



Recurso nº 862/2021 C.A. de Illes Balears 50/2021

Resolución nº 1345/2021

Sección 1ª

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

En Madrid, a 7 de octubre de 2021.

VISTO el recurso interpuesto por D. J. T. C., en nombre y representación de la UTE ELIFRIULIA SOC. A.R.L. - ELIANCE AVIATION GLOBAL SERVICES, S.L. - ELIANCE HELICOPTER GLOBAL SERVICES, S.L., contra la adjudicación de la licitación convocada por el Servicio de Salud de las Illes Balears para contratar el “*Servicio de transporte sanitario aéreo en la comunidad autónoma de las Islas Baleares*”, expediente SSCC PA 453/20; este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El Servicio de Salud de las Islas Baleares, mediante anuncio publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP) el 23 de diciembre de 2020, convocó licitación mediante procedimiento abierto para la contratación del “*Servicio de transporte sanitario aéreo en la comunidad autónoma de las Islas Baleares*”, expediente SSCC PA 453/20. El valor estimado del contrato ascendía a 41.583.125,00 euros y el plazo de presentación de ofertas era hasta el 26 de enero de 2021.

El anuncio fue también publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) con fecha 24 de diciembre de 2020.

Segundo. Mediante resolución de fecha 13 de enero de 2021 el órgano de contratación acordó ampliar el plazo de licitación del expediente de contratación hasta el 15 de febrero de 2021 siendo publicada esta ampliación en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 14 de enero de 2021.



Tercero. Con fecha 18 de enero de 2021 la Asociación Española de Compañías Aéreas de Helicópteros y Trabajos Aéreos (AECA HELICÓPTEROS) interpuso ante este Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales recurso especial en materia de contratación contra los pliegos de la licitación. Este recurso fue desestimado por este Tribunal por Resolución nº 825/2021, de 8 de julio de 2021.

Cuarto. Previamente habían sido aprobados los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) y de Prescripciones Técnicas (PPT).

Del PCAP interesa destacar las siguientes previsiones.

En primer lugar, conforme a la cláusula 13.6 del PCAP:

“En el caso de que el licitador considere que su proposición contiene datos y documentos que son susceptibles de ser considerados confidenciales, podrá presentar, de acuerdo con el artículo 133 de la LCSP, una declaración en la que indique qué datos y documentos son de carácter confidencial, justificándolo adecuadamente. Esta declaración deberá presentarse en el momento de presentar su oferta.

En el caso de que las proposiciones deban presentarse por medios no electrónicos, o que, habiéndose indicado que la licitación será electrónica algún sobre deba presentarse por medios no electrónicos, esta circunstancia deberá además reflejarse claramente (sobreimpresa, al margen o de cualquier otra forma) en el propio documento señalado como tal.

Los documentos y datos presentados por los licitadores pueden ser considerados de carácter confidencial cuando su difusión a terceros pueda ser contraria a sus intereses comerciales legítimos o perjudicar la leal competencia entre las empresas del sector. De no aportarse esta declaración se considerará que ningún documento o dato posee dicho carácter.

No se considerarán confidenciales los documentos que tengan el carácter de documentos de acceso público, entendiéndose por tales los depositados en



archivos y registros oficiales y los publicados en boletines oficiales de cualquier ámbito. La declaración de confidencialidad no podrá afectar a la totalidad de la oferta.

En caso de que el órgano de contratación considere que los datos y documentos calificados como confidenciales no tienen dicho carácter, podrá determinar cuáles tienen carácter confidencial, debiendo motivarlo en el expediente”.

Conforme al cuadro de criterios de adjudicación del contrato:

“A. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Los criterios que sirven de base para la adjudicación del contrato, por orden decreciente de importancia con arreglo a la siguiente ponderación, son:

1.- Oferta económica 30

2.- Criterios Objetivos (evaluables de forma automática) 60

2.1.- Mayor capacidad de traslado de pacientes (máximo 20 puntos)

2.2.- Horas de vuelo adicional (máximo 12 puntos)

2.3.- Antigüedad de las aeronaves (máximo 10 puntos)

2.4.- Experiencia de los pilotos Comandantes de Aeronave: Horas de vuelo. (Máximo 10 puntos)

2.5.- Recursos, compatibilidad equipamiento electromédico y de inmovilización con medios terrestres: anclajes (máximo 4 puntos)

2.6.-Rotor de cola encapsulado o con suficiente altura, más 2 metros (desde la parte más baja del recorrido de las palas del rotor de cola), para minimizar el riesgo de colisión con personas o cosas (máximo 4 puntos)

3.- Criterios Subjetivos (evaluables mediante juicio de valor) 10



Memoria relativa a la organización y gestión de operaciones y recursos, que incluya la descripción de la prestación del servicio, mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves. Comunicaciones, gestión de la información, limpieza y desinfección, registros y gestión de lencería.

B. FORMA DE EVALUAR LAS PROPOSICIONES

Las fórmulas para la valoración de las proposiciones o el modo en que se valoran respecto de los criterios de adjudicación es el siguiente:

1.- Oferta económica: tiene una puntuación máxima de 30 puntos: Por cada disminución del precio de licitación en un 2% (498.997,50 euros) se otorgarán 6 puntos, hasta un máximo de 10% (30 puntos).

2.- Puntuación de criterios objetivos

2.1.- Mayor capacidad de traslado de pacientes, se puntuará con 3 puntos cada plaza adicional que exceda de 5 pasajeros por aeronave (estas plazas pueden ser ocupadas por personal sanitario y pacientes), hasta un máximo de 20 puntos.

2.2.- Horas de vuelo adicionales. Se puntuará con 2 puntos por cada tramo de 100 horas adicionales a las mínimas exigidas en el PPT, hasta un máximo de 12 puntos.

2.3.- Antigüedad de las aeronaves. En el caso de una oferta donde todas las aeronaves sean nuevas se puntuará con 10 puntos. El resto de ofertas se puntuarán con 0'166 puntos por cada aeronave y por cada año menos de antigüedad del máximo establecido en el PPT (3.1.1).

La antigüedad de las aeronaves vendrá determinada por el año de matriculación. Las aeronaves matriculadas en el año 2021 o posterior, en su caso, serán consideradas nuevas. Las aeronaves matriculadas en el año natural 2020 se considerarán de 1 año de antigüedad. Las aeronaves matriculadas en el año natural 2019 se considerarán de 2 años de antigüedad. Y así sucesivamente.



2.4.- Experiencia de los Pilotos Comandantes de Aeronave: Horas de vuelo. Sólo se valorarán las horas de vuelo que estén por encima del mínimo exigido en el punto 5.1 del PPT. Se valorará cada piloto de forma individual y se puntuará con 1 punto por cada tramo de 200 horas de experiencia en operaciones HEMS. Por conocimiento de la orografía en la que desarrollaran la actividad (1 punto por cada año de contratación, mediante contratos como Piloto Comandante en las Illes Balears). Hasta un máximo de 10 puntos.

2.5.- Compatibilidad de equipamiento electromédico y de inmovilización con medios terrestres (Anexo I y II del PPT). Se valorará con 4 puntos si todos los anclajes son compatibles y se presenta compromiso del mismo. El resto de ofertas se valorará con 0 puntos.

2.6.- Rotor de cola encapsulado o con altura de más de 2 metros (desde la parte más baja del recorrido de las palas del rotor de cola), para minimizar el riesgo de colisión con personas o cosas. Las ofertas que cumplan con este requisito en todas las aeronaves ofertadas serán valoradas con 4 puntos. El resto de ofertas se valorarán con 0 puntos.

3.- Puntuación de criterios subjetivos

Se valorará positivamente la claridad y alcance de las tareas a realizar, así como la metodología aplicada, si bien no se podrá incluir ninguna información que revele aspectos objeto de valoración objetiva”.

Y conforme a la letra C de este cuadro de criterios de adjudicación del contrato:

“Criterios evaluables mediante fórmulas. Documentos a presentar:

- Criterio objetivo 2.1. Declaración responsable con indicación detallada del número de plazas adicionales que se ofertan.*
- Criterio objetivo 2.2. Declaración responsable con indicación de las horas de vuelo adicionales que se ofertan.*



- *Criterio objetivo 2.3. Declaración responsable con indicación de la antigüedad de todas las aeronaves y la documentación suficiente que permita comprobar la fecha de matriculación de las aeronaves.*
- *Criterio objetivo 2.4. Declaración responsable con el número de horas ofertadas por encima del mínimo exigido en el PPT, junto con el Logbook de los pilotos y/o los documentos que certifiquen y permitan valorar las horas de vuelo. Copia de los contratos que permitan valorar los años de contrato como Piloto Comandante en las Illes Balears.*
- *Criterio objetivo 2.5. Declaración responsable que incluya el compromiso expreso de que todos los anclajes son compatibles.*
- *Criterio objetivo 2.6. Documentación técnica que permita comprobar las características técnicas del rotor de cola”.*

Quinto. Reunida la Mesa de contratación el 24 de febrero de 2021 procedió a la apertura del Sobre nº 1, documentación administrativa, de las dos UTE que habían concurrido a la licitación, UTE ELIFRIULIA SOC. A.R.L. - ELIANCE AVIATION GLOBAL SERVICES, S.L. - ELIANCE HELICOPTER GLOBAL SERVICES, S.L. (en adelante UTE ELIANCE) y UTE BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. - BABCOCK SCANDINAVIAN AIR AMBULANCE AB (en adelante UTE BABCOCK) considerando la misma conforme a lo exigido en los pliegos.

Conforme señala el acta de esta mesa:

“Eliance presenta la siguiente documentación:

1.DEUC

2. Compromiso de constitución de UTE, donde se designa como representante a D. J.T.C.:

- ELIANCE AVIATION GLOBAL SERVICES, S.L. (50%)



- ELIFRIULIA SOC. A.R.L. (35%)

- ELIANCE HELICOPTER GLOBAL SERVICES, S.L. (15%)

3. *Declaración de pertenencia a grupo empresarial*

4. *Compromiso de adscripción de medios*

5. *Declaración de confidencialidad.*

Que los documentos y datos que se relacionan a continuación, presentados en los sobres que se relación a continuación relativos a la licitación con número de expediente SSCC PA 453/20 del “SERVICIO DE TRANSPORTE SANITARIO ÁEREO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ISLAS BALEARES” se consideran de carácter confidencial:

Sobre nº 1:

- *Ninguno*

Sobre nº 2:

- *Descripción técnica y gráfica del interior y exterior de las aeronaves. Equipamiento Aeronaves.*
- *Documentación relativa a los pilotos y mecánicos por constituir un elemento protegido de acuerdo a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LO 3/2018) y el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.*
- *AOC y documentación aportada de los extractos del Manual de Operaciones para dar cumplimiento a los requisitos del PPT.*

Sobre nº 3:



Se considera que la Memoria es confidencial por cuanto su difusión a terceros sería contraria a los intereses comerciales legítimos de BABCOCK y por poder perjudicar la leal competencia entre empresas del sector. La Memoria presentada contiene información confidencial sobre la organización, procesos, recursos y estrategia de la compañía cuya divulgación a terceras partes afectaría gravemente nuestros legítimos derechos e intereses.

No obstante, los siguientes capítulos de la Memoria no se consideran confidenciales:

- *Capítulo 3. Alcance del Servicio.*
- *Capítulo 10. Uniformidad, higiene y seguridad del personal.*
- *Capítulo 11. Imagen corporativa*
- *Capítulo 12. Apartado 1. Prevención de Riesgos Laborales y Atención al Ciudadano; apartado 2. Seguridad de la información y protección de datos de carácter personal.*

Anexos

Anexo 3. Certificado de calidad y medio ambiente

Anexo 7. Certificados: PART-145 y PART-147

6. Sometimiento a juzgados y Tribunales españoles.

De igual forma, BABCOCK presenta el siguiente índice de documentación:

1.DEUC

2. Compromiso de constitución de UTE, donde se designa como representante a D. Jacobo Landeira Vega:

- *BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES ESPAÑA, S.A.U. (90%)*
- *BABCOCK SCANDINAVIAN AIR AMBULANCE AB (10%)*



3. Compromiso de adscripción de medios (Anexo III).

4. Declaración de documentos de carácter confidencial:

Medios técnicos y personales afectados por la confidencialidad:

Sistemas y programas de gestión (será confidencial todo detalle de los sistemas, certificaciones y otros documentos que conformen la presentación de los sistemas o programas).

