



Recurso nº 756/2016

Resolución nº 897/2016

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

En Madrid, a 4 de noviembre de 2016.

VISTO el recurso interpuesto por D. F. O. V., en representación de AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.U. y D. F. L. S., en representación de SWIFTAIR S.A. contra la resolución de la Secretaría de Estado de Seguridad, de 22 de julio de 2016, por la que se adjudica a la UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A el contrato relativo a “Servicio de transporte aéreo para el traslado de pasajeros entre diversos puntos del territorio nacional y desde éste a otros países, en aplicación de medidas relacionadas con el ingreso en centros de internamiento de extranjeros o con la ejecución de repatriaciones de extranjeros a sus países de origen” con número de expediente R15-044, el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. El Secretario de Estado de Seguridad convocó, mediante anuncio enviado al DOUE el día 29 de diciembre de 2015, publicado en la Plataforma de Contratación del Estado el mismo día y en el BOE de 5 de enero de 2016, licitación para la adjudicación, por procedimiento abierto y tramitación anticipada, del contrato cuyo objeto consiste en “servicios de transporte aéreo para el traslado de pasajeros entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países, en aplicación de medidas relacionadas con el ingreso en Centros de Internamiento de Extranjeros o con la ejecución de repatriaciones de extranjeros a sus países de origen”, con un valor estimado de 11.880.000,00 €.

Segundo. La licitación se llevó a cabo por procedimiento abierto y tramitación ordinaria de conformidad con los trámites previstos en el Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto legislativo 3/2011, de 4 de noviembre, presentando oferta las sociedades recurrentes agrupadas en UTE.

Tercero. Con fecha 25 de febrero de 2016 se propuso por la Mesa de Contratación, al ser considerada su oferta la más ventajosa para la Administración, la adjudicación a favor de la UTE formada por las empresas: EVELOP AIRLINES, S.L, ORBEST, S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M., S.A., y de conformidad con lo establecido en los Pliegos que regulan esta licitación y en los artículos 146 y 151 del TRLCSP, se requirió la presentación de la documentación establecida en los mismos.

La Mesa de Contratación, a la vista de la documentación técnica presentada, decide suspender el acto y requerir para una próxima convocatoria la presencia de un asesor experto en el tema, para que pueda orientar a los miembros de la mesa, en el examen de la documentación presentada.

Cuarto. Con fecha 31 de marzo de 2016, se reúne la Mesa de Contratación y, a la vista del Informe emitido por el Ingeniero Aeroespacial de los Servicios de Medios Aéreos de la Dirección General de la Policía, adopta los siguientes acuerdos:

"En relación con la Certificación ETOPS que se pide para "cada una de las aeronaves bimotores" tanto en el apartado 7.2 del Cuadro de características como en el apdo. V del PPT, este requisito se considera de imposible cumplimiento a la vista del Informe emitido, por lo que en base a la Resolución 737 /2014 del TACRC estas cláusulas deben entenderse como no puestas en los Pliegos que regulan esta licitación, por lo que la documentación aportada por las empresas en relación con esta Certificación ETOPS sería suficiente.

Respecto a la acreditación de estar en posesión de un Certificado como organización de enseñanza, TRTO según el PPT y actualmente ATO, las empresas EVELOP y ORBEST reconocen que cumplen con los estándares pero no aportan ningún Certificado de los exigidos por los Pliegos, en consecuencia al no cumplir con este requisito quedan EXCLUIDAS de la licitación.

La Mesa de contratación acuerda que de conformidad con lo que establece el apartado 2 del art. 151 del citado TRLCSP, debe procederse a solicitar la misma documentación al licitador siguiente, esto es a la UTE formada por las empresas AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, S.A.U./SWIFTAIR, S.A.”

Quinto. Con fecha 14 de abril de 2016, la Mesa de Contratación propone la adjudicación del contrato a la UTE formada por las empresas AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, S.A.U. /SWIFTAIR, S.A.

Conforme a la propuesta formulada, el Secretario de Estado de Seguridad acordó de adjudicación del contrato a la referida UTE, mediante Resolución de 26 de abril de 2016, notificada a las recurrentes el 27 de abril de 2016.

Sexto. Con fecha 13 de mayo de 2016, las sociedades EVELOP AIRLINES, S.L., ORBEST, S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M., S.A., presentaron en el registro general del Ministerio del Interior escrito de interposición de recurso especial en materia de contratación frente a la resolución por la que se adjudica el contrato.

