



Recurso nº 951/2015 C.A. Región de Murcia 53/2015

Resolución nº 934/2015

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES**

En Madrid, a 9 de octubre de 2015

VISTO el recurso interpuesto por D. Dámaso José Castejón Amenado, en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS, en adelante AECA HELICÓPTEROS, contra los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas que han de regir la contratación del servicio de medios aéreos y una brigada helitransportada para el plan INFOMUR y otras actuaciones de emergencia y protección civil, convocado por la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia y Empleo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, con número de expediente 5/2014; el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Mediante anuncio publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de fecha 18 de febrero de 2015, objeto de rectificación publicada en el mismo Diario el 27 de febrero de 2015, y en el Boletín Oficial del Estado el 5 de marzo de 2015, objeto de rectificación publicada en el mismo Boletín el 18 de marzo de 2015, la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia y Empleo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia convocó licitación pública, por procedimiento abierto, para la contratación del servicio de medios aéreos y una brigada helitransportada para el plan INFOMUR (Plan de Protección civil de emergencia por Incendios Forestales en la Región de Murcia) y otras actuaciones de emergencia y protección civil, con número de expediente 5/2014, por un valor estimado de 13.914.000,90 euros.

Segundo. AECA HELICÓPTEROS interpuso frente a los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante PCAP) y de Prescripciones Técnicas (en adelante PPT) que han de regir la contratación recurso especial en materia de contratación (recurso 262/2015) que ha sido resuelto por Resolución de este Tribunal de 24 de abril de 2015. En dicho recurso AECA HELICÓPTEROS solicitó se declarara la nulidad parcial de los PCAP y PPT en tres puntos concretos: a) La limitación contenida en los Pliegos de no aceptar la adscripción al servicio objeto del contrato de aeronaves con una fecha de fabricación anterior a 1980; b) La obligación de disponer, por el adjudicatario, la Autorización Parte 145 como Organización de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) de las aeronaves que se adscriban al cumplimiento del contrato; y c) La obligación que se impone al que resulte adjudicatario de cumplir con los requisitos de mantenimiento de las instalaciones que se describen en las cláusulas 2.1 y 4.3 de los Pliegos de Prescripciones Técnicas que han de regir la contratación. La Resolución de este recurso acordó su estimación parcial, a los solos efectos de anular la obligación que se contemplaba al folio 54 del PCAP, dentro del Cuadro Resumen, en el apartado relativo a Compromiso de dedicación o adscripción a la ejecución del contrato de determinados medios personales o materiales, para todos los licitadores, cuando disponía: *"Declaración de la disponibilidad de taller propio con clasificación PART 145, personal técnico, mecánicos, pilotos en plantilla, clasificación JAR y centro de Mantenimiento. Independientemente de lo anterior, se adjuntará el compromiso de tener los medios auxiliares destacados en la base para el mantenimiento y reparación de pequeñas averías"*, ordenándose la sustitución de este párrafo por otro que admita la posibilidad de que el mantenimiento de las aeronaves pueda llevarla a cabo la adjudicataria a través de una organización debidamente autorizada como PARTE 145, sin que el taller necesariamente deba ser propio de la adjudicataria.

Tercero. En cumplimiento de esta Resolución, los PCAP se modificaron en este punto, habiendo sido sustituido, en los actuales Pliegos objeto de este nuevo recurso, este apartado por el siguiente (Folio 54 del PCAP): *"Declaración de la disponibilidad de taller propio, o de otra organización debidamente autorizada, con clasificación PART 145 en cualquiera de ambos casos, así como personal técnico, mecánicos, pilotos en plantilla, clasificación JAR y centro de Mantenimiento. Independientemente de lo anterior, se*

adjuntará el compromiso de tener los medios auxiliares destacados en la base para el mantenimiento y reparación de pequeñas averías”.

