



Recurso nº 236/2012

Resolución nº 244/2012

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 7 de noviembre de 2012.

VISTO el recurso interpuesto por D. E.L.H. en representación de Iberworld Airlines S.A. (ORBEST S.A.U.) contra la resolución de la Mesa de contratación de la Subdirección General de Gestión Económica y Patrimonial del Ministerio del Interior, de fecha 4 de octubre de 2012, por la que se acordó excluir a la empresa recurrente en el contrato relativo a *“Servicios de transporte aéreo de pasajeros para el traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia entre diversos puntos del territorio nacional y de éste a terceros países”*, el Tribunal ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Por resolución de la Secretaría de Estado de Seguridad de 5 de julio de 2012, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 18 del mismo mes (BOE 171), se convocó procedimiento abierto para la contratación de los servicios anteriormente descritos con un presupuesto base de licitación de 11.000.000,00 €, estableciéndose un plazo de presentación de ofertas que finalizaba el 13 de agosto siguiente.

Segundo. Dentro de dicho plazo de licitación, presentaron sus proposiciones las siguientes empresas:

-AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, S.A.U. y SWIFTAIR, S.A, en unión Temporal de empresas.

- IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.)

Tercero. Con fecha 23 de agosto de 2012, se reunió la Mesa de contratación al objeto de examinar la documentación administrativa a que se refiere el apartado 10.1 del cuadro de

características en relación con el apartado 9.1 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rigen el contrato, adoptándose el acuerdo de requerir a la empresa IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.) para que, a la vista de la relación de aeronaves presentada por la misma para la ejecución del contrato, incluida en el sobre nº 1, aportase certificación de que dichas aeronaves pueden operar en todo el territorio nacional y, en particular, que pueden hacerlo en el aeropuerto de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Cuarto. En contestación a dicho requerimiento, la empresa presenta un escrito en el que afirma que dicho certificado no puede ser exigido a la vista de las cláusulas de los pliegos que rigen el procedimiento, solicitando por ello que se anule el requerimiento de subsanación mencionado.

Quinto. En sesión de 30 de agosto de 2012, la Mesa de Contratación, a la vista de la contestación remitida por la empresa IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.), decide solicitar un informe técnico a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sobre la capacidad de las aeronaves relacionadas por las empresas licitadoras para la ejecución del contrato para operar en todo el territorio nacional y, en particular, en el aeropuerto de la Ciudad Autónoma de Melilla y, al mismo tiempo, acuerda la suspensión de la apertura pública de los sobres nº 2, que contienen las proposiciones económicas, hasta la recepción del citado informe técnico.

Sexto. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea emite informe de 27 de septiembre de 2012, en el que, tras diversas consideraciones de orden técnico, concluye que de todas las aeronaves incluidas en las relaciones presentadas por las licitadoras, la única que cumple las condiciones adecuadas para operar en el aeropuerto de Melilla es la "ATR 72" de la compañía SWIFTAIR.

Séptimo. En sesión de 4 de octubre de 2012, la Mesa de contratación antes de la sesión pública para la apertura de las proposiciones económicas procede a estudiar el informe técnico emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la vista de su contenido decide la exclusión del procedimiento de licitación de la empresa IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.), por no reunir los requisitos técnicos

necesarios para el cumplimiento del contrato. La exclusión se notifica a la empresa ahora recurrente.

Octavo. Contra dicha exclusión, la representación de ORBEST AIRLINES presenta recurso especial en materia de contratación el 22 de octubre de 2012 ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. Con la misma fecha se presenta ante el órgano de contratación anuncio de interposición del recurso.

Noveno. Con fecha 26 de octubre de 2012, se recibió en este Tribunal el expediente administrativo acompañado del correspondiente informe del órgano de contratación.

Décimo. Con fecha 24 de octubre de 2012, el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales decide dar traslado al Órgano de contratación para que informe sobre la suspensión del procedimiento de contratación. Con fecha 29 de octubre de 2012, el Tribunal decide ordenar la suspensión del procedimiento de acuerdo con lo previsto en los artículos 45 y 46 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre (TRLCSP).