El recurso fue resuelto mediante la Resolución 487/2016, de 24 de junio, en la que se acordó estimar el recurso interpuesto por EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., ordenando retrotraer la tramitación del procedimiento al momento inmediatamente anterior a la exclusión de las recurrentes.

Séptimo. Con fecha 7 de julio de 2016, se reúne nuevamente la Mesa de contratación y acuerda elevar propuesta de adjudicación a favor de la UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., al ser considerada su oferta como la económicamente más ventajosa.

Con fecha 12 de julio de 2016, el Secretario de Estado de Seguridad dicta Resolución en la que dispone:

“- Anular la resolución de adjudicación del contrato a la UTE formada por las empresas AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.U. I SWIFTAIR S.A., de fecha 26 de abril de 2016 en cumplimiento de la Resolución número 487/2016 del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

- *Adjudicar, acogiendo la propuesta de la Mesa de contratación, el contrato a la UTE constituida por las empresas EVELOP AIRLINES S.L I ORBEST S.A. I AIR NOSTRUM L.A.M., S.A.”*

Octavo. Con fecha 9 de agosto de 2016, tiene entrada en el registro general de los servicios centrales del Ministerio del Interior escrito mediante el que se anuncia la intención de interponer recurso especial en materia de contratación frente a la Resolución por la que se adjudica el contrato a la UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A.

El recurso tiene entrada en el registro electrónico del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas el día 15 de septiembre de 2016.

Séptimo. Por la Secretaría del Tribunal se procedió a notificar la interposición del recurso a todos los licitadores el día 25 de agosto de 2016, para que formularan las alegaciones que a su derecho convinieran.

Han hecho uso de su derecho las sociedades EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A, mediante escrito firmado por Don Alejandro María Subías Cano, actuando en nombre y representación de EVELOP AIRLINES S.L. y ORBEST S.A. y Don Alberto Herrero Pons, actuando en nombre y representación de AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., presentado electrónicamente el día 31 de agosto de 2016.

Sexto. Con fecha 2 de septiembre de 2016, la Secretaria del Tribunal acordó mantener la suspensión del expediente de contratación, producida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 del TRLCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. La competencia para resolver el presente recurso corresponde al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 41.1 TRLCSP, habida cuenta de que el órgano de contratación es un órgano integrado en la Administración General del Estado.

Segundo. Debe entenderse que el recurso ha sido interpuesto por persona legitimada para ello, pues las ahora recurrentes concurrieron a la licitación en UTE. Por tanto, se

trata de un licitador que no ha resultado adjudicatario del procedimiento de licitación, con lo que es titular de un interés legítimo (la eventual adjudicación del contrato) que se ve afectado por la resolución de adjudicación recurrida. Concorre así en la ahora recurrente la legitimación requerida por el artículo 42 TRLCSP.

Tercero. El recurso se ha interpuesto en el plazo legalmente establecido para ello, habiéndose cumplido el requisito de anuncio previo exigido en el artículo 44.1 TRLCSP.

Cuarto. El contrato objeto del recurso es un contrato de servicios comprendido en la categoría 3 del anexo II TRLCSP cuya cuantía es superior a 135.000 €, por lo que tiene la consideración de contrato sujeto a regulación armonizada conforme al artículo 16.1.b) TRLCSP. En consecuencia, el contrato es susceptible de recurso especial en materia de contratación conforme a lo dispuesto en el artículo 40.1.a) TRLCSP.

El acto objeto del recurso es la adjudicación, cuya impugnabilidad está expresamente recogida en el artículo 40.2.c) TRLCSP.

En consecuencia, el acto impugnado es susceptible de recurso especial en materia de contratación.

Quinto. Sobre el fondo, la recurrente articula su recurso sobre cuatro motivos, articulados de forma subsidiaria: i) la oferta de la adjudicataria, UTE formada por las empresas EVELOP AIRLAINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. incumple los requisitos exigidos en la licitación al carecer de memoria técnica para obtener la aprobación EASA-145/FAR-145 o estándar que lo sustituya y aprobación como operador aéreo de transporte de pasajeros; ii) la póliza de seguro de EVELOP AIRLAINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. no dispone de las coberturas requeridas en la licitación; iii) EVELOP AIRLAINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. carecen de la certificación correspondiente a la ISO 9001/2000 o estándar que lo sustituya; y iv) EVELOP AIRLAINES S.L. y ORBEST PORTUGAL no disponen del certificado EASA-145/FAR-145 de estación de mantenimiento o estándar que lo sustituya, ni del certificado de aprobación como organización de enseñanza de habilitación de tipo TRTO, ahora ATO.

