

- Todo material gestionado por el OPLOG deberá ser visible a través del sistema. Para ello, deberá contar con los sistemas y procedimientos que permitan un rápido y fácil control y seguimiento desde que se le notifica el pedido del material, ya sea con información previa transmitida desde los sistemas de los diferentes CC.GG., o los fabricantes y proveedores, o con su recepción física por el OPLOG, hasta su entrega al destinatario.
- Notificar su entrada en almacenes, asignaciones a cargamentos marítimos o aéreos según prioridades, transporte y la situación de los cargamentos y envíos, ya sean desde España con destino a los EE.UU. como al contrario.
- Permitir el acceso a las bases de datos del OPLOG para conocer, en tiempo real, la situación de los materiales.
- Gestionar discrepancias entre las Noticias de Envío recibidas y las recepciones del material, de acuerdo con las condiciones que se especifique.





- Gestión de reparables a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario.
- La confección de la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio realizado.
- Deberá disponer de capacidad de control de pedidos mediante sistemas de códigos de barras AN-128 y radio frecuencia.
- Permitir intercambiar documentación de forma electrónica, envío de faxes, autorizaciones, facturas, actas de recepción, etc.

Asimismo, deberá tener en cuenta las particularidades reflejadas en el apartado 6.2.2 del pliego.

#### **7.1.3.- Material para Cargo Offering.**

Los requerimientos informáticos son análogos a los de material comercial con sus características específicas de adquisición.

#### **7.1.4.- Material francés (programas submarinos).**

Disponer de los medios informáticos, hardware y software, necesarios para recibir y proporcionar a los Organos gestores del material del Ministerio de Defensa, toda la información que requieran sobre sus materiales respectivos, procedentes de la empresa DCNS, de Toulon (Francia), para el apoyo de los repuestos y materiales de origen francés utilizando para ello los soportes que se le requieran de uso comercial común, sea magnético, magneto-óptico, documental, o teleproceso comercial.

- Situación de los materiales reparables a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario que lo ha de reparar, y desde que éste se lo entrega hasta la devolución al originador.
- El sistema informático permitirá la captura de ficheros informáticos tipo "FIN DIA" entre SERCART y SERDIMAN, entre SERDIMAN y la OAL de Toulon, así como entre ésta última y la DCNS. Dichos ficheros serán, para su proceso y gestión del tipo XLS o TXT.
- Los distintos organismos y oficinas implicadas deberán tener conexión con la base de datos del OPLOG, y poder consultar on-line, durante las 24 horas del día, la situación de cualquier pedido, cargamento y bulto, por lo que los medios informáticos del OPLOG serán compatibles con los de la los organismos y oficinas implicadas, en caso contrario, dotará a ésta, sin cargo, de los medios adecuados a este fin, tanto de hardware como de software y comunicaciones.
- Deberá disponer de capacidad de control de pedidos mediante sistemas de códigos de barras y radiofrecuencia si esto fuera necesario.
- Permitir establecer comunicación interactiva entre el Oficial Enlace de la Armada en Toulon y el OPLOG, utilizando para ello un servicio tipo e-mail dedicado, diseño de intranet.
- Permitir intercambiar documentación de forma electrónica, envío de faxes, autorizaciones, facturas, Certificados de Recepción (POD), etc.

#### **7.1.5.- Material NSPA.**

Deberá disponer de la capacitación y medios informáticos, hardware y software, necesarios para poder conectar y utilizar aplicaciones de NSPA tales como NMBS (Nato Mail Box System), NCIS (NSPA Customer Information System) y COMMIT (COMMon ITem) esenciales para las relaciones de los CC.GG. con la mencionada Agencia Logística de la OTAN.

En concreto es imprescindible estar suscrito a NMBS antes de la formalización del Acuerdo Marco y disponer de capacidad de recepción y generación de Transacciones del Freight Tracking y MILSTRAP y MILSTRIP, así como de los medios informáticos, hardware y software, necesarios para recibir y proporcionar a los Órganos gestores del material del Ministerio de Defensa, toda la información que requieran sobre sus materiales respectivos, utilizando para ello los soportes que se le requieran de uso comercial común, sea magnético, magneto óptico, documental, o teleproceso comercial, y que principalmente será:



