



Recurso nº 577/2026

Resolución nº 758/2026

Sección 1ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 30 de abril de 2026.

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por D. L.F.I.M.V., actuando en nombre y representación de AVINCIS AVIATION TECHNICS, S.A., contra la modificación del contrato de servicios *“Diseño, certificación y suministro de 11 kits de modernización de la flota de aviones anfibios cl-215t serie 5 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico”*, con expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1, convocado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, como órgano de contratación del Fondo de Restauración Ecológica y Resiliencia del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, financiado con cargo a los Fondos NextGenerationUE; el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El 26 de abril de 2022, se publicaron en la Plataforma de Contratación del Sector Público, el anuncio de licitación y los pliegos del contrato para el *“Diseño, certificación y suministro de 11 kits de modernización de la flota de aviones anfibios cl-215t serie 5 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico”*, convocado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, como órgano de contratación del Fondo de Restauración Ecológica y Resiliencia de dicho Ministerio, MITECO (en adelante órgano de contratación, OC), Expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1. El valor estimado del contrato es de 24.501.406,40 euros. Tanto en el acuerdo de inicio del expediente de contratación, como en el cuadro de características del PCAP (apartado 1.5) y en la Cláusula 1 PCAP, consta que el contrato se financia con cargo a fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea-Next Generation EU.

Segundo. Dentro del plazo fijado para la presentación de ofertas, que vencía el 17 de mayo de 2022, presentaron oferta las siguientes empresas:

- BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., ahora AVINCIS AVIATION TECHNICS, S.A. (la recurrente)
- GESTAIR MAINTENACE, S.L. y SIRIUM AEROTECH, S.L. en UTE (la adjudicataria) y,
- JANA CORPORATION.

Tercero. En fecha 13 de mayo de 2022, tuvo entrada en el registro del anterior Ministerio de Hacienda y Función Pública, recurso especial en materia de contratación interpuesto por CAESA dirigido, según su encabezamiento, contra el expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1. El recurso se siguió en este Tribunal con el nº 675/2022 y se dictó la Resolución nº 714/2022, de 16 de junio, con el siguiente fallo:

“Primero. Desestimar el recurso interpuesto por D. R.F.G., en representación de COMPAÑÍA AERONAÚTICA ESPAÑOLA S.A, contra los pliegos rectores de la licitación del contrato para el ‘Diseño, certificación y suministro de 11 kits de modernización de la flota de aviones anfibios cl-215t serie 5 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico’, Expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E12”.

Cuarto. Reanudado el procedimiento de contratación se siguieron los trámites de un procedimiento abierto para un contrato de servicios sujeto a regulación armonizada, regulado en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP).

Quinto. En sesión nº 18/2022 de 19 de mayo de 2022 de la Mesa Única de Contratación se procedió a la apertura electrónica del sobre número 1, documentación general, correspondiente al procedimiento indicado. Una vez abiertos los sobres y estudiado su contenido, los miembros del órgano acordaron la necesidad de requerir para subsanación a los siguientes licitadores:



	LICITADOR	RAZÓN SOCIAL	SUBSANACIÓN SOLICITADA
2	B84927847	GESTAIR MAINTENANCE, S.L.	Falta Apartado IV DEUC
3	74-1768380	JANA CORPORATION	Subsanación ANEXO VII

Recibidas las subsanaciones requeridas, la mesa de contratación en la sesión de 26 de mayo de 2022, las examinó y las consideró suficientes a los efectos de admitir a dichas empresas. A continuación, la mesa acordó la apertura del sobre nº 3 que contenía la oferta económica y así en el acta levantada se constatan los siguientes resultados:

	LICITADOR	RAZÓN SOCIAL	CAPÍTULO - CONCEPTO	OFERTA ECONOMICA (85 puntos)	Garantía adicional a la mínima exigida (máximo 15 puntos)
1	A54508536	BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U.	Capítulo 1 - 1.	341.044,00 €	450 horas
			Capítulo 1 - 2.	1.585.600,00 €	
			Capítulo 1 - 3.	1.743.919,00 €	
			Capítulo 2 - 4.	1.585.600,00 €	
			Capítulo 2 - 5.	375.809,00 €	
			Capítulo 3 - 6.	1.585.600,00 €	
2	B84927847	GESTAIR MAINTENANCE	Capítulo 1 - 1.	320.739,00 €	1000 horas de vuelo
			Capítulo 1 - 2.	1.491.200,00 €	
			Capítulo 1 - 3.	1.640.094,00 €	
			Capítulo 2 - 4.	1.491.200,00 €	
			Capítulo 2 - 5.	353.435,00 €	
			Capítulo 3 - 6.	1.491.200,00 €	
3	74-1768380	JANA CORPORATION	Capítulo 1 - 1.	326.934,00 €	0 horas
			Capítulo 1 - 2.	1.520.000,00 €	
			Capítulo 1 - 3.	1.671.770,00 €	
			Capítulo 2 - 4.	1.520.000,00 €	
			Capítulo 2 - 5.	360.260,00 €	
			Capítulo 3 - 6.	1.520.000,00 €	

No se detectaron licitadores con ofertas anormalmente bajas.

Sexto. El 2 de junio de 2022 se emitió el informe técnico de evaluación de las ofertas, con los siguientes resultados:

EMPRESA	CRITERIO PRECIO		
	máx 85 puntos		
	VALOR	BAJA %	PUNT
Babcock Mission Critical	24.280.893,8	0,90	11
UTE Gestair Maintenance S.L.U. y Sirium	22.835.310,9	6,80	85
Jana Corporation	23.276.336,0	5,00	62

De acuerdo con los criterios establecidos en el Apartado 17.3 del Cuadro de Características para la valoración de criterios objetivos evaluables de forma automática, “Otros criterios” se valorarán hasta un máximo de 15 puntos, con las siguientes puntuaciones:

EMPRESA	Garantía adicional a la mínima exigida en la Cláusula 13ª del	Puntuación
Babcock Mission Critical Services Fleet	450	6,75
UTE GESTAIR MAINTENANCE S.L.U. Y	1.000	15,00
Jana Corporation	0	0,00

Y se constata la siguiente valoración global:

P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1- “DISEÑO, CERTIFICACIÓN Y SUMINISTRO DE 11 KITS DE MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA DE AVIONES ANFIBIOS CL-21ST SERIE 5 DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO EN EL MARCO DEL PRTR”						
VALORACIÓN DE OFERTAS						
PBL (IVA EXCLUIDO)	24.501.406,40 €					
	CRITERIOS EVALUABLES DE MODO AUTOMÁTICO					
	CRITERIO PRECIO			OTROS CRITERIOS máx. 15 puntos	TOTAL (VEI)	TOTAL (PTI)
	máx 85 puntos					
	VALOR	BAJA %	PUNTOS			
Babcock Mission Critical	24.280.893,84 €	0,90	11,25	6,75	18,00	18,00
UTE Gestair Maintenance S.L.U. y Sirium Aerotech	22.835.310,96 €	6,80	85,00	15	100,00	100,00
Jana Corporation	23.276.336,08 €	5,00	62,50	0	62,50	62,50
OFERTA MÁS BAJA	22.835.310,96 €				ppt	0%
OFERTA MÁS ALTA	24.280.893,84 €				ppe	100%
$PT_i = \frac{VE_i \times ppe + POT_i \times ppt}{ppe + ppt}$						
Ponderación de la puntuación de los criterios cuya Ponderación depende de juicios de valor: (ppt)						
Ponderación de la puntuación de los criterios evaluables de forma automática: (ppe)						

Aprobado el informe técnico por la mesa de contratación, se declaró como mejor oferta, la presentada por la UTE GESTAR MAINTENANCE y SIRIUM AEROTECH.

El 30 de junio de 2022 se publicó la resolución de adjudicación del contrato a la licitadora UTE GESTAIR SIRIUM.

Séptimo. Disconforme la representación de BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U., con la resolución de adjudicación con fecha 11 de julio de 2022 y en sede electrónica formalizó un recurso especial en materia de contratación instando su estimación con anulación de la adjudicación y retroacción del procedimiento a la debida valoración de las ofertas para que, con exclusión de las dos primeras clasificadas, se acordara la adjudicación del contrato a su favor. Este recurso se siguió con el nº 905/2022 y se dictó la Resolución nº 972/2022, de 12 de agosto, desestimatoria y por ende, confirmando la legalidad del acuerdo de adjudicación a favor de la UTE GESTAIR-SIRIUM.

Octavo. Iniciada la ejecución del contrato se ha detectado la necesidad de tramitar un expediente de modificación legal ex artículo 205.2 a) de la LCSP que ha sido informado favorablemente por la Abogacía del Estado en la Secretaria de Estado de Medio Ambiente con fecha 23 de septiembre de 2025 y se ha dictado la Resolución de aprobación del modificado nº 1 el día 30 de septiembre de 2025. Con fecha 10 de marzo de 2026, se formaliza el modificado, procediéndose a su publicación en la Plataforma de Contratación del Sector Público con fecha 16 de marzo de 2026.

Noveno. Disconforme con dicha modificación del contrato, con fecha 7 de abril de 2026 el representante de la mercantil ahora denominada AVINCIS AVIATION TECHNICS, S.A., ha formalizado en sede electrónica el presente recurso especial en materia de contratación, con pretensiones de obtener un pronunciamiento anulatorio del modificado pues considera que ha de licitarse un nuevo contrato.

Décimo. La Secretaria General del Tribunal reclamó el expediente y el informe del órgano de contratación, al que se refiere el artículo 56.2 de la LCSP. En él, el órgano de contratación solicita desestimar todas las alegaciones de la recurrente, confirmando la modificación nº 1 del contrato y rechazando la incoación de un nuevo procedimiento de licitación.

En el curso de este procedimiento de revisión de actuaciones administrativas en materia de contratos del sector público y en la tramitación de este recurso, se han observado todos

los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por la vigente LCSP y por el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. En especial, se confirió el plazo común de cinco días hábiles para la presentación de alegaciones por parte de las empresas concurrentes a la licitación. Han presentado alegaciones el representante de SIRIUM AEROTECH S.L., una de las empresas que constituye la UTE adjudicataria, y el representante de la propia UTE.

Undécimo. Por Acuerdo de este Tribunal de 16 de abril de 2026 se declara que *prima facie* no existen motivos de inadmisibilidad del recurso y, por otro lado, dado que la recurrente no ha solicitado la medida cautelar, tampoco se considera oportuna su adopción de oficio.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Este Tribunal es competente para conocer del recurso interpuesto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 LCSP.

Segundo. La recurrente, AVINCIS AVIATION TECHNIC, S.A. (antes BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES FLEET MANAGEMENT, S.A.U.), presentó su oferta en la licitación en la que se adjudicó el contrato que ahora se modifica, por lo que está legitimada para impugnar dicha modificación, de conformidad con el artículo 48 de la LCSP.

Dado que el objeto del procedimiento ha quedado circunscrito a examinar la procedencia de realizar una nueva licitación considera este Tribunal que se encuentran legitimados para interponer el recurso quienes se encuentren en posición de participar en esa hipotética nueva licitación. Posibilidad que, aplicando analógicamente lo previsto para la impugnación de pliegos, se aprecia atendiendo a que la prestación a contratar forme parte del objeto social de quien recurre. En este sentido nos pronunciamos en nuestra resolución 597/2026, de 9 de abril.

En el supuesto que nos ocupa, el objeto social de la entidad recurrente comprende el objeto del contrato y además participó en la licitación del contrato que ahora se modifica, por lo que, de resultar estimada su pretensión, si se acordase por este Tribunal la anulación de

la modificación, debiendo el órgano de contratación proceder a iniciar una nueva licitación, en tal caso, la impugnante podría participar en dicha licitación.

Tercero. La actuación impugnada se refiere a un contrato de suministro sujeto a regulación armonizada que supera con creces el umbral del valor estimado fijado en el artículo 44.1, a) de la LCSP, es decir, superior a 100.000 €. Respecto de la actuación recurrida, el artículo 44.2, d) del mismo cuerpo legal, establece que son susceptibles de recurso especial en materia de contratación:

“d) Las modificaciones basadas en el incumplimiento de lo establecido en los artículos 204 y 205 de la presente Ley, por entender que la modificación debió ser objeto de una nueva adjudicación”.