Por su parte, el órgano de contratación, en el informe a que se refiere el artículo 46.2 TRLCSP, pone de manifiesto, i) con carácter previo, que el recurso interpuesto debería decaer toda vez que la Resolución que se impugna deriva de forma directa de la aplicación en sus propios términos de la Resolución del Tribunal Central de Recursos Contractuales a las circunstancias existentes en el expediente de contratación, sin que -ni por la mesa de contratación ni el órgano de contratación- se hayan realizado valoraciones o interpretaciones nuevas de las mismas; y ii) que el cumplimiento de los requisitos cuestionados ya fue valorado por la Mesa de Contratación en el desarrollo del procedimiento de adjudicación, sin que la misma estimara dicho incumplimiento por parte de la UTE constituida por las empresas EVELOP AIRLINES S.L. I ORBEST S.A. I AIR NOSTRUM L.A.M. S.A.

Por su parte, la adjudicataria, alega que el recurso debe ser inadmitido, formulando a continuación las alegaciones que consideró oportuno en relación con las afirmaciones vertidas en el recurso.

Sexto. Tanto el órgano de contratación como la adjudicataria del contrato se han referido a la inadmisibilidad del recurso, lo que determina la necesidad de examinar en primer lugar esta cuestión.

La inadmisibilidad alegada se fundamenta en que las cuestiones debatidas en el presente recurso ya habrían sido objeto de un recurso anterior y resueltas por la Resolución 489/2016. De esta forma, la recurrente pretendería utilizar el recurso especial en materia de contratación como una suerte de recurso de reposición, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 49.1 TRLCSP, conforme al cual “[c]ontra la resolución dictada en este procedimiento sólo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo conforme a lo dispuesto en el artículo 10, letras k) y l) del apartado 1 y en el artículo 11, letra f) de su apartado 1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.”

Para examinar esta cuestión es necesario analizar las cuestiones que podían ser (y de hecho fueron) objeto del recurso que dio lugar a la resolución 489/2016.

El Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares estableció, (documento 4.1 del expediente, página 6) la posibilidad de que la documentación acreditativa de la solvencia económica, financiera y técnica del licitador pudiera sustituirse por una declaración responsable expresando que reúne las condiciones legalmente exigidas para contratar con la Administración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.4 TRLCSP. De acuerdo con el referido artículo, el licitador a cuyo favor recaiga la propuesta de adjudicación deberá acreditar la posesión y validez de los documentos exigidos antes de la adjudicación.

La Mesa de Contratación, tras considerar que la oferta presentada por la UTE constituida por EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. era la económicamente más ventajosa, el 25 de febrero de 2016 (según resulta del acta de la sesión de 15 de marzo de 2015, documento 6.d.2 del expediente) propuso la adjudicación del contrato a la referida UTE, requiriendo la presentación de la documentación requerida por los artículos 146 y 151 TRLCSP.

Presentada esta documentación, fue analizada en las siguientes sesiones:

1. Sesión de 15 de marzo de 2016, en la que se solicitó subsanación de determinada documentación.
2. Sesión de 17 de marzo de 2016, en la que se acordó que deberían llevarse a cabo algunas consultas antes de llegar a una conclusión sobre la idoneidad de la documentación presentada por lo que se suspende la sesión.
3. Sesión de 22 de marzo, en la que, ante la ausencia del técnico que había requerido la subsanación, se acordó que debe emitirse un Informe técnico sobre la idoneidad de la documentación aportada para su valoración por la Mesa de contratación, a los efectos de determinar si la UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES, S.L, ORBEST, S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M., S.A. cumple con la totalidad de los requisitos de solvencia exigidos en los Pliegos que regulan esta licitación.
4. Sesión de 4 de abril de 2016, en la que, con fundamento en el informe referido en el punto anterior, la Mesa de contratación manifiesta:

“En relación con la Certificación ETOPS que se pide para “cada una de las aeronaves bimotores” tanto en el apartado 7.2 del Cuadro de características como en el apdo. V del PPT, este requisito se considera de imposible cumplimiento a la vista del Informe emitido, por lo que en base a la Resolución 737 /2014 del TACRC estas cláusulas deben entenderse como no puestas en los Pliegos que regulan esta licitación, por lo que la documentación aportada por las empresas en relación con esta Certificación ETOPS sería suficiente.

