



G CONSELLERIA  
O HISENDA I RELACIONS  
I EXTERIORS  
B JUNTA CONSULTIVA  
/ CONTRACTACIÓ  
ADMINISTRATIVA

Exp. Junta Consultiva: RES 5/2020

Resolució del recurs especial en matèria de contractació

Exp. d'origen: contracte de serveis de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears

SSCC PN 328/17

Servei de Salut de les Illes Balears

Recurrent: UTE Habock Aviation Ems Balears

### **Acord de la Comissió Permanent de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de 29 de gener de 2021**

Atès el recurs especial en matèria de contractació interposat per la UTE Habock Aviation Ems Balears contra la Resolució del director general del Servei de Salut de les Illes Balears per la qual es resol anticipadament el contracte de serveis de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears SSCC PN 328/17, la Comissió Permanent de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa, en sessió de 29 de gener de 2020, ha adoptat l'Acord següent:

#### **Fets**

1. El 26 de febrer de 2018, el director general del Servei de Salut de les Illes Balears va aprovar els plecs de clàusules administratives (PCAP) i de prescripcions tècniques (PPT) que havien de regir la contractació del servei de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. La contractació s'havia de tramitar pel procediment negociat sense publicitat.
2. L'1 d'octubre de 2018, una vegada tramitat el procediment de negociació, el director general del Servei de Salut de les Illes Balears i el representant de la UTE Habock Aviation Ems Balears (en endavant, Habock), varen formalitzar el contracte de serveis de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (SSCC PN 328/17), per import de 25.530.000,00 €.

El contracte havia de tenir una durada de 48 mesos, a comptar des de l'1 de desembre de 2018 fins al 30 de novembre de 2022, prorrogable per un màxim de 24 mesos.



3. El 5 de desembre de 2019, el director general del Servei de Salut de les Illes Balears va dictar la Resolució per la qual s'inicia el procediment de resolució anticipada del contracte per incompliments d'obligacions essencials del contracte imputables a la contractista, així com per la possibilitat certa de produir una lesió greu a l'interès públic en cas de continuar executant la prestació.

Aquesta Resolució es va dictar d'acord amb els informes previs del director gerent del 061, de 29 de novembre de 2019, i de la directora de l'Àrea de Coordinació Administrativa, de 2 de desembre de 2019.

La Resolució es va notificar a Habock el 9 de desembre de 2019, concedint-li un termini per formular-hi al·legacions.

4. El 19 de desembre de 2019, el representant de Habock va manifestar la seva oposició a la resolució del contracte mitjançant la presentació d'un escrit d'al·legacions, acompanyat de documentació probatòria.
5. Amb data 26 de desembre de 2019, es va incorporar a l'expedient, d'ofici, un informe pericial d'anàlisi de la documentació aeronàutica emès per l'entitat *Safe Global Service*.
6. El 10 de gener de 2020, el director gerent de la GAU061 va emetre un informe tècnic en relació amb les al·legacions del contractista, en el qual es rebutgen els seus arguments.
7. El 14 de gener de 2020, la directora de l'Àrea de coordinació administrativa del Servei de Salut de les Illes Balears va emetre informe en el qual va desestimar les al·legacions de la contractista, confirmant els incompliments.
8. El 24 de gener de 2020, el cap del departament jurídic del Servei de Salut de les Illes Balears va emetre un informe jurídic favorable a la resolució anticipada del contracte.
9. El 29 de gener de 2020, el director general del Servei de Salut de les Illes Balears va dictar la Resolució de suspensió del termini legal per resoldre anticipadament el contracte, pel temps necessari per incorporar a l'expedient el preceptiu informe del Consell Consultiu de les Illes Balears.
10. L'11 de març de 2020, el Consell Consultiu de les Illes Balears va emetre el dictamen 13/2020, favorable a la resolució del contracte.



11. Des del 14 de març de 2020 fins a l'1 de juny de 2020, atesa la situació de crisi sanitària ocasionada per la Covid-19, la tramitació dels procediments administratius — inclosa la resolució anticipada del contracte que ens ocupa—, varen quedar en suspens, en virtut del previst en la Disposició Addicional Tercera del *Real Decreto 463/2020, de 14 de març, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19* i en l'article 9 del *Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, por el que se prorroga el estado de alarma*.

12. El 18 de juny de 2020, el director general del Servei de Salut de les Illes Balears va dictar la Resolució per la qual es resol anticipadament el contracte de serveis de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears SSCC PN 328/17, per incompliment d'obligacions essencials del contracte imputables a la contractista i la possibilitat de lesió greu a l'interès públic, concretament, pels següents incompliments:

— Incompliment de la clàusula 3.1 del PPT, que estableix l'antiguitat màxima de les aeronaus en 10 anys (en endavant, incompliment 1).

— Incompliment de l'apartat 1 de la clàusula 5.2 del PPT que estableix que les operacions de vol seran multi pilot (o *dual pilot*), és a dir, hauran de comptar amb pilot i copilot (en endavant, incompliment 2).

— Incompliment de l'apartat 2 de la clàusula 5.2 del PPT, que estableix l'obligació que els pilots i copilots disposin de l'habilitació de vol instrumental associat a l'aeronau (en endavant, incompliment 3).

— Incompliment de la clàusula 2.1 del PPT, que exigeix que els helicòpters puguin volar en mode instrumental, per la qual cosa han de comptar amb l'equipament i la certificació necessària (en endavant, incompliment 4).

Aquesta Resolució es va notificar a la contractista el 19 de juny de 2020.