La recurrente señala que la modificación, amparada en el supuesto del artículo 205.2 a) de la LCSP, no cumpliría ni el supuesto de hecho ni los requisitos exigibles. Asimismo, señala que la modificación tampoco podría haberse basado en el artículo 204 de la LCSP, al no haberse previsto modificaciones en el CC del PCAP, ni en resto de supuestos contemplados en el apartado 2 del artículo 205 (letras b) y c)) de la LCSP. Así, respecto de la letra b) del artículo 205.2 señala que la asunción de los costes asociados a la licencias no era imprevisible y en cuanto a la letra c) del citado precepto, indica que la modificación introduce condiciones que habrían permitido la selección de otros licitadores (que obtuvieron una puntuación menor por ofrecer un precio más elevado) y alteraría el equilibrio del contrato en beneficio del contratista, en tanto que estos son costes que debió haber tenido en cuenta y cuya asunción forma parte de su riesgo y ventura.

Teniendo en cuenta lo anterior, dado que el recurrente argumenta que la modificación tramitada no tendría cabida en ninguno de los supuestos establecidos, considerando que la misma sería sustancial, podría ser susceptible de una nueva licitación y, por tanto, estaríamos ante un acto recurrible al amparo del artículo 44.2.d) LCSP.

Cuarto. El recurso se ha interpuesto dentro del plazo general de quince días hábiles previsto en el artículo 50.1 e) de la LCSP.

Este recurso se ha tramitado con preferencia y urgencia en esta sede por así venir exigido en el artículo 58.2 del Real Decreto –Ley 36/2020, introducido por el apartado cinco de la disposición final trigésima primera del R.D.-Ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

Quinto. Sostiene la defensa de la mercantil recurrente que no puede ampararse el modificado realizado por el órgano de contratación en ninguna de las causas legales del artículo 205 de la LCSP e instrumenta para obtener una resolución anulatoria de dicho modificado, los siguientes argumentos:

1. Los licitadores tienen el deber de incluir en el precio ofertado los costes necesarios para ejecutar el contrato en cuyo proceso de licitación participan.

En este sentido, la defensa de la impugnante del modificado sostiene que:

“Según la documentación contractual, los licitadores debían incluir en el precio ofertado los costes necesarios para ejecutar el Contrato. En particular:

Según la cláusula 8 del PCAP ‘En el precio ofertado se entenderán incluidos a todos los efectos los demás tributos, tasas y cánones de cualquier índole que sean de aplicación, así como todos los gastos que se originen para la empresa adjudicataria, como consecuencia del cumplimiento de las obligaciones contempladas en el presente Pliego’.

La cláusula 33.4 del PCAP establece que ‘serán por cuenta de la empresa contratista todos los gastos que esta deba realizar para el cumplimiento del contrato, tales como los financieros, de transporte y desplazamientos, de materiales e instalación y los gastos por honorarios del personal a su cargo’.

Se sigue de lo anterior que los licitadores estaban obligados a presentar ofertas económicas que incluyeran la totalidad de los costes necesarios para la completa y correcta ejecución del Contrato.

(...).

En definitiva, los licitadores tenían la obligación de incluir en el precio ofertado la totalidad de los costes necesarios para la correcta ejecución del Contrato. En este sentido es improcedente modificar el Contrato con posterioridad para incrementar su precio a fin de contemplar aquellos gastos que, debiendo haber sido contemplados inicialmente, se omitieron en la oferta del adjudicatario”.

En concreto, la recurrente subraya que, los costes asociados a las licencias referidas a los derechos de propiedad intelectual de DHC no eran imprevisibles y deberían haber sido contemplados en el precio ofertado por el Contratista (tal y como hizo AVINCIS).

Y expresa que:

“(…) resulta evidente que los costes asociados a los derechos de propiedad intelectual debían ser contemplados por los licitadores a la hora de formular sus respectivas ofertas económicas. Así se desprende, con carácter general, de la cláusula 33.4 del PCAP, conforme a la cual ‘en el precio ofertado se entenderán incluidos [...] todos los gastos que se originen para la empresa adjudicataria como consecuencia del cumplimiento de las obligaciones contempladas en el presente Pliego’, y, con carácter particular, del objeto del Contrato, así como de las concretas obligaciones de entrega de documentación técnica y revisión de manuales protegidos por derechos de propiedad intelectual previstas en las cláusulas 5 y 2.1.6 del PPT”.

Asimismo, manifiesta que “Prueba inequívoca de que esos costes eran previsibles (y de que, por tanto, debían incluirse en el precio ofertado) es que AVINCIS efectivamente los contempló en su oferta económica. En efecto, según resulta del Acta núm. 20/2022 de la Mesa de Contratación, el importe total ofertado por AVINCIS ascendió a 24.280.893,84 euros, frente a los 22.835.310,96 euros ofertados por el Contratista y los 23.276.336,08 euros ofertados por Jana Corporación. Se acompaña copia de la referida Acta como Documento núm.7.

La diferencia de 1.445.582,88 euros entre la oferta de AVINCIS y la del Contratista resulta coherente, precisamente, con la inclusión por parte de AVINCIS de los costes derivados de las licencias de propiedad intelectual que el Contratista omitió en su oferta, lo que le permitió obtener la máxima puntuación en el criterio de precio (85 puntos) en detrimento

de AVINCIS que sí presentó una oferta ajustada a la realidad de los costes asociados a la correcta ejecución del contrato.

En definitiva, de la documentación contractual resultaban obligaciones cuyo cumplimiento suponía contar con las licencias correspondientes del fabricante de los aviones. Por este motivo, los costes asociados a la obtención de esos derechos debían ser contemplados por los licitadores en el momento de formular la oferta económica (como hizo AVINCIS), siendo improcedente tratar de modificar el Contrato para incrementar el precio ofertado por el Contratista que no tuvo en cuenta el coste de las licencias”.

2. El contrato únicamente podía modificarse al amparo del artículo 205 de la LCSP, pretendiendo sostenerse de manera improcedente en el artículo 205.2 a) de la LCSP fundamentándose en que la adquisición de las licencias y derechos de propiedad intelectual son un “servicio adicional”. El recurrente subraya que no nos hallamos ante alguno de los supuestos para tramitar y para aprobar un modificado del contrato ya iniciado y así advierte que:

“El apartado 28 del Cuadro de Características establece expresamente que no se contemplan modificaciones previstas en la documentación contractual, de modo que la única vía para modificar el Contrato sería apreciando los requisitos previstos en el artículo 205 de la LCSP (que no concurren, según hemos avanzado). Por otro lado, el apartado 8 del Cuadro de características establece expresamente que no procede la revisión de precios.

(...)”.