Respecto a la acreditación de estar en posesión de un Certificado como organización de enseñanza, TRTO según el PPT y actualmente ATO, las empresas EVELOP y ORBEST reconocen que cumplen con los estándares pero no aportan ningún Certificado de los exigidos por los Pliegos, en consecuencia al no cumplir con este requisito quedan EXCLUIDAS de la licitación.”

En consecuencia, la Mesa de contratación consideró adecuada la documentación presentada por la UTE EVELOP AIRLAINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., a excepción de la relativa a la certificación TRTO, ahora ATO. Como quiera que este extremo es el que da lugar a la exclusión de la licitadora, la interposición del anterior recurso especial en materia de contratación versa sobre ese extremo en concreto, que es el que la perjudica.

Por su parte, la otra licitadora, como consecuencia de la exclusión de la anterior, resulta, a la postre, adjudicataria del contrato. De esta forma, no va a impugnar una exclusión que la favorece, ni tampoco, obviamente, la adjudicación que le resulta favorable.

En definitiva, en relación con la documentación presentada por la UTE constituida por EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., sólo las cuestiones relacionadas con la certificación TRTO, ahora ATO, fueron objeto de impugnación y debate en el recurso 405/2016, resuelto mediante resolución 489/2016. Sólo estos extremos no pueden ser objeto de recurso con posterioridad por impedirlo el artículo 49.1 TRLCSP. No así el resto de las cuestiones alegadas por la ahora recurrente, las cuales no fueron objeto de debate en el recurso 405/2016 ni, por tanto, fueron resueltas en la resolución 489/2016.

En consecuencia procede la admisión del recurso especial en materia de contratación, salvo en las cuestiones planteadas relativas a los certificados TRTO, ahora ATO.

Séptimo. El primer motivo de recurso planteado es el incumplimiento de los requisitos de la licitación por la oferta presentada por la adjudicataria, UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. al carecer de memoria técnica para obtener la aprobación EASA-145/FAR-145 o estándar que lo sustituya y aprobación como operador aéreo de transporte de pasajeros. En tal sentido, la recurrente afirma que

“La adjudicataria, UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A., en su escrito de alegaciones, afirma que ni ORBEST PORTUGAL ni EVELOP aportaron la referida memoria, ni acreditaron haber solicitado la aprobación EASA-145/FAR-145 o estándar que lo sustituya, de forma que, a juicio de la recurrente, no han acreditado estar habilitadas para gestionarse o ejecutar su propio mantenimiento de aeronaves, que es lo que permite la EASA 145/FAR 145 o equivalente, puesto que sin esta certificación no sería posible y sería obligatorio contratar el servicio de mantenimiento a terceros.”

A la vista de lo expuesto, la cuestión que plantea la recurrente es la posibilidad o no de que el mantenimiento de las aeronaves pueda ser contratado con un tercero, conforme a las exigencias contenidas en el pliego de prescripciones técnicas.

El apartado VI del pliego de prescripciones técnicas establece:

“El adjudicatario deberá tener implantado un sistema de aseguramiento de la calidad en el mantenimiento de las flotas de aeronaves que presten los servicios de transporte objeto de este contrato, conforme a los requerimientos establecidos por las disposiciones nacionales, comunitarias e internacionales relativas a la regulación y certificación de las instalaciones de mantenimiento. En particular, por lo establecido por el estándar EASA-145/FAR-145 o normativa que la sustituya.

Deberá acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos:



a) Certificado de estación de mantenimiento EASA-145/FAR-145 o estándar que lo sustituya.

b) Plan de aseguramiento de la calidad remitido a la AACUE/FAA como parte de la solicitud para obtención de la certificación EASA-145/FAR-145.”