13. El 18 de juliol de 2020, el representant de Habock va presentar al Registre del Govern de les Illes Balears, adreçat a la Junta Consultiva de Contractació Administrativa, un recurs especial en matèria de contractació contra la Resolució per la qual es resol el contracte, que fonamenta, en resum, en les al·legacions següents:

Al·legació primera. Afirma que ha donat compliment a la totalitat de les prestacions, nega els incompliments i n'exposa els seus arguments de descàrrega.



Al·legació segona. Considera que la resolució no es troba fonamentada, és abusiva i desproporcionada; a més, en la seva opinió, no concorren les causes per a la resolució del contracte, es basa en incompliments que no es troben qualificats com a obligacions essencials del contracte i no han existit problemes de seguretat que hagin pogut produir una lesió greu a l'interès públic.

Amb aquests arguments sol·licita que es declari nul·la la Resolució per la qual es resol el contracte.

El recurs es va rebre a la Junta Consultiva de Contractació Administrativa el 20 de juliol.

14. D'acord amb l'article 66 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, s'ha sol·licitat a l'òrgan de contractació la tramesa de l'expedient i de l'informe jurídic corresponent, que l'ha tramès el 9 d'octubre de 2020.

### **Fonaments de dret**

1. L'acte objecte de recurs és la Resolució per la qual es resol anticipadament un contracte de serveis tramitat pel Servei de Salut de les Illes Balears, que té caràcter d'administració pública.

Contra aquest acte es pot interposar el recurs especial en matèria de contractació que preveu l'article 66 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. La competència per resoldre aquest recurs correspon a la Comissió Permanent de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa, d'acord amb la lletra *m* de l'article 2 i l'article 7 del text consolidat del Decret pel qual es creen la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, el Registre de contractes i el Registre de contractistes, aprovat pel Decret 3/2016, de 29 de gener.

2. Atès que la tramitació de l'expedient de contractació a què fa referència la resolució del contracte es va iniciar l'any 2017 i atès el règim jurídic previst en el plec i en el contracte, hi és aplicable el Text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre (en endavant, TRLCSP).
3. Habock es troba legitimada per interposar el recurs especial en matèria de contractació i l'ha interposat mitjançant representant acreditat i dins termini adequat.

4. En relació amb la resolució dels contractes, l'article 210 del TRLCSP, estableix que l'òrgan de contractació té la prerrogativa, entre d'altres, d'acordar la resolució dels contractes i determinar els efectes d'aquesta, dins els límits i amb subjecció als requisits i als efectes que s'estableixen en els articles 211 i 223 i següents del TRLCSP.

L'article 211 del TRLCSP regula el procediment bàsic per exercir les prerrogatives que ostenta l'Administració, que en cas de resolució, es desenvolupa en l'article 109 del Reglament general de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat pel Reial decret legislatiu 1098/2001, de 12 d'octubre, que estableix com a requisits l'audiència del contractista, la de l'avalador o assegurador quan es proposi la confiscació de la garantia, l'emissió d'un informe jurídic i el dictamen del Consell d'Estat o l'òrgan consultiu equivalent de la comunitat autònoma quan el contractista hi formuli oposició.

D'altra banda, l'article 223 del TRLCSP enumera les causes de resolució dels contractes, d'entre les quals i als efectes de l'expedient que ens ocupa, s'ha de fer referència a les causes previstes en les lletres *f)* i *g)*, sobre la base de les quals l'òrgan de contractació ha fonamentat jurídicament la Resolució impugnada:

- f) L'incompliment de les obligacions contractuals essencials, qualificades com a tals en els plecs o en el contracte.
- g) La impossibilitat d'executar la prestació en els termes inicialment pactats o la possibilitat certa de producció d'una lesió greu a l'interès públic si es continua executant la prestació en aquests termes, quan no sigui possible modificar el contracte d'acord amb el que disposa el títol V del llibre I.

L'article 225 del TRLCP recull els efectes que es deriven de la resolució dels contractes que, quan es produeixen per incompliment culpable del contractista, són entre d'altres, els següents:

3. Quan el contracte es resolgui per incompliment culpable del contractista, aquest ha d'indemnitzar l'Administració pels danys i perjudicis ocasionats. La indemnització s'ha de fer efectiva, en primer terme, sobre la garantia que, si s'escau, s'hagi constituït, sense perjudici de la subsistència de la responsabilitat del contractista pel que fa a l'import que excedeixi el de la garantia confiscada.
  4. En tot cas l'acord de resolució ha de contenir pronunciament exprés sobre la procedència o no de la pèrdua, devolució o cancel·lació de la garantia que, si s'escau, hagi estat constituïda. Només s'ha d'acordar la pèrdua de la garantia en cas de resolució del contracte per concurs del contractista quan el concurs hagi estat qualificat de culpable.
  5. Quan la resolució s'acordi per les causes que recull la lletra *g)* de l'article 223, el contractista té dret a una indemnització del 3 per cent de l'import de la prestació deixada de realitzar, llevat que la causa sigui imputable al contractista.
- (...)

5. Abans d'entrar a analitzar les al·legacions de la recurrent, i amb la finalitat de poder resoldre el recurs interposat, s'ha de tenir en compte el que es va fer constar en el PCAP i en el PPT que regeixen el contracte.

En relació amb els incompliments concrets:

— Pel que fa a l'antiguitat de les aeronaus (incompliment 1): en la clàusula 3.1 del PPT es va fer constar que:

Los recursos que conformarán el parque mínimo necesario para la cobertura del servicio serán:

- 1 avión en la isla de Mallorca.
- 1 avión en la isla de Menorca.
- 1 helicóptero en la isla de Ibiza y Formentera.