Incluidos gestión de recursos humanos, medios, planificaciones, o cualquier otro dato o esquema que permita a terceros conocer el sistema de gestión interna de las empresas integrantes de la UTE

Cualquier dato personal o laboral del equipo humano presentado en la propuesta

Documentación de compañía

Que la privacidad de la documentación presentada se basa en los acuerdos que las empresas integrantes de la UTE se han comprometido a mantener con terceros proveedores para preservar la propiedad intelectual propia o ajena, así como desarrollos propios de gestión preservando el know-how de Elifriulia y del Grupo Eliance.

5. Declaración de pertenencia a grupo empresarial (Anexo II).

6. Declaración de sometimiento a la jurisdicción española”.

Pese al tenor literal del acta, este Tribunal ha examinado la documentación presentada por ambas UTEs y ha podido constatar cómo en la misma se ha confundido las declaraciones de confidencialidad presentadas por ambas empresas lo cual, por otra parte, se desprende del tenor literal de las mismas.

Sexto. Reunida nuevamente la Mesa de contratación el 2 de marzo de 2021, procedió a la apertura del Sobre nº 3 para, a continuación, informar el secretario a los licitadores que la



presentación de los sobres nº 3 era conforme a lo exigido en los pliegos y que, por tanto, se iban a remitir a la Gerencia 061 para que procediera a la valoración de la Memoria organizativa y a la emisión del correspondiente informe de evaluación.

Séptimo. Constan en el expediente el Informe Técnico relativo a las memorias de organización del servicio de transporte sanitario aéreo, de fecha 9 de marzo de 2021, y el Informe sobre la valoración de los criterios subjetivos mediante juicios de valor de las ofertas del expediente SSCC PA 453/20 cuyo objeto del contrato es el servicio de transporte sanitario aéreo en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, de fecha 10 de marzo de 2021. Conforme a los mismos, la UTE ELIANCE obtuvo 6,5 puntos y la UTE BABCOCK 9,5 puntos.

Octavo. El 22 de marzo de 2021 hubo una nueva sesión de la Mesa de contratación para la lectura del Informe de valoración de los criterios de adjudicación evaluables mediante un juicio de valor y para la posterior apertura del Sobre nº 2. Dada la cantidad de datos a valorar, la Presidenta informó a los asistentes de que se iba a proceder a una lectura de los datos de las ofertas pero que, al finalizar la sesión, se entregarían los sobres nº 2 de los licitadores a la representante de la Gerencia 061 para que procedieran a valorar el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en el PPT y a la valoración y puntuación de los criterios objetivos.

Señala esta acta que la oferta de ELIANCE fue de 22.454.887,50 euros. Y continúa indicando:

“En relación al criterio objetivo 1 (Mayor capacidad de traslado de pacientes), presenta una plaza adicional en cada helicóptero. Y en los aviones, dos plazas adicionales en uno, y tres en el otro. Sumando un total de 7 plazas.

En relación con el criterio objetivo 2 (Horas de vuelo adicionales), la oferta es de 600 horas.

En relación con el criterio objetivo 3 (Antigüedad de las aeronaves), presenta un helicóptero de 2020; un helicóptero de 2021; un avión de 2016; y un avión de 2013.



En relación al criterio objetivo 4 (Experiencia de los Pilotos Comandantes de Aeronave), presenta un listado de 4 Pilotos, con una experiencia de 10, 13, 7,8 y 14 años.

En relación con el criterio objetivo 5 (compatibilidad de equipamiento electromédico y de inmovilización con medios terrestres) presenta una declaración responsable.,

En relación con el criterio objetivo 6 (Rotor de cola), presenta una declaración relativa a que se trata de un rotor de cola encapsulado.

También se presenta una documentación relativa al cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en el PPT y una declaración de confidencialidad”.

En el caso de BABCOCK la oferta económica fue de 22.454.887,50 euros. Continuaba el acta:

“En relación al criterio objetivo 1 (Mayor capacidad de traslado de pacientes), presenta cuatro plazas adicionales en cada helicóptero. En los aviones, una plaza adicional en cada uno. Sumando un total de 10 plazas.

En relación al criterio objetivo 2 (Horas de vuelo adicionales), la oferta es de 600 horas.

En relación al criterio objetivo 3 (Antigüedad de las aeronaves), presenta un helicóptero de 2009; un helicóptero de 2017; un avión de 2018; y un avión de 2016.

En relación al criterio objetivo 4 (Experiencia de los Pilotos Comandantes de Aeronave), presenta un listado de 19 pilotos, con una experiencia que suman 28.929 horas de vuelo, y 69 años y 18 meses en cuanto a conocimiento de la orografía.

En relación al criterio objetivo 5 (compatibilidad de equipamiento electromédico y de inmovilización con medios terrestres) presenta una declaración responsable.,

En relación con el criterio objetivo 6 (Rotor de cola), presenta una declaración relativa a que se trata de un rotor de cola con una altura superior a dos metros.

También se presenta una documentación relativa al cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en el PPT y algunos documentos llevan un sello de confidencialidad”.

Noveno. Consta en el expediente Informe sobre cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en el PPT y de valoración de los criterios objetivos (evaluables de forma automática) de las ofertas del expediente SSCC PA 453/2020 (Servicio de Transporte Sanitario Aéreo en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears), de fecha 6 de abril de 2021.

Conforme a este informe la puntuación obtenida por la UTE ELIANCE fue 20 puntos para el criterio 2.1, 12 puntos para el criterio 2.2., 7,646 para el criterio 2.3, 10 puntos para el criterio 2.4 y 4 puntos para el criterio 2.6. En total 53,646 puntos.

La puntuación obtenida por la UTE BABCOCK fue 20 puntos para el criterio 2.1, 12 puntos para el criterio 2.2., 5,976 para el criterio 2.3, 10 puntos para el criterio 2.4 y 4 puntos para el criterio 2.6. En total 51,976 puntos.

En cuanto al criterio 2.5, compatibilidad de equipamiento electromédico y de inmovilización con medios terrestres, señala este informe como ambos licitadores presentan una declaración responsable. Sin embargo, debido a alguna ambigüedad y/o falta de concreción, acuerdan remitir la valoración de este criterio a la Mesa de contratación.

Décimo. Reunida la Mesa de contratación el 15 de abril de 2021, procedió a la lectura del Informe de valoración de los criterios objetivos evaluables de forma automática.

En el acta se recoge como la puntuación obtenida por la UTE ELIANCE fue 20 puntos para el criterio 2.1, 12 puntos para el criterio 2.2., 7,646 para el criterio 2.3, 10 puntos para el criterio 2.4 y 4 puntos para el criterio 2.6. En total 53,646 puntos.



La puntuación obtenida por la UTE BABCOCK fue 20 puntos para el criterio 2.1, 12 puntos para el criterio 2.2., 5,976 para el criterio 2.3, 10 puntos para el criterio 2.4 y 4 puntos para el criterio 2.6. En total 51,976 puntos.

En cuanto a la valoración del criterio objetivo 2.5 la Presidenta informó a los representantes de los licitadores sobre el debate mantenido por los miembros de la mesa y del resultado del mismo, con la valoración de 4 puntos para ambos licitadores.

En total la puntuación obtenida fue 94,146 puntos para la UTE ELIANCE, resultado de sumar 30 puntos por oferta económica, 6,5 por criterios subjetivos y 57,646 por criterios objetivos. La UTE BABCOCK obtuvo 95,476 puntos, resultado de sumar 30 puntos por oferta económica, 9,5 por criterios subjetivos y 55,976 por criterios objetivos.

A continuación, y a petición respectiva de ambos licitadores, el secretario procedió a la lectura de modelos de aeronaves presentados por cada uno.

La Presidenta informó por último de que la Mesa propondría la adjudicación del contrato a favor de la UTE BABCOCK por ser el licitador que había obtenido una mayor puntuación

Undécimo. La Mesa de contratación, en sesión de fecha 13 de mayo de 2021, procedió a la calificación de la documentación presentada por el licitador propuesto como adjudicatario, la UTE BABCOCK, comprobando el cumplimiento de lo dispuesto en los puntos 18 a 20 del PCAP. Además, se procedió a la lectura del Informe de la Gerencia 061, de 6 de mayo de 2021, relativo al cumplimiento por parte de licitador propuesto como adjudicatario (UTE BABCOCK) de lo dispuesto en los puntos 7.3 (Plan de mantenimiento preventivo, correctivo y técnico-legal de las aeronaves) y 15.4 (Plan de formación del PPT), en el que se concluía que la documentación aportada era conforme al Pliego y se otorgaba el visto bueno de la Gerencia 061.

Duodécimo. Por Resolución de 14 de mayo de 2021, del Director General del Servicio de Salud de las Islas Baleares, fue adjudicado al contrato para el servicio de transporte sanitario aéreo en la comunidad autónoma de las Islas Baleares a la UTE BABCOCK por un importe de 22.454.887,50 euros. El anuncio de adjudicación fue publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 17 de mayo de 2021.



Decimotercero. La resolución de adjudicación fue notificada a la UTE ahora recurrente el 18 de mayo de 2021 siendo que contra la misma interpuso ante este Tribunal recurso especial en materia contratación mediante escrito presentado el 4 de junio de 2021.

Decimocuarto. Con fecha 18 de mayo de 2021, la UTE ELIANCE solicitó acceso al expediente del procedimiento de licitación. Con fecha 20 de mayo de 2021 el Director General del Servicio de Salud de las Islas Baleares dictó resolución por la que declaraba confidenciales los documentos que así habían sido calificados por la UTE BABCOCK en la declaración de confidencialidad aportada en el Sobre nº 1.

Decimoquinto. Recibido en este Tribunal el expediente, el órgano de contratación acompañó el respectivo informe a que se refiere el artículo 56.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP) y 28.4 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante, RPERMC).

Decimosexto. En fecha 28 de junio de 2021 la Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones. En fecha 12 de julio de 2021 se presentan alegaciones por la UTE BABCOCK.

Decimoséptimo. Interpuesto el recurso, la Secretaría del Tribunal por delegación de este dictó resolución de 17 de junio de 2021 acordando mantener la suspensión del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP, de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del texto citado, será la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. De acuerdo con el artículo 46.2 de la LCSP y el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de Illes Balears sobre atribución de

competencia de recursos contractuales de fecha 23 de septiembre de 2020 (BOE de fecha 03/10/2020), este Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales es competente para conocer del presente recurso.

Segundo. El recurso se interpone contra el acuerdo de adjudicación de un contrato de servicios con un valor estimado superior a 100.000,00 euros lo que permite la interposición de este recurso especial al amparo de lo dispuesto en los artículos 44.1.a) y 44.2.c) de la LCSP.

Tercero. La interposición se ha producido dentro del plazo legal del artículo 50 de la LCSP ya que el acuerdo de adjudicación fue notificado a la UTE recurrente el 18 de mayo de 2021 habiendo interpuesto contra el mismo recurso especial en materia de contratación el 4 de junio de 2021.

Cuarto. La UTE recurrente se encuentra legitimada para interponer el recurso de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48 de la LCSP a cuyo tenor:

"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 de recurso".

Quinto. Entrando ya en el fondo del asunto, alega en primer lugar la recurrente la situación de indefensión que se le ha producido como consecuencia de la indebida y abusiva consideración de confidencialidad de determinada documentación presentada por la UTE adjudicataria, según Resolución del Director General del Servicio de Salud de las Islas Baleares de fecha 20 de mayo de 2021.

Considera la recurrente que el órgano de contratación debió haber buscado un adecuado equilibrio entre los intereses de ambos licitadores, motivando la decisión. Por el contrario, el órgano de contratación declaró confidenciales los documentos así considerados por la UTE finalmente adjudicataria, lo que, afirma la UTE recurrente, le ha generado una situación de indefensión absoluta porque se le ha privado de conocer los documentos que



le permitirían, a su vez, comprobar el cumplimiento de los requisitos objetivos que han sido objeto de valoración.

Por ello solicita que se le dé acceso a la documentación declarada confidencial por el órgano de contratación.

Alegaciones las anteriores combatidas por el órgano de contratación en informe de fecha 2 de julio de 2021 en el que afirma el estricto cumplimiento de lo señalado en el artículo 133.1 de la LCSP según el cual *“los órganos de contratación no podrán divulgar la información facilitada por los empresarios que estos hayan designado como confidencial en el momento de presentar su oferta”*. Y eso es lo que hizo precisamente el órgano de contratación en su Resolución de 20 de mayo de 2021 siendo que, además, continúa el informe, el artículo 133.1 también señala que *“El carácter de confidencial afecta, entre otros, a los secretos técnicos o comerciales, a los aspectos confidenciales de las ofertas y a cualesquiera otras informaciones cuyo contenido pueda ser utilizado para falsear la competencia, ya sea en este procedimiento de licitación o en otros posteriores”*.