Cuarto. Tras la publicación de los Pliegos corregidos con fecha 25 de julio de 2015 en DOUE y 17 de agosto de 2015 en el BOE, nuevamente AECA HELICÓPTEROS vuelve a interponer recurso contra los PCAP y PPT, volviendo a insistir en dos de los puntos que ya fueron objeto de impugnación -y resueltos- en su anterior recurso 262/2015: a) La limitación contenida en los Pliegos de no aceptar la adscripción al servicio objeto del contrato de aeronaves con una fecha de fabricación anterior a 1980; b) La obligación de disponer, por el adjudicatario, la Autorización Parte 145 como Organización de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) de las aeronaves que se adscriban al cumplimiento del contrato, pues aunque los PCAP, en cumplimiento de la Resolución de este Tribunal, se modificaron para admitir expresamente la posibilidad de disponer a través de una organización autorizada de taller con clasificación parte 145; los PPT, en su apartado 5 “Inspección de Servicios”, han mantenido su redacción anterior y señalan como obligación de la empresa que resulte adjudicataria la siguiente: *“Acreditará estar autorizada para realizar el mantenimiento básico y de línea de los helicópteros propuestos con medios propios, estando el centro de mantenimiento autorizado y situado en España y disponer, dentro de la empresa que licita, del Certificado de aprobación Parte 145 en el que se incluyan los modelos de aeronaves propuestas”.* Por ambos motivos considera que los Pliegos que han de regir la licitación son contrarios a la normativa vigente y conculcan lo previsto en el art. 117 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, en adelante TRLCSP, solicitando, por ello, la declaración de nulidad de los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas en los apartados señalados.

Quinto. Recibido en este Tribunal el expediente, el órgano de contratación acompañó informe en el que se remite, dada la reiteración en las alegaciones, a lo ya manifestado en el recurso 262/2015. En cuanto a la obligación de disponer, por el adjudicatario, de la Autorización Parte 145, alega el órgano de contratación en su informe que, en cumplimiento con la Resolución del anterior recurso, se ha modificado la redacción del PCAP para permitir que se pueda disponer a través de una organización autorizada de taller con clasificación parte 145. Ciertamente es que no se ha modificado la redacción de los

PPT en igual sentido, pero es claro que, por disponerlo así expresamente el PCAP, los licitadores tienen la opción de poder cumplir con este requisito a través de una organización autorizada. Sobre la antigüedad máxima de las aeronaves a adscribir al servicio objeto del contrato, se remite a lo ya manifestado y a lo ya resuelto por este Tribunal, ante idéntica alegación, en la Resolución del recurso 262/15.

Sexto. La Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a las demás empresas interesadas, otorgándoles un plazo común de alegaciones de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan las alegaciones que a su derecho conviniesen. Con fecha 14 de septiembre, ROTORSUN, S.L. ha evacuado el trámite conferido, solicitando la desestimación del recurso con remisión a lo ya resuelto por este Tribunal en su Resolución 364/2015.

Séptimo. El 25 de septiembre la Secretaría del Tribunal, por delegación de éste, resolvió conceder la medida provisional consistente en la suspensión del procedimiento de contratación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 43 y 46 del TRLCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. El presente recurso, que debe calificarse como especial en materia de contratación, se interpone ante este Tribunal que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.1 y 3 del TRLCSP y en el Convenio suscrito entre la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma Región de Murcia sobre atribución de competencia de recursos contractuales, publicado en el BOE el día 21 de noviembre de 2012.

Segundo. La Asociación Española de Compañías Aéreas de Helicópteros y Trabajos Aéreos, AECA HELICÓPTEROS, tiene legitimación para interponer el presente recurso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 del TRLCSP, según el cual *"podrá interponer recurso especial en materia de contratación toda persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados por las decisiones objeto de recurso"*. En este caso, la recurrente es una

Asociación cuyo objeto es la representación, gestión y defensa de las compañías aéreas españolas, dedicadas al transporte y trabajos aéreos en helicópteros y a los trabajos aéreos con aviones, a su mantenimiento, fabricación, componentes y en general empresas españolas de carácter privado, personas físicas o jurídicas que integran el sector de los trabajos aéreos. El art. 2 h) de sus Estatutos contempla, dentro de los cometidos de la Asociación, su competencia para *“Ejercer los procedimientos y acciones de naturaleza administrativa o jurisdiccional para los que se encuentre legitimada la Asociación en defensa de los intereses del sector y de sus propios afiliados”*.