En la isla de Mallorca para garantizar la prestación del servicio en caso de reparación de averías o de operaciones de mantenimiento de las aeronaves, las empresas dispondrán de una aeronave de ala rotatoria (helicóptero) con base en Mallorca disponible 24 horas con capacidad suficiente para garantizar la cobertura del servicio con iguales condiciones que las aeronaves relacionadas en el parque mínimo. La antigüedad máxima de las aeronaves adscritas a la prestación del servicio no superará los 10 años desde su fabricación en el momento de inicio del contrato y la menor antigüedad de las aeronaves será un aspecto objeto de negociación.

Los recursos indicados en el punto 3.1.1 estarán permanentemente disponibles para la prestación exclusiva del servicio contratado. Se considerará como incumplimiento del contrato la asignación de cualquiera de las aeronaves adscritas al servicio objeto del presente contrato a cualquier otro servicio o contrato. En caso de incumplimiento se estará a lo establecido en el apartado U del cuadro de características del PCAP.  
(...)

3.1.3. Previamente a la puesta en servicio de las unidades, la administración realizará una auditoría a fin de comprobar que las aeronaves concuerdan con las características técnicas de dotación y material previstas en el pliego u oferta del contratista.

3.1.4. En el supuesto de que una aeronave presente deficiencias a cualquier nivel (material, equipamiento interno, características, carrozado, accesibilidad, limpieza, etc.), durante la ejecución del contrato, la Administración tendrá la potestad de decidir que dicha aeronave no es apta para prestar servicio hasta que estas deficiencias hayan sido subsanadas. Si se determina que una aeronave no fuera apta para el servicio, la empresa deberá separarla y sustituirla de forma inmediata, reubicando las aeronaves disponibles.

— Pel que fa a l'obligació de volar amb multipilot (incompliment 2): en les clàusules 5.2 del PPT, consta literalment que:

Todas las operaciones de vuelo serán «Multipiloto», estarán compuestas por piloto y copiloto. (...) 6.5. Todos los vuelos serán realizados con presencia de piloto y segundo piloto (...)

— Pel que fa a l'obligació que els pilots i copilots disposin d'habilitació de vol instrumental associat a l'aeronau (incompliment 3): en la clàusula 5.2 del PPT consta que:

Los pilotos y copilotos deberán disponer de título piloto comercial o de transporte de línea aérea y licencia de la habilitación de tipo de la aeronave ofertada, así como la habilitación de vuelo instrumental asociada a la misma. En el transcurso de la prestación del servicio deberán además adaptarse a cualquier otra certificación requerida para el vuelo como PBN en el entorno de las Islas Baleares.

— Pel que fa a l'obligació que els helicòpters comptin amb l'equipament i la certificació per realitzar vol instrumental (incompliment 4): en l'annex I del PPT es detallen les característiques de les aeronaus i el seu equipament i concretament, en l'apartat 2.1 consta que l'aviònica dels helicòpters havia de ser la següent:

- Equipado con Piloto Automático.
- Equipado y certificado para la realización de vuelo instrumental.
- Radar meteorológico

En relació amb la duració del contracte, en el quadre C de característiques del PCAP es va preveure el següent:

**DURACIÓN DEL CONTRATO. PLAZO DE EJECUCIÓN**

Duración del contrato: 48 meses a partir del 1 de enero de 2018, o a partir de la formalización del contrato si ésta fuere posterior al 1 de enero de 2018.

Plazo de ejecución total: 48 meses

Plazos de ejecución parciales:

Fecha de inicio del servicio:

En el contracte, formalitzat l'1 d'octubre de 2018, també es va fer constar el següent:

**TERCERA.-** Este contrato tendrá una vigencia de cuarenta y ocho meses, desde **las 00:00 horas del 1 de diciembre de 2018, hasta las 24:00 horas del 30 de noviembre de 2022**, según lo establecido en el punto "C" del PCAP, y con posibilidad de prórroga, en períodos iguales o inferiores al inicial con un máximo de 24 meses adicionales sobre el contrato principal, según consta en el apartado "D" del cuadro de características del contrato del PCAP, siendo el gasto máximo por anualidades para el período indicado el siguiente:

Pel que fa a la possibilitat de modificar el contracte, la lletra V dels quadres de característiques del PCAP, disposa el següent:

MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Se permite en las condiciones siguientes: No se permite.  
(...)

I finalment, en relació amb les causes de resolució del contracte, la clàusula 30 del PCAP preveu que el contracte s'extingirà per compliment o per alguna de les causes previstes en l'article 223 TRLCSP que contempla, entre d'altres, l'incompliment d'obligacions contractuals essencials, qualificades com a tals en els plecs o en el contracte – lletra f) de l'article 223 –, o la producció d'una lesió greu a l'interès públic – lletra g) de l'article 223 –, així com per alguna de les causes especials especificades en el PCAP (lletra W del quadre de característiques), en el qual es varen fer constar, expressament, les següents:

- a) Ser penalizado durante la vigencia del contrato con 5 faltas muy graves.
- b) En caso de incumplimiento de lo establecido en el apartado O del PCAP – no obstant, en aquest apartat del PCAP que ens ocupa, no es va preveure cap condició especial d'execució del contracte –.