A continuación el recurso se centra en negar que se trate de un supuesto de modificado legal al amparo del artículo 205 de la LCSP y analiza causa por causa y así en lo tocante al artículo 205.2 letra a) expresa:

“Este planteamiento no hace más que evidenciar que no concurre el supuesto de hecho del artículo 205.2.a) de la LCSP. La Administración no está contratando un suministro o un servicio nuevo (que permitiera plantearse si otro contratista podría ejecutar), sino que está

cambiando el precio incluyendo un coste que era necesario para ejecutar el Contrato en los términos inicialmente planteados.

En efecto, la referencia de la Administración a DHC como parte que ‘solo aporta los derechos de patente’ confirma, precisamente, que la adquisición de esos derechos no es una prestación adicional en el sentido del artículo 205.2.a) LCSP, sino una cuestión previa (inherente al propio objeto del contrato) que el adjudicatario debía haber realizado y presupuestado antes de presentar su oferta.

En definitiva, la adquisición de la licencia DHC no es un suministro adicional ni un servicio nuevo, sino el instrumento jurídico imprescindible para llevar a cabo las prestaciones inicialmente contratadas y su coste, en consecuencia, debió ser previsto, valorado e incluido por el Contratista en su proposición económica.

Al no haberlo hecho así, el adjudicatario asumió ese coste en virtud del principio de riesgo y ventura, sin que el órgano de contratación pueda ahora, mediante una modificación contractual, modificar el precio en detrimento de los principios de igualdad de trato y transparencia que rigen la contratación pública. Lo anterior debe llevar necesariamente a la anulación de la Modificación”.

Asimismo, con carácter subsidiario, y a mayor abundamiento, indica: “*debe señalarse que, en hipótesis, la Modificación tampoco se habría podido amparar en el ningún otro supuesto del artículo 205 de la LCSP. Si bien ya no sería posible sostener la Modificación sobre la base de estos motivos, el hecho de que no concurran no hace más que evidenciar que el Contrato en ningún caso se hubiera podido modificar en los términos pretendidos*”.

3. Existencia de una revisión de precios encubierta. En particular, sobre esta alegación, la defensa de AVINCIS señala:

“La Modificación consiste en la incorporación al Contrato de una nueva partida económica de 2.049.180,33 euros destinada a sufragar la adquisición de derechos y licencias de propiedad intelectual sobre la documentación técnica de la aeronave CL-215T, cuya titularidad corresponde a la empresa DHC.

La justificación en la que se pretende amparar el órgano de contratación es que sin la obtención de esos derechos no resulta posible llevar a cabo los trabajos de revisión, modificación y suplementación de los manuales técnicos del fabricante que son necesarios para certificar la modificación de aviónica ante las autoridades aeronáuticas competentes.

El órgano de contratación ha encauzado esta modificación a través del supuesto habilitante del artículo 205.2.a) de la LCSP, calificando la adquisición de las licencias DHC como un “servicio adicional” que no estaba previsto en el PPT original y cuyo coste no puede ser exigido al adjudicatario.

Como se ha visto, este planteamiento no puede ser acogido. La Modificación no añade al contrato prestación alguna que no estuviera ya contenida en su objeto original. Lo que realmente hace es incrementar el precio del Contrato para sufragar un coste que era inherente a la ejecución de las prestaciones originalmente contratadas y que el adjudicatario omitió en su proposición económica. En otras palabras, la Modificación se configura como una revisión de precios encubierta que vulnera los principios de igualdad de trato y transparencia y que debe ser anulada”.

En fin, solicita la estimación del recurso para que se anule el modificado impugnado pues no concurre ninguna de las causas de los modificados de los artículos 204 y 205 de la LCSP, debiendo el órgano de contratación proceder a iniciar un nuevo procedimiento de licitación.

Sexto. Por su parte, el informe del órgano de contratación de fecha 13 de abril de 2026 y suscrito por la Directora General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación (por delegación del órgano de contratación, el Secretario de Estado de Medio Ambiente), se opone a las pretensiones anulatorias de la recurrente e insta a este Tribunal para que acuerde la desestimación del recurso con confirmación de la legalidad del modificado nº 1 del contrato.

La defensa del órgano de contratación centra su oposición siguiendo el hilo argumental de la recurrente.

1. Sobre el deber de los licitadores de incluir en el precio ofertado los costes necesarios para ejecutar el contrato en cuyo proceso de licitación participan.

La contra argumentación del órgano de contratación es la siguiente:

“La entidad recurrente cita varias cláusulas del cuadro de características y del PPT para llegar a la conclusión de que esas obligaciones de adquisición de los derechos de propiedad intelectual ya se encontraban recogidas en el contrato. Esa afirmación, sin embargo, no es correcta. En efecto, ni el cuadro de características, ni el PPT, previeron, como señala la propia resolución de aprobación del modificado de fecha 30 de septiembre de 2025 (documento “577-26_Doc19.02 Resolución aprobación modificado”), que el pleno cumplimiento de las prestaciones contenidas en dicho contrato, se condicionaban íntegramente a la autorización expresa de un tercero (DHC), dado que la constatación expresa de esa circunstancia se produjo durante el procedimiento de licitación.

En la elaboración de los pliegos se consideró que, era necesario el acceso a la documentación del fabricante, tal y como se deduce de las cláusulas citadas por la entidad recurrente. Lo que no se previó, es que, tal y como señala la resolución de aprobación del modificado, “los manuales técnicos necesarios el desarrollo, y aprobación por las autoridades aeronáuticas de la solución técnica requerida por el contrato”, requerían “la autorización expresa para el caso de uso requerido por el presente contrato”, y que la necesidad de esa autorización fuese comunicada por DHC durante el procedimiento de licitación. Así, DHC trasladó a la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación en una carta fechada el 9 de mayo de 2022 (documento “577-26_Doc19.10_Quotation DHC July 8 2025 traducida) que “es nuestra responsabilidad informarle que Viking no ha recibido ninguna solicitud ni ha autorizado a ningún tercero a utilizar la propiedad intelectual propietaria y confidencial de Viking con el fin de proporcionar una propuesta a MITECO y SAF en respuesta a la Solicitud de Propuesta” ... “Al igual que con los diseños de Viking mencionados anteriormente, esos Manuales, Catálogos y otros documentos son información confidencial y de propiedad de Viking. Viking no ha autorizado a MITECO, SAF u otros (incluidos los Licitadores) a utilizarlos con el fin de desarrollar modificaciones y/o fabricar piezas...”.