Undécimo. La Secretaría del Tribunal, en fecha 26 de octubre de 2012, dio traslado del recurso interpuesto al otro licitador, otorgándole un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimara oportuno, formulase las alegaciones que a su derecho conviniesen, habiendo presentado alegaciones sustancialmente idénticas, las empresas SWIFTAIR, S.A y AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, S.A.U., el 31 de octubre de 2012.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. Se recurre la exclusión en la licitación de un contrato de servicios sujeto a regulación armonizada, susceptible por tanto de recurso especial de conformidad con lo establecido en el artículo 40 del TRLCSP.

Segundo. El recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.3 del TRLCSP.

Tercero. La empresa IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.) concurrió a la licitación, de la que fue excluida por la Mesa de contratación. Debe

entenderse, en consecuencia, que está legitimada para recurrir de acuerdo con el artículo 42 del TRLCSP.

Cuarto. El acto impugnado es el acuerdo de la Mesa de contratación dictado el 4 de octubre de 2012, por el que se excluye a la recurrente de la licitación, acto expresamente declarado como recurrible por el artículo 40.2.b) del TRLCSP.

Quinto. Se han cumplido las prescripciones formales y de plazo establecidas en el artículo 44 del TRLCSP.

Sexto. ORBEST considera que el requerimiento formulado por la Secretaría de la Mesa de contratación en fecha 23 de agosto de 2012, tras la comprobación de la documentación aportada del sobre núm. 1 consistente en que se aporte la "Certificación de que las aeronaves destinadas a la ejecución del contrato, de acuerdo con la relación incluida en el citado sobre, pueden operar en todo el territorio nacional y en particular que pueden hacerlo en el aeropuerto de la ciudad autónoma de Melilla", es improcedente .

Alega que, para justificar dicho requerimiento, se mencionan el apartado 7.4 del Cuadro de características del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) y apartado II del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), donde no se exige la citada certificación.

En efecto, después de analizar dichas previsiones el recurrente concluye que: "en definitiva, aparte de las certificaciones y certificados, todos ellos aportados por esta mercantil, exigidos en el apartado 7.4 del PCAP relativos a condiciones adicionales de acreditación de solvencia técnica, que debían ser integrados en el sobre 1 según la cláusula 10 del mismo PCAP, lo único que se establece en relación a las características de las aeronaves que deben ponerse al servicio de la prestación del objeto del contrato es que se acredite por cada empresa la propiedad o cualquier otro título jurídico que le habilite a operar al menos una aeronave para cada tipo de aeronave según los pliegos. En este sentido, el pliego únicamente establece una clasificación compuesta de tres tipos de aeronave en función del número de pasajeros que pueden albergar. Tampoco se hace referencia específica a necesidades o requisitos especiales a imponer a las aeronaves según las características de los aeródromos de destino". El recurrente considera que la certificación exigida es contraria a la Ley, al contenido del pliego e incurre en discriminación.

Séptimo. Por su parte, en el informe emitido por el Ministerio del Interior se alega que el apartado II del PPT describe los vuelos y grupos de personas a transportar, señalando claramente, respecto de los primeros, que pueden ser de carácter nacional con origen y destino en aeropuertos del territorio nacional, o de carácter internacional con origen en España.

No se excluye del contrato ningún aeropuerto nacional, por lo que, de entrada, hay que entender que el contrato comprende la prestación de servicios en todos ellos, incluido el de Melilla.

El apartado III del PPT señala, entre otras cosas, que la relación de personas a transportar en cada operación, el número de vuelos y las fechas y origen y destino de los mismos será determinado por la Secretaría de Estado de Seguridad utilizando los procedimientos que más adelante se detallan.

También se contempla en este apartado que la empresa adjudicataria deberá realizar "todas las actividades necesarias para la correcta ejecución de los servicios de transporte aéreo de personas a que se refiere el presente pliego", las cuales incluirán las que allí se indica que, en ningún caso, tendrán carácter limitativo. Entre estas actividades cita expresamente la aportación de la aeronave, su tripulación técnica y su tripulación auxiliar de cabina, que no puede ser objeto de subcontratación.