6. Atesos els plecs i entrant ja en l'anàlisi de les al·legacions de la recurrent, cal dir el següent:

6.1 Al·legació primera. El recurrent afirma que ha donat compliment a la totalitat de les prestacions, nega els incompliments i exposa els arguments següents:

– En relació amb l'antiguitat de les aeronaus (incompliment 1), al·lega que les aeronaus amb les quals ha prestat el servei han complert sempre els requeriments del PPT i no s'ha donat cap incidència que pogués suposar un perjudici per a l'Administració. D'altra banda, se centra en argumentar, especialment, que els retards en la incorporació de les aeronaus es va comunicar al Servei de Salut i ambdues parts es van posar d'acord per ampliar aquest termini inicial: fins al 15 de setembre de 2019, per una d'elles, i fins al 15 d'octubre de 2019, per l'altra. A més, l'Administració va acceptar la substitució temporal de les aeronaus oferides per altres d'equivalents prestacions.

En opinió de la Junta Consultiva, aquestes al·legacions s'han de rebutjar només a la vista del que consta en l'oferta tècnica que Habock va presentar en la licitació del contracte, que pel que fa a aeronaus, va oferir:

Aeronave	Indicativo	Modelo	Año fabricación
Avión	Av 811	B250	2015
Avión	Av 841	B250	2012
Helicóptero	HI 851	H145	02-12-2016
Helicóptero	HI 812	H145	13-04-2016



Segons l'Informe de negociació de la Mesa de contractació de 3 de maig de 2018, Habock va mantenir l'oferta d'aeronaus en les diferents fases de la negociació i va obtenir, finalment, pel criteri de l'antiguitat d'aquestes, un total de 7 punts, a diferència dels 3 punts que va obtenir l'única altra licitadora (Babcock). Aquesta puntuació li va permetre aconseguir una situació d'avantatge i resultar ser, finalment, l'adjudicatària del contracte d'acord amb les puntuacions totals següents:

Aspecto objeto de negociación	Puntuación Babcock	Puntuación Habock
Oferta económica	60	60
Antigüedad aeronaves	3	7
Cobertura adicional en época estival	2	2
Horas de vuelo > 6.000	4	8
Formación	14	14
<b>TOTAL</b>	<b>83 puntos</b>	<b>91 puntos</b>

Això no obstant, segons l'expedient i el que exposa la recurrent en l'escrit del recurs, les aeronaus que Habock va posar en servei, efectivament, no coincideixen amb les oferides; per exemple, els avions oferts per Mallorca i Menorca varen ser dos models B250 de 4 i 7 anys respectivament, mentre que els posats en servei des del començament del contracte, l'1 de desembre de 2018, va ser un avió model EC-KND, de 22 anys per Mallorca, i un avió model B200, de 9,5 anys per Menorca.

Així, resulta del tot inacceptable que la recurrent afirmi que va dur a terme el servei complint sempre els requeriments del PPT en relació amb l'antiguitat de les aeronaus, quan en la clàusula 3.1.1 del PPT s'exigia clarament que:

La antigüedad máxima de las aeronaves adscritas a la prestación del servicio no superará los 10 años desde su fabricación en el momento de inicio del contrato y la menor antigüedad de las aeronaves será un aspecto objeto de negociación.

Els motius al·legats respecte del retard en la incorporació de les aeronaus o els canvis en els models oferts sobre la base de l'existència d'un Pla d'inici d'operacions o altres tipus de pactes amb l'òrgan de contractació, també s'han de rebutjar. En primer lloc, perquè en el PCAP i en el PPT no existeix cap referència a la presentació d'un Pla d'inici d'operacions que hagués de permetre a l'adjudicatària modificar els termes del contracte. I en segon lloc, perquè en els quadres D i V de característiques del contracte del PCAP, tampoc no es va preveure ni la possibilitat de prorrogar el termini d'inici de la prestació ni la de modificar cap altre aspecte del contracte.

Això no obstant, és cert que en diversos documents de l'expedient es reconeix l'existència d'aquest Pla, respecte del qual cal reproduir el que consta, entre

d'altres, en els informes de la directora de l'Àrea de Coordinació Administrativa de 2 de desembre de 2019 i de 14 de gener de 2020, en els quals consta que:

10.- Antes del inicio de la ejecución del contrato la empresa HABOCK presenta un plan de inicio de operación con un periodo transitorio hasta 15 de febrero de 2019.

Según la empresa el objetivo de este plan es proponer los medios y adscripción del personal necesario para iniciar las operaciones del contrato así como una fase transitoria que permita iniciar las operaciones de una manera segura y eficiente hasta la puesta en marcha definitiva.

El período transitorio se propone por la imposibilidad de incorporar de forma inmediata el personal de la empresa que actualmente presta el servicio y poder formarlo.

11.- En fecha 29 de noviembre de 2018, el responsable del contrato, el gerente de la gerencia de atención urgencias 061 Baleares, emite informe por el cual acepta la propuesta y da el visto bueno al plan de inicio propuesto por la empresa.

No obstante, la empresa formalizó un contrato en el cual se establecía que en fecha 1 de diciembre de 2018 se iniciaba la prestación del servicio según lo ofertado por la misma.

Si los aviones ofertados por la UTE requerían determinados trámites previos a su incorporación, que no hacían viable el inicio de la prestación del servicio en fecha 1 de diciembre de 2018 y ni siquiera en la fecha prevista en el plan de actuación inicial que era el 15 de febrero y que no se trataba más que de una prórroga concedida por esta Administración para la puesta en marcha del servicio, la empresa debería haberlo puesto de manifiesto en la licitación o haber retirado su oferta.

(...)

