



Recurso nº 1097/2019

Resolución nº 1269/2019

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

En Madrid a 11 de noviembre de 2019

VISTO El recurso interpuesto por D. S.E.V.R., en nombre y representación de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. y de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., contra la adjudicación de la licitación convocada por la Dirección General de Tráfico, para contratar el *“servicio consultoría de ingeniería para el mantenimiento, gestión de aeronavegabilidad de los helicópteros y mantenimiento en las bases de la Dirección General de Tráfico”* (Exp. 2DGT00000270BIS), lote 2, el Tribunal ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. El 12 de mayo de 2019, a las 9:33 horas, en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP), el 14 de mayo de 2019, en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), y el y el 20 de mayo en el Boletín Oficial del Estado (BOE), se publican los anuncios del contrato de servicio consultoría de ingeniería para el mantenimiento, gestión de aeronavegabilidad de los helicópteros y mantenimiento en las bases de la Dirección General de Tráfico, expediente 2DGT00000270BIS.

El contrato, calificado como servicios, clasificación CPV 50212000, servicios de reparación y mantenimiento de helicópteros, tiene un valor estimado de 6.571.848,88 euros, IVA excluido, dividido en dos lotes, estando sujeto a regulación armonizada, siendo de tramitación ordinaria, por procedimiento abierto, y licitación electrónica.

El apartado 7.4 de del Cuadro de características del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP), dispone.



“7.4.-Compromiso de adscripción de medios personales o materiales. Conforme a lo indicado en el artículo 76.2 de la LCSP, en este contrato se exige que los licitadores se comprometan a la adscripción de medios contemplados en los apartados 1.2 y 1.3 para el Lote 1 y en el apartado 2.2.1, 2.2.2 y 2.4 para el Lote 2 del Pliego de Prescripciones Técnicas.

La obligación de adscribir dichos medios tiene carácter de obligación contractual esencial y su incumplimiento lleva aparejada la resolución de contrato de acuerdo a la cláusula 22.2.4 del PCAP:”

El apartado 12.1 del Cuadro de características del PCAP, establece, en lo que aquí importa, como criterio de adjudicación del lote 2.

“(...) DISPONIBILIDAD DE HABILITACIÓN EC-135 T2+ hasta 35 puntos

Se asignará con 31 puntos el compromiso del licitador de prestar, durante la vigencia del contrato, los servicios denominados 2.2.1.-Mantenimiento en la “base central de mantenimiento-Madrid, a través de personal que dispongan, todos ellos, de habilitación de tipo en vigor b1.3 de cualquier modelo de helicóptero que DGT introduzca en su flota de aeronaves 8limitando esta posibilidad a un único modelo de helicóptero). El modelo de helicóptero EC-135 T2+ está presente en la Unidad de Medios Aéreos de DGT (...).”

Los apartados 2.2.1 y 2.2.2 de la prescripción 2.2 “descripción de los trabajos a efectuar” del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), establecen.

“2.2.1. Mantenimiento en las “bases periféricas”

El adjudicatario deberá aportar los recursos necesarios para garantizar durante el plazo de vigencia del contrato, y de acuerdo a las condiciones establecidas en este pliego, la completa asistencia de mantenimiento de los helicópteros AS355 N/NP destinados habitualmente en las citadas bases periféricas. Las tareas a llevar a cabo incluyen las inspecciones diarias prevuelo y postvuelo que sean necesarias, realización de mantenimiento “de línea”, cumplimentación de la documentación de mantenimiento, labores de maniobras de los aparatos en los hangares y plataformas, lavados de fuselaje y motores, repostajes, y en



general cuantas actividades de mantenimiento sean requeridas para el normal desarrollo de las misiones, incluyendo formar parte esporádicamente como miembros de la tripulación.

Las bases donde se preste inicialmente este servicio serán A Coruña, Sevilla, Valladolid, y Zaragoza, aunque durante el periodo de ejecución del contrato podrán producirse situaciones temporales o definitivas que supongan la variación de alguna de las bases. En particular:

- A partir del 1 de marzo de 2019 o inmediatamente tras la fecha de entrada en vigor del contrato, si esta fecha fuera posterior, en la base de A Coruña se estima que será preciso disponer de un servicio de mantenimiento de helicópteros durante un máximo de 312.5 horas mensuales.*
- A partir del 1 de diciembre de 2019, o inmediatamente tras la fecha de entrada en vigor del contrato, si esta fecha fuera posterior, en las bases de Sevilla, Valladolid y Zaragoza se estima que será preciso disponer un servicio de mantenimiento de helicópteros, durante un máximo de 156,25 horas mensuales en cada una de ellas.*

Asimismo, de cara a disponer de la capacidad para dar servicio de mantenimiento diario durante los destacamentos provisionales que habitualmente la Unidad de Medios Aéreos de la DGT establece en época estival en las islas (principalmente en las Islas Baleares, con la posibilidad de realizarse también en las Islas Canarias), se estima que, a tal fin, será preciso disponer, a partir de julio de 2019, de un máximo de 320 horas anuales por cada destacamento. Se estima la realización de un destacamento por año

2.2.2. Mantenimiento en la “base central de mantenimiento - Madrid”

El adjudicatario deberá aportar los recursos necesarios para garantizar durante el plazo de vigencia del contrato, y de acuerdo a las condiciones establecidas en este pliego, la asistencia de mantenimiento en la base de Madrid, donde radica el Centro de Mantenimiento Central de la DGT, para hacer frente a las siguientes tareas de mantenimiento:

- La resolución de averías y discrepancias que surjan en las aeronaves de la flota de helicópteros.*



- *Asistencia al mantenimiento programado llevado a cabo por el centro de mantenimiento aprobado EASA 145 de DGT, diferente del asociado al mantenimiento “en línea”*

En particular:

- *A partir del 1 de marzo de 2019, o inmediatamente tras la fecha de entrada en vigor del contrato, si esta fecha fuera posterior, en la base central de mantenimiento de Madrid se estima que será preciso disponer, durante 22 meses, de una asistencia de mantenimiento de helicópteros durante un máximo 468,75 horas mensuales.*
- *A partir del 1 de enero de 2021, o 22 meses tras la fecha de entrada en vigor del contrato, si esta fecha fuera posterior al 1 de enero de 2019, en la base central de mantenimiento de Madrid se estima que será preciso disponer, durante 14 meses, de una asistencia de mantenimiento de helicópteros durante un máximo de 995,5 horas mensuales.*
- *Adicionalmente, a partir del 1 de diciembre de 2019, o inmediatamente tras la fecha de entrada en vigor del contrato, si esta fecha fuera posterior, y hasta la finalización del contrato, se hace preciso disponer, en un número máximo de 162,5 horas mensuales de asistencia especializada en aviónica para dar soporte en la base central de Madrid-Cuatro Vientos. Esta última necesidad deriva de la creciente incorporación de electrónica en los nuevos modelos de helicópteros, que requieren cada vez más un soporte especializado en este campo.*

Para hacer frente a las necesidades de mantenimiento derivadas de las jubilaciones o bajas que pudieran sufrir los medios propios de la administración que prestan servicio en las diferentes bases como Técnicos de Mantenimiento de helicópteros, se contempla, así mismo, la posibilidad de modificar el reparto de número de horas inicialmente previsto para los servicios (2.2.1) y (2.2.2), sin superar los límites conjuntos establecidos en cada periodo indicado, y respetando la formación exigida en cada caso, para así garantizar el correcto funcionamiento de las 7 bases de helicópteros de DGT. La siguiente tabla resume estos límites conjuntos máximos, en función de cada periodo temporal (quedan al margen de la posibilidad de reparto sugerida en este párrafo la asistencia al mantenimiento en los destacamentos provisionales y la asistencia al mantenimiento especializada en aviónica)”



Periodo		Horas servicio máximas				Límite de horas máximas	Límite de horas máximas– reparto (2.2.1_bases periféricas + 2.2.2_B1.3)
		2.2.1		2.2.2			
		2.2.1 Bases Periféricas	2.2.1 Destacamento provisional	2.2.2 (B1.3)	2.2.2 (B2-aviónica)		
01/03/2019	30/11/2019	2.812,50	320,00	4.218,75		7.351,25	7.031,25
01/12/2019	31/12/2019	781,25		468,75	162,50	1.412,50	1.250,00
01/01/2020	31/12/2020	9.375,00	320,00	5.625,00	1.950,00	17.270,00	15.000,00
01/01/2021	31/12/2021	9.375,00	320,00	11.946,00	1.950,00	23.591,00	21.321,00
01/01/2022	28/02/2022	1.562,50		1.991,00	325,00	3.878,50	3.553,50

La prescripción 2.4 “perfil técnico” del PPT establece.

“El equipo de trabajo que preste este servicio - LOTE 2 - MANTENIMIENTO EN LAS BASES DE LAS PATRULLAS, debe reunir las siguientes características:

❖ Para el caso del servicio 2.2.1

- Licencia en vigor de Técnico de Mantenimiento de aeronaves LMA Parte 66 B1.3
- Habilitación para helicópteros AS355N/NP
- Experiencia mínima de 2 años
- Deberá contar con una experiencia de al menos seis meses en los últimos dos años realizando tareas de mantenimiento en línea en el helicóptero tipo AS355N/NP o en otro modelo similar o de mayor complejidad. Esta experiencia se podrá acreditar mediante 180 tareas realizadas o 100 días trabajados, siempre y cuando, al menos 30 tareas o 20 días hayan sido trabajados en el modelo AS355N/NP.
- Deberá disponer de la siguiente formación:
 - Curso de normativa Parte 145 (posterior al año 2015)
 - Curso de factores humanos (inicial y recurrente)

❖ Para el caso del servicio 2.2.2

- Licencia en vigor de Técnico de Mantenimiento de aeronaves LMA Parte 66 B1.3
- Licencia en vigor de Técnico de Mantenimiento de aeronaves LMA Parte 66 B2 para el caso del servicio especializado en aviónica. Ester requisito B2 es exclusivo del personal asignado al servicio especializado en aviónica.



- *Habilitación para helicópteros AS355N/NP y EC135 T2+*
- *Experiencia mínima de 2 años*
- *Deberá contar con una experiencia de al menos seis meses en los últimos dos años realizando tareas de mantenimiento en línea en el helicóptero tipo AS355N/NP o EC135 T2+ o en otro modelo similar o de mayor complejidad.*
- *Esta experiencia se podrá acreditar mediante 180 tareas realizadas o 100 días trabajados, siempre y cuando, al menos 30 tareas o 20 días hayan sido trabajados en cada uno de los modelos AS355N/NP y EC135 T2+.*
- *Deberá disponer de la siguiente formación:*
 - *Curso de normativa Parte 145 (posterior al año 2015)*
 - *Curso de Factores Humanos (inicial y recurrente)*

Las ofertas deberán detallar los currícula, certificados y experiencia del personal propuesto para el contrato, así como los datos de sus licencias y habilitaciones. En el caso de los servicios 2.2.1 y 2.2.2 se ha de incluir la cuantificación de la experiencia como TMA/LMA con licencia en vigor expresada en años y meses completos.

La Administración podrá exigir al adjudicatario en cualquier momento la sustitución del personal asignado en el caso de no cumplir con los requisitos o experiencia exigidos, por manifiesta incompetencia en el desempeño de los trabajos, o por falta de la actitud necesaria, extremo que en todo caso se justificará con un informe del Jefe de la Patrulla de Helicópteros de la base en cuestión.”

La prescripción 2.5 “disponibilidad”, del PPT, establece.