- Noticia inmediata de las variaciones en la situación de los materiales en los almacenes de NSPA en Capellen (Luxemburgo) y Taranto (Italia), aportando los datos que requiera cada Mando o Jefatura del Apoyo Logístico. Notificación, en su caso, de la entrada del material en los almacenes del OPLOG, transporte y la situación de los cargamentos y envíos, ya sean desde España con destino a NSPA como al contrario.
- Permitir el acceso a las bases de datos del OPLOG para conocer, en tiempo real, la situación de los materiales en cuanto a:
  - Entrada en almacén.
  - Discrepancias entre las Noticias de Envío recibidas y las recepciones del material, de acuerdo con las condiciones que se especifique, con el fin de poder efectuar las reclamaciones que procedan.
  - La asignación de los materiales a un cargamento o bulto específico.
  - La salida del cargamento o bulto, y medio por el que se envía, con los datos de identificación del mismo y su evolución en el tráfico hasta llegar a destino.
  - Situación de los materiales reparables a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario que lo ha de reparar, y desde que éste se lo entrega hasta la devolución al originador.
  - Las modificaciones (Follow Up) y notificaciones a que se refieren los puntos anteriores se harán, cuando proceda, por medio del NMBS.
  - La confección de la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio realizado.
  - La información ha de tener las mismas validaciones que se utilicen en cada momento por el Órgano gestor del material, y deberán actualizarse según se modifiquen.
  - Deberá disponer de sistemas de seguridad de control de acceso a los datos, así como copias de seguridad de las transmisiones efectuadas, de forma que se puedan recuperar, al menos, las realizadas en los seis meses anteriores.
  - Los servicios operativos de los CC.GG. y, si fuera requerido, la Oficina de Enlace (SPLO) en Capellen, deberán tener conexión con la base de datos del OPLOG y poder consultar on-line, durante las 24 horas del día, la situación de cualquier pedido, cargamento y bulto, por lo que los medios informáticos del OPLOG serán compatibles con los del SPLO y servicios operativos de los CC.GG. En caso contrario, dotará a éstos, sin cargo, de los medios adecuados a este fin, tanto de hardware como de software y de comunicaciones. El OPLOG se encargará de la formación de los usuarios, del mantenimiento y correcto funcionamiento de los sistemas referidos.
  - Además de la información a que se refieren los apartados anteriores, en la base de datos deberá mantener, al menos, la siguiente información para los materiales reparables:
    - Trazabilidad: La indicada en el punto 7.2 del Pliego
    - Acuerdo de Ventas (“Randon Brokerage” o “Weapon System Partnership”) y línea dentro del mismo o número de expediente.
    - Códigos NSPA dentro del Ejército originador del pedido.
    - Sistema estadístico que posibilite la obtención de resúmenes mensuales y anuales.
    - Referencia expediente de los servicios operativos de los CC.GG.
- Permitir establecer comunicación interactiva entre el SPLO y el OPLOG, utilizando para ello un servicio tipo e-mail dedicado, diseño de intranet.

#### **7.1.6. - Material adquisición vía NETMA**

- Disponer de un sistema integrado de seguimiento y trazabilidad del material del Programa Eurofighter compatible con el Sistema Logístico del Ejército del Aire (SL-2000) y con los sistemas de información de NETMA, Central ADP



System (CADPS). Dicho sistema de seguimiento será conforme con lo establecido en los Enhanced Procurement System Supply Support Procedure (EPS-SSP) y con lo relacionado en la normativa AECMA 2000.

- Ser capaz de procesar automatizadamente (con lectores específicos dotados de radiofrecuencia) los datos de los envíos contenidos en el código de barras definido en STANAG 4329 estándar ASCII 3 de 9 y/o estándares compatibles definidos por OTAN en los STANAG 2493 y 4553 (UCC/EAN 128 y PDF 417).
- Ser capaz de establecer enlaces para intercambio de información con otros Depósitos de Tránsito en Alemania (Erding), Reino Unido (Bicester) e Italia (Novara), NETMA (Munich), Ejército del Aire, Consorcio Eurofighter y Consorcio Eurojet.
- Ser capaz de garantizar la trazabilidad de los envíos en el proceso "remitente-transportista-DT- transportista-destinatario".
- Garantizar la constante actualización de las bases de datos manteniendo dicha información por un periodo no inferior a 5 años. El sistema debe permitir la búsqueda de información por:
  - Trazabilidad: enumerada en el apartado 7.2.
    - Número de Bulto o paquete (Case Number)
    - Por Delivery and Inspection Number (DAIN).
    - Por origen ( remitente).
    - Por destino (destinatario).
    - Por empresa remitente.
    - Por Ejército peticionario.
    - Por medio de transporte utilizado (nº de conocimiento aéreo, BL, Matrícula...).
    - Por ubicación en almacén.
  - La aplicación informática diseñada debe ser capaz de suministrar:
    - Resumen diario de entradas por destino y por origen.
    - Resumen diario de salidas por origen y por destino.
    - Resumen semanal.
    - Inventario de existencias en stock.