Y prosigue:

“Pues bien, de acuerdo con lo anterior, y como señala la resolución de modificación nº 1 de 30 de septiembre de 2025, “En el momento en que DHC advirtió de su ejercicio de las restricciones de uso o licencia de los manuales, sin que fuera éste acompañado por una evaluación económica, la licitación del contrato ya se encontraba publicada y en tramitación. En este sentido, dado que el expediente estaba en fase de licitación y habiéndose decretado la urgencia en su tramitación, y considerando la ausencia de presentación de recursos a la propia contratación, se determinó que la licitación continuara hasta conocer con una mayor claridad el alcance y las implicaciones económicas que las restricciones podrían suponer. En el proceso de licitación, fueron 5 las empresas que mostraron su interés, aunque fueron 3 las que finalmente presentaron una oferta. Por lo tanto, a pesar de la información del fabricante, de DHC, comunicando la imposibilidad de llevar a cabo la transformación sin su autorización, el hecho de que hubiera varias empresas interesadas y presentándose a la licitación creó en ese momento serias dudas sobre la robustez de la posición manifestada por el fabricante”.

Con carácter añadido, como prueba de que la documentación que obraba en el expediente no recogía la necesidad de obtener la autorización expresa por parte del fabricante, baste citar la Memoria justificativa del expediente inicial (documento “577-26_Doc07.02 Memoria). Pues bien, en este documento se describen de manera pormenorizada los precios desglosados de cada uno de los conceptos que integran el presupuesto base de licitación. Así, en ninguno de ellos se recoge aspecto alguno relacionado, directa o indirectamente, con los derechos de propiedad que DHC exigió durante el procedimiento de licitación y que exigían contar con su autorización expresa. El importe exigido de hecho por parte de DHC en 2025 (como se verá más adelante) es en muchos casos superior al de los propios conceptos en los cuales se podría entender incluido siguiendo la argumentación de la recurrente, lo cual evidencia su no consideración.

En definitiva, la Memoria justificativa, accesible a todos los licitadores de este procedimiento, no recogió ningún concepto que pudiera equipararse, ni conceptual ni económicamente, al coste adicional que impone el fabricante DHC y se conoce posteriormente por autorizar su uso para llevar a cabo modificaciones en los aviones. Se

anota que las ofertas de todos los licitadores se presentaron el 17 de mayo de 2022, sólo 9 días después de la recepción de la carta de DHC, y desde esa fecha DHC no comunicó, en ningún momento, que hubiese otorgado autorización expresa a alguno de los licitadores para poder utilizar los manuales en los términos requeridos ni que le hubieran contactado para recabar esa autorización. Por ello, a juicio de este centro directivo se considera que no es posible que los licitadores que concurrieron al proceso de licitación pudiesen haber valorado, en su oferta, como afirma la entidad recurrente sin soporte documental alguno, el coste de obtención de la autorización de uso de una documentación técnica cuyos derechos de propiedad eran exclusiva de DHC. A mayor abundamiento, es esencial señalar aquí que el precio fijado por DHC para la licencia de los derechos de propiedad intelectual, cifrado en 2.049.180,33 euros, se concretó mucho después de la finalización del procedimiento de licitación, en concreto en el año 2025. Se adjunta una carta de DHC dirigida a la UTE adjudicataria, de fecha 8 de julio de 2025, donde se recoge por primera vez esa cuantía (documento “577-26_Doc19.08_Escrito DHC 9 mayo 2022”).

2. Sobre la inexistencia la causa para tramitar el modificado. El informe del órgano de contratación defiende que se trata de un servicio adicional tal y como exige el artículo 205.2 a) de la LCSP:

“En este sentido, es importante trasladar ahora que, tal y como refleja la resolución de aprobación de la modificación, de fecha 30 de septiembre de 2025 (documento “577-26_Doc19.02 resolución aprobación modificado), éste “obedece a circunstancia sobrevenida, pues en el momento de la redacción de los pliegos que rigen el contrato no se previeron las limitaciones por parte de De Havilland Aircraft of Canada (DHC) en relación con la cláusula que afectaba a la información contenida en la documentación técnica de los aviones adquiridos en 1989, ni la obligación expresa de disponer de dicha autorización”.

Así, continúa la resolución señalando que ‘En el momento en que DHC advirtió de su ejercicio de las restricciones de uso o licencia de los manuales, sin que fuera éste acompañado por una evaluación económica, la licitación del contrato ya se encontraba publicada y en tramitación. En este sentido, dado que el expediente estaba en fase de licitación y habiéndose decretado la urgencia en su tramitación, y considerando la ausencia de presentación de recursos a la propia contratación, se determinó que la licitación

continuara hasta conocer con una mayor claridad el alcance y las implicaciones económicas que las restricciones podrían suponer. En el proceso de licitación, fueron 5 las empresas que mostraron su interés, aunque fueron 3 las que finalmente presentaron una oferta. Por lo tanto, a pesar de la información del fabricante, de DHC, comunicando la imposibilidad de llevar a cabo la transformación sin su autorización, el hecho de que hubiera varias empresas interesadas y presentándose a la licitación creó en ese momento serias dudas sobre la robustez de la posición manifestada por el fabricante’.

Así, de acuerdo con esa constatación, y como señala la resolución de aprobación de la modificación, “Es necesario adquirir los derechos de propiedad como servicio adicional a los inicialmente contratados, cuyo propietario exclusivo es la empresa DHC, ya que sin estar en posesión estos derechos no es posible desarrollar los trabajos contenidos en el pliego. La obligación de aportar los derechos de propiedad en ningún caso estaba prevista presupuesta en el Pliego de Prescripciones por lo que no se puede hacer que el adjudicatario corra con el coste de esta.”

Sobre esta cuestión del coste, no del acceso a la documentación en sí, sino de la obtención de la autorización para el uso de esa documentación en la instalación o alteración del avión CL-215, conviene trasladar que la resolución de aprobación del modificado refleja literalmente que “Tanto el concepto como el volumen de dicho importe no queda reflejado en el presupuesto que acompañó al expediente de contratación, de manera que se considera un gasto no previsto que no corresponde soportar al adjudicatario.” Todo ello porque, como se ha señalado varias veces a lo largo de este informe y afirma expresamente la resolución de aprobación del modificado, de 30 de septiembre de 2025, “los manuales técnicos necesarios el desarrollo, y aprobación por las autoridades aeronáuticas de la solución técnica requerida por el contrato, son propiedad del fabricante con un uso limitado para la operación y mantenimiento de la aeronave, requiriendo su autorización expresa para el caso de uso requerido por el presente contrato”. Para sustentar esta afirmación, debe traerse a colación, nuevamente, la Memoria justificativa que forma parte del expediente de contratación, que no recogía aspecto alguno relacionado, directa o indirectamente, con la obtención de la autorización y el coste asociado de la licencia para el uso de los derechos de propiedad que DHC exhibió durante el procedimiento de licitación y que exigían contar con su autorización expresa”.