“La disponibilidad deberá ser la requerida para el desempeño de las misiones. Para ello, mensualmente se elaborará un cuadrante por parte del responsable de la DGT en cada base, señalando los días y horas en los que se precisa contar con la asistencia necesaria teniendo en cuenta la programación prevista de los servicios, las operaciones especiales, etc. Esta programación mensual será comunicada al adjudicatario o al responsable del contrato el día 15 del mes anterior. En caso de que la empresa adjudicataria encontrara problemas, por una causa justificada, para hacer frente a referida programación mensual, lo pondrá en



conocimiento del Director del contrato designado por DGT. Solo bajo la aprobación de éste podrá aceptarse una modificación a lo inicialmente programado.

Asimismo, aquellas situaciones provocadas por la posibilidad de modificar el reparto de número de horas inicialmente previsto para los servicios 2.2.1 y 2.2.2 serán comunicadas al adjudicatario o al responsable del contrato con 30 días de antelación a la modificación, salvo que la modificación llevase implícita una reducción de horas del servicio 2.2.1 a favor de un incremento de horas del servicio 2.2.2; en este caso la comunicación se hará con 90 días de antelación.

El establecimiento de un destacamento provisional se comunicará al adjudicatario o al responsable del contrato con 60 días de antelación.

Los trabajos podrán requerirse en cualquier día y horario, incluso en festivos u horario nocturno si fuera necesario, pero de acuerdo a las siguientes condiciones:

- ❖ *Servicio máximo diario de 14 horas*
- ❖ *Máximo de 5 días de servicio consecutivos por efectivo*
- ❖ *Máximo de 200 horas mensuales por efectivo*

El adjudicatario correrá con los gastos de formación y los vinculados al mantenimiento de las habilitaciones de tipo, así como con los gastos de uniformidad, siendo la Dirección General de Tráfico quien determinará el formato y tipo de las prendas, del personal asignado al contrato”

Segundo. Llegado el término de presentación de ofertas entre los licitadores al lote 2 se encuentra la UTE formada por BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. y de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U.

El 5 de junio de 2019 la mesa de contratación examina la documentación acreditativa de la capacidad y solvencia de los licitadores presentados, siendo admitidos todos los licitadores.

El 12 de junio de 2019 la mesa procede a la apertura de los archivos electrónicos que contienen las ofertas y da traslado al servicio técnico para su evaluación.



El 19 de junio de 2019 la mesa examina el informe de valoración y en lo que se refiere al lote 2 clasifica las ofertas del siguiente modo, primera BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U. con 100 puntos, correspondiendo a la oferta económica 65 puntos, a la disponibilidad de habilitación EC135 T2+ 31 puntos, a la disponibilidad de equipos de control de vibraciones 2 puntos y a medidas específicas en materia de igualdad 2 puntos, segunda la UTE BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. y BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., con 99,36 puntos, correspondiendo a la oferta económica 64,36 puntos, a la disponibilidad de habilitación EC135 T2+ 31 puntos, a la disponibilidad de equipos de control de vibraciones 2 puntos y a medidas específicas en materia de igualdad 2 puntos, y tercera HELISWISS IBERICA S. A. con 83,56 puntos, correspondiendo a la oferta económica 50,56 puntos, a la disponibilidad de habilitación EC135 T2+ 31 puntos, a la disponibilidad de equipos de control de vibraciones 2 puntos y a medidas específicas en materia de igualdad 2 puntos, y se propone como adjudicatario a BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U.

Requerida la documentación prevista en el artículo 150.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP) al propuesto como adjudicatario, por los servicios técnicos del órgano de contratación se emite informe el 4 de julio de 2019 relativa a la adscripción de medios materiales y personales en el que se señala lo siguiente.

“En relación a este lote 2 se ha recibido la documentación relativa a los Medios que la empresa BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U adscribirá inicialmente al contrato y, puesto que se trata de un servicio que, de acuerdo a lo estimado, paulatinamente incrementará el número de horas de servicio a prestar, una planificación detallada de los medios que progresivamente incorporará al servicio.

Si bien en el apartado 2.2 del PPT se determina una estimación inicial del alcance y localización del servicio, desde el momento en el que se realizó esta estimación hasta el día de hoy, han surgido nuevas necesidades de servicio y, por el contrario, otras han desaparecido. Cabe indicar que, de acuerdo a lo establecido en el PPT, existe flexibilidad para requerir servicios de modo que, en cada momento, éste se ajuste a las necesidades de DGT.



En consecuencia, a continuación se determinan el servicio que, tras la entrada en vigor del contrato y en los meses posteriores (durante 2019), será requerido por DGT:

Tabla 1

	Habilitación	Fecha inicio de servicio	horas/mes	Meses	Total horas (2019)	Nº estimado de TMA's
A Coruña	B1.3 AS355	1-sep-2019 (fecha previsible de entrada en vigor del contrato)	156,25	4	625,00	1
Málaga	B1.3 AS355	1-sep-2019 (fecha previsible de entrada en vigor del contrato)	156,25	4	625,00	1
Sevilla	B1.3 AS355	01-dic-19	156,25	1	156,25	1
Valladolid	B1.3 AS355	01-dic-19	156,25	1	156,25	1
Zaragoza	B1.3 AS355	01-dic-19	156,25	1	156,25	1
Valencia	B1.3 AS355	01-dic-19	156,25	1	156,25	1
Madrid	B1.3 AS355 y EC135	01-dic-19	162,5	1	162,50	1
				TOTALES	2.037,50	7

A continuación se incluye el plantel de TMA's propuesto por BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U como medios propios adscritos inicialmente al contrato:

Tabla 2

Habilitación	Nº TMA's
B1.3 AS355	7
B1.3 + B2 EC135	1
Total	8



De acuerdo a lo dispuesto en las tablas 1 y 2, BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U dispondría de los medios para afrontar con garantías la prestación del servicio tras la entrada en vigor del contrato (previsiblemente el 1 de septiembre de 2019) [sic.]