Finalmente, el apartado VII del PPT, que describe las condiciones particulares del servicio, recoge en el punto 4 la forma de configuración de cada vuelo y en su párrafo a) regula expresamente los criterios de configuración de los vuelos entre la Península con las Islas Baleares y/o con Melilla, lo que claramente pone de manifiesto que los servicios objeto de contratación expresamente incluyen la posibilidad de realización de vuelos con llegada y salida en el aeropuerto de Melilla. En el referido informe se menciona que "a la vista de las relaciones de aeronaves presentadas por las licitadoras, la 'Mesa de contratación consideró necesario solucionar posibles dudas sobre la capacidad de operación en el aeropuerto de Melilla y por ello solicitar en primer término la presentación de certificación al respecto a la empresa por IBERWORLD AIRLINES, S.A.U. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.) y posteriormente un informe técnico a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea". Como se ha expuesto, el informe de dicha Agencia Estatal de Seguridad Aérea

de fecha 27 de septiembre de 2012 concluye que de todas las aeronaves incluidas en las relaciones presentadas por las licitadoras, la única que cumple las condiciones adecuadas para operar en el aeropuerto de Melilla es la "ATR 72" de la compañía SWIFTAIR. Según el informe del Ministerio del Interior, la Administración solicita en los pliegos una relación completa de aeronaves. Lo que se pretende al interesar la relación de todas las aeronaves que la empresa licitadora ponga a disposición del contrato es tener la posibilidad de evaluar la capacidad de la empresa licitadora de cumplir correctamente con las prestaciones de los servicios a contratar. Por ello, al no disponer de una aeronave capaz de operar en el aeropuerto de Melilla, según el citado Departamento, "resulta evidente que la empresa IBERWORLD AIRLINES, S.A. (ORBEST AIRLINES, S.A.U.) no acredita la disponibilidad de los medios idóneos para llevar a cabo correctamente la prestación del contrato, y por ello es correcta su exclusión del procedimiento de licitación".

Octavo. Finalmente, en las alegaciones presentadas por SWIFTAIR y por AIR EUROPA se expone que siempre ha entendido que una de las necesidades esenciales del Ministerio del Interior es la posibilidad de transporte desde/hacia Melilla donde se encuentra el que quizá sea más importante Centro de Internamiento de Extranjeros en España. A este respecto, debe hacerse referencia al punto II a) del PPT donde se especifica que los grupos de personas para los que se requiere el transporte son, entre otros, los "ciudadanos extranjeros que se encuentran bajo la custodia de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que deben ser trasladados para su ingreso en Centros de Internamiento de Extranjeros o que estando ingresados en dichos Centros deben ser trasladados a otros Centros".

Subrayan que en "sin apenas nombrar otro punto o aeropuerto concreto donde operar, en el PPT punto VII "Condiciones Particulares" epígrafe 4.a) se especifica la necesidad de prever el servicio entre otros de vuelos entre la Península y Melilla".

En este sentido, añaden que "debe reconocerse que en el sector de la aviación es sobradamente conocido que la capacidad técnica de operar un servicio que, como se ha indicado, requiere prever operaciones a Melilla, va más allá de la aeronavegabilidad de la propia aeronave o de disponer de adecuados seguros, circunstancias que, por el simple

hecho de permanecer la flota incluida en el Certificado de Operador Aéreo de una compañía con Licencia española, deben darse por sentado”.

Afirman que el aeropuerto de Melilla tiene requerimientos operativos muy restrictivos. Igualmente debe considerarse, en relación con ese punto VII.4.a), el punto II que establece la obligación de realizar todas las actividades necesarias para la correcta ejecución de los servicios de transporte aéreo de personas a que se refiere el Pliego. Destacan que el epígrafe e) obliga a "asegurar que la aeronave se encuentra apta y equipada para realizar las operaciones de transporte de pasajeros", para concluir que el PPT sí incluía una mención expresa a la necesidad de operar en el aeropuerto de Melilla y que al no disponer ORBEST de flota apta y equipada para operar en el aeropuerto de Melilla, que es parte de la correcta ejecución del contrato a que se refiere el Pliego, no cumple con los requerimientos técnicos del Pliego y, consecuentemente, la decisión de excluir a dicha compañía por parte de la Mesa de Contratación está perfectamente fundamentada y conforme a Derecho.