Y argumenta:

“Finalmente, también se debe descartar la alegación de la entidad recurrente de que en esta modificación contractual tampoco concurre la imposibilidad de contratar la prestación con un nuevo contratista (requisito exigible para el supuesto previsto en el artículo 205.2.a) de la LCSP). En efecto, la resolución de aprobación del modificado, de 30 de septiembre de 2025, explicita claramente que, en efecto, no resultaba posible la contratación con un nuevo contratista, del modo siguiente, “No resulta factible cambiar al contratista, dado que DHC solo aporta los derechos de patente, y no ha participado en la licitación para el objeto del contrato, desconociéndose su capacidad para ejecutar la totalidad del contrato, en los términos previstos en el PPT. Corresponde al adjudicatario el desarrollo y modificación de los manuales técnicos, condicionando el desarrollo de estos manuales, los derechos de propiedad intelectual, por lo que es ineficaz y no operativo que la Administración adquiriera, per se, los derechos de propiedad intelectual necesarios para el desarrollo de un trabajo por un tercero, generando unas dificultades técnicas inasumibles.”

3. Sobre la existencia de una revisión de precios encubierta. Por lo que concierne a la negación de la recurrente de la existencia de un modificado y que este encubre una revisión de precios encubierta, el informe del poder adjudicador lo niega así:

“Esta alegación se da por contestada con los argumentos vertidos en las restantes contestaciones de este informe pues como ya se ha indicado, la resolución de aprobación del modificado refleja con claridad que, en ningún caso se incluyó en el objeto del contrato original, por resultar una cuestión imprevista conocida con posterioridad, el concepto no de acceso a la documentación técnica, sino de obtención de la autorización del fabricante (con su coste adicional asociado) para el uso de los planos, datos e informaciones mencionados en el Contrato de compra o las Especificaciones del Avión para el desarrollo de cualquier instalación o alteración de los aviones CL-215 adquiridos”.

En conclusión, el informe del órgano de contratación suplica la desestimación del recurso e insta que se confirme *“la modificación nº1 del contrato “Diseño, certificación y suministro de 11 kits de modernización de la flota de aviones anfibios CL-215T serie 5 del Ministerio*

para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico” (Expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1) y rechazando la incoación de un nuevo procedimiento de licitación”.

Séptimo. Las alegaciones, tanto por parte de la propia adjudicataria, como por parte de una de las entidades que componen la UTE adjudicataria (SIRUM AEROTECH), se basan en que la necesidad de adquirir las licencias no se desprendía de la documentación que rige la licitación y que los licitadores no podían prever ese coste en el momento de formular su oferta.

Así, SIRUM AEROTECH señala:

“En efecto, la ejecución de trabajos de modernización de aviónica, como los contemplados en el contrato, no implica necesariamente la adquisición de derechos de propiedad intelectual del fabricante original, en la medida en que tales trabajos pueden desarrollarse sin vulnerar dichos derechos, mediante el uso legítimo de la información operativa disponible, la experiencia técnica del integrador y la documentación accesible en el marco de la operación de la aeronave. Dicho de otro modo, la licencia no constituye, per se, un presupuesto jurídico imprescindible para la ejecución del contrato.

La necesidad de adquirir dichas licencias no deriva, por tanto, del objeto del contrato ni de las obligaciones definidas en el PPT, sino de una circunstancia sobrevenida que alteró de forma sustancial las condiciones de ejecución inicialmente previstas: la imposibilidad de acceso a los manuales técnicos del fabricante.

Esta imposibilidad tuvo su origen en la existencia de una cláusula restrictiva incorporada por DHC en su documentación técnica, que impedía su acceso o utilización sin la correspondiente licencia.

Dicha cláusula:

- no fue puesta de manifiesto en la documentación de la licitación,*
- no era conocida por el contratista en el momento de formular su oferta,*
- y no podía ser razonablemente anticipada por un operador económico diligente.*

(...)

En estas condiciones, la adquisición de las licencias de DHC no puede calificarse como un coste ordinario que debiera haber sido incluido en la oferta económica, sino como una necesidad sobrevenida derivada de una circunstancia imprevisible que imposibilitó la ejecución del contrato en los términos inicialmente previstos”.

Asimismo, el representante de la UTE añade:

“Tercero. La restricción comunicada por DHC trae causa del contrato de adquisición de los aviones CL-215, firmado el 3 de agosto de 1989 con Canadair, cuyo Anexo 1, apartado 7.5 de las publicaciones técnicas, prohíbe la reproducción, cesión o divulgación de planos, datos e informaciones sin el consentimiento previo y por escrito de Canadair, excepto para fines de mantenimiento y operación, o para instalaciones o alteraciones sujetas a previa aprobación escrita del fabricante. Dicha cláusula restrictiva, contenida en un contrato de compraventa de aeronaves celebrado en 1989, no fue prevista ni reflejada en los pliegos que rigen el Contrato.

Cuarto. A pesar de la advertencia de DHC, dado que la licitación se encontraba ya publicada y en tramitación con carácter de urgencia, y a la vista de la ausencia de recursos contra la propia contratación, el MITECO determinó que la licitación continuara hasta conocer con mayor claridad el alcance y las implicaciones económicas de las restricciones. En el proceso de licitación fueron cinco las empresas que mostraron su interés, si bien tres fueron las que finalmente presentaron oferta, circunstancia que generó serias dudas sobre la robustez de la posición manifestada por el fabricante.

Quinto. Tras un largo periodo de negociaciones con DHC posterior a la adjudicación, el fabricante comunicó a la UTE, con fecha 8 de julio de 2025, su disposición a licenciar el uso de los manuales técnicos por un importe de 2.049.180,33 euros, importe que no quedaba reflejado en el presupuesto que acompañó al expediente de contratación y que, conforme a la Resolución de aprobación del Modificado, se consideró un gasto no previsto que no correspondía soportar al adjudicatario.