La regulación Parte 145, por la que se establecen los requisitos aplicables a organizaciones de mantenimiento, se adopta como Anexo II al Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 "sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad" de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. El apartado M.A.201 Responsabilidades establece:

“a) El propietario es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y deberá asegurar que no realice ningún vuelo a menos que:

1. la aeronave mantenga las condiciones de aeronavegabilidad,

2. cualquier equipo de operaciones y emergencia esté correctamente instalado y en condiciones de servicio o claramente identificado como fuera de servicio, 17.12.2014 L 362/10 Diario Oficial de la Unión Europea ES

3. el certificado de aeronavegabilidad mantenga su validez, y

4. el mantenimiento de la aeronave se realice conforme al programa de mantenimiento aprobado que se especifica en el punto M.A.302.”

El mismo artículo añade en su apartado e) lo siguiente:

“e) Con el fin de satisfacer las responsabilidades expuestas en la letra a):

i) el propietario de la aeronave podrá contratar los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad a una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada con arreglo al presente anexo (parte M), sección A, subparte G. En este caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad asumirá la responsabilidad del ejercicio correcto de dichas tareas;

ii) si el propietario decide asumir la responsabilidad de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, en ausencia de un contrato conforme al apéndice I, podrá, no obstante, formalizar un contrato limitado con una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada con arreglo al presente anexo (parte M), sección A, subparte G, para el desarrollo del programa de mantenimiento y su aprobación con arreglo al punto M.A.302. En tal caso, el contrato limitado transferirá la responsabilidad del desarrollo y aprobación del programa de mantenimiento a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que haya sido contratada.”

De acuerdo con lo anterior, la normativa europea aplicable en relación con el mantenimiento de las aeronaves permite que el mismo sea realizado mediante su contratación con un tercero.

De acuerdo con el apartado VI del pliego de prescripciones técnicas, el adjudicatario del contrato deberá tener implantado un sistema de aseguramiento de la calidad en el mantenimiento de las flotas de aeronaves que presten los servicios de transporte objeto de este contrato y la implantación de este sistema ha de ser conforme con las normas nacionales, comunitarias e internacionales aplicables. Esta normativa, como se ha visto, permite que la gestión pueda realizarse mediante su contratación con un tercero. Este tercero con el que, en su caso, se hubiera contratado tal mantenimiento, será el que deberá ser titular del certificado de estación de mantenimiento EASA-145/FAR-145 o estándar que lo sustituya. El adjudicatario deberá acreditar que efectivamente tiene implantado un sistema de gestión del mantenimiento de las aeronaves con una entidad que ostenta tal certificación.

La adjudicataria manifiesta que EVELOP aportó una Memoria Técnica, de 113 páginas de extensión, en la que, en sus páginas 82 a 103, se detallaba y se acreditaba el mantenimiento de las aeronaves de conformidad al Certificado de estación de mantenimiento EASA-145 o estándar que lo sustituye. Asimismo manifiesta que ORBEST aportó una Memoria Técnica, de 108 páginas de extensión, en la que, en sus páginas 77 a 96 y anexos V y VII, se detallaba y se acreditaba el mantenimiento de las aeronaves de conformidad al Certificado de estación de mantenimiento EASA-145 o estándar que lo



sustituye. Estos documentos fueron valorados por el órgano de contratación como suficientes para acreditar el cumplimiento del requisito en cuestión.

La recurrente, ni ha negado la existencia de tales documentos, ni ha negado que su contenido acredite que el mantenimiento se realice de conformidad con el certificado EASA-145 o estándar que lo sustituya. Exclusivamente se limita a indicar que la gestión no es realizada directamente por las empresas que constituyen la UTE adjudicataria del contrato. Pero, como se ha visto, esto no resulta determinante de un incumplimiento del requisito impuesto.

Lo anterior conduce a la desestimación del motivo formulado.

Octavo. El segundo motivo de impugnación es que la póliza de seguro de EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. no dispone de las coberturas requeridas en la licitación.

La recurrente basa esta impugnación en el contenido del apartado VIII del pliego de prescripciones técnicas, en el que se hace referencia a la suscripción i) de una póliza de seguros específicamente para este contrato cuya cobertura deberá extenderse a todos los accidentes que tengan lugar desde el momento mismo de subida a la aeronave hasta el abandono total de la misma a la llegada al aeropuerto de destino, incluyendo las particularidades que se especifican, entre las cuales se encuentra la indemnización de los daños causados a las cosas transportadas a razón de 25 euros por kilogramo facturado (esta póliza deberá ser primaria, sin derecho a contribución en ninguna otra póliza que el adjudicatario pudiera tener suscrita); ii) una póliza para el aseguramiento de los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra o por cuanto de ella se desprenda o arroje, con el alcance establecido en el artículo 119 de la Ley 48/1960.