Y es que, *“En el caso que nos ocupa se han recibido ofertas por parte de dos licitadores, respecto de los que no sería aventurado decir que en el ámbito del territorio español operan de facto prácticamente en régimen de duopolio (Asturias, Melilla, etc.). Y es que se da una alta litigiosidad entre ambos licitadores. Por tanto, existe necesidad de velar por la confidencialidad al haber una competencia tan agresiva entre estas dos empresas”*.

Además, señala el órgano de contratación en este informe, la Resolución de documentación confidencial, de 20 de mayo de 2021, cumple con lo estipulado en el artículo 133.1 de la LCSP al no extenderse al contenido de toda la oferta del adjudicatario. De hecho, el sobre nº 1 no está declarado confidencial, y los sobres nº 2 y nº 3 solo parcialmente.

Por lo demás, recuerda el órgano de contratación que la propia recurrente también declaró confidencial parte de su oferta por lo que, concluye en este informe, *“ante similares declaraciones de confidencialidad por parte de dos licitadores que son competidores directos en gran parte de las licitaciones de servicio de transporte sanitario aéreo y/o*



servicios de transporte de emergencia aéreo, insistimos en que el órgano de contratación debe proteger con rigor la confidencialidad de ambas ofertas”.

Recuerda, además, este informe, en relación con lo dispuesto en el artículo 133 de la LCSP en cuanto a que *“El deber de confidencialidad...no podrá extenderse...ni a todo el contenido de los informe y documentación...”*, que las actas de las mesas de contratación se han publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público, así como los informes de valoración, tanto de los criterios subjetivos, como de los criterios objetivos. Asimismo, la UTE recurrente obtuvo copia del *“Informe Técnico relativo a las memorias de organización del servicio de transporte aéreo”*, de 9 de marzo de 2021, salvo las partes del informe que son extractos de la oferta de BABCOCK declarada como confidencial.

En suma, y por todo lo anterior, concluye el órgano de contratación como esta Administración ha tratado de respetar en igual medida los principios de transparencia y confidencialidad, tarea harto difícil máxime cuando se trata de conseguir contratar un servicio tan sensible y esencial en un archipiélago como es el transporte sanitario aéreo.

La UTE BABCOCK, en su escrito de alegaciones de fecha 12 de julio de 2021, replica también a la UTE recurrente señalando, en primer lugar, que el sobre nº 2 lo compone documentación de compañía en la que se contemplan descripciones de los desarrollos técnicos internos llevados a cabo para las configuraciones de las aeronaves, pudiendo incluir certificaciones obtenidas tras los referidos desarrollos internos. El conocimiento de estos desarrollos por terceras empresas competidoras pueden hacerlas conocedoras de los desarrollos técnicos elaborados con el conocimiento y know-how de la compañía. Además, respecto de los manuales de operaciones para dar cumplimiento a los requisitos del PPT, es documentación de la compañía compuesta por datos que permitirían conocer a terceros el sistema de gestión interna de las compañías, totalmente confidencial.

Por lo demás, y en cuanto al sobre nº 3, se encuentra la Memoria y se declaran confidenciales los capítulos 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, por detallar todas las capacidades operacionales, de gestión de los recursos y la organización, aseguramiento de la calidad y la seguridad y propuesta de valor que ofrece BABCOCK como compañía; formación adicional y organización propia de dichos procesos formativos de todo el persona, procesos



y procedimientos propios desarrollados e implantados por BABCOCK, desarrollos tecnológicos y de innovación y mejora continua que añaden un valor a la operación y que, tanto, no se pueden facilitar a la competencia. También se declaran confidenciales los capítulos 13 y 14 por detallar todas las capacidades de formación sanitaria incluyendo los procedimientos sanitarios y los desarrollos tecnológicos llevados a cabo por BABCOCK, diseño de los planes de formación propios, etc., y que, por tanto, no se deben facilitar a la competencia.

En suma, concluye la UTE adjudicataria, la memoria es un documento sensible en el que se describe la organización interna de la compañía en la ejecución de las labores clave del servicio, aspecto éste que puede suponer la transferencia no deseada de conocimiento y planteamiento a las empresas competidoras. Además, en ella se indican los procesos y procedimientos existentes en la compañía para abordar las posibles contingencias durante la ejecución del contrato, lo que resulta igualmente un valor clave en las propuestas a eventuales clientes.

Tan es así que la misma UTE recurrente también declaró confidencial parte de la documentación presentada.

Por todo ello solicita que se declare ajustada a Derecho la Resolución del Director del Servicio de Salud de las Islas Baleares por la que se declara confidencial parte de la documentación por ella presentada por cuanto que la misma representa un valor estratégico para la empresa, máxime, además, al encontrarnos en presencia de un sector muy especializado y cerrado donde es clave el secreto técnico y comercial, fruto de la investigación y desarrollo, para poder realizar la propuesta más competitiva.

Pues bien, para resolver la controversia este Tribunal ha de partir de lo señalado en el artículo 133.1 de la LCSP según el cual:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente en materia de acceso a la información pública y de las disposiciones contenidas en la presente Ley relativas a la publicidad de la adjudicación y a la información que debe darse a los candidatos y a los licitadores, los órganos de contratación no podrán divulgar la información facilitada por los empresarios que estos hayan designado como confidencial en el



momento de presentar su oferta. El carácter de confidencial afecta, entre otros, a los secretos técnicos o comerciales, a los aspectos confidenciales de las ofertas y a cualesquiera otras informaciones cuyo contenido pueda ser utilizado para falsear la competencia, ya sea en ese procedimiento de licitación o en otros posteriores.

El deber de confidencialidad del órgano de contratación, así como de sus servicios dependientes, no podrá extenderse a todo el contenido de la oferta del adjudicatario ni a todo el contenido de los informes y documentación que, en su caso, genere directa o indirectamente el órgano de contratación en el curso del procedimiento de licitación. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida, y en ningún caso a documentos que sean públicamente accesibles.

El deber de confidencialidad tampoco podrá impedir la divulgación pública de partes no confidenciales de los contratos celebrados, tales como, en su caso, la liquidación, los plazos finales de ejecución de la obra, las empresas con las que se ha contratado y subcontratado, y, en todo caso, las partes esenciales de la oferta y las modificaciones posteriores del contrato, respetando en todo caso lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal".(el subrayado es nuestro)

Preceptos estos sobre las que ha recaído una reiterada doctrina por parte de este Tribunal que podemos sintetizar sobre la base de lo señalado en la Resolución nº 616/2019, de 6 de junio de 2019, Recurso nº 484/2019, conforme a la que:

«A la vista de lo anterior, este Tribunal ha venido generando una doctrina constante, que se basaba ya en lo dispuesto en el antiguo artículo 140 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público y que resulta plenamente aplicable a la luz de la nueva normativa antes expuesta. En síntesis, dicha doctrina viene a señalar:

a) El carácter confidencial de la documentación no puede señalarse de forma genérica sobre la totalidad de la documentación, debiendo venir referida a secretos técnicos o comerciales, como aquella documentación confidencial que comporta



una ventaja competitiva, desconocida por terceros y que, representando un valor estratégico para la empresa, afecte a su competencia en el mercado, siendo obligación del licitador que invoca el deber de confidencialidad justificar suficientemente que la documentación aportada es verdaderamente confidencial y al órgano de contratación decidir de forma motivada (Resolución nº 58/2018).

b) El derecho de acceso se extiende a lo que constituye el expediente, tal y como éste viene definido en el artículo 70 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común, no extendiéndose a otros documentos que, aun cuando hubieran sido aportados por los licitadores, no hayan servido de antecedente de la resolución impugnada (Resolución nº 732/2016).

c) La confidencialidad solo puede propugnarse de documentos que sean verdaderamente secretos, es decir, que no resulten accesibles o puedan ser consultados por terceros (Resolución nº 393/2016).

d) En todo caso, el derecho de acceso al expediente tiene un carácter meramente instrumental, vinculado a la debida motivación de la resolución de adjudicación como presupuesto del derecho de defensa del licitador descartado, por lo que no es imprescindible dar vista del expediente al recurrente más que en aquellos aspectos respecto de los cuales quede justificada la necesidad de su conocimiento para fundar el recurso (Resolución nº 741/2018)».

De acuerdo con el artículo 133 de la LCSP, por lo tanto, los intereses en conflicto son, por un lado, el derecho de los licitadores a la confidencialidad de los documentos de su oferta que pudieran contener secretos profesionales o comerciales y cualquier otra información cuyo contenido pueda ser utilizado para falsear la competencia; y, por otro, el derecho de acceso al expediente del competidor excluido como garantía del derecho a recurrir.

Como hemos visto, este Tribunal ha venido señalando que el carácter confidencial no puede reputarse de cualquier documentación que así sea considerada por el licitador, sino que, en primer lugar, debe ser verdaderamente confidencial, en el sentido de venir referida a secretos técnicos o comerciales. En relación con la definición de secreto técnico o comercial, en la Resolución nº 196/2016, se estableció que se consideran secretos técnicos



o comerciales el *"conjunto de conocimientos que no son de dominio público y que resultan necesarios para la fabricación o comercialización de productos, la prestación de servicios, y la organización administrativa o financiera de una unidad o dependencia empresarial, y que por ello procura a quien dispone de ellos de una ventaja competitiva en el mercado que se esfuerza en conservar en secreto, evitando su divulgación"*. También se señaló en esta misma resolución que, para que la documentación sea verdaderamente confidencial, es necesario que se trate de documentación que *"a) que comporte una ventaja competitiva para la empresa, b) que se trate de una información verdaderamente reservada, es decir, desconocida por terceros, c) que represente un valor estratégico para la empresa y pueda afectar a su competencia en el mercado"*.

Por otro lado, también ha venido señalando este Tribunal que el carácter confidencial no puede ser declarado de forma genérica sobre la totalidad de la documentación, ni ser aceptada dicha declaración de forma acrítica por parte del órgano de contratación, sino que tiene éste la competencia para analizar la documentación específicamente señalada por el licitador como confidencial y, a la vista de sus justificaciones y argumentos, determinar si, efectivamente, concurren los requisitos y criterios señalados para poder otorgarle tal carácter, sacrificando así el principio de transparencia que ha de inspirar con carácter general la actuación de los poderes públicos particularmente en el procedimiento de contratación. Así señalamos en la Resolución nº 343/2015:

"A estos efectos, este Tribunal considera que esta obligación de confidencialidad no puede afectar a la totalidad de la oferta realizada por el adjudicatario, habida cuenta de que el propio artículo 140.1 del TRLCSP garantiza que este deber de confidencialidad no debe perjudicar el cumplimiento de las obligaciones en materia de publicidad e información que debe darse a candidatos y licitadores, obligaciones entre las que se encuentran incluidas las enumeradas en el artículo 151.4 del TRLCSP, habiendo entendido el Tribunal (Resolución 45/2013, de 30 de enero) que una extensión de la confidencialidad a toda la proposición del adjudicatario podría estar incurso en fraude de ley en los términos previstos en el artículo 6.4 del Código Civil. En la Resolución 62/2012 el Tribunal concluyó que "puesto que la adjudicataria del contrato de forma indiscriminada ha calificado como confidencial toda la documentación incluida en su proposición, cuestión ésta del todo improcedente,



corresponderá al órgano de contratación, al objeto de dar cumplimiento al principio de publicidad y transparencia consagrado en la LCSP (ahora TRLCSP) y así motivar suficientemente la adjudicación, determinar aquella documentación de la proposición de la empresa adjudicataria que, en particular, no afecta a secretos técnicos o comerciales o no se corresponde con aspectos confidenciales, siendo necesario que se justifique debidamente en el expediente, y en su caso a la propia UTE recurrente -de solicitado expresamente la misma-, las causas que determinan el carácter confidencial de la citada documentación, sin que como consecuencia de ello pueda resultar la motivación de la adjudicación insuficiente a los efectos de interponer recurso especial suficientemente fundado". En definitiva, para que pueda ser sacrificado el principio de transparencia y el derecho de defensa de los licitadores a favor del deber de confidencialidad configurado con arreglo al artículo 140 TRLCSP es necesario que los licitadores que invocan tal deber justifiquen suficientemente que la documentación aportada es verdaderamente confidencial, justificación que debe ser revisada por el propio órgano de contratación, que es el competente para decidir si efectivamente concurre dicho carácter, sin que en ningún caso pueda invocarse la misma de forma general a toda la documentación que constituye la oferta del licitador".