Noveno. La cuestión que se plantea es si la decisión de la Mesa de contratación de exigir, como parte de las obligaciones previstas por los documentos de licitación, que las empresas licitadoras acrediten poder operar en el aeropuerto de Melilla disponiendo de una aeronave adecuada para ello, es o no conforme a Derecho. A este respecto, y como señala la empresa recurrente, no cabe duda de que constituye criterio reiterado por la jurisprudencia y este Tribunal que los pliegos constituyen la “ley” de la licitación, de lo que se deduce que no podrán solicitarse requisitos que no aparezcan con la suficiente claridad en los pliegos de condiciones particulares o en los de prescripciones técnicas. En el caso planteado, tal exigencia se proyecta sobre la acreditación del requisito de la solvencia técnica para poder ejecutar el contrato.

A estos efectos, el artículo 115.2 del TRLCSP dispone que "en los pliegos de cláusulas administrativas particulares se incluirán los pactos y condiciones definidores de los derechos y obligaciones de las partes del contrato y las demás menciones requeridas por esta Ley y sus normas de desarrollo." Por su parte, el artículo 145.1 del TRLCSP prevé que "las proposiciones de los interesados deberán ajustarse a lo previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares, y su presentación supone la aceptación

incondicionada por el empresario del contenido de la totalidad de dichas cláusulas o condiciones, sin salvedad o reserva alguna".

En el artículo 62.2 TRLCSP se dispone que "Los requisitos mínimos de solvencia que deba reunir el empresario y la documentación requerida para acreditar los mismos se indicarán en el anuncio de licitación y se especificarán en el pliego del contrato, debiendo estar vinculados a su objeto y ser proporcionales al mismo".

En interpretación de dichos preceptos, en la Resolución de este Tribunal 172/2011, de 29 de junio se dice, mencionando el entonces artículo 51.2 LCSP, actual artículo 62.2 TRLCSP, que *"del citado artículo se pueden extraer las condiciones a las que han de sujetarse los criterios que acrediten la solvencia de la empresa para ejecutar la prestación: que figuren en el pliego del contrato y en el anuncio de licitación; que sean determinados; que estén relacionados con el objeto y el importe del contrato; que se encuentren entre los establecidos en la Ley según el contrato de que se trate, -en este caso, el artículo 66 LCSP que se refiere a la solvencia técnica de los contratos de suministros-; y además, como consecuencia lógica de los principios de igualdad y no discriminación que rigen la contratación pública, que, en ningún caso dichos criterios puedan producir efectos discriminatorios, sin que pueda equipararse la discriminación a que no todos los licitadores puedan cumplir con los requisitos de solvencia exigidos.*

Por su parte, el artículo 53.2 LCSP (art. 64.2 TRLCSP) permite que los órganos de contratación puedan exigir a los licitadores que, además de acreditar su solvencia o clasificación, se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios materiales o personales suficientes para ello. En definitiva, lo que se exige es una obligación adicional de proporcionar a la ejecución del contrato unos medios, materiales o personales, concretos, de entre aquellos que sirvieron para declarar al empresario apto para contratar con la Administración.

En cuanto a los medios de acreditar la solvencia, el artículo 63 LCSP (art. 74 TRLCSP) señala que la solvencia se acreditará mediante la aportación de los documentos que determine el órgano de contratación de entre los previstos, en este caso, en el artículo 66 LCSP relativo a la solvencia técnica en los contratos de suministros. En consecuencia, la solvencia sólo podrá acreditarse por los medios previstos, por lo que aquí interesa, en el

artículo 66 de la Ley señalada (art. 77 TRLCSP), sin perjuicio de la posibilidad prevista en el artículo 53 LCSP respecto de los medios a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato”.