#### **7.1.7.- Material para el Programa Leopardo**

Deberá disponer de la capacitación y medios informáticos, hardware y software, necesarios para poder conectar y utilizar la aplicación VENUS, sistema necesario para llevar a cabo las transacciones con KOOPLOG, tanto en lo que respecta a las Previsiones (Prognosis), como a los contratos formalizados con BwB en el marco de la citada Cooperativa Logística, así como para el seguimiento de los mismos.

En concreto estar suscrito a la aplicación VENUS y disponer de capacidad de recepción y generación de Transacciones del Freight Tracking y MILSTRAP y MILSTRIP, así como de los medios informáticos, hardware y software, necesarios para recibir y proporcionar a los servicios gestores del material del MINISDEF, toda la información que requieran sobre sus materiales respectivos, utilizando para ello los soportes que se le requieran de uso comercial común, sea magnético, magneto óptico, documental, o teleproceso comercial, y que principalmente será:

- Noticia inmediata de las variaciones en la situación de los materiales en los almacenes de la Brigada Logística del Ejército Alemán en Germersheim (Alemania), aportando los datos que requiera el Mando de Apoyo Logístico del Ejército de Tierra. Notificación, en su caso, de la entrada del material en los citados almacenes, transporte y la situación de los cargamentos y envíos, ya sean desde España con destino a Alemania como al contrario.



- Permitir el acceso a las bases de datos del OPLOG para conocer, en tiempo real, la situación de los materiales en cuanto a:
  - Entrada en almacén.
  - Discrepancias entre las Noticias de Envío recibidas y las recepciones del material, de acuerdo con las condiciones que se especifique, con el fin de poder efectuar las reclamaciones que procedan.
- La asignación de los materiales a un cargamento o bulto específico.
- La salida del cargamento o bulto, y medio por el que se envía, con los datos de identificación del mismo y su evolución en el tráfico hasta llegar a destino.
- Situación de los materiales reparables a lo largo de todo el ciclo del transporte, desde que lo recibe del originador hasta su entrega al destinatario que lo ha de reparar, y desde que éste se lo entrega hasta la devolución al originador.
- Las consultas y notificaciones a que se refieren los puntos anteriores se harán, cuando proceda, por medio de VENUS.
- La confección de la documentación necesaria para justificar y apoyar el servicio realizado.
- La información ha de tener las mismas validaciones que se utilicen en cada momento por el Órgano gestor del material, y deberán actualizarse según se modifiquen.
- Deberá disponer de sistemas de seguridad de control de acceso a los datos, así como copias de seguridad de las transmisiones efectuadas, de forma que se puedan recuperar, al menos, las realizadas en los seis meses anteriores.
- Los servicios operativos del C.G. del Ejército de Tierra, deberán tener conexión con la base de datos del OPLOG, y poder consultar on-line, durante las 24 horas del día, la situación de cualquier pedido, cargamento y bulto, por lo que los medios informáticos del OPLOG serán compatibles con los de los servicios operativos del C.G. del Ejército de Tierra. En caso contrario, dotará a éstos, sin cargo, de los medios adecuados a este fin, tanto de hardware como de software y de comunicaciones. El OPLOG se encargará de la formación de los usuarios, del mantenimiento y correcto funcionamiento de los sistemas referidos.
- Además de la información a que se refieren los apartados anteriores, en la base de datos deberá mantener, al menos, la siguiente información para los materiales reparables:
  - Trazabilidad: La indicada en el punto 7.2 del Pliego
  - Identificación del nº de pedido ("Voucher Number") diferenciando los MP1 (Previsiones) y los A01 (peticiones previstas y fuera de Prognosis)
  - Sistema estadístico que posibilite la obtención de resúmenes mensuales y anuales.
  - Referencia expediente de los servicios operativos del C.G. del Ejército de Tierra.
- Permitir establecer comunicación interactiva entre el Depot de los Servicios Logísticos y el OPLOG, utilizando para ello un servicio tipo e-mail dedicado, diseño de intranet.

## 7.2.- Trazabilidad.

Todo material gestionado por el OPLOG deberá ser visible a través del sistema. Para ello, deberá contar con los sistemas y procedimientos que permitan un rápido y fácil control y seguimiento desde que se le notifica el pedido del material, ya sea con información previa transmitida desde los sistemas de los diferentes CC.GG., o los fabricantes y proveedores, o con su recepción física por el OPLOG, hasta su entrega al destinatario.