(...)

AVINCIS pretende hacer recaer sobre el adjudicatario la responsabilidad de haber previsto una restricción que la propia Administración contratante —que era parte del contrato de adquisición de las aeronaves y custodio de los manuales— no previó al redactar los pliegos. Si el propio órgano de contratación, siendo titular de las aeronaves y disponiendo del contrato de 1989, no consideró necesario alertar a los licitadores de la existencia de restricciones de propiedad intelectual que condicionasen la ejecución del contrato, no puede exigirse razonablemente a los licitadores una previsión que resultaba imposible sin acceso a dicho clausulado. La carga de la diligencia informativa recaía, en primera instancia, sobre la Administración que diseñó los pliegos.

(...)

Por otro lado, la afirmación de AVINCIS de que incluyó en su oferta los costes de las licencias de DHC merece, cuando menos, la mayor de las cautelas. AVINCIS infiere que la diferencia de precio entre su oferta (24.280.893,84 €) y la de la UTE (22.835.310,96 €) obedeció a la inclusión de dichos costes. Sin embargo, esta es una mera conjetura sin respaldo documental alguno. La diferencia de precio entre las ofertas de los tres licitadores puede obedecer a múltiples factores — eficiencia operativa, estructura de costes, márgenes aplicados, soluciones técnicas distintas — y en modo alguno puede inferirse de una mera diferencia numérica que un licitador concreto previese un coste específico cuya cuantía exacta (2.049.180,33 €) solo fue conocida con la comunicación de DHC a la UTE de 8 de julio de 2025, es decir, casi tres años después de la adjudicación.

Nótese, además, que la diferencia entre las ofertas de AVINCIS y la UTE (1.445.582,88 €) no coincide siquiera con el importe de la licencia (2.049.180,33 €).

Y, respecto de que la modificación sea una revisión de precios encubierta, manifiesta:

“lo que se ha incorporado al Contrato no es un mero incremento de precio, sino una prestación nueva — la gestión y adquisición de derechos de licencia de uso de publicaciones técnicas ante DHC — con su propio alcance, su propio presupuesto y sus propios entregables documentales.

(...)

la Modificación no incrementa el precio de las prestaciones originalmente contratadas, sino que incorpora una prestación nueva — la adquisición de una licencia de un tercero, DHC — con una partida alzada a justificar contra factura, sin alterar el precio unitario de los kits ni de ninguna otra prestación del Contrato original”.

Octavo. En cuanto al fondo del asunto, nos hemos de centrar en el análisis de si concurre o no una causa para el modificado ex artículo 205 de la LCSP, pues ha quedado descartada, dado que no está prevista en los pliegos, la posibilidad de un modificado ex artículo 204 del mismo texto legal.

La modificación que se ha tramitado se basa en el apartado 2 letra a) del artículo 205 de la LCSP, sosteniendo el órgano de contratación que la adquisición de los derechos de propiedad es un servicio adicional a los inicialmente contratados, el cual no estaba previsto en el PPT, ni presupuestado. Añade que la modificación aprobada por el órgano de contratación obedece a una circunstancia sobrevenida, que no se pudo contemplar en el momento de la redacción de los pliegos que rigen el contrato pues no se previeron las limitaciones por parte de De Havilland Aircraft of Canada (DHC) en relación con la cláusula que afectaba a la información contenida en la documentación técnica de los aviones adquiridos en 1989, ni la obligación expresa de disponer de dicha autorización, sin que por ello, pueda estar previsto su coste pues no existe tal previsión en los pliegos, en contra de lo afirmado por la recurrente.

El examen o control de legalidad de este Tribunal se ciñe a analizar si concurre o no la causa de la modificación no prevista del artículo 205 de la LCSP, en el que se basa el contrato que nos ocupa, precepto que dispone:

“1. Las modificaciones no previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares o que, habiendo sido previstas, no se ajusten a lo establecido en el artículo anterior, solo podrán realizarse cuando la modificación en cuestión cumpla los siguientes requisitos:

a) Que encuentre su justificación en alguno de los supuestos que se relacionan en el apartado segundo de este artículo.

b) Que se limite a introducir las variaciones estrictamente indispensables para responder a la causa objetiva que la haga necesaria.

2. Los supuestos que eventualmente podrían justificar una modificación no prevista, siempre y cuando esta cumpla todos los requisitos recogidos en el apartado primero de este artículo, son los siguientes:

a) Cuando deviniera necesario añadir obras, suministros o servicios adicionales a los inicialmente contratados, siempre y cuando se den los dos requisitos siguientes:

1.º Que el cambio de contratista no fuera posible por razones de tipo económico o técnico, por ejemplo que obligara al órgano de contratación a adquirir obras, servicios o suministros con características técnicas diferentes a los inicialmente contratados, cuando estas diferencias den lugar a incompatibilidades o a dificultades técnicas de uso o de mantenimiento que resulten desproporcionadas; y, asimismo, que el cambio de contratista generara inconvenientes significativos o un aumento sustancial de costes para el órgano de contratación.

En ningún caso se considerará un inconveniente significativo la necesidad de celebrar una nueva licitación para permitir el cambio de contratista.

2.º Que la modificación del contrato implique una alteración en su cuantía que no exceda, aislada o conjuntamente con otras modificaciones acordadas conforme a este artículo, del 50 por ciento de su precio inicial, IVA excluido”.

Para amparar el modificado objeto de la presente revisión en el artículo 205.2 letra a) de la LCSP se exige que sea necesario añadir obras, servicios o suministros adicionales a los inicialmente contratados, siempre que se den los dos requisitos siguientes: (i) que el cambio de contratista no fuera posible por razones de tipo económico o técnico; y (ii) que la modificación del contrato implique una alteración en su cuantía que no exceda del 50% de su precio inicial, IVA excluido.

Antes de analizar si se dan los requisitos anteriores, debe partirse de si, en efecto, nos hallamos ante una verdadera modificación contractual amparada en el artículo 205.2 a) de

la LCSP o, por el contrario, ante una alteración económica del contrato dirigida a incorporar ex post un coste no previsto en los pliegos, bajo la apariencia de un servicio adicional.