Pues bien, aplicadas las consideraciones al caso que nos ocupa, este Tribunal ha de declarar, ya lo adelanta, la conformidad a Derecho de la declaración de documentación confidencial objeto del recurso.

Así, los propios pliegos rectores de la contratación ya preveían la presentación de documentación confidencial por parte de los licitadores, dada las peculiaridades del sector, señalando a este respecto la cláusula 13.6 del PCAP que:

"En el caso de que el licitador considere que su proposición contiene datos y documentos que son susceptibles de ser considerados confidenciales, podrá presentar, de acuerdo con el artículo 133 de la LCSP, una declaración en la que indique qué datos y documentos son de carácter confidencial, justificándolo adecuadamente. Esta declaración deberá presentarse en el momento de presentar su oferta".



De este modo ambos licitadores presentaron junto con su sobre nº 1 su correspondiente de declaración de confidencialidad con el contenido reseñado en el antecedente hecho quinto de esta Resolución. Esto es, no solo la UTE adjudicataria declaró confidenciales parte de los documentos por ella presentados sino que también hizo lo propio la misma UTE recurrente (en concreto declaraba confidenciales la UTE ELIANCE de sistemas y programas de gestión; gestión de recursos humanos, medios, planificaciones, o cualquier otro dato o esquema que permita a terceros conocer el sistema de gestión interna de las empresas integrantes de la UTE; cualquier dato personal o laboral del equipo humano presentado en la propuesta; y documentación de compañía).

La declaración de confidencialidad hecha por los dos licitadores no se extendió a toda la oferta respetándose, por lo tanto, las previsiones de la LCSP sobre el particular siendo que, además, los documentos así declarados bien pueden entenderse comprendidos dentro del concepto de secretos profesionales o comerciales o que pueden utilizarse como medio falsear la competencia. Así lo explica detalladamente la UTE adjudicataria en su escrito de alegaciones y resulta fácilmente comprensible dado lo sensible del objeto de la contratación: el transporte sanitario aéreo.

Por lo demás, y sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar como la parte recurrente no ha explicado en qué sentido la negación de la documentación declarada confidencial por el órgano de contratación le ha producido indefensión o perjuicio a la hora de interponer el recurso. Sus alegaciones han sido genéricas e inconcretas, por lo que no bastan para anular la declaración de documentación confidencial de la oferta de la contrincante llevada a cabo por el órgano de contratación máxime cuando, además, ella misma también declaró confidencial parte de los documentos de su oferta.

Se desestima este motivo de recurso, y la solicitud de acceso al expediente en la sede del Tribunal.

Sexto. Entrando ya en los motivos de oposición, considera la recurrente que ha habido varios incumplimientos en la oferta de la adjudicataria: unos relativos a la valoración de los criterios objetivos, y otros relativos a la valoración de los criterios subjetivos.



Por lo que a los criterios objetivos se refiere, afirma la UTE recurrente que su pretensión principal es la exclusión de la oferta de su competidora adjudicataria. Y ello porque, de acuerdo con los informes periciales de parte por ella aportados, las aeronaves presentadas de contrario no se ajustan a lo preceptuado en los pliegos por lo que la única solución es la exclusión, al tratarse de una oferta inválida en términos contractuales. Ahora bien, y de forma subsidiaria, para el caso de que se considerara por este Tribunal que sí se cumplen los requisitos previstos en los pliegos, entiende la recurrente que habría que valorar conforme a lo realmente ofertado por la adjudicataria, para lo cual ofrece una valoración alternativa.

En resumen, y con carácter principal, considera la UTE ELIANCE que la oferta debió ser excluida, ya que la UTE BABCOCK presentó su oferta incurriendo en falsedad documental en relación a la matriculación de la aeronave HC1: B412EP, EC-MQV, S/N 36673.

Y con carácter subsidiario:

1. De la documentación aportada por la UTE BABCOCK en relación al KIT HEMS del helicóptero B412 se ha encontrado el KIT HEMS de Air Ambulance P/N 205/212/412-25-20-1000, no constando sin embargo que esté certificado para la variante B412-EP, siendo además el KIT HEMS del año 1995, incumpliendo lo previsto en la cláusula 2.2 del PPT.
2. La documentación aportada por la UTE BABCOCK no corresponde con la del Manual de Vuelo, ni queda acreditado suficientemente el cumplimiento de lo relativo al Rotor de cola encapsulado o con suficiente altura, más 2 metros por parte del Bell 412-EP.
3. El helicóptero Bell 412-EP, propuesto para la operación HEMS en H-24, (vuelo día y noche), debe de estar dotado de los equipos necesarios para poder completar el vuelo Instrumental y también el PBN, RNAV, máxime cuando la licitación contempla tres años, más dos de prórroga, período en que esta navegación será la más empleada en un futuro próximo, circunstancia esta que limitaría el cumplimiento con lo exigido en las cláusulas 1.1 y 2.1 del PPT.

4. El helicóptero Bell 412-EP infringe los parámetros contenidos en la Ley 1/2007 de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears, constituyendo infracción grave prevista en el apartado 2.d) del artículo 55 de la referida Ley 1/2007.

Por ello entiende que la puntuación que habría de serle otorgada es de 18,498 puntos conforme al siguiente desglose:

- Los puntos por la antigüedad de la aeronave, tras la revisión de la fecha de matriculación de la aeronave B412EP, EC-MQV, S/N 36673 descienden en 0,498 puntos, siendo el total 5,478 puntos.
- Los puntos por la mayor capacidad de traslado de pacientes, tras haberse comprobado que la UTE BABCOCK no acredita la capacidad declarada, lo que implica que solo puntuarían los 2 aviones (2 asientos en total), descienden en 14 puntos siendo el total 6 puntos.
- Los puntos obtenidos por el rotor de cola encapsulado, tras haberse comprobado que la UTE BABCOCK no acredita el cumplimiento de altura suficiente, descienden en 4 puntos siendo el total 0 puntos.

Por otro lado, la UTE recurrente tampoco está de acuerdo con la valoración de los criterios subjetivos llevada a cabo por el órgano de contratación por las siguientes razones:

En primer lugar, considera que no se le pueden otorgar puntos a la UTE BABCOCK por la prestación del servicio ya que:

- i. No dispone de Hangar en Menorca, y la justificación de espacios para cumplimiento CO 16B no tiene validez, ya que son de obligado cumplimiento para todos los operadores.
- ii. El Informe Técnico obvia indicar su aportación de un Coordinador general y un Responsable de contrato.
- iii. Incumple varios puntos del PPT en relación con el personal porque con 10 pilotos de avión, que son 5 tripulaciones, es imposible dar la cobertura requerida, 24 horas todo el año, operando dos bases de aviones, y cumplir la legislación de tiempo de



actividad y descanso de las tripulaciones, por lo que se incumple la cobertura establecida para el servicio en los puntos 3.2, 3.2.1, 3.2.2 y 3.2.3 del PPT. En cambio, la recurrente afirma ofertar 8 pilotos de avión más que BABCOCK, un total de 18 pilotos de avión, para cubrir el mismo servicio exigido en el PTT y de esta forma se cumple con la legislación aplicable al respecto.

En segundo lugar, afirma que se le han otorgado 1,5 puntos por limpieza y desinfección, es decir, idéntica puntuación que su contrincante, ya que en ningún punto del PPT se indica que el número de horas de limpieza sea un elemento a valorar; además, recuerda que el tiempo de la limpieza y desinfección deja inoperativa la aeronave, por lo que lo relevante es un óptimo desarrollo de la misma, no las horas que se empleen. Adicionalmente, hay que considerar que habría exceso de seguridad por exceso de número de limpiezas, sobre un mínimo ya aceptado como suficiente, pero menoscaban la seguridad de la integridad del material expuesto de la aeronave y de sus dispositivos, fundamentalmente los aeronáuticos, pero por ende también los médicos.

Argumentaciones todas ellas combatidas por el órgano de contratación en su informe. Por razones sistemáticas, este Tribunal considera que es mejor ir viendo uno a uno los argumentos de oposición vertidos por la UTE recurrente para, a continuación, estudiar las explicaciones dadas por el órgano de contratación, e ir dilucidando cada una de ellas.

Séptimo. Así, en primer lugar, afirma la recurrente que, en base a la documentación a la que ha tenido acceso, la adjudicataria presenta documentación inexacta o falsa en lo referente a la antigüedad de los helicópteros presentados. En este sentido, junto con su recurso, acompaña como documento nº 4 un Informe Técnico donde se analiza la antigüedad de los referidos helicópteros.

En concreto explica la recurrente que la UTE BABCOCK presentó una oferta con un helicóptero antigüedad año 2017 y otro con antigüedad 2009 y, en cuanto a los dos aviones, uno tenía antigüedad 2018 y el otro 2016. Ahora bien, considera la recurrente que uno de los helicópteros, con matrícula EC-MQV, declara una fecha de matriculación de 22 de septiembre de 2017 cuando la misma es en realidad 3 años menor a lo que consta en los registros (1 de julio de 2014). Para advenir esta afirmación presenta como documento nº 5



certificado de la Autoridad Aeronáutica competente en EEUU, la FAA (Administración Federal de Aviación Americana).

De igual modo, considera que una de las aeronaves declara una fecha de matriculación de 3 días mayor a la real pero dentro del mismo año (pero sin consecuencias prácticas).

Por ello considera que en vez de los 1,826 puntos que le fueron otorgados a la UTE BABCOCK por este helicóptero EC-MQV, S/N 36673, se le tenían que haber otorgado 1,328 puntos por lo que puntuación en este apartado, en vez de 5,976, debía haber sido 5,488 puntos.

Alegaciones contrarrestadas por el órgano de contratación en su informe en el que adjunta copia de los certificados de matrícula emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del helicóptero con matrícula EC-MQV, de fecha 22 de septiembre de 2017, y del avión matrícula SE-MJH, de fecha 26 de septiembre de 2016.

Pues bien, este Tribunal no puede sino remitirse a lo señalado en el cuadro de criterios de adjudicación del contrato según el cual:

“2.2.3. Antigüedad de las aeronaves. En el caso de una oferta donde todas las aeronaves sean nuevas se puntuará con 10 puntos. El resto de ofertas se puntuarán con 0'166 puntos por cada aeronave y por cada año menos de antigüedad del máximo establecido en el PPT (3.1.1).

La antigüedad de las aeronaves vendrá determinada por el año de matriculación. Las aeronaves matriculadas en el año 2021 o posterior, en su caso, serán consideradas nuevas. Las aeronaves matriculadas en el año natural 2020 se considerarán de 1 año de antigüedad. Las aeronaves matriculadas en el año natural 2019 se considerarán de 2 años de antigüedad. Y así sucesivamente”.

Por lo demás, y cuanto a la justificación, será la *“declaración responsable con indicación de la antigüedad de todas las aeronaves y la documentación suficiente que permita comprobar la fecha de matriculación de todas las aeronaves”.*

Ha de entenderse por ello que la antigüedad viene marcada por el certificado de matrícula emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y ha sido correctamente valorada por el órgano de contratación. Procede por ello la desestimación de las alegaciones de la recurrente.

Octavo. En segundo lugar, considera la UTE ELIANCE que ha habido un incumplimiento por parte de la adjudicataria a la hora de acreditar la mayor capacidad de las aeronaves. Y es que, de acuerdo con el informe pericial por ella aportado, no es posible técnicamente hablando la oferta de cuatro plazas adicionales para helicóptero realizada por la UTE BABCOCK. Así, considera que, de las posibilidades técnicas para dotar de KIT HEMS al helicóptero B412, se ha encontrado el KIT HEMS de Air Ambulance P/N 205/212/412-25-20-1000, no constando, sin embargo, que éste esté certificado para la variante B412-EP, siendo, además, el KIT HEMS del año 1995, incumpliendo lo previsto en el Anexo I punto 2.2 Equipamiento del PPT.

Alegaciones combatidas por el órgano de contratación en su informe en el que se remite a la declaración responsable presentada por la UTE BABCOCK conforme a la cual la capacidad máxima de traslado de pacientes para los helicópteros se sitúa por encima del requisito contemplado en el criterio de adjudicación en cuatro plazas, y así fue evaluado mediante la aplicación de fórmulas.

Recordemos que el criterio objetivo 2.2.1 señalaba como:

“La mayor capacidad de traslado de pacientes, se puntuará con 3 puntos cada plaza adicional que excede de 5 pasajeros por aeronave (estas plazas pueden ser ocupadas por personal sanitario y pacientes), hasta un máximo de 20 puntos”.

