

Cuestión:

En los citados pliegos, hemos detectado algunas condiciones que, en nuestra opinión, son contrarias a la legislación aplicable y a la libre competencia, como son entre otras las siguientes:

- Falta de división en lotes cuando hay dos prestaciones absolutamente distintas, con duraciones distintas y aeronaves distintas, alegando una dificultad de coordinación que no existe, máxime teniendo que coordinar únicamente dos aeronaves y sólo durante 4 meses al año. Lo que se consigue con esta falta de división en lotes, es que no puedan acudir al contrato del helicóptero de 4 meses todas aquellas empresas que no tengan entre sus autorizaciones la actividad HEMS, es decir la gran mayoría de las empresas españolas dedicadas a las actividades con helicópteros quedarían excluidas. Debemos recordar que para el helicóptero tipo B sólo se pide la autorización COE LCI, la cual poseen la práctica totalidad de las empresas de helicópteros dedicadas a los trabajos aéreos. Al mismo tiempo se consigue que empresas de la Unión Europea con autorizaciones HEMS, no puedan concurrir por la falta de cumplimiento de los requisitos para la actividad de incendios o SAR, bajo normativa y autorización nacional.
- Se solicita la autorización AOC HEMS para el helicóptero tipo A, cuando no se habla ni siquiera del equipamiento médico/sanitario necesario del citado helicóptero. En realidad, estamos ante una actividad de rescate para la cual no es necesaria la autorización HEMS, como dispone el RD 750/2014 y se desprende del propio pliego. En este caso no sería necesaria la autorización HEMS y sería suficiente con la autorización COE SAR y COE LCI, lo que abriría este contrato a la libre competencia, ya que podrían concurrir bastantes más empresas.
- En las especificaciones técnicas de los helicópteros se establece un número mínimo de palas en el rotor, sin justificación ninguna lo cual, de nuevo, limita la posible competencia.
- Se exige la adscripción de medios (pilotos, aeronaves etc,...) a fecha de presentación de las ofertas cuando lo exigible es una declaración responsable de adscribirlos una vez adjudicado el contrato, tal y como han declarado distintos tribunales administrativos.
- Se exigen experiencias mínimas a los mecánicos en el modelo de aeronave, lo cual impide la presentación de modelos nuevos y, por otro lado, esta experiencia es diferente para el personal de mantenimiento del helicóptero tipo A (5 años) y el del tipo B (2 años), sin que se alcance a entender la causa de esta diferencia.
- Por último, se exige contar con un hangar en el aeropuerto de Santander, algo que no depende del posible adjudicatario, sino de un tercero como es el titular de la infraestructura, en este caso AENA, lo cual de nuevo restringe la competencia, ya que favorecerá a aquellas empresas que ya dispongan de dicha infraestructura en el aeropuerto de Santander. Este problema también ha sido resuelto por tribunales administrativos declarando que esta condición atenta a la libre competencia, concediendo un plazo de 12 meses para su cumplimiento desde la adjudicación. **(TACRC, en su Resolución 033/2018)**

Respuesta:

En respuesta a la comunicación que ha dirigido a esta Administración mediante correo electrónico en relación a la licitación del “servicio de transporte mediante helicóptero para intervenciones de salvamento y rescate, transporte sanitario otras de protección civil y de asistencia sanitaria en las emergencias atendidas por el equipo de rescate y salvamento del servicio de protección civil y emergencias del Gobierno de Cantabria”,

se informa lo siguiente:

1. La no división del contrato en lotes ha quedado debidamente motivada en los documentos que rigen la contratación, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
2. La autorización AOC para vuelos HEMS para la aeronave Tipo A es absolutamente necesaria, dado que, de acuerdo a lo dispuesto en los pliegos, deberá realizar misiones y servicios de traslados sanitarios primarios y secundarios de personas heridas o afectadas por una enfermedad de urgencia.
3. Las especificaciones técnicas definidas para las aeronaves, como es el número mínimo de palas del rotor, se han definido con el objeto de garantizar una adecuada prestación del servicio objeto de licitación de conformidad con lo dispuesto en los pliegos y no restringen la competencia ya que pueden ser cumplidas por diferentes modelos de aeronaves.
4. El pliego de cláusulas administrativas particulares, establece en el apartado M5 que los medios de adscripción, se deberán acreditar por el licitador propuesto como adjudicatario.
5. Los requisitos de experiencia exigidos para los medios personales, se han definido con el fin de garantizar la apropiada ejecución técnica del contrato, siendo conformes con lo dispuesto en los pliegos.
6. La puesta a disposición del contrato de un hangar en el aeropuerto de Santander es una exigencia técnica fundamental para la correcta ejecución del servicio a contratar, por razones técnicas y de operatividad que justifican un mejor cumplimiento de las prestaciones. Este hecho no impide la participación de las empresas interesadas ya que AENA tiene en el aeropuerto instalaciones y emplazamientos disponibles a los que cualquier interesado puede acceder en condiciones de igualdad.

Por todo ello, entendemos que los pliegos administrativos para la contratación del servicio de transporte mediante helicóptero para intervenciones de salvamento y rescate, transporte sanitario, otras de protección civil y de asistencia sanitaria en las emergencias atendidas por el equipo de rescate y salvamento del servicio de protección civil y emergencias de Cantabria, se adecúan a la legislación vigente en materia de contratación.