Se deberá proporcionar a través del sistema la siguiente información sobre estados de material:

- Alta del pedido a través de los sistemas de los CC.GG. y carga en el sistema de gestión de material del OPLOG.
- Modificación de prioridades y acciones especiales aplicables a un pedido concreto
  - Asignación a Cargamento o bulto.



- Salidas y entradas del material de los centros de consolidación/desconsolidación y medio por el que se envía.
  - Gestión del transporte con identificación del cargamento y su evolución en el tráfico hasta destino.
  - Gestión aduanera.
  - Entrega en destinatario.
- Recepción del material en los centros de consolidación/desconsolidación :
- Altas.
  - Entregas parciales.
  - Discrepancias
  - Seguimiento de reclamaciones.
- Salida real del material consolidado.
- Vía marítima, aérea o terrestre.
- Llegada al CCD en territorio nacional o almacén de tránsito.
- Salida al punto de destino
- Vía marítima, aérea o terrestre.
- Situación de los materiales reparables
- Recogida en el originador
  - Paso por centros de consolidación
  - Entrega en el reparador
  - Devolución al originador
  - Diferenciación según el tipo de reparación:
    - a. Repair and Replace
    - b. Repair and Return
    - c. RIRO
    - d. Comercial

Un esquema con la información con la cual se debe poder trazar el material por cada programa es la siguiente:

	FMS	Material Francés	Comercial	NSPA	NETMA	LEOPARDO
Identificación del documento (directiva/pedido)	X		X	X		
Núm. de catálogo (NSN)	X	X	X	X	X	X
Part Number	X	X	X	X	X	X
Núm. de serie	X	X	X	X		X
Fecha entrega por el ejército.	X	X	X	X		X
Prioridad	X	X	X	X		X
Fecha despacho aduana	X	X	X	X		X
Fecha salida a destino	X	X	X	X	X	X
Fecha llegada a destino	X	X	X		X	X



Fecha recepción destinatario.	X	X	X	X	X	X
Contrato FMS/LEOPARDO y línea dentro del case o número de expediente.	X					X
Referencia cruzada de directiva/pedido inicial con directiva/pedido del regreso.	X			X		X
Referencia cruzada de directiva/pedido al número de serie.	X			X		X
Fuente de reparación.	X					
Unidad destinataria.	X					X
Códigos MAPAD.	X					
Estado y control de licencias del DoD / contratos FMS/NSPA/LEOPARDO	X			X		X
Unidad de suministro, español / inglés	X	X	X	X		X
Suministrador del material.			X	X		X
Borderau d'envoi (Nota de Envío y Documentación).		X				
Liste de Colisage (Packing List		X				
Liste Inventaire Colis (Relación de pedidos y postes que conforman los cargamentos de material)		X				
Poste		X				
Denominación		X				
Clave SIGMA		X				
Número de Pedido		X	X			
Número de bulto (Case Number)	X	X	X			

Tendrá previsto la integración de los transportes con el nuevo sistema de etiquetas activas del Ejército de Tierra.

El seguimiento del programa AEGIS para las fragatas F-100 se adaptará a la trazabilidad FMS.

Para Cargo Offering se aplicarán las trazabilidades FMS y Comercial.

### 7.3.- Accesibilidad.

El acceso a la información disponible en el sistema informático del OPLOG debe ser facilitado a los usuarios del MINISDEF que lo requieran, de una forma sencilla en un entorno amigable, e independiente de la ubicación física de dichos usuarios, ya sea en territorio nacional o en cualquier punto internacional donde se necesite. Todo ello guardando los requerimientos de seguridad correspondientes.

Los servicios operativos y las Oficinas de Enlace de los CC.GG. deberán tener conexión con la base de datos del OPLOG, y poder consultar on-line, durante las 24 horas del día, la situación de cualquier pedido, cargamento y bulto, por lo que los medios informáticos del OPLOG serán compatibles con los de los servicios operativos y las Oficinas de Enlace de los CC.GG.

### 7.4.- Informes y comunicación.

El sistema del OPLOG debe proporcionar información cuantitativa de los procesos asociados, adaptada a las necesidades de los distintos programas y usuarios. La información ha de tener las mismas validaciones que se utilicen en cada momento por el Órgano gestor del material, y deberán actualizarse según se modifiquen.