Ahora bien, se trata de una obligación impuesta al adjudicatario del contrato, no de una condición de solvencia que haya de cumplir cada una de las sociedades que constituyen la UTE adjudicataria en el momento de presentar su oferta.

En cambio, el apartado 7.2 del pliego de cláusulas administrativas particulares sí que recoge un criterio de solvencia relativo a la suscripción de pólizas de seguro, pero

referido, exclusivamente, al “certificado de seguro de la aeronave”, de contenido sustancialmente distinto a los seguros que se mencionan en el apartado VIII del pliego de prescripciones técnicas. El cumplimiento de este requisito, sin embargo, no ha sido impugnado por la recurrente.

La recurrente alega que los certificados de seguros presentados por las empresas que constituyen la UTE adjudicataria no incluyen la cobertura exigida en el apartado VIII del pliego de prescripciones técnicas. Como se ha señalado, se trata de una obligación que se impone al adjudicatario, no a todos los licitadores, lo que impide que pueda ser considerada como una condición de solvencia. Consecuencia de ello es que la ausencia de acreditación de tales contratos no puede ser considerada una causa de exclusión del licitador.

Por otra parte, el cumplimiento de esta obligación se ha de producir con posterioridad a la realización de la adjudicación, siendo así que el acto impugnado es la propia adjudicación, de forma que tal incumplimiento no puede afectar a la regularidad de tal acto. Dará lugar a que no llegue a formalizarse el contrato o, en su caso, a la resolución de aquél, pero en ningún caso supondrá un vicio del acto de adjudicación, que es el objeto de este recurso.

Lo expuesto conduce a la desestimación del motivo de impugnación alegado.

Noveno. El tercer motivo de recurso es que EVELOP AIRLAINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A. carecen de la certificación correspondiente a la ISO 9001/2000 o estándar que lo sustituya.

Sobre este punto, la recurrente admite que la adjudicataria ha presentado certificaciones IOSA. No obstante afirma que el contenido de los certificados IOSA e ISO 9001-2000 no es equiparable ya que esta última especifica “ciertos requisitos y cumplimientos no recogidos en la certificación IOSA”.

En la Resolución 512/2016, de 1 de julio, señalamos (fundamento de derecho sexto) que la cuestión relativa a la equivalencia entre dos estándares de calidad es una cuestión de prueba y añadíamos:

“Tratándose de una cuestión de prueba, hay que partir de los argumentos de las partes y de la documentación existente en el expediente de contratación.”

No hay constancia en el expediente de que por el órgano de contratación se haya cuestionado en algún momento la equivalencia entre ambas certificaciones.

La recurrente manifiesta que la certificación IOSA podría cubrir parte del ámbito que cubre la ISO 9001-2000, pero no todo, afirmando que la certificación ISO 9001-2000 especifica requisitos y cumplimientos no recogidos en la certificación IOSA, derivados de que:

“a) Necesita demostrar su capacidad para proporcionar regularmente productos que satisfagan los requisitos del cliente y los legales y reglamentarios aplicables

b) Aspira a aumentar la satisfacción del cliente a través de la aplicación eficaz del sistema, incluidos los procesos para la mejora continua del sistema y el aseguramiento de la conformidad con los requisitos del cliente y reglamentarios aplicables”

Por su parte, la adjudicataria ha realizado una exposición del contenido de la certificación IOSA, señalando:

“IOSA se configura como el primer sistema internacionalmente reconocido, y se encuentra diseñado para evaluar la organización, estructura, políticas, procesos y procedimientos que permitan desarrollar las operaciones aéreas con los niveles de calidad, seguridad y protección de los clientes y sus propiedades aplicables, tanto de seguridad como comerciales.

Para la aplicación de la IOSA se requiere llevar a cabo las siguientes prácticas, también establecidas en la ISO 9001:2000:

i. Identificar los procesos necesarios para el sistema de gestión de la calidad y su aplicación a través de la organización.

ii. Determinar la secuencia e interacción de estos procesos.

iii. Determinar los criterios y métodos necesarios para asegurarse de que tanto la operación como el control de estos procesos sean eficaces.

iv. Asegurar la disponibilidad de recursos e información necesarios para apoyar la operación y el seguimiento de estos procesos.

v. Realizar el seguimiento, la medición y análisis de estos procesos.

vi. Implementar las acciones necesarias para alcanzar los resultados planificados y la mejora continua de los procesos.