Décimo. Dentro de este marco jurídico, corresponde analizar si la mencionada exigencia de la Mesa de contratación de que las empresas licitadoras, de acuerdo con lo pliegos, dispongan de una aeronave que pueda operar en el aeropuerto de Melilla, constituye un requisito previsto en los pliegos de la licitación objeto de este recurso. A estos efectos, el informe emitido el 27 de septiembre de 2012 por la Agencia Española de Seguridad Aérea no tiene por finalidad, como afirma el recurrente, interpretar el contenido de los pliegos, pero sí el de acreditar, sin que esto haya sido contradicho por la empresa recurrente, que sólo una aeronave de la compañía SWIFT puede operar en el aeropuerto de Melilla y ninguna de las aportadas por la compañía recurrente.

Pues bien, en el escrito en el que se solicita la subsanación, la Mesa cita que tal obligación se deduce del apartado 7.4 del Cuadro de características del pliego de cláusulas administrativas particulares y del apartado II del PPT.

El apartado 7.4 del cuadro de características del pliego de cláusulas administrativas particulares tiene por objeto determinar la documentación relativa al compromiso de adscripción de medios personales o materiales, exigiendo lo siguiente:

“a) Relación de aeronaves en propiedad o por cualquier otro título con que cuenta la empresa licitadora susceptibles de ser utilizados para la ejecución del presente contrato, acreditando que dispone al menos de un aparato por cada uno de los tres tipos de aeronaves, en función de la capacidad de pasajeros de aquéllas, que se señalan en la cláusula IX del Pliego de Prescripciones Técnicas. En dicha relación se harán constar los datos relativos a la siguiente documentación de cada aeronave:

Certificado de aeronavegabilidad

Certificado de seguro de la aeronave

Certificado de ruidos

Certificado de radio-estación de aeronave

Certificado del Registro de Matrícula

Certificado ETOPS para aeronaves bimotores.

b) Memoria explicativa sobre la operatoria de la ejecución de los vuelos, con indicación de una relación estimada de los medios personales y materiales específicos que la empresa pondrá a disposición del Órgano de contratación para el cumplimiento del objeto del presente contrato”.

La cláusula IX del PPT se refiere a los precios unitarios y facturación de servicios. En relación a las características de las aeronaves se dispone que existirán tres tipos de aeronaves:

Tipo 1- Hasta 120 plazas

Tipo II- Desde 121 a 200 plazas

Tipo 111.- Más de 200 plazas.

Por otra parte, el apartado II del PPT, al que también hace referencia el requerimiento formulado a esta mercantil por la Mesa de Contratación, dispone lo siguiente:

"11.- VUELOS Y GRUPOS DE PERSONAS A TRANSPORTAR

Los vuelos a que se refiere el presente contrato pueden ser de carácter nacional, con origen y destino en aeropuertos del territorio nacional, o de carácter internacional, con origen en España y con destino a alguna de las escalas intermedias fuera del territorio nacional.

Los vuelos comportarán trayectos de ida y vuelta pudiendo contemplarse la realización de escalas intermedias para la recogida o bajada de pasajeros.

También se incluyen en el presente contrato los vuelos conjuntos de repatriación de extranjeros que bajo el auspicio de la Agencia FRONTEX de la Unión Europea, organice España.

Los grupos de personas para los que se requieren los servicios de transportes comprenden, entre otros, los ciudadanos extranjeros que se encuentran bajo la custodia

de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que deben ser trasladados para su ingreso en Centros de Internamiento de Extranjeros, o que, estando ingresados en dichos Centros, deben ser trasladados a otros Centros y los ciudadanos extranjeros sobre los que pese una orden de expulsión forzosa del territorio nacional en cuya virtud deban ser trasladados a sus países de origen, o los ciudadanos que deban ser repatriados a su países de origen.”