Siendo objeto de este recurso la revisión de los requisitos exigidos por los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas para delimitar las especificaciones técnicas a cumplimentar por las empresas para poder ser admitidas en la licitación, así como la revisión del alcance de las responsabilidades y obligaciones que han de exigirse a la adjudicataria en ejecución de un contrato de servicios de medios aéreos, el interés de AECA es incuestionable.

Tercero. El recurso se interpone contra los Pliegos que han de regir la contratación, tanto los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares como de Prescripciones Técnicas, en los concretos apartados expuestos más arriba.

Dispone el apartado 2 del citado artículo 40 TRLCSP lo siguiente: *“Podrán ser objeto del recurso los siguientes actos: a) Los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación. b) Los actos de trámite adoptados en el procedimiento de adjudicación, siempre que éstos decidan directa o indirectamente sobre la adjudicación, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos. Se considerarán actos de trámite que determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento los actos de la Mesa de Contratación por los que se acuerde la exclusión de licitadores. c) Los acuerdos de adjudicación adoptados por los poderes adjudicadores”*. Por tanto, el recurso se interpone de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.2 a) frente a un acto susceptible de dicho recurso.

Cuarto. El recurso se ha interpuesto dentro del plazo legalmente establecido al efecto en el art. 44.2 del TRLCSP.

Quinto. AECA HELICÓPTEROS solicita la anulación de los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de los Pliegos de Prescripciones Técnicas que rigen la licitación, en los siguientes puntos: a) No aceptación de medios aéreos anteriores en año de fabricación a 1980 (Folio 54 de los PCAP, en el Cuadro Resumen, al regular los requisitos mínimos que deben cumplir las aeronaves a adscribir por el licitador a la ejecución del contrato); b) La obligación de disponer de Taller propio con clasificación PART 145 como Organización de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) de las aeronaves incluidas en el contrato, que se recoge del PPT en su apartado 5, folios 25 y 26.

Los motivos en los que se fundamenta la anulación de las cláusulas expuestas son, como va a exponerse respecto de cada uno de ellos a continuación, la vulneración de la normativa sectorial vigente, tanto comunitaria como española, al imponerse al operador aéreo en ejecución del contrato el cumplimiento de requisitos y la asunción de obligaciones que no le son exigibles y que no son de su responsabilidad, infringiéndose así lo dispuesto en el art. 117.2 del TRLCSP. En concreto, respecto de la exigencia de que los medios aéreos utilizados no sean anteriores en año de fabricación a 1980, se alega por la recurrente su arbitrariedad, pues el único fundamento o razón de ser de esta prohibición es la de evitar la adscripción al objeto del contrato de una aeronave que no sea segura; siendo, sin embargo, a efectos de seguridad aérea el año de fabricación indiferente, pues los certificados de aeronavegabilidad que expide la máxima Autoridad aeronáutica en España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en adelante AESA, garantizan y acreditan que la aeronave cumple con todos los requisitos técnicos necesarios para poder volar, razón por la que la exclusión de aeronaves anteriores en año de fabricación a 1980 no responde a criterio alguno y, por tanto, limita injustificadamente la libre concurrencia. Respecto de la obligación del adjudicatario de disponer de un Taller propio con clasificación PART 145, se alega por AECA que la normativa vigente, tanto la europea -en concreto el Reglamento (CE) Comisión 1321/2014, de 26 de noviembre- como la española, contenida en el RD 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan actividades aéreas de lucha contra incendios,

búsqueda y salvamento, y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas; no obliga a que el operador aéreo, para la obtención del Certificado de Operador Especial cuente con un taller propio parte 145, permitiéndose contratar a una organización que lo esté, para llevar a cabo el mantenimiento de la aeronave que opere.

El órgano de contratación en el informe remitido se opone a la estimación del recurso, remitiéndose al efecto a lo ya resuelto por este Tribunal en su Resolución 364/2015 al Recurso 262/2015, en que ambas cuestiones, y respecto de los mismos Pliegos, ya han sido resueltas. En concreto la segunda alegación –la obligación de disponer de Taller propio con clasificación Parte 145- ya fue estimada por el Tribunal en la Resolución citada, y en su cumplimiento se ha modificado la redacción del PCAP para permitir que se pueda disponer a través de una organización autorizada de taller con clasificación parte 145. Ciertamente es que no se ha modificado la redacción de los PPT en igual sentido, pero también lo es que, al admitir esta posibilidad expresamente el PCAP, los licitadores saben y conocen que pueden cumplir con este requisito a través de una organización autorizada.