Así mismo, la planificación de acciones formativas dispuesta por BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U, para dar respuesta a las necesidades de prestación de servicio que DGT requerirá en meses posteriores a la entrada en vigor del contrato, se considera factible y realista (en particular aquel relativo a la disponibilidad de servicio B2 AS355 y EC135 en Madrid a partir del 1 de diciembre de 2019). De igual modo, la programación formativa que la empresa plantea para llevar a cabo el compromiso adquirido relativo a que todos los TMA's estén habilitados en tipos de helicópteros, AS355 y EC135, se estima viable en el plazo propuesto.

El sistema de Calidad de la Organización Parte 145 de DGT ha revisado el resto de requisitos exigibles al personal propuesto por BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U, confirmando que su perfil técnico se ajusta a lo especificado en el PPT.

En consecuencia, se considera que BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.U dispone de los medios para afrontar con garantías la prestación del servicio de MANTENIMIENTO EN LAS BASES DE LAS PATRULLAS, de acuerdo a lo establecido en los apartados 2.2.1, 2.2.2 y 2.4 del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT)”

El 5 de agosto de 2019 el órgano de contratación adjudica el contrato, que se notifica el 7 de agosto a todos los licitadores a través de la PCSP, publicándose simultáneamente a las 08:25 horas de dicho día en la citada Plataforma en que se aloja el Perfil del contratante.

Tercero. El 29 de agosto de 2019, a las 16:25 horas, tiene entrada en el registro electrónico de este Tribunal, recurso especial en materia de contratación interpuesto por BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. y de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., contra el acto de adjudicación del contrato con el siguiente *petitum*, que se “*acuerde: (i) anular el Acuerdo de Adjudicación y ordenar la exclusión de la oferta de BIGAS, por cuanto la misma incumple las previsiones de los pliegos (apartados 2.2.1, 2.2.2., y 2.4 del PPT y cláusula 12.1 del Cuadro de Características), y ordenar que se proponga la adjudicación del Lote 2 del Contrato en favor de mi mandante, ya*



que su oferta ha obtenido la segunda mejor puntuación; o (ii) subsidiariamente a la petición anterior, anular el Acuerdo de Adjudicación y ordenar que se considere que BIGAS ha retirado su oferta, por cuanto no ha acreditado que dispone de los medios comprometidos, y ordenar que se proponga la adjudicación del Lote 2 del Contrato en favor de mi mandante, ya que su oferta ha obtenido la segunda mejor puntuación.”

Cuarto. El órgano de contratación, requerido para ello una vez presentado el recurso, remite el expediente al Tribunal, si bien hasta el 15 de octubre, y tras solicitudes reiteradas, no remite su informe.

Quinto. La Secretaria del Tribunal, el 4 de septiembre, da traslado del recurso a los demás licitadores, concediéndoles el plazo de cinco días para formular alegaciones, haciendo uso de dicha facultad BIGAS GRUP HELICOPERS, S. L. U.

Sexto. La Secretaria del Tribunal, por delegación de aquel, el 24 de septiembre de 2019, acuerda mantener la suspensión del lote 2 del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. El recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45.1 de la LCSP, y 22.1.1º del Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, aprobado por Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre (RPERMC).

No obstante, existe un límite a nuestra competencia. La recurrente pretende que acordemos la adjudicación del contrato a su favor, hemos reiterado hasta la saciedad que este es un órgano única y exclusivamente revisor de los actos impugnados, cuya actuación se detiene en la declaración de invalidez del acto impugnado, si así procede, ordenando en su caso la retroacción de actuaciones al momento inmediatamente anterior a aquel que se dictó el acto anulado, pero sin que le sea dado sustituir al órgano de contratación en el ejercicio de sus competencias, so pena de incurrir en nulidad radical. Debemos pues de inadmitir aquella

pretensión sin perjuicio de admitir las que se refieren a la declaración de nulidad del acto impugnado.

Segundo. Hemos de examinar la legitimación de la recurrente.

El artículo 48 de la LCSP, establece.

“Podrá interponer el recurso especial en materia de contratación cualquier persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos, individuales o colectivos, se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados, de manera directa o indirecta, por las decisiones objeto del recurso.”

La recurrente, licitadora en el procedimiento de adjudicación clasificada en segundo lugar tras la adjudicataria, tiene interés legítimo por cuanto de prosperar su recurso sería adjudicataria del contrato, está por ello legitimado para interponer el recurso conforme al referido artículo 48 LCSP y 22.1.2º del RPERMC.

Tercero. Se recurre el acuerdo de adjudicación de un contrato de servicios, cuyo valor estimado excede de 100.000,00 euros.

En consecuencia, el acto es recurrible, conforme a los artículos 44.1. letra a) y 2. Letra c), y 22.1. 3º y 4º del RPERMC.

Cuarto. El acto impugnado se notificó el 7 de agosto a la licitadora recurrente a través de la PCSP, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional decimoquinta, apartado 1 de la LCSP, interponiéndose el recurso el 29 de agosto de 2019.

El artículo 50.1. letra d) de la LCSP establece

“El procedimiento de recurso se iniciará mediante escrito que deberá presentarse en el plazo de quince días hábiles. Dicho plazo se computará:

(...) d) Cuando se interponga contra la adjudicación del contrato el cómputo se iniciará a partir del día siguiente a aquel en que se haya notificado esta de conformidad con lo dispuesto en



la disposición adicional decimoquinta a los candidatos o licitadores que hubieran sido admitidos en el procedimiento.”

Se cumple el requisito de tiempo y forma para la interposición del recurso, habida cuenta del cómputo previsto en el artículo 30 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

Quinto. Entraremos ahora en los argumentos de las partes.