No puede, como pretende la empresa, interpretarse como conformidad de la Administración la aceptación de un plan transitorio hasta el 15 de febrero de 2019. Esta aceptación es una consecuencia ineludible de la obligación de proteger la continuidad de la prestación de un servicio esencial que dada la configuración territorial de la Comunidad no puede depender de factores ajenos a la organización del Servei de Salut.”

De tot això, es pot concloure que el Pla d'inici d'operacions va ser una proposta transitòria presentada de manera unilateral per la contractista, emparada en les seves necessitats, amb el vistiplau de l'òrgan de contractació, que va acceptar el Pla i li va concedir fins al 15 de febrer de 2019 per donar compliment al contracte.

No obstant això, segons la literalitat dels plecs i del contracte formalitzat, el moment d'incorporar les aeronaus a l'execució del contracte era el minut 0:00 del dia 1 de desembre de 2018 i els models d'aeronaus a posar en funcionament eren els adjudicats i no altres.

En aquest sentit, cal recordar el que disposen els articles 209 i 212 TRLCSP respectivament:

Els contractes s'han de complir d'acord amb les seves clàusules, sense perjudici de les prerrogatives que estableix la legislació a favor de les administracions públiques.

El contractista està obligat a complir el contracte dins el termini total fixat per a la seva realització, així com dels terminis parcials assenyalats per a la seva execució successiva.

El PCAP i PPT són l'autèntica *lex contractus*, amb eficàcia jurídica per a l'Administració, per als licitadors i per a la contractista que resulti adjudicatària.

Així, les excuses que l'empresa va anar plantejant a l'òrgan de contractació per incomplir el termini d'inici de la prestació o les aeronaus amb les quals havia de prestar el servei, — ja fos per necessitats de formar personal, d'instal·lar kits de transport sanitari, de pintar les aeronaus o per dur a terme qualsevol altre tràmit —, resultaven inacceptables aleshores, com també ho són en aquest moment del procediment. D'aquesta manera, el Pla d'inici d'operacions referit o qualsevol suposat pacte acordat entre les parts, resulta invàlid, ja que va donar lloc a modificacions de fet del contracte, no previstes, les quals, en el règim jurídic establert en els articles 105 a 107 del TRLCSP, es qualifiquen d'excepcionals i requereixen de tramitació d'expedient administratiu de modificació contractual. Sense entrar-hi en detall, cal tenir en compte només que l'article 105 TRLCSP disposa que:

(...) els contractes del sector públic només es poden modificar quan s'hagi previst en els plecs o en l'anunci de licitació o en els casos i amb els límits que estableix l'article 107. En qualsevol altres supòsits, si és necessari que la prestació s'executi d'una forma diferent de la pactada, inicialment s'ha de resoldre el contracte en vigor i se n'ha de subscriure un altre sota les condicions pertinents (...)

— Pel que fa a l'incompliment 2, relatiu a l'obligació que les operacions es duguessin a terme amb pilot i copilot, el recurrent no al·lega res en el recurs, la qual cosa s'interpreta com un reconeixement tàcit dels fets.

— L'incompliment de l'obligació que els pilots disposessin d'habilitació de vol instrumental associat a l'aeronau (incompliment 3), la recurrent la relaciona amb el fet d'haver hagut de subrogar els treballadors anteriors, els quals — afirma —, que va haver de formar, ja que estaven acostumats a manejar aeronaus desactualitzades. També diu, literalment, que la sobtada necessitat

de formar a la tripulació va ser un inconvenient creat per l'Administració, exigint que fossin els mateixos pilots que venien prestant el servei els que continuessin fent-ho. En alguns apartats del recurs manté que la subrogació del personal va ser una sol·licitud extracontractual de l'Ibsalut, si bé, en altres, reconeix que en la clàusula 5.1 del PPT s'imposava la subrogació, però afirma que aquesta clàusula és nul·la de ple dret perquè els plecs no poden imposar-la.

Totes aquestes alegacions s'han de rebutjar. En primer lloc, cal esmentar que tant l'incompliment 2, — reconegut tàcitament —, com l'incompliment 3, fan referència a obligacions exigides al personal en la clàusula 5 del PPT. I és precisament en relació amb aquesta clàusula, que Habock va presentar un compromís (concretament, en la pàgina 77 de l'oferta tècnica), que literalment diu el següent:

Compromiso de adscripción del personal de vuelo y técnico y coordinación

D. JORDI TORTRAS CUSPINERA, con DNI nº 46340625H, en representación de la empresa HABOCK AVIATION, S.L. Con CIF B08125940 con domicilio fiscal a c/ Basílica,19, 6ºB, Madrid y domicilio a efectos de comunicaciones en Aeropuerto de Sabadell, Ctra. de Bellaterra, s/n, Sabadell CP 08205, en su calidad de Gerente Responsable  
y

D. JAVIER GARCÍA MARTIN, Con DNI nº50107195Q, en representación de la empresa URGEMER CANARIAS, S.L. con CIF B38400040 con domicilio fiscal a C/Basílica, 9, Madrid,CP 28020 y domicilio a efectos de notificaciones en C/Galicia,29, 1a, Las Palmas de Gran Canaria, CP 35007, en su calidad de GERENTE RESPONSABLE.

INFORMADOS de las condiciones y de los requisitos que se exigen para poder ser adjudicatario del contrato de servicio de transporte sanitario aéreo en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears con Núm. Exp.SSCCPN328/17

SE COMPROMETEN:

A adscribir los medios personales requeridos para el cumplimiento del servicio según el Pliego de Prescripciones Técnicas (en particular aunque no limitativo, lo relacionado en el punto 5 del mencionado PPT).