Undécimo. A la vista de todo lo señalado, este Tribunal concluye que no procede estimar el recurso. Es cierto, como afirma la empresa recurrente, que entre las cláusulas de los pliegos citadas por la Mesa de contratación no se explicita que entre las aeronaves que tiene que acreditar que tiene a su disposición, deba concurrir una aeronave que opere en el Aeropuerto de Melilla. Tal exigencia no aparece tampoco expresamente fijada en los pliegos. Ahora bien, como afirma el Ministerio del Interior en sus alegaciones, el aeropuerto de Melilla se cita expresamente en otro lugar del PPT, concretamente en el apartado VII del PPT, que, al describir las condiciones particulares del servicio, recoge en el punto 4 la forma de configuración de cada vuelo y en su párrafo a) regula expresamente los criterios de configuración de los vuelos entre la Península con las Islas Baleares y/o con Melilla. Aunque el requerimiento de subsanación no se refiere expresamente a este apartado, puede razonablemente deducirse de la interpretación sistemática de los pliegos del contrato, que, entre los aeropuertos nacionales a los que, sin duda, debe extenderse las prestaciones del contrato, se encuentra el de la Ciudad Autónoma de Melilla donde es evidente la existencia de centros de internamiento de extranjeros. Además de la cita del aeropuerto de Melilla, las previsiones del contrato conducen también a la conclusión de que la adecuada prestación del contrato exige que los vuelos y las aeronaves de la empresa adjudicataria operen en dicha Ciudad Autónoma. El informe de la Agencia Española de Seguridad Aérea no tiene por función la interpretación de los pliegos de la licitación, pero sí que responde claramente a la pregunta formulada por la Mesa de contratación afirmando que ninguna aeronave de la empresa recurrente puede operar en el aeropuerto de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Por su parte, el apartado II del PPT describe los vuelos y grupos de personas a transportar, estableciendo el ámbito de carácter nacional de los vuelos con origen y destino en aeropuertos del territorio nacional, o de carácter internacional con origen en España.

El apartado III del PPT prevé que la empresa adjudicataria deberá realizar "todas las actividades necesarias para la correcta ejecución de los servicios de transporte aéreo de personas a que se refiere el presente pliego", entre las que se cita expresamente la aportación de la aeronave, su tripulación técnica y su tripulación auxiliar de cabina, que no puede ser objeto de subcontratación. Como se ha expresado anteriormente, en la cláusula IX del PPT se solicita una relación completa de aeronaves y además, la acreditación de disponer de un aparato por cada uno de los tipos de aeronaves en función de su capacidad. Aunque el pliego se refiere expresamente a la capacidad en el sentido de personas que pueden ser objeto de transporte en cada aeronave, este requisito no excluye que sea exigible también que la compañía adjudicataria opere en el aeropuerto de Melilla.

Por todo ello, este Tribunal entiende que la exigencia de la Mesa de contratación de que los licitadores en el procedimiento dispongan de una aeronave capaz de operar en el aeropuerto de la Ciudad de Melilla puede deducirse del contenido de los pliegos de contratación, por lo que la exclusión declarada por la Mesa de contratación no resulta contraria a la doctrina antes expuesta. De la lectura de los pliegos, puede también deducirse que la correcta ejecución del contrato exige la que las empresas licitadores dispongan de una aeronave que opere en la Ciudad de Melilla, y que esta disponibilidad se constituya en un compromiso de adscripción de bienes necesario para participar en la licitación, según dispone la cláusula 7.4 a) del cuadro de condiciones particulares, y que debe incluirse en la relación de aeronaves. No puede afirmarse, finalmente, que la inclusión de este requisito sea discriminatoria en la medida en que se trata de un requisito razonable que se impone a todos los licitadores por igual, sin carácter arbitrario o desproporcionado.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Desestimar el recurso interpuesto D. E.L.H. en representación de Iberworld Airlines S.A. (ORBEST S.A.U.), contra la resolución de la Mesa de contratación de la Subdirección General de Gestión Económica y Patrimonial del Ministerio del Interior, de

fecha 4 de octubre de 2012, por la que se acordó excluir a la empresa recurrente en el contrato relativo a *“los servicios de transporte aéreo de pasajeros para el traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia entre diversos puntos del territorio nacional y de éste a terceros países”*.

Segundo. Dejar sin efecto, en lo que a este recurso se refiere, la suspensión del procedimiento acordada.

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

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11, letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.