La UTE recurrente presentó 1 plaza adicional en cada helicóptero. Y en los aviones dos plazas adicionales en uno, y 3 en el otro. En total 7 plazas adicionales, por lo que su oferta se valoró en 20 puntos.

Por otro lado, la UTE adjudicataria presentó 4 plazas adicionales en cada helicóptero. Y en los aviones 1 plaza adicional en cada uno. En total 10 plazas adicionales por lo que su oferta se valoró también en 20 puntos.

En cuanto a la forma de acreditar el cumplimiento de este requisito consistía en *“Declaración responsable con indicación detallada del número de plazas adicionales que se ofertan”*.

A la vista de las alegaciones de ambas partes este Tribunal ha de convenir, con el órgano de contratación, en que la adjudicataria ha justificado convenientemente la mayor capacidad de plazas ofertada, y que ésta ha sido correctamente valorada, por lo que procede desestimar las alegaciones de la recurrente en este extremo.

Solamente cabe reseñar que la UTE BABCOCK en su escrito de alegaciones presenta prueba documental conforme a la cual el KIT HEMS de Air Ambulance P/N 205/212/412-25-20-1000 sí está certificado para la variante B412-EP, lo que no hace sino corroborar la conclusión alcanzada por este Tribunal.

Noveno. En tercer lugar, alega la UTE recurrente incumplimiento de la adjudicataria para acreditar lo relativo a la distancia del rotor de cola encapsulado o con una altura de más de 2 metros.

Así, considera que, en la documentación técnica aportada por la UTE BABCOCK (Sobre 2: Criterios evaluables mediante aplicación de fórmulas; Criterio Objetivo 2.6: Documentación características técnicas del rotor de cola), se menciona que la imagen está extraída del Manual de Vuelo del B412-EP, obteniendo una altura del rotor de cola de 2,08 metros. Sin embargo, consultando dicho Manual de Vuelo en la página 1-19 de la Sección Manufacturer's Data, Figura 1-1 Principal Dimensions se determina que la altura del rotor de cola es de 1,9 metros o 6 ft 5 in, en vez de 2,08 metros. Por ello, la documentación aportada por la UTE BABCOCK no se corresponde con la del Manual de Vuelo, ni queda acreditado suficientemente el cumplimiento de este requisito por parte del Bell 412-EP.

En su opinión, no existe una documentación técnica clara y específica que demuestre el cumplimiento del requisito, sin que dicha labor pueda suplirse por la documentación del Manual de Vuelo, ya que el aportado no se corresponde con la especificación técnica correspondiente. Ello demuestra que se ha dado por válido el cumplimiento de un requisito técnico no acorde con las exigencias y requerimientos del PPT y que, por tanto, la oferta de la UTE adjudicataria no puede ser admitida, ni puede por ello devenir adjudicataria. En

todo caso, y como ya se indicó, considera la UTE ELIANCE que, si admitiera la oferta, los puntos obtenidos por el rotor de cola encapsulado, tras haberse comprobado que la UTE BABCOCK no acredita el cumplimiento de altura suficiente, descenderían en 4 puntos siendo el total 0 puntos.

Frente a ello alega el órgano de contratación en su informe:

“En la declaración responsable presentada por BABCOCK relativa al rotor de cola de las aeronaves, manifiestan que “todas las aeronaves incluidas en la presente oferta contarán con una altura del rotor de cola de más de 2 metros desde la parte más baja del recorrido de las palas del rotor de cola) para minimizar el riesgo de colisión con personas o cosas”, y así se puntuó en el proceso de valoración de la oferta”.

Nuevamente hemos de remitirnos a lo señalado en el PCAP conforme al cual es criterio de valoración objetivo contar con un *“Rotor de cola encapsulado o con altura de más de 2 metros (desde la parte más baja del recorrido de las palas del rotor de cola), para minimizar el riesgo de colisión con personas o cosas. Las ofertas que cumplan con este requisito en todas las aeronaves ofertadas serán valoradas con 4 puntos. El resto de ofertas se valorarán con 0 puntos” (2.2.6).*

Por otro lado, este criterio objetivo se acreditará con *“Documentación técnica que permita comprobar las características técnicas del rotor de cola”*. No basta, en este caso, por tanto, con una declaración responsable, sino que es necesaria documentación técnica que lo acredite.

Pues bien, lo presentado por la UTE BABCOCK para la valoración del criterio, a pesar de su calificación en la oferta técnica, no es una documentación técnica. No son las especificaciones del fabricante, ni el Manual de vuelo propiamente dicho, sino unas imágenes con mediciones, supuestamente extraídas del Manual de vuelo. No deja de ser una declaración de parte, como reconoce el órgano de contratación en su informe al recurso (una declaración responsable).



Por tanto, al no haber aportado la UTE BABCOCK la documentación técnica necesaria para la valoración del criterio, tal y como exigían los pliegos, procede estimar este motivo de recurso en el sentido de declarar que no resulta ajustada a Derecho la concesión de los 4 puntos obtenidos por la adjudicataria en este criterio.

Además, la UTE recurrente afirma que en las páginas 1-19 del Manual de Vuelo se observa que la altura del rotor de cola es de 1,9 metros (6 ft 5 in), y no de 2,08 metros, lo que confirma la empresa adjudicataria en sus alegaciones al recurso al afirmar que esa altura de 1,9 metros corresponde a una de las versiones del modelo de helicóptero ofertado por la UTE BABCOCK, pero no al modelo concreto ofertado. Es decir, no se ha presentado la documentación técnica, y además resulta dudoso que de esa documentación técnica se derive el cumplimiento del requisito para la obtención de los 4 puntos del criterio.

Décimo. En cuarto lugar, considera la recurrente que existen otros aspectos técnicos que condicionan la operación de vuelo y que son relevantes a los efectos de la puntuación asignada. Así, en primer lugar, aprecia la recurrente infracción de las cláusulas 1.1 y 2.1 del PPT por cuanto que el helicóptero Bell 412-EP, propuesto para la operación HEMS en H-24 (vuelo día y noche) debe de estar dotado de los equipos necesarios para poder completar el vuelo Instrumental y también el PBN, RNAV, máxime cuando la licitación contempla tres años, más dos de prórroga, período en que esta navegación será la más empleada en un futuro próximo. Por ello concluye que, si bien el helicóptero BELL 412-EP está certificado para IFR, no está dotado de un sistema de navegación por satélites certificado que pueda realizar PBN y RAV, por lo que estaría limitado para este tipo de vuelos en las Islas Baleares.

Además, en relación con el nivel de ruido generado y la contaminación acústica en un entorno de operación urbano de noche y día, afirma la recurrente que, de acuerdo con la normativa aplicable sobre el uso de aviones de reacción subsónicos civiles que se detalla en el Informe Técnico aportado como documento nº 6, el helicóptero Bell 412-EP puede estar limitado en ciertos aeropuertos por el ruido que emite, y así se recoge en una nota en el Manual de vuelo BTH-412FM-4; Punto 4-10 de la Rev. 29 fecha 16 de octubre de 2009, que se adjunta copia de página de Manual de vuelo en el Informe.

En el Manual de vuelo se informa que produce un ruido en aproximación de 95,6 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), por lo que realizar una operación de H-24, (día y noche) sobrevolando una ciudad como Ibiza, o Mahón, o Palma de Mallorca y realizando una aproximación al helipuerto a 300 ft (91m) para después alcanzar el LDP a unos 130 ft (42m), puede ocasionar muchas molestias a los ciudadanos, y además vulnera los parámetros contenidos en la Ley 1/20076, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears, constituyendo infracción grave prevista en el apartado 2.d) del artículo 55.

Frente a ello señala el órgano de contratación en su informe que, de la documentación presentada por la UTE BABCOCK, tanto la empresa, como sus aeronaves y sus pilotos están habilitados para el vuelo por instrumentos. Esta habilitación tiene que continuar en vigor desde el inicio de las operaciones y durante la vigencia del contrato, teniendo que adaptarse a los cambios normativos que le pudieran afectar, tanto en la formación de los pilotos como en la renovación/actualización de los equipos de navegación, circunstancias estas que serán comprobadas por la Gerencia del 061.

De igual modo, y por lo que al nivel de ruido generado y la contaminación acústica en un entorno de operación urbano de noche y día se refiere, aporta el órgano de contratación junto con su informe certificados sobre niveles de ruido de los dos helicópteros ofertados por la UTE BABCOCK, emitidos por el Ministerio de Fomento de fecha 26 de septiembre de 2008 y julio de 2017.

Undécimo. A continuación, y como segundo grupo de alegaciones, afirma la UTE recurrente que la oferta técnica de la adjudicataria no cumple con los requisitos mínimos exigidos en el PPT por lo que el acuerdo de adjudicación es por ello contrario a Derecho debiendo ser anulado y la oferta de la UTE BABCOCK excluida. En este sentido, como documento nº 6, aporta un Informe Técnico que contiene un estudio de cumplimiento del PPT y de la determinación de H/C óptimo con el objetivo de determinar el cumplimiento de las características de los modelos de helicópteros presentados en el expediente de contratación.



Así, en cuanto al modelo de helicóptero BELL 412-EP, propuesto por la adjudicataria, considera la UTE recurrente que el helicóptero para cumplir con las misiones determinadas en el PPT debe de operar en Clase de performance 1, cuando actúe como ambulancia o en los helipuertos o aquellos lugares de operación, que estén en entornos hostiles y/o congestionados, para poder minimizar el riesgo.

Que el helicóptero Bell 412 EP aportado por la UTE BABCOCK desarrolla en su Manual de Vuelo las características y sus limitaciones. Para conocer cómo operar en clase de performance 1, se debe de acudir al Suplemento correspondiente del Manual de Vuelo, en este caso es el suplemento de la CAT A, BHT-412-FMS- 62.4, y comprobar el tipo de motor de turbina que porta el helicóptero, éste es el PT6T-3D.

En los Manuales de Operaciones, y el suplemento HEMS, documentación del operador aprobada por AESA (Agencia Española de Seguridad Aérea), se suele determinar que, en el caso de no conocer el peso de los pacientes, se les asigne 100 kg (220 Lb). Sin embargo, se ha asignado un peso estándar de las personas, tripulación, equipo médico y paciente de 170 Lb por persona (77,01 kg).

La elevación del helipuerto del hospital de Son Espases, en Mallorca, de referencia en la comunidad, es de 209ft. Para calcular la altitud de presión, selecciona el QNH (altitud de presión corregida a nivel del mar) de 1013 milibares, y se lee en el altímetro barométrico la altitud. Así, para calcular la capacidad del helicóptero para operar en Clase de Performance 1, como dicta la norma en un helipuerto de hospital en un entorno hostil o congestionado, hay que observar la carta del Manual de Vuelo BTH-412- FMS-62.4, Figura 1B-1 (ver ANEXO II SUPLEMENTO DEL MANUAL DE VUELO DEL BELL 412 EP, FMS 62.4, OPERACIONES CAT A).

De lo contenido en el Informe Técnico aportado concluye la UTE recurrente que el helicóptero Bell 412-EP (el valorado en la oferta) cumple los requisitos de operación en la configuración de dos pacientes hasta una temperatura ambiente de 4°C, por lo que este modelo de helicóptero no es adecuado para cumplir las condiciones definidas en el PPT, para la operación de ambulancia aérea o HEMS de Ibsalut en las Islas Baleares, ya que es necesario poder despegar a una temperatura de 30°C.



Por ello, afirma la no aptitud del helicóptero B412-EP para el servicio, incumpliendo las condiciones definidas en el PPT, por no satisfacer los requisitos establecidos en los puntos 1.1 (Misiones encomendadas) y Anexo I punto 2.1 (Requerimientos Técnicos Mínimos exigidos) del PPT.

Frente a ello el órgano de contratación adjunta copia del documento de idoneidad de las helisuperficies para el modelo de helicóptero BELL 412EP, tramitado durante los trabajos que realiza el Gestor de Helisuperficies del Servicio de Salud de las Islas Baleares. Dichos trabajos están encomendados a la empresa Airtech, ya que dichas aeronaves están actualmente en uso para el transporte sanitario aéreo en la CCAA de Baleares mediante contrato de emergencia, y hasta que se inicien, en su caso, las operaciones por parte del adjudicatario del servicio.