De acuerdo con las cláusulas 2.1.6 y 5 del PPT, el objeto inicial del contrato preveía *“la revisión de la documentación técnica del avión CL-215T, serie 5, para reflejar la modificación de la arquitectura aviónica”*, para lo cual debía poderse acceder a los documentos técnicos del fabricante. El alcance de la modificación aprobada se concreta, precisamente, en incorporar al PPT la obligación del adjudicatario de adquirir de De Havilland Aircraft of Canada (DHC) una licencia, no exclusiva e intransferible, para utilizar los manuales y documentos técnicos propiedad de DHC relativos al tipo de aeronave Canadair CL-215T y a cada una de las aeronaves objeto del contrato. Asimismo, se introduce una partida alzada a justificar por importe de 2.049.180,33 euros, destinada a atender los gastos derivados de dicha adquisición, que se justificaría mediante la factura expedida por DHC al adjudicatario y el contrato suscrito entre ambas entidades.

Pues bien, este Tribunal considera que, bajo la calificación de modificación del contrato dada por el órgano de contratación, lo pretendido es la inclusión del coste necesario para poder ejecutar correctamente una de las prestaciones que ya formaba parte del contrato inicial. Así, no puede entenderse que se añada un “servicio adicional” a los inicialmente contratados, ex artículo 205.2 letra a) de la LCSP, dado que no se están incluyendo prestaciones nuevas que respondan a una nueva necesidad, sino que lo que se pretende es cubrir el coste de la obtención de derechos o licencias de uso sobre documentación técnica titularidad de un tercero, que son necesarios para cumplir con la prestación ya contratada.

La circunstancia de que dicho coste no hubiera sido previsto o presupuestado por el órgano de contratación no permite reconducir esa circunstancia a un modificado al amparo del artículo 205.2.a) LCSP.

Además, la necesidad de contar con esas licencias o derechos no parece responder a una necesidad sobrevenida e imprevisible, a pesar de que así lo indique el órgano de contratación. Según se desprende del expediente, dicha obligación derivaba del régimen jurídico aplicable a la documentación técnica de las aeronaves. Incluso consta que el

propietario de la misma advirtió de ello al órgano de contratación durante la fase de licitación, el 9 de mayo de 2022 (fecha de la carta de DHC), en la que se ponía de manifiesto la falta de autorización a MITECO, SAF y a los licitadores a modificar la documentación técnica y desde esa fecha DHC no comunicó, en ningún momento, que hubiese otorgado autorización expresa a alguno de los licitadores para poder utilizar los manuales en los términos requeridos ni que le hubieran contactado para recabar esa autorización, y, pese a ello, el órgano de contratación decidió continuar con el procedimiento de adjudicación, cuando lo que hubiera procedido era desistir ex artículo 152 de la LCSP y el inicio de oficio de una nueva licitación.

No puede compartirse la tesis del órgano de contratación de que la continuación de la licitación estaba justificada por el hecho de que varias empresas hubieran mostrado interés o incluso hubieran presentado oferta. La existencia de concurrencia no subsana una eventual insuficiencia de los pliegos, ni permite alterar con posterioridad las condiciones económicas sobre las que los licitadores formularon sus proposiciones. Precisamente, los principios de igualdad de trato y transparencia exigen que todos los operadores económicos conozcan, antes de presentar sus ofertas, las obligaciones y costes relevantes que condicionan la ejecución del contrato.

Tampoco resulta determinante que el importe concreto exigido por DHC se fijara finalmente en 2025. Esa circunstancia podrá acreditar que la cuantía exacta no era conocida en el momento de la licitación, para lo cual debería haberse estimado una partida alzada a justificar, pero no que la necesidad de contar con autorización del titular de la documentación técnica fuera sobrevenida. Una cosa es que el precio de la licencia no estuviera cerrado y otra distinta que el órgano de contratación desconociera la existencia de una restricción que afectaba directamente al uso de los manuales técnicos necesarios para ejecutar el contrato.

Ello determina que, estando ahora en la fase de ejecución del contrato y ante la evidencia de que para la prestación del objeto contractual inicialmente definido resulta necesario sufragar los gastos necesarios para la obtención de la licencia para el uso de los derechos de propiedad que DHC (obligación cuyo importe se desconocía, pero cuya existencia era conocida durante el procedimiento de licitación), no nos encontremos ante un servicio

adicional, sino ante la incorporación de una nueva partida económica destinada a cubrir dicho coste. En definitiva, se trataría de una revisión de precios encubierta, lo que impide su encaje en el modificado pretendido al amparo del artículo 205.2 letra a) de la LCSP, invocado por el órgano de contratación.

En este sentido, se pronuncia la JCCP del Estado, en su recomendación de 10 de diciembre de 2018, explica que *“desde el punto de vista material una modificación que afectase al precio de los contratos sería claramente una revisión de precios encubierta. Además, supondría una alteración de las condiciones del contrato que afectaría a dos elementos fundamentales del mismo, que han sido definidos en la fase de preparación como son el presupuesto y el valor estimado”*. Coincide con esta visión, la sentencia 1823/2017, del Tribunal Supremo, de 27 de noviembre, cuando dice que *«las “modificaciones no previstas ” a las que se refiere el artículo 107 reseñado, se ciñen a las “prestaciones” o “actuaciones” objeto del proyecto modificado, y no al precio o coste de tales prestaciones o actuaciones, o en otras palabras, que lo que regula el precepto son modificaciones de las prestaciones que tiene que llevar a cabo el contratista para la Administración y no otra cosa, sin que quepa incluir en este concepto el precio o coste de determinada actuación o prestación prevista no en el proyecto modificado, sino en el proyecto original previo al proyecto modificado»*.

En fin, este modificado altera retroactivamente las condiciones económicas sobre las que se debían basar las ofertas.

La ausencia del presupuesto de hecho que habilita la aplicación del artículo 205.2.a) de la LCSP determinaría por sí sola la imposibilidad de tramitar la modificación que nos ocupa, sin necesidad de entrar a analizar si se cumplen los dos requisitos que, además, exige dicho precepto.

Lógico corolario de las consideraciones expuestas, procede la estimación del recurso con anulación de la resolución del modificado legal nº 1 decretado por el órgano de contratación y su formalización.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Único. Estimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por D. L.F.I.M.V., actuando en nombre y representación de AVINCIS AVIATION TECHNICS, S.A., contra la modificación del contrato de servicios *“Diseño, certificación y suministro de 11 kits de modernización de la flota de aviones anfibios c1-215t serie 5 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico”*, con expediente P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1, convocado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, como órgano de contratación del Fondo de Restauración Ecológica y Resiliencia del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

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 11.1, f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LAS VOCALES