Y para que conste lo firman en Sabadell a, 23 de marzo de 2018

A la vista d'aquest compromís, sorprèn ara que la recurrent desconeixi l'abast de la clàusula 5 del PPT, la qual, concretament en relació amb la subrogació, disposava, en l'apartat 1, el següent:

5.1 Subrogación del personal. La empresa adjudicataria queda obligada, en los términos que se contemplen en el convenio colectivo de aplicación (*"Convenio colectivo del sector del transporte de enfermos y accidentados en ambulancia y de asistencia extrahospitalaria de las Illes Balears"*, publicado en el BOIB núm.16, de 01/02/2004), a subrogarse en todas las obligaciones relativas al personal adscrito a la prestación del servicio objeto del contrato (ver punto 22.6 del PCAP).

En el Anexo 6 se indica, según información facilitada por la empresa actual, el listado de datos relativos al personal adscrito al servicio de transporte sanitario aéreo en las Islas Baleares. La situación del personal adscrito al servicio expresado en las tablas anteriores es la existente en el mes de octubre de 2017, según los datos facilitados por la empresa contratista.

En el Conveni col·lectiu del sector del transport de malalts i accidentats en ambulància i d'assistència extrahospitalària de les Illes Balears, publicat en el BOIB núm.16, de 01/02/2014 – no de 2004, com erròniament es va fer constar el PPT– s'hi estableix en l'article 9 que:

Quan una empresa perdi l'adjudicació dels serveis concertats mitjançant concurs públic de gestió de serveis públics, per resolució o acabament del contracte amb l'Administració, la nova empresa adjudicatària estarà obligada a subrogar-se als contractes laborals dels treballadors/ores que prestaven aquest servei, i se'n respectarà en tot cas la modalitat de contractació, i els drets i les obligacions que hagin tengut (...).

Atès que d'acord amb el Conveni col·lectiu aplicable, els treballadors tenien dret a ser subrogats, així es va preveure en el plec, quedant, les empreses, obligades a donar compliment a l'esmentada clàusula des del moment de la presentació de proposicions, en el sentit establert en l'article 145.1 del TRLCSP, que diu literalment:

Les proposicions dels interessats s'han d'ajustar al que preveu el plec de clàusules administratives particulars, i la seva presentació suposa l'acceptació incondicionada per l'empresari del contingut de la totalitat de les clàusules o condicions, sense cap excepció o reserva.

Amb això queda descartat que la subrogació del personal hagi estat una sol·licitud extracontractual de l'Ibsalut, creada per ocasionar a Habock l'inconvenient que fossin els mateixos pilots els que continuessin vinculats al servei.

També s'ha de rebutjar que aquesta clàusula hagi de ser considerada nul·la de ple dret; els actes administratius en matèria de contractació només són nuls de ple dret en els casos en què concorri alguna de les causes previstes en l'article 32 del TRLCSP, cap dels quals concorre en aquesta ocasió. A això cal afegir que si l'empresa la considerava nul·la, res pot dir sobre això en fase d'execució o ara, que s'ha resolt el contracte. No és el moment processal oportú per fer-ho. Els articles 40 i següents TRLCSP regulen el recurs especial en matèria de contractació que Habock hagués pogut presentar, contra els plecs, per fer valer aquesta al·legació, que ara resulta improcedent, per extemporània.

— Finalment, en relació amb l'obligació que els helicòpters comptessin amb l'equipament i la certificació per realitzar vols instrumentals (incompliment 4),

la recurrent al·lega que no es poden realitzar operacions instrumentals en els heliports d'accés restringit, com ara els de les Illes Balears; afirma que és il·legal i, a més, temerari, ja que no disposen de l'autorització ni de les infraestructures per a gestionar operacions en modus instrumental. Que no hi ha cap helicòpter a les Illes Balears que disposi dels sistemes per operar amb condicions meteorològiques molt adverses, per la qual cosa s'utilitzen els avions, independentment que els helicòpters i els pilots estiguin preparats per a operacions en modus instrumentals. Per tot això, considera que la clàusula dels plecs que exigia la possibilitat de realitzar operacions en modus instrumental també seria nul·la.

Només tenint en compte les pàgines 24 i 45 de l'oferta tècnica de Habock, aquestes al·legacions queden desvirtuades, ja que l'empresa va oferir complir amb l'obligació relativa als vols instrumentals, en el sentit següent:

**Medios Técnicos propuestos: Aeronaves**

Aeronaves (aviones y helicópteros) de última generación, equipados para operaciones EMS. Disponen de las prestaciones técnicas requeridas en el Pliego de Prescripciones técnicas, dando amplio cumplimiento a las mismas.  
(...)

**1.2 Helicópteros Airbus H145 (BK 117 D-2)**

Aviónica  
Equipado con piloto automático  
Equipado y certificado para la realización de vuelo instrumental  
Radar meteorológico

La recurrent acusa de temeritat a l'òrgan de contractació, la qual cosa resulta improcedent. Com ha quedat acreditat fins ara, qui va actuar amb temeritat seria en tot cas la recurrent, que es va presentar a la licitació del contracte amb una oferta que no podia ni tenia intenció de complir. A més, com ja s'ha exposat, qualsevol al·legació de presumpta temeritat, il·legalitat o nul·litat de clàusules resulta extemporània en aquests moments. Habock podria haver interposat el recurs especial contra els plecs previst en l'article 40.2 a) TRLCSP en el moment adequat, la qual cosa no va fer.