Duodécimo. En relación con estas últimas alegaciones, este Tribunal ha de recordar lo dispuesto en Resoluciones como la nº 985/2015, de 23 de octubre de 2015, Recurso nº 1006/2015. Conforme a la misma, Fundamento de Derecho Sexto:

“En cuanto a la cuestiones planteadas hemos señalado que el artículo 145.1 del TRLCSP establece que las proposiciones de los interesados deben ajustarse a lo previsto en el pliego y que su presentación supone la aceptación incondicionada por el empresario del contenido de la totalidad de las cláusulas o condiciones sin salvedad o reserva alguna, mención al pliego de condiciones particulares que se extiende al pliego de prescripciones técnicas (Resoluciones 4/2011, de 19 de enero, 535/2013, 22 de noviembre).

También señalamos, en la Resolución 250/2013, de 4 de julio, que “una cosa es que las condiciones que afectan exclusivamente a la ejecución del contrato (...) sólo puedan exigirse al adjudicatario del mismo y en el momento preciso de su ejecución (Resolución 211/2012), y otra bien distinta es que sean admisibles las ofertas en las que la propia descripción técnica no se ajuste a las características requeridas en el pliego de prescripciones. En este último caso, sí que cabe la exclusión del licitador (como acuerdan por tal motivo las resoluciones 246/2012, 91/2012, 90/2012, 219/2011), pero no en el primero, porque no es razonable adivinar ni

presumir que el adjudicatario, que ha asumido la obligación de ejecutar la prestación con arreglo a la legislación vigente vaya a incumplir dicho compromiso (Cfr.: Resoluciones 325/2011 y 19/2012)”, En consecuencia, es exigible que las proposiciones se ajusten en su descripción técnica al contenido del pliego de prescripciones técnicas o documentos contractuales de naturaleza similar en la medida en que en ellos se establecen las características y condiciones de la prestación objeto del contrato, sin que sea necesario que el pliego de cláusulas administrativas particulares prevea expresamente la exclusión de aquellas ofertas que no se ajusten al pliego de prescripciones técnicas (entre otras Resoluciones 548/2013, 29 noviembre, 208/2014, de 14 de marzo, 490/2014, de 27 de junio, 763/2014, de 15 de octubre).

Igualmente señalamos que la posibilidad de excluir a un licitador por incumplimiento del pliego de prescripciones técnicas, “está expresamente recogida en el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Este precepto establece que <<Si alguna proposición no guardase concordancia con la documentación examinada y admitida, excediese del presupuesto base de licitación, variara sustancialmente el modelo establecido, o comportase error manifiesto en el importe de la proposición, o existiese reconocimiento por parte del licitador de que adolece de error o inconsistencia que la hagan inviable, será desechada por la mesa, en resolución motivada. Por el contrario, el cambio u omisión de algunas palabras del modelo, con tal que lo uno o la otra no alteren su sentido, no será causa bastante para el rechazo de la proposición>>. Por tanto, es innegable que la falta de cumplimiento de alguna de las condiciones técnicas establecidas en los documentos rectores de la licitación debe aparejar la exclusión del licitador, porque ello supondría la imposibilidad de ejecutar el contrato en los términos y con las condiciones previamente fijadas por la Administración y aceptados por el licitador al presentar su oferta” (Resolución 551/2014 de 18 de julio)

En suma, es criterio consolidado de este Tribunal el que establece la obligación de adecuar la descripción técnica en las ofertas presentadas a lo establecido en el pliego de prescripciones técnicas, siendo la consecuencia necesaria de este



incumplimiento la exclusión de la oferta al no adecuarse a las especificaciones establecidas por el órgano de contratación.

Pero también señalamos que “debe tenerse en cuenta que las exigencias de dichos pliegos de prescripciones técnicas deben ser interpretadas y aplicadas de manera que no supongan obstáculos indebidos a los principios generales que guían la contratación administrativa (libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, no discriminación e igualdad de trato entre los candidatos y eficiente utilización de los fondos públicos en conexión con el principio de estabilidad presupuestaria), recogidos en el art 1 del TRLCSP. En este mismo sentido, se pronuncia el art 139 TRLCSP cuando exige que: <<Artículo 139. Los órganos de contratación darán a los licitadores y candidatos un tratamiento igualitario y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia>>. En consonancia con ello, debe interpretarse el art. 84 del reglamento actualmente aplicable, que realiza una regulación muy precisa de los casos en los cuales los defectos en la proposición por defectos formales o por no ajustarse a las exigencias mínimas de los pliegos pueden dar lugar a la adopción de la decisión administrativa de excluir una proposición de la licitación” (Resolución 613/2014, de 8 de septiembre), por lo que “no cualquier incumplimiento ha de suponer automáticamente la exclusión, sino que debe subsumirse en alguna de las causas recogidas en la normativa, interpretarse con arreglo a los principios de igualdad y concurrencia, y siempre ha de suponer la imposibilidad de la adecuada ejecución del objeto del contrato” (Resolución 815/2014, de 31 de octubre)

A ello añadiremos que el incumplimiento del pliego de prescripciones técnicas por la descripción técnica contenida en la oferta ha de ser expreso y claro.

En efecto, del artículo 145.1 del TRLCSP, que dispone que las proposiciones de los interesados deben ajustarse a lo previsto en el pliego y que su presentación supone la aceptación incondicionada por el empresario del contenido de la totalidad de las cláusulas o condiciones sin salvedad o reserva alguna, por lo que establece la presunción en favor de los licitadores de que sus proposiciones se ajustan a los pliegos que rigen la licitación.

Así, no puede exigirse por los órganos de contratación que las proposiciones recojan expresa y exhaustivamente todas y cada una de las prescripciones técnicas previstas en el pliego, sino exclusivamente aquellas descripciones técnicas que sean necesarias para que la mesa pueda valorar la adecuación de las ofertas al cumplimiento del objeto del contrato.

Así en caso de omisiones, debe presumirse que la propuesta del licitador en el aspecto omitido se ajusta al pliego de prescripciones técnicas, y si los términos y expresiones empleados son ambiguos o confusos, pero no obstante admiten una interpretación favorable al cumplimiento de las prescripciones técnicas, esta es la que debe imperar.

Solo cuando el incumplimiento sea expreso, de modo que no quepa duda alguna que la oferta es incongruente o se opone abiertamente a las prescripciones técnicas contenidas en el pliego, procede la exclusión.

De otro lado el incumplimiento ha de ser claro, es decir referirse a elementos objetivos, perfectamente definidos en el pliego de prescripciones técnicas, y deducirse con facilidad de la oferta, sin ningún género de dudas, la imposibilidad de cumplir con los compromisos exigidos en los pliegos. Así no es admisible motivar el incumplimiento acudiendo bien a razonamientos técnicos más o menos complejos fundados en valoraciones subjetivas, bien a juicios técnicos o de valor relativos a la capacidad o aptitud de los licitadores para cumplir lo ofertado”.

En el caso que nos ocupa los incumplimientos del PPT alegados por la recurrente, o bien se refieren a condiciones que afectarían a la ejecución del contrato, o bien no puede apreciarse de manera clara que sean tales.

El primer supuesto es el relativo al incumplimiento de las normas en materia de ruido y el segundo podría hacer alusión a que en los pliegos no se recoge ninguna obligación de contar con las atribuciones PBN, siendo tan solo necesario que el helicóptero pueda volar en IFR, no pudiendo exigirse, como señala al órgano de contratación, a la adjudicataria, el cumplimiento de un futuro hecho.



Por lo demás, y como hemos visto, el órgano de contratación en su informe ha dado cumplida explicación a todas y cada de las alegadas infracciones del PPT con explicaciones que este Tribunal estima razonadas y fundadas por lo que procede la desestimación de las alegaciones de la recurrente en relación con este extremo.

Decimotercero. A continuación, desgrana la recurrente los motivos de oposición a los criterios dependientes de un juicio de valor, con especial referencia al Informe Técnico relativo a las memorias de organización del servicio de transporte sanitario aéreo, de fecha 9 de marzo de 2021, y al Informe sobre la valoración de los criterios subjetivos mediante juicios de valor de las ofertas del expediente SSCC PA 453/20, de fecha 10 de marzo de 2021. Conforme a los mismos, la UTE ELIANCE obtuvo 6,5 puntos y la UTE BABCOCK 9,5 puntos. Ya aclara este Tribunal, con carácter previo, como el primero es más extenso, y en él se analizan detenidamente las memorias presentadas por ambos licitadores, mientras que el segundo es un resumen y contiene la valoración propiamente dicha.

Así, en primer lugar, considera la recurrente que la valoración no se ha ajustado a los Pliegos, pues se han valorado unos criterios de adjudicación no especificados en el PCAP sin identificar los márgenes de puntuación previstos para cada uno de ellos, produciéndose, por tanto, una separación o desviación de lo previsto en los PCAP.

A continuación, y como segundo gran bloque de oposición formal, plantea la parte actora que, conforme al artículo 146.2.b) de la LCSP, en los procedimientos abiertos o restringidos la mesa no debe intervenir para ponderar los juicios de valor cuando éstos sean mayoritarios. Antes, al contrario, lo debe hacer un comité de expertos con cualificación apropiada compuesto al menos de tres miembros. Se pregunta, además, UTE ELIANCE si pueden ser miembros de la mesa de contratación las personas que han participado en la redacción del PPT. Y en este caso la firmante del PPT es una de las técnicas realizadoras de los informes, la Directora de gestión de GAU061.

Por último, y con carácter subsidiario, combate extensa y prolijamente la valoración contenida en estos informes en relación a las siguientes cuestiones: (i) el personal y la prestación del servicio, (ii) mantenimiento de las aeronaves, (iii) Comunicaciones, gestión de la información y (iv) sobre la limpieza y desinfección de las aeronaves y bases.



Decimocuarto. Frente a ello alega el órgano de contratación, con cita del PCAP, que el Cuadro de criterios de adjudicación del contrato establece como criterio de adjudicación 3 (valoración hasta un máximo de 10 puntos) lo siguiente:

“Criterios Subjetivos (evaluables mediante juicio de valor)

Memoria relativa a la organización y gestión de operaciones y recursos, que incluya la descripción de la prestación del servicio, mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves. Comunicaciones, gestión de la información, limpieza y desinfección, registros y gestión de lencería.”

Y como forma de evaluar las proposiciones:

“3.- Puntuación de criterios subjetivos. Se valorará positivamente la claridad y alcance de las tareas a realizar, así como la metodología aplicada, si bien no se podrá incluir ninguna información que revele aspectos objeto de valoración objetiva”.

Dice que ha habido, en suma, un escrupuloso cumplimiento de los pliegos “y se han otorgado unas valoraciones por apartados, ello ha sido así precisamente para evitar cualquier atisbo de discrecionalidad y/o arbitrariedad, puesto que, tal y como recoge el citado informe, las memorias han sido valoradas desde un punto de vista global. Así se estima que la valoración es motivada ya que se asienta en cuatro bloques que son el resultado de la mera descripción de que de la Memoria de organización hace el PCAP”.

Y recuerda que la recurrente no interpuso ningún recurso contra los pliegos del expediente que estuvieron publicados entre el 23 de diciembre de 2020 y el 15 de febrero de 2021. Tampoco AECA, en su Recurso 56/2021, hizo ninguna referencia a la forma de valoración de criterios subjetivos.

Por lo demás, y en cuanto a que la valoración de los criterios de juicios de valor, cuando éstos sean mayoritarios, debe realizarse por un comité de expertos, señala el órgano de contratación que del tenor literal del artículo 146.2.b) de la LCSP no se puede extraer semejante conclusión. Además, recuerda como “en el expediente que nos ocupa los



criterios de juicios de valor tienen una valoración máxima de 10 puntos sobre 100, y por ende, no pueden ser mayoritarios sino todo lo contrario. El resto de valoración (90 puntos) corresponde a la oferta económica (30 puntos) y a los criterios objetivos o cuantificables de forma automática (60 puntos)”.

En cuanto a que la participación en la redacción del PPT veda la posibilidad de que el que lo haya hecho forme parte de la mesa de contratación, señala el órgano de contratación que el artículo 326 no es de carácter básico (Punto 3º de la Disposición final primera. Títulos competenciales de la LCSP). La Comunidad Autónoma de las Islas Baleares tiene regulación específica en esta materia que se encuentra en el Decreto 14/2016, de 11 de marzo, por el que se aprueba el texto consolidado del Decreto sobre contratación de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Concretamente el artículo 3, bajo la rúbrica Mesa de contratación, señala:

“1.La mesa de contratación estará presidida por el secretario general de la consejería contratante, o por el secretario de la entidad en los casos de organismos autónomos y otras entidades instrumentales del sector público autonómico, o por aquellos que se designen para cada caso, y como mínimo formarán parte de la misma un vocal representante de la Intervención General de la Comunidad Autónoma, que, cuando se trate de entidades instrumentales con presupuesto propio, podrá serlo el de la unidad que tenga asignada la función de control económico en dichas entidades; un vocal representante de la asesoría jurídica, que puede pertenecer, indistintamente, a la Dirección de la Abogacía de la Comunidad Autónoma o al servicio que tenga atribuido el asesoramiento jurídico del órgano de contratación, y un vocal perteneciente al servicio promotor del expediente. Deberá actuar como secretario de la mesa el jefe de la unidad administrativa de contratación que tramite el expediente.