Estos requerimientos están incluidos en toda la estructura de la organización de cada una de las Sociedades a través de sus políticas, manuales, procesos y procedimientos, tanto operacionales como de servicio al cliente.

Además, la certificación IOSA requiere de la realización de auditorías basadas en los principios de calidad en el diseño y realización previstos en la ISO 9001:2000.”

Asimismo aporta un cuadro comparativo entre los principios de las certificaciones ISO 9001-2000 e IOSA.

A la vista de las alegaciones formuladas por ambas partes, no puede concluirse que el órgano de contratación haya realizado una valoración irrazonable de la equivalencia entre ambas certificaciones.

Lo anterior conduce a la desestimación del motivo de recurso.

Décimo. El cuarto motivo de recurso es que EVELOP AIRLINES S.L. y ORBEST PORTUGAL no disponen del certificado EASA-145/FAR-145 de estación de mantenimiento o estándar que lo sustituya, ni del certificado de aprobación como organización de enseñanza de habilitación de tipo TRTO, ahora ATO.

Para fundamentar este motivo de recurso, la recurrente afirma que *“revisado el expediente, esta parte ha observado que ambos requerimientos [certificado de estación de mantenimiento EASA-145/FAR-145 y certificación TRTO, ahora ATO] sólo han sido*

acreditados por Air Nostrum, puesto que en relación con la información y documentación aportadas por los otros adjudicatarios (Evelop y Orbest)

Respecto a las Certificaciones de Estación de Mantenimiento, se trata de certificados de otras organizaciones que dicen tener contratadas pero que ni siquiera se encuentran acompañadas del correspondiente contrato de prestación de servicios. Asimismo, se citan varias organizaciones de mantenimiento, pero no aportan las aprobaciones de todas ellas, sino sólo de algunas

Respecto a la Certificación ATO, simplemente se ha acreditado que su organización de enseñanza se apoya en el Certificado ATO de un proveedor de Servicios (CAE) con el que tiene contrato debidamente firmado, siendo ésta opción autorizada por la Autoridad Aeronáutica para la emisión de su AOC”

Como se aprecia, este motivo de recurso tiene un doble objeto, i) las cuestiones relativas a las certificaciones EASA-145/FAR-145; ii) los extremos relativos a las certificaciones TRTO, ahora ATO.

Las cuestiones relativas a las certificaciones EASA-145/FAR-145 han sido tratadas en el fundamento de derecho séptimo. La recurrente, en este punto razona acerca de la interpretación que ha de hacerse de algunos apartados del pliego de prescripciones técnicas y la necesidad de la gestión directa del mantenimiento por las entidades que constituyen la UTE adjudicataria del contrato. Todas estas cuestiones han sido consideradas en el fundamento de derecho referido, al cual hacemos remisión expresa.

El segundo objeto sobre el que versa este motivo de recurso es el relativo a la certificación TRTO, ahora ATO. Las cuestiones relativas a esta certificación constituyeron el objeto del recurso 405/2016, siendo resueltas por la Resolución 489/2019 de este Tribunal. En consecuencia, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 49.1 TRLCASP, no cabe que este Tribunal vuelva a pronunciarse sobre ellas, de forma que procede la inadmisión del recurso en este punto.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Inadmitir el recurso interpuesto por D. F. O. V., en representación de AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.U. y D. F. L. S., en representación de SWIFTAIR S.A. contra la resolución de la Secretaría de Estado de Seguridad, de 22 de julio de 2016, por la que se adjudica a la UTE formada por las empresas EVELOP AIRLINES S.L., ORBEST S.A. y AIR NOSTRUM L.A.M. S.A el contrato relativo a "Servicio de transporte aéreo para el traslado de pasajeros entre diversos puntos del territorio nacional y desde éste a otros países, en aplicación de medidas relacionadas con el ingreso en centros de internamiento de extranjeros o con la ejecución de repatriaciones de extranjeros a sus países de origen", con número de expediente R15-044, y desestimarle en todo lo demás, ordenando devolver el expediente al órgano de contratación.

Segundo. Levantar la suspensión automática prevista en el artículo 45 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, al amparo de lo dispuesto en el artículo 47.4 del referido cuerpo legal.

Segundo. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 47.5 TRLCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, 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 11, letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.