6.2 Al·legació segona. La recurrent considera que no concorren les causes per a la resolució del contracte perquè, d'una banda, la Resolució impugnada es basa en uns incompliments que no es troben qualificats com a obligacions essencials del contracte i, d'altra banda, no han existit problemes de seguretat que hagin pogut produir una lesió greu a l'interés públic.

La recurrent també al·lega que la Resolució és desproporcionada, no es troba fonamentada i és abusiva, pels motius següents: perquè només estaria justificada en cas d'un incompliment culpable de caràcter rellevant, que afectàs a la prestació principal i es manifestàs en una inobservança total o

essencial d'aquesta, i no és el cas; perquè considera que l'informe tècnic elaborat pel pèrit Sr. Toro, que consta en l'expedient, és invàlid i se li va ocultar, sense poder manifestar ni al·legar res en contra; l'Administració no va tenir en compte els documents i proves aportades per l'empresa; i finalment, considera que la Resolució resol anticipadament el contracte quan ja es trobaven en tramitació cinc procediments d'imposició de penalitats pendents de resoldre i, per tant, no fermes.

En primer lloc, per tal de centrar la qüestió en les causes concretes de l'òrgan de contractació per resoldre el contracte, cal reproduir l'apartat 4 dels fonaments jurídics de la Resolució impugnada, en el qual consta el següent:

Nos encontraríamos, en el caso que nos ocupa, con dos causas de resolución aplicables, que en ningún caso serían excluyentes: La del artículo 223.f: "El incumplimiento de las restantes obligaciones contractuales esenciales, calificadas como tales en los pliegos o en el contrato." Es indiscutible que la empresa, ha incumplido obligaciones esenciales previstas en el pliego y en la oferta, como acabamos de ver. En cuanto a los aviones ha incumplido la obligación esencial de incorporar las aeronaves con una antigüedad inferior a diez años y en la fecha prevista para la incorporación de las aeronaves, y en cuanto al helicóptero ha incumplido la obligación de volar con dos pilotos PIC y la habilitación en vuelo instrumental. En el caso que nos ocupa, a pesar de que los incumplimientos no se calificaron como esenciales en el pliego de cláusulas administrativas, a todas luces resulta evidente que los incumplimientos del contratista afectan a obligaciones esenciales del contrato.

En cuanto al helicóptero, efectivamente también sería aplicable la cláusula 223.g: La imposibilidad de ejecutar la prestación en los términos inicialmente pactados o la posibilidad cierta de producción de una lesión grave al interés público de continuarse ejecutando la prestación en esos términos, cuando no sea posible modificar el contrato conforme a lo dispuesto en el título V del libro I. Por un lado, hasta que no tenga la autorización de AESA no podrá volar en instrumental (autorización que no se prevé obtenerla, como pronto hasta mayo de 2020) y por otro lado, se trata de la prestación de un servicio muy sensible que está generando una gran inseguridad a los ciudadanos y a la propia Administración, por lo que se considera necesario realizar un contrato de emergencia con una segunda empresa que pueda garantizar que los vuelos en el helicóptero se puedan realizar en instrumental.

Certament, com exposa la recurrent, atesa la literalitat de l'article 223 f) TRLCSP, el contracte no es podria resoldre, a priori, per haver incomplert la recurrent les obligacions en què es fonamenta l'òrgan de contractació — concretament, l'antiguitat i data d'incorporació de les aeronaus, els vols amb dos pilots i a l'habilitació d'aquests per volar en instrumental —, ja que cap d'aquestes obligacions es van qualificar expressament d'essencials en el PCAP.

No obstant això, la Jurisprudència (entre d'altres, la Sentència del Tribunal Suprem de 29 de maig de 2000), ha admès la possibilitat de resoldre els contractes, encara que no s'hagin qualificat expressament d'essencials les obligacions incomplertes, quan es donin una sèrie de circumstàncies i no de manera automàtica. Per regla general, no basta qualsevol incompliment per





resoldre un contracte, ja que l'acció de rescissió dels contractes, prevista en l'article 1294 del Codi Civil, és subsidiària, i només es pot exercir quan el perjudicat no disposi de cap altre recurs per obtenir la reparació del perjudici i quan s'hagi produït un incompliment greu, de naturalesa substancial i s'hagi posat de manifest una voluntat rebel al compliment o una passivitat dolosa, culposa o negligent imputable al contractista.

En aquest sentit, cal reproduir el que consta en el Dictamen 1541/2011, de 22 de desembre, del *Consejo Consultivo de Castilla y León*, que es va pronunciar en el sentit següent:

Respecto a esta causa resolutoria, existe una reiterada doctrina jurisprudencial y del Consejo de Estado, en el sentido de que no basta cualquier incumplimiento contractual para que se produzca el efecto resolutorio, sino que ha de traducirse en una valoración del incumplimiento grave y de naturaleza sustancial del contrato, al ser la resolución la consecuencia más grave que puede derivarse de esta circunstancia. Asimismo, tal y como mantiene el Tribunal Supremo en Sentencia de 14 de diciembre de 2001, la resolución por incumplimiento del contrato ha de limitarse a los supuestos en que sea patente "una voluntad rebelde a su cumplimiento, sin bastar el simple retraso, al requerirse una pasividad dolosa, culposa o negligente imputable al contratista, como ha venido exigiendo la jurisprudencia de esta Sala a tales efectos.