Finalmente ROTORSUN, S.L. ha presentado alegaciones en las que se solicita la íntegra desestimación del recurso por ser sus fundamentos reiterativos de lo ya resuelto y no tener otra finalidad que la de dilatar aún más el procedimiento de licitación. Sobre la limitación de no poder adscribir al servicio objeto del contrato aeronaves anteriores en año de fabricación a 1980, considera que se trata de una limitación lógica que no puede considerarse limitativa de la libre concurrencia, encaminada a evitar la adscripción a servicios de emergencia de aeronaves “históricas” que si bien es cierto pueden ser seguras para la aeronavegación por tener el Certificado de Aeronavegabilidad vigente, no es menos cierto que por diseño, ergonomía y seguridad activa están muy superadas al haberse incorporado las nuevas tecnologías a la aviación en las últimas dos décadas. Sobre la obligación del adjudicatario de disponer Taller propio con autorización parte 145 que se recogía en los Pliegos, la alegación ya ha sido estimada y corregida en los PCAP. Ciertamente es que se mantiene en el apartado 5 del PPT un párrafo sin modificar que se sigue refiriendo al taller propio, pero no solo los PCAP son claros en sentido contrario, sino que en el Perfil del contratante todos los posibles licitadores han tenido acceso a la

Resolución del recurso y a la Orden del Consejero de Presidencia y Empleo por la que se acuerda incorporar el resultado del recurso, que en este punto fue estimado, a los Pliegos; de modo que saben y conocen que el mantenimiento no se exige mediante medios propios. Termina solicitando la imposición de multa al recurrente por mala fe en la interposición del recurso.

Sexto. Expuestas así las posturas de las partes, debe analizarse la legalidad de los Pliegos en cada uno de los apartados controvertidos.

Antes de entrar en el análisis pormenorizado de cada uno de los dos puntos objeto de recurso, debe analizarse la alegación introductoria que en el recurso se hace para fundar la nulidad de las cláusulas expuestas. Por la recurrente se argumenta que la inclusión en el Pliego de condiciones a cumplimentar por las aeronaves que no se exigen en la legislación vigente o la imposición al licitador de obligaciones accesorias a las exigidas por la normativa vigente al operador aéreo supone vulneración de normativa de rango superior y, por ende, nulidad de pleno derecho. Como ya se indicó en la Resolución de este Tribunal al recurso 262/2015, el planteamiento introductorio que se hace del recurso no puede ser acogido en términos generales, pues no tiene en cuenta el alcance y finalidad de un PCAP o un PPT, que no es otro que el de regular los requisitos que han de regir la licitación, en el caso de los Pliegos de Cláusulas Administrativas, o los requisitos técnicos de la prestación objeto del contrato, en el caso del PPT. Así, y en un sentido teórico y previo al examen de las cuestiones controvertidas, no puede admitirse que si el PCAP impone a los licitadores una obligación accesoria a la exigida por la legislación sectorial para el ejercicio de una actividad, el PCAP deba declararse nulo por exigir una obligación en contra de la Ley. El PCAP definirá las obligaciones y requisitos a cumplimentar por los licitadores en los términos (razonables y no arbitrarios) que el órgano de contratación considere necesarios para una buena prestación del servicio. Pero la inclusión de un requisito suplementario no exigido legalmente no puede traducirse en la invalidez del Pliego por vulneración del principio de jerarquía normativa, pues no es su función regular los requisitos para operar válidamente en un sector determinado.