2.Todos los miembros de las mesas serán designados por el órgano de contratación, quien podrá hacerlo para cada contrato o de forma permanente mediante acuerdo publicado en el BOIB, sin perjuicio, en este último caso, de poder incorporar nuevos vocales en aquellas contrataciones que por su especialidad o importancia así determine el propio órgano de contratación”.



Por lo que, concluye, no se impide que el vocal promotor sea el firmante del Pliego Técnico. Al tratarse de una materia tan específica que gestiona la Gerencia del 061, para la Mesa es importante que uno de sus vocales sea conocedor de las cuestiones técnicas establecidas en el Pliego.

A continuación, el órgano de contratación combate todos y cada uno de los motivos de oposición concretos formulados contra los criterios de valoración.

Decimoquinto. Pues bien, en relación con esta cuestión, ha de concluir este Tribunal que la valoración realizada por el órgano de contratación se ajusta a lo señalado en el PCAP en el que se explicaba como los licitadores debían presentar una Memoria relativa a la organización y gestión de operaciones y recursos, que incluyera la descripción de la prestación del servicio, mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves. Comunicaciones, gestión de la información, limpieza y desinfección, registros y gestión de lencería.

Cuestiones que son las que se han tenido en cuenta en los informes en los que se ha valorado precisamente la prestación del servicio (bases de operaciones, equipo de coordinación, personal y prestación del servicio y formación), el mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves, las comunicaciones, gestión de la información y la limpieza y desinfección.

Ningún reproche cabe hacer a los informes en este punto, ya que los técnicos redactores de los mismos se han ajustado a lo señalado en el PCAP.

En cuanto a la composición de la mesa, no teniendo el artículo 326 la consideración de básico, según la Disposición Final primera, apartado 3º, de la LCAP, no es predicable la exigencia invocada por la recurrente en relación con la no intervención de un vocal de la mesa en la redacción del pliego técnico.

Por último, y en cuanto a la valoración propiamente dicha, este Tribunal ha de recordar que la evaluación de los criterios de valoración sujetos a juicio de valor forma parte del ámbito de la discrecionalidad técnica del órgano de contratación. Así lo ha establecido en múltiples



resoluciones pudiendo citarse la Resolución nº 133/2019, de 18 de febrero de 2019, según la cual:

«(...) debemos partir de la discrecionalidad técnica del órgano de contratación que nuestra doctrina ha sentado a la luz de la redacción del TRLCSP, que en esencia tenía el mismo objeto que la que nos ocupa, aplicable tanto a la definición del objeto del contrato como a la determinación de los criterios susceptibles de un juicio de valor, y que recordábamos en nuestra reciente Resolución 468/2018:

“La Jurisprudencia (por ejemplo STS de 27 de junio de 2.012) y nuestra propia doctrina (Resoluciones 408/2015, 257/2015 y otras muchas) reconocen la discrecionalidad técnica de los órganos de la Administración como instrumento técnico de integración de los elementos subjetivos de los criterios de adjudicación de las proposiciones de los licitadores que solo se puede desvirtuar por desviación de poder, arbitrariedad, ausencia de toda justificación o patente error, debidamente acreditado por la parte que lo alega o vulneración del procedimiento. La admisión de los criterios de adjudicación dependientes de un juicio de valor lleva a reconocer conceptos cuya integración pueda hacerse por el órgano de contratación mediante una apreciación o valoración subjetiva de ahí que los conceptos empleados para su definición admitan un margen de valoración, sin que esta circunstancia pueda sobrepasar los límites advertidos de la discrecionalidad técnica.”(...).En esta línea, hemos puesto de relieve, en la Resolución nº 652/2014, que el contrato debe ajustarse a los objetivos que la Administración contratante persigue para la consecución de sus fines, y a la que corresponde apreciar las necesidades a satisfacer con el contrato, siendo la determinación del objeto del contrato una facultad discrecional de la misma, sometida a la justificación de la necesidad de la contratación y a las limitaciones de los artículos 22 y 86 del TRLCSP. Por ello, como ha reconocido este Tribunal en las Resoluciones, 156/2013, de 18 de abril y 194/2013, de 23 de mayo, la pretensión del recurrente no puede sustituir a la voluntad de la Administración en cuanto a la configuración del objeto del contrato y a la manera de alcanzar la satisfacción de los fines que la Administración pretende con él. “Si bien reconocíamos también la necesidad de que “el órgano de contratación justifique de forma objetiva y razonable la idoneidad de las

especificaciones para cubrir las necesidades objeto del contrato y su necesidad". A la vista de lo anterior, gozando el órgano administrativo de discrecionalidad técnica para elegir los criterios que mejor se adapten a las necesidades a satisfacer, nuestra competencia sólo nos permite anular los criterios valorativos ligados a las especificaciones técnicas definitorias del objeto a suministrar si se incurre en infracción de ordenamiento jurídico, o en patente error o desviación de poder, de modo que dichas características resulten patentemente inidóneas –no relacionadas con el objeto del contrato-o irrazonables y desproporcionadas".»

No puede admitirse pues, la pretensión de la recurrente, que lo que busca en el fondo es que este Tribunal examine las memorias presentadas para llevar a cabo una nueva valoración de las mismas más ajustada a sus expectativas e intereses. Sin embargo, como hemos señalado en estas resoluciones, una nueva valoración solamente sería plausible si la realizada por el órgano de contratación fuera manifiestamente arbitraria. Lo cual no ocurre en el caso que nos ocupa, ya se adelanta, sin perjuicio de que se proceda a continuación a examinar los motivos concretos de oposición vertidos por la UTE recurrente y al examen de las alegaciones vertidas contra los mismos por el órgano de contratación.

Decimosexto. Por lo que se refiere ya a la concreta valoración de los criterios subjetivos llevada a cabo por el órgano de contratación, se refiere la UTE recurrente a las siguientes cuestiones: (i) el personal y la prestación del servicio, (ii) mantenimiento de las aeronaves, (iii) Comunicaciones, gestión de la información y (iv) sobre la limpieza y desinfección de las aeronaves y bases.

En relación con la prestación del servicio, y por lo que a las bases de operaciones se refiere, plantea la parte actora que la UTE BABCOCK propuso un hangar en Menorca (hangar que, además, está por ella arrendado en virtud de contrato de arrendamiento firmado con AENA el 20-02-2019, y cuya vigencia se extiende hasta el 20-02-2026, y no adscrito a la ejecución del contrato), las instalaciones en el aeropuerto de Ibiza y Palma de Mallorca, donde se adecuarán a la normativa de presencia física contemplada en normativa Circular Operativa 16 B.



Cuestiones sobre las que plantea su disconformidad en la medida en que, afirma la UTE ELIANCE, se han puntuado medios ajenos, vinculados a un contrato cuyo titular es precisamente ella. Se trata, por tanto, de una puntuación sin constatar la veracidad ni la disponibilidad del requisito. *“Ofertar sin título de uso es, literalmente hablando un “brindis al sol” que un órgano de contratación no puede admitir, sino es como un propio deseo, pero que no puede resultar determinante en el marco de una valoración objetiva fundada en una propuesta fundada. Esta parte se remite a los efectos de prueba a los archivos públicos de AENA en los que consta el citado documento, y que demuestra que el contrato de arrendamiento no está vinculado a este contrato, es un negocio interpartes que no puede ser valorado a quien no tiene título jurídico sobre él y que, adicionalmente, no ha demostrado tener ningún otro digno de ser puntuado”.*

Por el contrario, la recurrente propone la utilización de tres hangares, para las cuatro bases (lugares de operación de las aeronaves y del personal), dos en Menorca donde se sitúan los aviones y uno en Ibiza, e instalaciones adecuadas en el aeropuerto de Palma de Mallorca. Estas instalaciones deben de estar adaptadas al PPT y a la normativa, esto implica cumplir con lo requerido en la Circular Operativa 16 B.

En suma, considera la recurrente que la valoración es discrecional por cuanto que, en su opinión, su oferta es mejor al contar con tres hangares frente al uno solo que presenta la UTE adjudicataria que, además, está por ella arrendado en estos momentos.

En relación con el equipo de coordinación, afirma la recurrente que el Informe Técnico valora como mejor propuesta la ofertada por la UTE BABCOCK al aportar su Departamento Sanitario, con una Directora Médica y un Director de Enfermería.

Afirma, sin embargo, la recurrente que tanto la Gerencia 061, como los técnicos del Servicio del SAMU 061, son conocedores que la figura de coordinador es bicéfala -coordinador aeronáutico y coordinador médico-. Por tanto, el Director médico atiende directamente todos los requerimientos que se plantean de su competencia desde la Gerencia del Servicio del SAMU 061, la cual gestiona esta área.

Por ello la valoración de este subapartado vuelve a ser arbitraria al haberse acreditado que no existe mejora en la propuesta la UTE BABCOCK sobre la presentada por ella. No existe



motivación de por qué se considera que, en un caso, la propuesta es mejor que otra ni, claro está, de qué elementos han servido al comité para llegar a esta conclusión. Sin esta motivación el criterio es arbitrario y su aplicación no puede prosperar.

En relación con el personal y prestación del servicio la parte actora discrepa de la valoración realizada en el Informe Técnico relativo a las memorias de organización del servicio de transporte sanitario aéreo ya que, afirma, la oferta de la adjudicataria no permite, con las reglas técnicas y operativas aplicables, cubrir el servicio ofertado. Aporta para ello como documento nº 7 un estudio sobre las tripulaciones mínimas de avión en operaciones 24 horas al día, todos los días del año, conforme al cual, para poder operar dos bases de aviones, 24 horas al día, todos los días del año, cumpliendo con el marco normativo y el PTT, son necesarios 8 pilotos comandantes y 8 copilotos, además de ser recomendable contar con una tripulación de incidencias

Esta es la forma que se puede asegurar asumir los descansos estipulados en la normativa aplicable, ya que, aunque las guardias de las tripulaciones de aviones no son presenciales en base, se requiere en el PPT que, con carácter general, un tiempo de respuesta ante una llamada de activación de 30 minutos para estar en la Base (aeropuerto donde se encuentra el avión) y disponer la salida del avión en 10 minutos más.

De acuerdo con lo expuesto, la propuesta de pilotos de avión realizada por la UTE BABCOCK para cubrir las dos bases de aviones no cumple con la normativa ni con el PPT. Es más, con la propuesta de la UTE BABCOCK de tripulantes para aviones, de 6 pilotos comandantes y 4 copilotos, serían 5 tripulaciones compuestas de piloto y copiloto, para cubrir dos bases 24 horas al día, todos los días del año, esto es 8.760 horas/por base y año, por dos bases son 17.520 horas de guardia, entre 5 tripulaciones resulta que cada tripulante tendría que hacer 3.504 horas de guardia con una respuesta en 30 minutos para la llegada al avión, lo que, ante una llamada de activación del servicio se originaría un incumplimiento de la normativa aplicable.

Concluye por todo ello la UTE ELIANCE que es incompresible que se puede valorar mejor la oferta de la UTE BABCOCK, cuando no se puede cumplir con lo previsto en el PPT ni



en la normativa aplicable, con el número de pilotos de avión propuestos para cubrir las dos bases de los aviones en H-24 todos los días del año.

Por último, en cuanto a la formación, afirma la recurrente que la UTE BABCOCK puede aportar más centros de simulador porque oferta más tipos diferentes de aeronaves, pero esto no supone ninguna diferencia a nivel de formación, ya que el nivel exigido para realizar las verificaciones está siempre referido al modelo que están volando los pilotos y la clasificación del simulador específico.

Alega el órgano de contratación, ante estas cuestiones, como las memorias de organización han sido globalmente consideradas y hasta un máximo de 10 puntos, como señala el pliego. Además, las mismas han sido valoradas conforme a lo estipulado en el PCAP dando una valoración para cada apartado *“para evitar cualquier atisbo de discrecionalidad y/o arbitrariedad, puesto que, tal y como recoge el citado informe, las memorias han sido valoradas desde un punto de vista global”*.