La recurrente impugna el acto por entender que la adjudicataria ha incumplido el requisito establecido en el artículo 150.2 de la LCSP de presentar, entre la documentación requerida, la que acredita que dispone efectivamente de los medios personales que se ha comprometido a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato, por estimar que, a pesar de la conformidad del órgano de contratación con la presentada, aquella no reúne los exigencias establecidas en los pliegos que rigen la licitación, ni es conforme con su oferta.

En primer lugar, dicha documentación incumple las previsiones de las prescripciones 2.2.1 y 2.2.2 del PPT sobre tareas de mantenimiento y horas mensuales de mantenimiento.

La adjudicataria, en dicha documentación únicamente ha comprometido ocho técnicos de mantenimiento de aeronaves (TMA), lo que es insuficiente para ejecutar las tareas máximas de mantenimiento establecidas en el PPT.

El informe de valoración del documento señala que las necesidades de mantenimiento del órgano de contratación se han reducido, motivo por el cual los TMA comprometidos serían suficientes para atender a estas necesidades reducidas, lo que resulta inadmisibles porque adjudicatario y órgano de contratación están vinculados por las previsiones establecidas en los pliegos y, por tanto, la adjudicataria tenía que comprometer un número de TMA suficientes para ejecutar las horas máximas de mantenimiento previstas, sin que sea admisible que en fase de adjudicación se alteren las previsiones de los pliegos aludiendo a una reducción de las necesidades de mantenimiento, pues ello vulnera los principios de igualdad de trato y no discriminación, pues si la recurrente hubiese sabido que se permitiría aportar un número menor de técnicos su oferta económicamente hubiese sido más ventajosa.

En segundo lugar, los TMA comprometidos no cumplen con los requisitos de perfil técnico establecidos en la prescripción 2.4. del PPT ni en el apartado 12.1 del Cuadro de Características del PCAP.

El PPT establece que los TMA dispongan de una doble habilitación para el mantenimiento de los modelos de helicópteros AS355N/NP y EC135 T2+. El apartado 12.1 del Cuadro de Características del PCAP puntúa con 31 puntos la oferta técnica que se comprometa a que todo el personal dispusiera de la habilitación de tipo en vigor B1.3 para el modelo de helicóptero EC-135 T2+ “durante la vigencia del Contrato”, es decir, desde el inicio de la ejecución de la prestación del servicio todos los TMA debían disponer de la doble habilitación, y el adjudicatario suscribió y obtuvo la puntuación relativa a este compromiso.

Los TMA aportados no disponen en este momento de las habilitaciones exigidas, pues la adjudicataria manifestó que se realizarían cursos para obtener las habilitaciones antes de diciembre de 2019.

En tercer lugar, que el adjudicatario no acredita suficientemente que dispone de los ocho TMA comprometidos, pues aporta los *curriculum vitae* e indica que se trata de medios propios, sin acreditar que actualmente mantienen con la empresa una relación laboral ni ningún documento que certifique que en un futuro estos TMA serán contratados, siendo así que de los currículos se desprende que varios de ellos trabajan actualmente para otras empresas.

De contrario aduce el órgano de contratación lo siguiente.

Los servicios técnicos en su valoración de la documentación aportada confirman que los medios que se van a adscribir son los adecuados, tanto en lo que se refiere a las tareas de mantenimiento y perfiles técnicos, como a las horas mensuales de mantenimiento según se recoge en las prescripciones 2.2.1, 2.2.2. y 2.4 del PPT.

En el PPT se determina un número de horas máximo, no fijo, de prestación de servicio localizado en unas bases determinadas, periféricas y base central de Madrid. Así mismo, el PPT, en su prescripción 2.5, define que las horas de prestación de servicio pueden ser llevadas a cabo en diferentes lugares de trabajo. De acuerdo a lo establecido en el PPT, existe flexibilidad para requerir servicios de modo que, en cada momento, éste se ajuste a las

necesidades de DGT. La correcta adecuación de los medios propios propuestos se ha revisado de acuerdo al marco establecido en el PPT.

En ningún momento el PPT impone que tengan que prestar las horas de servicio máximas desde el inicio del contrato, ya que la prescripción 2.5 del PPT señala que la disponibilidad deberá ser la requerida para el desempeño de las misiones, que mensualmente se elaborará un cuadrante por parte del responsable de la DGT en cada base, señalando los días y horas en los que se precisa contar con la asistencia necesaria.

La recurrente infiere la estimación de las horas que cada TMA puede realizar basándose en el informe sobre los medios adscritos, en el que no se hace referencia a que sea coherente con la dedicación máxima mensual que puede desarrollar un TMA, sin hacer referencia a ninguna regulación o convenio del sector.

El informe expone en una tabla (distribuyendo por cada base, los datos de habilitación exigible, fecha de inicio del servicio, horas/mes, meses, total horas y número estimado de TMA's) cuáles serán las necesidades del órgano de contratación y otra tabla con los medios de que dispone el adjudicatario fijando que TMA's disponen de una u otra habilitación.

Las necesidades descritas se ajustan a las recogidas en el PPT.

Pues de acuerdo con la prescripción 2.5 del PPT, se trata de una actividad sujeta a cambios donde la flexibilidad es absolutamente necesaria y que las horas máximas que se contemplan son información imprescindible para que los licitadores sean conscientes de la posible carga de trabajo que pueda existir, pero que le corresponde al Director del Contrato y en su caso al responsable de cada base la definición de los cuadrantes que en función de las necesidades se establezcan, siempre cumpliendo con los límites establecidos. No se vulnera por tanto el principio de igualdad de trato y no discriminación entre los licitadores dado que a todos ellos se les proporcionó la misma información recogida en el PPT. De hecho, las actividades a las que se refieren en la adscripción de medios de la empresa no son distintas a las que se recogen en el PPT, que muestra los límites máximos en función de cada periodo temporal.