- Debe permitir medir los niveles de servicio.
- Debe poder facilitar información cuantitativa de todos los procesos y servicios, mediante informes específicos que solicite el MINISDEF.
- Permitirá la consulta y gestión de todo tipo de documentos asociados a la actividad logística del material como facturas, pruebas de entrega, actas de recepción (POD), documentación aduanera, faxes, autorizaciones, etc.



### 7.5.- Gestión de incidencias.

El OPLOG deberá gestionar, documentar e informar de forma inmediata cualquier incidencia que se produzca durante el proceso logístico. En el caso de material FMS deberá tener la capacidad de generar los SDRs de forma electrónica para facilitar su tramitación.

El sistema del OPLOG contará con una serie de alertas y avisos para poder tomar acción con la anticipación suficiente sobre las diferentes hitos que se producen durante el proceso logístico como el importe insuficiente en las licencias, AS2 (preaviso de mercancía FMS) no recibidos, tiempos de tránsito de las mercancías, etc.

### 7.6.- Control de usuarios.

El Sistema informático del OPLOG debe disponer de un control de acceso de usuarios por perfiles que dé privacidad a sus claves así como permita independizar la información según las características de los mismos, de acuerdo con los requerimientos del MINISDEF.

### Cláusula 8: Seguridad de la información.

El sistema utilizado por el OPLOG deberá estar certificado con la ISO 27001 debido a la importancia de la información manejada y al no existir una normativa PECAL específica para ello. Deberá acogerse a la normativa específica que pudiera existir en cada CC.GG., en su caso.

Con el fin de regular el tratamiento de los datos y ficheros de carácter personal, independientemente del soporte en el cual sean tratados, es necesario que el sistema cumpla con lo establecido en La Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal (LOPD).

### Cláusula 9: Interfaces e integración con sistemas del MINISDEF.

El sistema del OPLOG permitirá su conexión con los sistemas de los CC.GG. y de otros actores del proceso, (especialmente a DAASC y al NMBS). El OPLOG se encargará de la formación de los usuarios, y del mantenimiento y correcto funcionamiento de los sistemas referidos

Deberá permitir establecer una comunicación interactiva entre los miembros gestores del material de los diferentes CC.GG. y los del OPLOG utilizando para ello un servicio tipo e-mail dedicado y la posibilidad de la utilización de video-conferencias a través de una comunicación rápida y fiable para poder comprobar el estado del material en los centros de consolidación del OPLOG.

El OPLOG dispondrá, dentro de su sistema informático, de la capacidad de facilitar la información requerida por los sistemas logísticos y de gestión económica de los CC.GG. y del Órgano Central del MINISDEF y la integración de los mismos. Para posibilitar la creación de pasarelas de información vía ofimática entre el MINISDEF y el OPLOG, el adjudicatario deberá tener conocimiento de los sistemas informáticos del MINISDEF siguientes:

- Los sistemas Logísticos actuales del MINISDEF, (SIGLE del E.T., SIGMA, GALIA y SIGAPEA de la Armada Española y SL 2000 del E.A).
- Los Sistemas Económicos actuales del MINISDEF, (INTEX del E.T., Intendente Montojo de la Armada Española y SIGEA del E.A). Así mismo, se tendrá en cuenta la integración de dicha información con la futura Base de Datos Única de la DIGENECO.

### CONDICIONES GENERALES.

#### Cláusula 10: Seguridad Industrial.

El adjudicatario se comprometerá a cumplimentar normas de Seguridad Industrial de las FAS que pudieran exigírsele para el desarrollo de los contratos que se deriven del acuerdo marco.



### **Cláusula 11: Entrega y Recepción**

Por los CC.GG., se designará la Dirección o Sección responsable de recepcionar el servicio contratado.

En los contratos que se deriven del acuerdo marco se especificarán las condiciones y documentos para la entrega y recepción del servicio contratado.

### **Cláusula 12: Dirección de los contratos.**

Para los contratos que se deriven del Acuerdo Marco, los Órganos de Contratación de cada CC.GG. designarán un Director que será responsable de la comprobación y vigilancia de su correcta ejecución.

Ni el Director ni el contratista podrán introducir ni ejecutar modificaciones en las condiciones y objeto del contrato sin la aprobación de los citados Órganos de Contratación.

El nombramiento de cada Director será comunicado al contratista una vez se haya adjudicado el contrato.

Madrid 05 de junio de 2014

EL TENIENTE CORONEL JEFE DEL ÁREA DE GESTIÓN DE CATEGORÍAS DE COMPRA  
PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONTRATACIÓN.

Cruz Picazo Ramírez