Por lo demás, y en cuanto a la prestación del servicio, se trataba de analizar la memoria presentada, que abarcaba las bases de operaciones, los equipos de coordinación, el personal adscrito al servicio y el plan de formación. En el informe técnico emitido para la valoración de este apartado constan como diferencias de ambas ofertas la identificación clara y manifiesta en puntos como las guardias presenciales de orto a ocaso, no limitándose únicamente a la normativa HEMS, la presentación clara y ordenada de los perfiles profesionales solicitados, incluyendo la oferta de BABCOCK más equipo de coordinación (Director Médico y de Enfermería). Finalmente, la inclusión expresa y manifiesta de las operaciones multipiloto e instrumental, imprescindibles para garantizar la seguridad en el tipo de operaciones que debe desarrollarse en la licitación.

Asimismo, y acerca de las alusiones de la recurrente al hangar en Menorca, y la referencia a un contrato de alquiler entre AENA y Eliance, afirma el órgano de contratación como:

«(...) de la lectura de la oferta de Eliance (pág. 29 del doc. núm. 26 del índice, “Eliance Sobre 3”), el citado alquiler se refiere al hangar que podríamos identificar como Hangar H1. Si revisamos la oferta de BABCOCK (pág. 67 del doc. núm. 29 del índice, “BABCOCK Sobre 3”), se identifican dos hangares en la Figura 4, que

corresponden a lo que podríamos identificar como Hangar H1 (a la izquierda) y Hangar H2 (a la derecha). Puede leerse en la oferta de BABCOCK que “BABCOCK adecuará las instalaciones necesarias en el hangar S-H2, HAN_1_001 DEL Aeropuerto de Menorca...”. Por tanto, no existiría la colusión en la disponibilidad del Hangar H1 a la que se refiere Eliance. Pero es que además la propia Eliance se refiere, en la pág. 28 del doc. núm. 26 del índice (“Eliance Sobre 3”), en la parte de la tabla titulada “Propuesta de mejora”, a una “Propuesta de Segundo Hangar en Menorca”, sin aportar en este caso ningún contrato de alquiler con AENA. Por lo tanto, cabría preguntarnos si en este caso no estaríamos también ante un “brindis al sol” -en alusión directa al término usado literalmente por la recurrente.»

Lo que persigue el pliego al solicitar una descripción de la prestación del servicio es una memoria general de organización del mismo, donde se exponga la previsión del licitador en relación, entre otros, a las bases de operaciones, incluidos los hangares.

El mismo PPT, en su punto 4.1., expone que las bases de operaciones pueden estar sujetas a cambios:

“4.1 En la tabla A3 se relaciona la ubicación de las bases actuales para cada una de las aeronaves. Para los helicópteros, las bases podrán ser modificadas por la Administración al objeto de asegurar la cobertura geográfica que se considere más adecuada en cada momento. En caso de cambio de ubicación definitiva se procederá mediante preaviso de tres meses. La Administración podrá solicitar el cambio definitivo de la base operacional, computando a la adjudicataria los posibles gastos derivados de la misma.”

Además, tal como señala el punto 6.1 del PPT “*El adjudicatario dispondrá de un año natural desde la fecha de adjudicación del contrato para el inicio de actividad completa*”, plazo de tiempo que se considera razonable para que el adjudicatario pueda realizar las gestiones necesarias para disponer de las instalaciones de que se trate.

Además, señala el órgano de contratación que, en el caso que nos ocupa, los pliegos no exigen la presentación de ningún “*compromiso de formalización de contrato de alquiler o compra*”, como sí se exigió, por ejemplo, en el expediente de contratación SSCC PA 78/15,



de esta administración, que fue objeto de recurso ante el TACRC (ver, para una simple comprobación, el Fundamento de derecho Sexto de la Resolución TACRC 820/2015). En el caso del expediente SSCC PA 453/20 no se exige compromiso.

Finalmente, en cuanto al tema de las bases de operaciones, recuerda la siguiente pregunta/respuesta publicada en PLACSP:

“PREGUNTA: INSTALACIONES: Se solicita confirmación de que las bases, al deber ser titulares de ellas la Administración, serán facilitadas por el cliente, siendo responsabilidad del operador únicamente su mantenimiento.

RESPUESTA: Efectivamente, las bases las aporta el Servei de Salut, si bien el adjudicatario será el responsable del mantenimiento de las mismas, haciéndose cargo del coste de dicho mantenimiento. El alquiler es a costa del adjudicatario”.

Cuando se dice que las bases las aporta el Servei de Salut se trata de una referencia a que el Servei de Salut apoyará frente a AENA, o el organismo de que se trate, que la adjudicataria pueda disponer de las instalaciones necesarias para llevar a cabo la ejecución del servicio. Y se añade, para despejar dudas, que *“el adjudicatario será el responsable del mantenimiento de las mismas, haciéndose cargo del coste de dicho mantenimiento. El alquiler es a costa del adjudicatario”.*

Decimoséptimo. En cuanto al mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves, insiste la parte actora en que el Informe de valoración incurre en un exceso de discrecionalidad técnica e incongruencia con su contenido. Y es que, explica, en el informe de valoración de los criterios subjetivos de fecha 9 de marzo de 2021, se considera suficiente la presentación de una declaración responsable por parte de la UTE ELIANCE mientras que en el Informe técnico de fecha 10 de marzo de 2021 se señala que:

“Si bien en lo referente al mantenimiento, Eliance expone como único documento, una declaración responsable de, en el caso de ser adjudicataria presentar un “plan de mantenimiento... “pag.24 y en cambio BABCOCK hace referencia a casi todo el proceso de mantenimiento y todos los controles de seguridad e ítems de calidad

relacionados con dicho proceso de mantenimiento que se realizan en su organización”.

Concluye por ello la UTE ELIANCE que la falta de presentación del plan de mantenimiento le ha penalizado en cuanto a la puntuación obtenida en este apartado en la memoria siendo que, sin embargo, con carácter previo a la presentación de las ofertas, en tiempo y forma de acuerdo con lo contenido en el PCAP y la LCSP, solicitó aclaración al órgano de contratación sobre si era necesario presentar el programa de mantenimiento o con una declaración del responsable era suficiente.

La respuesta del órgano de contratación fue que con la presentación de la declaración del responsable era suficiente para cumplir con el requisito previsto en la documentación contractual.

Esto es lo que hizo y, hacerlo, no puede constituir un elemento de minusvalor, como de hecho ha ocurrido, porque si no hay que aportarlo porque lo dice el órgano de contratación luego no puede argüirse que al no estar entregado se valora solo al que lo entrega. Este criterio rompe la imparcialidad, supone una transgresión de las reglas de las consultas y de su eficacia y constituye, por tanto, una actuación que no se ajusta al ordenamiento jurídico.

Frente a ello recuerda el órgano de contratación como, en este apartado de la memoria, la valoración general de 2 puntos es la misma en las dos ofertas debido precisamente a la respuesta que se publicó en PLACSP respecto a que *“para el mantenimiento de los equipos y aeronaves, bastaría con incluir en la Memoria una declaración responsable relativa al cumplimiento del plan de mantenimiento aprobado por la AESA u organismo oficial correspondiente”*. Y se remite a lo señalado en el Informe técnico de las memorias de organización que en su página 18 indica que:

“Aun cuando, desde el punto de vista técnico, la oferta de BABCOCK en este apartado es muy completa, se considera que la declaración responsable de Eliance, si bien no se puede valorar la calidad de los procesos, es suficiente y correcta para cumplir en lo relativo al plan de mantenimiento, dada la garantía que supone la aprobación de los planes de mantenimiento por parte de AESA”.

Además, se debe tener en cuenta que la interpretación que de la respuesta hace ELIANCE es muy restrictiva en cuanto a la descripción que debería hacerse en relación al “*mantenimiento de instalaciones, equipos y aeronaves*”, puesto que, con una interpretación más amplia, pudiere haberse considerado que con la declaración responsable bastaría únicamente, bien para cumplir con el requisito de presentación de esta parte de la memoria organizativa, o bien para la obtención de un mínimo de puntos en este aspecto.

Aun así, se ha respetado lo publicado en PLACSP y en cuanto al mantenimiento se ha otorgado la misma puntuación a las dos ofertas. Por tanto, no cabría en este punto alegar arbitrariedad alguna, ni mucho menos discriminación.

Por último, en lo que se refiere a posibles discrepancias entre el Informe técnico de las memorias de organización y el Informe de Valoración de criterios subjetivos, alegadas por la recurrente, afirma como “*si bien se puede convenir que el segundo puede dar lugar a cierta confusión, o que podría haber tenido una redacción más profusa, no es menos cierto que el primero recoge una valoración muy detallada de las ofertas y en él descansa toda la argumentación en que se basa la valoración, que es la misma para las dos ofertas*”.

Decimoctavo. Por último, en cuanto a la limpieza, alega la recurrente que su Plan de Limpieza y desinfección reúne las características del PPT en cuanto al desarrollo del plan a ejecutar. Sin embargo, en el Informe técnico no se penaliza ni se detalla que la UTE BABCOCK disponga de procedimiento de limpieza genérico (sí habla de procedimiento SARS-COV2), o por lo menos no se nombra de forma específica. Ella, sin embargo, sí presentó un procedimiento de limpieza genérico (con productos y cadencias según fabricante) y además un procedimiento de SARS-COV2.

Entiende, además, que habría exceso de seguridad por exceso de número de limpiezas, sobre un mínimo ya aceptado como suficiente, que menoscaba la seguridad de la integridad del material expuesto de la aeronave y de sus dispositivos, fundamentalmente los aeronáuticos.

La UTE ELIANCE presenta un Plan de limpieza e higiene para todas las bases y aeronaves. El número de horas son las que se recomiendan para el mantenimiento de las aeronaves por la empresa de limpieza contratada según la actividad a las que van destinadas. A este



respecto, se describe la externalización de la empresa SOLDENE, cuya actividad es la realización de la limpieza periódica y recurrente de las aeronaves y espacios de uso común.

En los helicópteros, a diferencia de los aviones, los componentes electrónicos están distribuidos por toda la aeronave, no diferenciándose, en términos aeronáuticos, una cabina asistencial de la cabina de vuelo, es decir todo el espacio es la misma cabina. Es por ello que en ELIANCE cualquier actividad que se realice dentro de los helicópteros debe ir supervisada por la tripulación aeronáutica. En los aviones solo se hace así cuando se realizan estas actividades en la cabina de pilotaje, no siendo necesaria dicha supervisión en la cabina de pasajeros. En relación a lo anterior, se aporta como Documento número NUEVE los registros de la actividad de limpieza de los meses que ELIANCE estuvo prestando el servicio HEMS en Ibiza, donde se refleja que la limpieza de la aeronave (helicóptero) de Ibiza fue realizada por la empresa externa encargada de toda la gestión contratada (Anexo A) y que esta actividad fue supervisada por parte de la tripulación aeronáutica en materia de limpieza, no siendo éstos, los que desarrollan la actividad de limpieza pero sí ejecutores de la supervisión de cada limpieza, aplicando ocasionalmente el aerosol NDP-Air Total + Green CE* incluido en el procedimiento interno de limpieza de la compañía.

Frente a ello alega el órgano de contratación que la valoración se ha basado en analizar en cómputo global la oferta de horas de personal específico dedicado a estas tareas, de especial importancia, sobre todo teniendo en cuenta el contexto actual de la pandemia COVID19. En la oferta de la UTE BABCOCK, el hecho de disponer de personal específico de limpieza mejora la calidad del servicio, diversificando riesgos de contagio. En el caso de la oferta de la UTE ELIANCE, parte de estas operaciones en el helicóptero de Ibiza se realiza por personal propio aeronáutico de mantenimiento. Por ello la oferta de la UTE BABCOCK permite realizar de forma simultánea las tareas de mantenimiento y limpieza/desinfección, mejorando sustancialmente el servicio en términos de operatividad.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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



Primero. Estimar parcialmente el recurso interpuesto por D. J.T.C., en nombre y representación de la UTE ELIFRIULIA SOC. A.R.L. - ELIANCE AVIATION GLOBAL SERVICES, S.L. - ELIANCE HELICOPTER GLOBAL SERVICES, S.L., contra la adjudicación de la licitación convocada por el Servicio de Salud de las Illes Balears para contratar el “*Servicio de transporte sanitario aéreo en la comunidad autónoma de las Islas Baleares*”, expediente SSCC PA 453/20, anular dicha resolución de adjudicación, y retrotraer el procedimiento para que a la empresa adjudicataria le sean descontados los cuatro puntos obtenidos por el criterio de adjudicación relativo a la altura del rotor de cola, continuando el procedimiento por sus trámites.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 de la LCSP.

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 Illes Balears, 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, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.