En el caso concreto ahora analizado, cuando el Pliego no admite que se adscriba a la ejecución del contrato una aeronave anterior en año de fabricación a 1980, no está

declarando, en colisión de la legislación vigente, que una aeronave de estas características no pueda ser utilizada en la aeronavegación con seguridad, sino que está definiendo los requisitos de los medios a adscribir al contrato e impidiendo al licitador que adscriba al servicio objeto del contrato aeronaves más antiguas a la fecha expuesta, debiendo analizarse si esta limitación o restricción puede ser admitida pese a que una aeronave con un año de fabricación anterior al marcado sea segura para la aeronavegación. Lo mismo respecto del otro punto cuestionado por la recurrente, en el que habrá que analizar la razonabilidad de las limitaciones que supone su exigencia a la libre concurrencia, sin que pueda concluirse, como se pretende de adverso, que la simple constatación de la exigencia en el PCAP de un requisito adicional a cumplir por el adjudicatario al regulado en la Ley para operar en el concreto sector aeronáutico determine la nulidad del Pliego por vulneración de la normativa de superior rango. Ello es contrario al principio de libertad de pactos y a la propia naturaleza de los Pliegos, que no es determinar las condiciones para el ejercicio de una actividad sino para la concreta prestación del objeto del contrato.

Con base en lo anterior, en cada uno de los puntos que a continuación examinaremos, el análisis no puede ceñirse a comprobar si los Pliegos imponen una obligación al licitador que no es exigible a un operador aéreo para el desarrollo de su actividad, sino si se trata de una obligación justificada para la prestación del servicio que sea razonable y redunde en una mejor satisfacción del servicio sin introducir discriminación. Es decir, que se trate de condicionantes que no produzcan el único efecto de reducir la concurrencia sin ninguna ventaja añadida a la prestación objeto del contrato.

Comenzando así por el primer punto controvertido, debe analizarse si la no admisión en los PCAP de medios aéreos anteriores en año de fabricación a 1980 debe ser anulada. Respecto de esta cuestión, se pide como prueba se solicite informe a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sobre la incidencia del año de fabricación de la aeronave en el certificado de aeronavegabilidad, los efectos y alcance de este certificado. Debe anticiparse que no se pone en duda, y de hecho se admite por el órgano de contratación en su informe, que una aeronave con un año de fabricación anterior a 1980, si tiene el certificado de aeronavegabilidad vigente, puede ser empleada para los servicios aéreos objeto del contrato, lo que determina que no sea necesaria la práctica de la prueba



solicitada. Se adjunta al recurso, a mayor abundamiento, un informe emitido por la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el que literalmente se reconoce que *"la garantía de la seguridad de las aeronaves no está condicionada por la edad de la misma, sino por la validez de su certificado de aeronavegabilidad, la operación de la aeronave conforme a las limitaciones de la misma y las adecuadas tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad"*. Luego debe partirse de la premisa de que un medio aéreo anterior en año de fabricación a 1980 podría servir a las tareas de ejecución del contrato, por lo que debe analizarse si esta limitación que impone el Pliego, cuyo fundamento no puede ser el de la seguridad aérea, puede calificarse de arbitraria, en cuyo caso deberá anularse.

Esta cuestión ya ha sido resuelta, para estos mismos Pliegos, por la Resolución 262/2015 a la que nos remitimos:

"Para el análisis de la admisibilidad de esta limitación que impone el Pliego, debe de partirse de lo que dispone el art. 117.2 del TRLCSP cuando señala que: "Las prescripciones técnicas deberán permitir el acceso en condiciones de igualdad de los licitadores, sin que puedan tener por efecto la creación de obstáculos injustificados a la apertura de los contratos públicos a la competencia".

Como ya este Tribunal tiene declarado en su Resolución 108/2013, de 14 de marzo, respecto de este artículo "No existe en la Ley un elenco de elementos descriptivos que se consideren susceptibles de generar desigualdad en la fase de licitación, al restringir el acceso a los posibles licitadores a un contrato (...)", "La finalidad no es otra que evitar la posibilidad de que la decisión de adjudicación que deba adoptar el órgano de contratación quede prejuzgada por la propia definición de las especificaciones técnicas de la prestación. Y ello, con el objeto de evitar que mediante esta técnica queden injustificadamente excluidos de los procedimientos de licitación algunos licitadores".