En cuanto a la alegación de la recurrente de que los TMA's comprometidos no cumplen con los requisitos del perfil técnico establecido en la prescripción 2.4. del PPT y en el apartado

12.1 del Cuadro de Características, la Organización Parte 145, que verifica que los helicópteros de la Dirección General de Tráfico tienen el mantenimiento adecuado y que exige la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), revisó las licencias y habilitaciones del personal propuesto confirmando que su perfil técnico se ajustaba a lo especificado en el PPT. Así mismo, verificó que el Director Técnico de la adjudicataria había certificado la experiencia reciente de los medios propios propuestos. El cumplimiento de los perfiles técnicos, por tanto, se ajusta a lo indicado en el PPT.

Hay que aclarar que lo que suscribe la empresa en el apartado 12.1 del Cuadro de Características es un compromiso a prestar, durante la vigencia del contrato según se recoge en aquel apartado, de modo que si el licitador respondía SI a este criterio la puntuación que obtendría sería la máxima (31 puntos) y en caso contrario sería 0, sin perjuicio, de la obligación de los licitadores del cumplimiento del requisito que suscriben; que durante la vigencia del contrato tanto en las bases periféricas como en la central de mantenimiento- Madrid dispongan de personal con habilitación en vigor B1.3 para el modelo EC-135 T2+.

Los requisitos que afecten a la ejecución del contrato sólo pueden ser exigidos en el momento preciso de la ejecución. La propuesta como adjudicataria, según la planificación de acciones formativas para dar respuesta a las necesidades de prestación de servicio que se requerirá en meses posteriores a la entrada en vigor del contrato, realiza una propuesta que los técnicos que valoran la adscripción de medios consideran factible y realista, y considera que la programación formativa que la empresa plantea para llevar a cabo el compromiso adquirido relativo a que todos los técnicos de mantenimiento estén habilitados en tipos de helicópteros, AS355 y EC135, es viable en el plazo propuesto.

En el supuesto que alguno de los TMA's no dispusiera de sendas habilitaciones (AS355 y EC135), la adjudicataria se compromete, en el documento de dotación de medios propios aportado, a *“complementar con la presencia en la base que se precise, de un técnico de mantenimiento con habilitación en vigor que cubra y complemente la insuficiencia del técnico asignado en esta base, sin coste adicional alguno, a fin de garantizar el mantenimiento de los helicópteros de la DGT”*.

En cuanto a la alegación de que no se ha acreditado suficientemente la disponibilidad de los ocho TMA's comprometidos, la empresa ha facilitado las licencias de los ocho técnicos de mantenimiento, licencias que son documentos oficiales emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea u otra autoridad nacional equivalente.

El facilitar esta documentación oficial pone de manifiesto la disponibilidad de sus titulares ya que han cedido estas licencias a tal fin y por tanto su compromiso con la adjudicataria. Esta afirmación de disponibilidad no ha sido contradicha por las personas que legítimamente pueden hacerlo, a saber, los titulares de las licencias aportadas, por lo que tal disponibilidad debe presumirse.

Por último, la adjudicataria alega.

Que el PPT establece para determinadas fechas, unas horas de mantenimiento mensual, si bien dichas horas de mantenimiento mensual lo son con carácter de mera estimación, pues bien, a pesar de ello, la recurrente refiere de manera reiterada en su recurso, que el número de TMA que la adjudicataria adscribirá al servicio, es insuficiente para ejecutar las tareas máximas de mantenimiento establecidas en el PPT, lo que en modo alguno se ajusta a la realidad fáctica.

El PPT no concreta un número mínimo de TMA, que considere como suficientes para prestar el servicio y que de forma inexorable deban de destinarse a la ejecución del contrato, sino que obliga al adjudicatario a aportar los recursos necesarios para garantizar el servicio de mantenimiento durante toda la vigencia del contrato. El PPT tan sólo estima las horas máximas de mantenimiento mensual que se van a realizar en las bases periféricas y en la base central respectivamente, sin que en ningún caso se exija un número mínimo de TMA, por lo que en ningún caso se puede llegar a la conclusión que llega la recurrente que el número de TMA que va a destinar al servicio de mantenimiento sea insuficiente para cubrir el servicio de mantenimiento

Ni el PPT fija un número concreto y determinado de TMA para llevar a efecto el servicio de mantenimiento, ni la adjudicataria ha manifestado en su oferta que sólo va a destinar al servicio de mantenimiento ocho TMA, como entiende la recurrente.

El PPT, establece que el adjudicatario deberá aportar los recursos necesarios. El PPT, que no habla de licitador, sino de adjudicatario, obliga a éste a asumir la obligación futura de aportación de recursos necesarios para la ejecución de lo que propiamente es objeto del contrato y que solo le resulta exigible una vez que el mismo ha resultado adjudicatario y no cuando es un simple licitador.

Señala que ella se compromete en la documentación aportada a incrementar su personal técnico de mantenimiento para cubrir en todo momento las necesidades de la DGT, atendiendo precisamente a lo que al respecto refieren las prescripciones 2.2.1 y 2.2.2. del PPT, sobre la eventual posibilidad de aumento de las horas de mantenimiento durante la vigencia del contrato.

De la interpretación del PPT no se infiere, en contrario de lo manifestado por la recurrente, qué con carácter previo al inicio del contrato, el personal afecto al contrato deba tener el perfil técnico exigido en la prescripción 2.4. del PPT, sino que durante la vigencia del contrato dicho personal cuente con las exigencias técnicas exigidas en el PPT en materia de licencias y habilitaciones. Por ello se ha presentado un plan formativo al objeto de atender las necesidades del servicio, y además se ha comprometido a disponer durante la vigencia del contrato para el mantenimiento de las bases periféricas y base central de la DGT, de personal de mantenimiento de aeronaves con habilitación para helicópteros modelos AS355N/NP y EC135T2+

Parece olvidar la recurrente la movilidad del personal de mantenimiento que existe entre las empresas del sector aeronáutico, tendente a prestar servicios a diferentes entidades del sector aeronáutico, por no contar con un régimen de exclusividad con una sola empresa. En segundo lugar, no aparecen las condiciones laborales del personal entre los criterios de adjudicación del contrato. En fin, los concretos medios a aportar por el licitador pueden ser modificados durante el procedimiento, siempre que se mantengan inalterables las exigencias de la licitación, al ser un deber vinculado a la ejecución del contrato.