En efecto, las características técnicas exigidas a los elementos a adscribir al contrato o a la propia prestación constituyen las condiciones que han de regir la realización de la prestación y definen sus calidades. Las prescripciones técnicas se definirán, en la medida de lo posible, teniendo en cuenta criterios de accesibilidad universal y de diseño para



todos. Es decir, deberán permitir el acceso en condiciones de igualdad de los licitadores, sin que puedan tener por efecto la creación de obstáculos injustificados a la apertura de los contratos públicos a la competencia. Precisamente en garantía de ello se regula en el art. 117.2 del TRLCSP el límite que se impone a la definición de las condiciones técnicas de la prestación, de manera que permitan el acceso en condiciones de igualdad a los licitadores, sin que se creen obstáculos injustificados a la competencia. De modo que la exigencia de unas condiciones técnicas de la prestación o un requisito en los medios a adscribir al objeto del contrato que limite la oferta sin una mayor satisfacción de las necesidades previstas, deberá ser anulada, por excluir sin motivo alguno eventuales licitadores que pudieran participar en la licitación.

Con base en lo anterior, debe analizarse la motivación que el órgano de contratación atribuye a la limitación contenida en los Pliegos sobre la no admisión de medios aéreos anteriores en año de fabricación a 1980. Se señala en el informe técnico remitido por el órgano de contratación que el año de fabricación se solicita "en aras de ofrecer un mejor servicio que garantice el confort y prestaciones tanto a la tripulación como al resto de personal (esto es, brigadas helitransportadas, rescatadores o personal técnico en la extinción), además de ofrecer mejores avances tecnológicos". Se insiste en el informe que la finalidad que se busca con la inclusión de este requisito no es la de limitar la libre concurrencia sino "la anteriormente señalada asociada a la modernidad tecnológica y confort". Asimismo se razona que "se ha estipulado una fecha de fabricación que comprende los últimos 35 años, considerados como suficientes para abarcar el mayor porcentaje de flota aérea en funcionamiento".

Las razones expuestas se basan, pues, en el confort y modernidad de la aeronave, razones que este Tribunal considera no arbitrarias, ni irrazonables, contemplándose un margen de antigüedad en las aeronaves a adscribir al servicio objeto del contrato de 35 años, lo suficientemente amplio como para no perjudicar ni limitar la concurrencia más de lo necesario al objeto de satisfacer las expectativas de confort y modernidad tecnológica perseguidas con este requisito. Se advierte con claridad que el requisito exigido, aunque no sea relevante en materia de seguridad aérea, sin embargo sí contribuye a una mejor satisfacción en la prestación del servicio. Por tanto debe concluirse que es un requisito que no crea un obstáculo injustificado a la competencia, al derivarse de su exigencia una



mayor satisfacción de las necesidades previstas, por lo que no existen razones para su anulación con base en el art. 117.2 del TRLCSP”.

Por los mismos motivos no puede sino reiterarse la desestimación de esta alegación.

Séptimo. A continuación debe analizarse el segundo motivo de impugnación: La obligación de disponer, por el adjudicatario, la Autorización Parte 145 como Organización de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) de las aeronaves que se adscriban al cumplimiento del contrato que se recoge en el apartado 5 de los PPT. La Resolución 262/2015 acogió este motivo de impugnación, ordenando en su parte dispositiva anular la obligación que se contemplaba al folio 54 del PCAP, dentro del Cuadro Resumen, en el apartado relativo a Compromiso de dedicación o adscripción a la ejecución del contrato de determinados medios personales o materiales, para todos los licitadores, cuando disponía: *“Declaración de la disponibilidad de taller propio con clasificación PART 145, personal técnico, mecánicos, pilotos en plantilla, clasificación JAR y centro de Mantenimiento. Independientemente de lo anterior, se adjuntará el compromiso de tener los medios auxiliares destacados en la base para el mantenimiento y reparación de pequeñas averías”*, y sustituir este párrafo por otro que admitiera la posibilidad de que el mantenimiento de las aeronaves pueda llevarla a cabo la adjudicataria a través de una organización debidamente autorizada como PARTE 145, sin que el taller necesariamente deba ser propio de la adjudicataria.

El órgano de contratación, en cumplimiento de lo anterior, redactó el anterior párrafo como sigue (Folio 54 del PCAP): *“Declaración de la disponibilidad de taller propio, o de otra organización debidamente autorizada, con clasificación PART 145 en cualquiera de ambos casos, así como personal técnico, mecánicos, pilotos en plantilla, clasificación JAR y centro de Mantenimiento. Independientemente de lo anterior, se adjuntará el compromiso de tener los medios auxiliares destacados en la base para el mantenimiento y reparación de pequeñas averías”*.