Sexto. Para resolver la *litis*, hemos de partir de lo que establece la LCSP, así en el artículo 76.2 y 3 de la LCSP, preceptúa.



“2. Los órganos de contratación podrán exigir a los candidatos o licitadores, haciéndolo constar en los pliegos, que además de acreditar su solvencia o, en su caso, clasificación, se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios personales o materiales suficientes para ello. Estos compromisos se integrarán en el contrato, debiendo los pliegos o el documento contractual, atribuirles el carácter de obligaciones esenciales a los efectos previstos en el artículo 211, o establecer penalidades, conforme a lo señalado en el artículo 192.2 para el caso de que se incumplan por el adjudicatario.

En el caso de contratos que atendida su complejidad técnica sea determinante la concreción de los medios personales o materiales necesarios para la ejecución del contrato, los órganos contratación exigirán el compromiso a que se refiere el párrafo anterior.

3. La adscripción de los medios personales o materiales como requisitos de solvencia adicionales a la clasificación del contratista deberá ser razonable, justificada y proporcional a la entidad y características del contrato, de forma que no limite la participación de las empresas en la licitación”

De otra parte, el artículo 150.2 de la LCSP establece.

“Una vez aceptada la propuesta de la mesa por el órgano de contratación, los servicios correspondientes requerirán al licitador que haya presentado la mejor oferta, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 145 para que, dentro del plazo de diez días hábiles, a contar desde el siguiente a aquel en que hubiera recibido el requerimiento, presente la documentación justificativa de las circunstancias a las que se refieren las letras a) a c) del apartado 1 del artículo 140 si no se hubiera aportado con anterioridad, tanto del licitador como de aquellas otras empresas a cuyas capacidades se recurra, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo del apartado 3 del citado artículo; de disponer efectivamente de los medios que se hubiese comprometido a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato conforme al artículo 76.2; y de haber constituido la garantía definitiva que sea procedente. Los correspondientes certificados podrán ser expedidos por medios electrónicos, informáticos o telemáticos, salvo que se establezca otra cosa en los pliegos.

De no cumplimentarse adecuadamente el requerimiento en el plazo señalado, se entenderá que el licitador ha retirado su oferta, procediéndose a exigirle el importe del 3 por ciento del



presupuesto base de licitación, IVA excluido, en concepto de penalidad, que se hará efectivo en primer lugar contra la garantía provisional, si se hubiera constituido, sin perjuicio de lo establecido en la letra a) del apartado 2 del artículo 71.

En el supuesto señalado en el párrafo anterior, se procederá a recabar la misma documentación al licitador siguiente, por el orden en que hayan quedado clasificadas las ofertas.”

Hemos dicho, referido a la exigencia similar en texto normativo anteriores hoy recogida en el artículo 76.2 y 3 de la LCSP, que aquella permite a los órganos de contratación exigir a los licitadores que, además de acreditar su solvencia o clasificación, se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios materiales o personales suficientes para ello. En definitiva, lo que se exige es una obligación adicional de proporcionar a la ejecución del contrato unos medios, materiales o personales, concretos, de entre aquéllos que sirvieron para declarar al empresario apto para contratar con la Administración. Siendo así una medida adicional de solvencia, como señalamos en la Resolución 615/2013, de 13 de diciembre, lo que se exige es una obligación adicional de proporcionar a la ejecución del contrato unos medios, materiales o personales, concretos, de entre aquéllos que sirvieron para declarar al empresario apto para contratar con la Administración.

También hemos señalado lo que se puede exigir a los licitadores en la fase de comprobación de requisitos previos, es decir de capacidad y solvencia, haciéndolo constar en los pliegos, es un compromiso de dedicar o adscribir determinados medios a la ejecución del contrato, pero no que acrediten disponer de tales medios mientras dura el proceso de contratación. Incluida en el pliego de cláusulas administrativas, como medida adicional de solvencia, procede exigirse, al amparo del hoy artículo 150.2 de la LCSP, al licitador cuya oferta hubiera resultado la más ventajosa que justifique, en el plazo de diez días, que disponía efectivamente de los medios comprometidos.

En efecto, por el compromiso de adscripción de medios, la empresa que participa en una licitación adquiere la obligación de prestar el servicio, si resulta adjudicataria, con personal que cumpla los requisitos exigidos en el pliego, al igual que asume, en general, el resto de



obligaciones de carácter técnico referentes al modo de ejecución del servicio que puedan establecerse en los pliegos.

Mas dicho compromiso no puede alcanzar a la exigencia de mantener en el equipo de trabajo constituido al efecto, durante todo el período de duración del contrato, a las mismas personas, individualmente consideradas, que se indicaron por la empresa con carácter previo a la adjudicación –si es que se le requirió al efecto, al amparo del artículo 150.2 de la LCSP-, de manera que un cambio en alguno de los miembros integrantes del equipo de trabajo pudiera suponer un incumplimiento del contrato.

En la Resolución 11/2012 del Tribunal señalamos que corresponde a la entidad adjudicadora comprobar que el licitador podrá efectivamente utilizar los medios de todo tipo que haya invocado y que esa disponibilidad no se presume, por lo que el órgano al que corresponda apreciar la solvencia de los licitadores o candidatos presentados a un procedimiento de adjudicación deberá examinar minuciosamente las pruebas aportadas por el licitador al objeto de garantizar a la entidad adjudicadora que en el periodo al que se refiere el contrato el licitador podrá efectivamente usar los medios de todo tipo invocados.