Sin embargo, en el PPT, al no haberse modificado su redacción original, se recoge en el apartado 5 lo siguiente: *“Acreditará estar autorizada para realizar el mantenimiento básico y de línea de los helicópteros propuestos con medios propios, estando el centro*



de mantenimiento autorizado y situado en España y disponer, dentro de la empresa que licita, del Certificado de aprobación Parte 145 en el que se incluyan los modelos de aeronaves propuestas". AECA HELICÓPTEROS considera de este modo incumplida la Resolución de este Tribunal y solicita la declaración de nulidad de esta cláusula.

En cuanto al fondo de la cuestión, este Tribunal ya se pronunció sobre la necesidad de que se aceptara que el licitador pudiera tener a su disposición el mantenimiento a través de una organización autorizada, y así ha sido recogido sin ninguna duda en el PCAP. El hecho de que no se haya procedido, como hubiera sido deseable por coherencia, a modificar también el apartado 5 del PPT, no puede sin embargo traducirse en que el Pliego sea nulo y continúe persistiendo en la exigencia de contar con un taller propio en contradicción con lo acordado por este Tribunal. Es claro que el PCAP recoge esta opción para todos los licitadores y que, por tanto, cuando posteriormente se delimitan las prescripciones técnicas de la prestación objeto del contrato, llegados a este punto debe interpretarse esta obligación conjuntamente con la contenida al Folio 54 del PCAP, que expresamente permite que dicho taller pueda también tenerse a su disposición por el adjudicatario por medio de otra organización debidamente autorizada.

Por ello este Tribunal considera que la cláusula del PPT cuya nulidad se solicita, debe ser interpretada conjuntamente con la contenida al Folio 54 del PCAP, que expresamente admite que el taller no sea propio, debiendo concluirse por tanto que el Pliego permite esta opción a todos los licitadores y que, por esta razón, no debe ser declarado nulo. Circunstancia, además, conocida por todos los licitadores dada la inclusión en el Perfil del Contratante no ya del recurso anterior, sino de su Resolución y de la Orden dictada en ejecución para incluir en el Pliego esta opción en favor de los licitadores.

El recurso debe, por ello, ser íntegramente desestimado.

Octavo. El artículo 47.5 del TRLCSP establece que: *"En caso de que el órgano competente aprecie temeridad o mala fe en la interposición del recurso o en la solicitud de medidas cautelares, podrá acordar la imposición de una multa al responsable de la misma. El importe de ésta será de entre 1.000 y 15.000 euros determinándose su*



cuantía en función de la mala fe apreciada y el perjuicio ocasionado al órgano de contratación y a los restantes licitadores. Las cuantías indicadas en este apartado serán actualizadas cada dos años mediante Orden Ministerial, por aplicación del Índice de Precios de Consumo calculado por el Instituto Nacional de Estadística.”

Habida cuenta de la ausencia de argumentación nueva respecto de la que fue expresamente objeto del recurso 262/2015, no puede observarse en la actuación de la recurrente otra finalidad que la de paralizar el procedimiento de adjudicación. Por todo ello, considera el Tribunal que resultan de aplicación las previsiones del artículo 47.5 del TRLCSP antes citado, por lo que procede la imposición de una multa a la recurrente.

En cuanto a la cuantía, la Ley señala que se determinará en función de la mala fe apreciada y el perjuicio ocasionado al órgano de contratación y a los restantes licitadores, situándose en todo caso entre 1.000 y 15.000 €. Este Tribunal considera que, ante la falta de acreditación de un mayor perjuicio, debe fijarse la multa en su límite mínimo, el de 1.000 €.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Desestimar el recurso interpuesto por D. Dámaso José Castejón Amenedo, en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS (AECA), contra los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas que han de regir la contratación del servicio de medios aéreos y una brigada helitransportada para el plan INFOMUR y otras actuaciones de emergencia y protección civil, convocado por la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia y Empleo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia; confirmando su legalidad.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación.



Tercero. Declarar que, apreciada en la recurrente la concurrencia de mala fe en la interposición del recurso, procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 47.5 del TRLCSP en os términos expuestos en el último Fundamento de Derecho.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia, en el plazo dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