En fin, también hemos señalado en varias ocasiones que la disponibilidad de medios, ya sean personales o materiales, no exige en los primeros que las personas adscritas a la ejecución del contrato formen parte de la plantilla de la empresa en virtud de una relación laboral, y en los segundos tampoco precisa la propiedad del bien aportado como medio, pues lo decisivo es que la adjudicataria disponga de aquel medio personal o material para aportarlos a la ejecución del contrato, siendo indiferente el título jurídico que se lo permita, de modo que tratándose de medios personales la relación jurídica entre los individuos adscritos a la ejecución y la adjudicataria puede ser laboral, civil o mercantil.

Definida nuestra doctrina hemos de referirnos a impugnación planteada.

En primer lugar, ha de rechazarse la argumentación de la recurrente que pretende vincular la adscripción de medios materiales con la oferta presentada por la adjudicataria y con el criterio de adjudicación de disponibilidad de habilitación.

Como señalamos la adscripción de medios es una medida adicional de solvencia, por tanto por completo ajena a la siguiente fase del procedimiento de adjudicación, en que se selecciona al concreto adjudicatario, el compromiso de adscripción de medios no actúa como un criterio de adjudicación valorable, sino que es un requisito adicional de solvencia del licitador en orden a determinar su capacidad para la ejecución del contrato, es decir un requisito de admisión, si bien que tiene la virtualidad de que su acreditación específica se realiza completada la fase de selección e inmediatamente antes de la adjudicación, acreditación que de no producirse opera el efecto de tener por retirada la oferta.

Por ello, la apreciación por el órgano de contratación de que el primer clasificado y propuesto por ello como adjudicatario dispone efectivamente de los medios que en la fase de solvencia se ha comprometido a aportar, ha de ceñirse a lo dispuesto en los pliegos, en este caso en el PPT, sobre los medios que han de aportarse, sin consideración alguna sobre la oferta presentada.

Como señala nuestra doctrina el examen de la documentación aportada por el propuesto como adjudicatario y si ella acredita la efectiva disposición de los medios comprometidos es una tarea que corresponde al órgano de contratación, pues es el poder adjudicador el que define las necesidades a satisfacer por el contrato, su objeto, contenido y condiciones, al corresponderle la función constitucional de servir al interés general.

Esta actuación de comprobación no es reglada, sino que incorpora elementos discrecionales de naturaleza técnica, en la que nuestra apreciación se limita a constatar, de acuerdo con la jurisprudencia sobre la discrecionalidad técnica, el cumplimiento de los requisitos formales, la inexistencia de arbitrariedad, discriminación o errores manifiestos.

El PPT no exige un número determinado de personas adscritas al contrato sino, antes bien, la obligación de aportar los recursos necesarios para garantizar durante el plazo de vigencia del contrato, y de acuerdo a las condiciones establecidas en este pliego, la completa asistencia de mantenimiento de los helicópteros, fijando para ello un número de horas máximas de mantenimiento distribuidas entre las distintas bases y las distintas fechas de actuación.



También se exige que el personal aportado reúna un perfil técnico que, entre otros requisitos, exige de disponer de determinadas habilitaciones técnicas.

Las prestaciones del contrato se configuran como de ejecución flexible, estableciendo diferencias de calendario en cuanto al cumplimiento de los servicios en las distintas bases, así como atribuyendo al órgano de contratación facultades para configurar la disponibilidad de los medios en función de las concretas necesidades en que se vayan produciendo.

No resultan razonables por ello las alegaciones de la recurrente de que los medios personales aportados sean insuficientes, pues nada dice el PPT sobre el número de personas aportadas sino que estas sean suficientes para cumplir los números de horas necesarias hasta el máximo que se establece, como tampoco que de la habilitación exigida se disponga por todos ellos desde el inicio de la ejecución del contrato, habida cuenta de la prevista incorporación sucesiva del personal en las distintas bases, siendo por ello suficiente el que el personal propuesto se sujete a cursos para obtener la habilitación a tiempo de ejercer su actividad, acompañado del compromiso de que, de no haber obtenido la habilitación a tiempo, ser aportara personal con dicha habilitación, toda vez que, como quedo dicho, nada obsta a sustituir las personas comprometidas por otras si reúnen el perfil requerido.

En fin, resulta de todo punto improcedente exigir que el personal aportado sea de plantilla de la empresa, tanto porque su vinculación jurídica no tiene porqué ser laboral, como porque tal vinculación es exigible no desde el inicio de la ejecución del contrato, sino en el momento en que cada persona haya de ejercer su actividad, por lo que, previéndose en el contrato una incorporación progresiva del personal a la ejecución de las distintas prestaciones, será en cada momento y de acuerdo con las concretas necesidades del órgano de contratación, cuando tal vinculación sea exigible.

En definitiva, este Tribunal entiende que no existe arbitrariedad, ni discriminación, ni error en el informe técnico sobre la documentación de acreditación de la disponibilidad de medios personales y, en consecuencia, es conforme a Derecho, confirmando el acto recurrido y desestimado el recurso.

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. S.E.V.R., en nombre y representación de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. y de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., contra la adjudicación de la licitación convocada por la Dirección General de Tráfico, para contratar el *“servicio consultoría de ingeniería para el mantenimiento, gestión de aeronavegabilidad de los helicópteros y mantenimiento en las bases de la Dirección General de Tráfico”* (Exp. 2DGT00000270BIS), lote 2.

Segundo. Acordar el levantamiento de la medida cautelar adoptada y acordar la continuación del expediente de contratación, de conformidad con lo establecido en el art. 57.3 de la LCSP.

Tercero. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso.

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 de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11.1 letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.