Es tracta d'una interpretació antiformalista de l'article 223 f), aplicable de manera subsidiària, quan el perjudicat – en aquest cas, l'Administració sanitària – no disposi de cap altre recurs per solucionar el perjudici i sempre que ho acordi motivadament, tal com ho ha considerat necessari la Jurisprudència del Tribunal Suprem (entre d'altres, en la Sentència de 21 de desembre de 2007), que disposa que:

La Administración que acuerda resolver un contrato debe probar la existencia de una situación objetiva de incumplimiento por parte del contratista. Por su parte el contratista deberá acreditar la existencia de una causa exoneradora de su responsabilidad.

Abunda la doctrina i jurisprudència que considera que malgrat que no consti expressament el qualificatiu d'essencial en el plec o en el contracte, això no impedeix a l'Administració, motivadament, resoldre el contracte per aquest motiu, ja que podrà ser essencial una obligació malgrat que no s'hagi declarat així en el contracte o els plecs, però així es dedueixi de la naturalesa bàsica de l'obligació (entre d'altres, cal esmentar el Dictamen núm. 408/2011 del *Consejo Consultivo de Madrid* o els dictàmens núm. 528/2013, de 18 de juliol, núm. 742/2013, de 18 d'octubre o núm. 115/2014 del *Consejo Consultivo de Castilla y León*).

En relació amb la potestat de l'Administració de resoldre els contractes, cal reproduir també diversos extractes de Sentències del Tribunal Suprem, que





resulten molt aclaridors i completen la corrent jurisprudencial esmentada en el sentit següent:

(...) Deben ponderarse las circunstancias concurrentes, al objeto de alcanzar la necesaria y debida proporcionalidad entre los hechos y sus consecuencias, valorando, conforme a la buena fe y la equidad, el grado de infracción de las condiciones estipuladas y la intención del contratista. Además, se impone que por parte de la Administración se lleve a cabo una adecuada justificación del carácter esencial de cada uno de los incumplimientos alegados (...) (STS de 6 d'abril de 1987 i STS 14 de novembre de 2000)

(...) La potestad de resolución de los contratos por una parte, cuando la otra incumpla con sus obligaciones, está claramente "definida como Principio de Derecho de vigencia universal y declarada en nuestro Derecho, artículo 1124 del Código Civil de forma general y aplicable como derecho subsidiario a todas las demás ramas del Derecho (...) (STS de 8 de març de 1986).

(...) No todo incumplimiento puede generar la resolución contractual, sino que ello debe contemplarse en cada caso, atendidas las circunstancias de toda índole que concurran para dilucidar en qué supuestos se trata de verdadero y efectivo incumplimiento de las obligaciones contractuales, revelador de una voluntad deliberada y clara de no atender, dolosa o culposamente, los compromisos contraídos, haciendo imposible la realización de la prestación por parte del contratista (...) (STS de 22 de febrer de 2006, entre d'altres).

A més, cal esmentar que els motius que al·lega la recurrent ja varen ser descartats pel Consell Consultiu en el Dictamen 13/2020, emès en l'expedient de resolució que ens ocupa, el qual va afirmar el següent:

Este Consejo Consultivo considera que se pueden admitir como causa de resolución de un contrato administrativo el incumplimiento de una obligación esencial, aunque no haya sido calificada como tal en el pliego, especialmente en este caso, donde los diferentes informes justifican la existencia de una lesión para el interés público. Caso contrario, se podrían producir desfavorables consecuencias para el interés general al impedir la resolución del contrato por no haber sido calificada la obligación "formalmente" como tal. Apoya nuestra tesis la siguiente argumentación. Cuando el TR y la LCSP exigen que sólo las obligaciones calificadas de esenciales en el contrato pueden permitir la resolución del mismo cuando existe incumplimiento, podemos considerar que a lo que se está refiriendo el legislador es sólo a aquellas obligaciones que, precisamente por no ser esenciales, deben de quedar calificadas como tales para poder resolver, en su caso, el contrato administrativo. Es decir, interpretamos que ambos textos legales se refieren a obligaciones que a priori no son esenciales pero que el órgano de contratación quiere calificarlas como tales. De esta forma, se permitiría la resolución del contrato por incumplimiento de obligaciones que "naturalmente" son esenciales, aunque "formalmente" no estén calificadas como tales.

[...]

Dicho lo anterior, también debemos afirmar que no todo incumplimiento de una obligación esencial va a conllevar automáticamente la resolución, sino que se exige que este incumplimiento sea de tal entidad como para producir la resolución del contrato.

[...]

1. En el supuesto ahora analizado, las obligaciones que se dicen incumplidas no están calificadas de esenciales por el contrato.

2. A pesar de ello, consideramos que las mismas sí lo son, dado que afectan a la propia prestación en sí misma del servicio.

La Junta Consultiva, d'acord amb el Consell Consultiu, afegeix que, en aquest cas, resulta del tot aplicable la interpretació antiformalista de l'article 223 f) TRLCSP, perquè es compleixen tots els requisits que la doctrina i la jurisprudència exigeixen, tal com es justifica a continuació:

D'una banda, l'òrgan de contractació va definir i detallar de manera clara i concreta en el PPT el servei de transport sanitari aeri a contractar, de tal manera que el contingut de les prestacions, la qualitat i la seguretat exigides en el servei no ofereixen dubtes.

D'altra banda, objectivament, han quedat acreditats els incompliments de Habock i, més concretament, els relatius a l'antiguitat i data d'incorporació de les aeronaus, als vols amb dos pilots i a l'habilitació per volar en instrumental, que es consideren prestacions bàsiques, d'importància significativa i de naturalesa substancial inherents a la relació contractual. Per apreciar la naturalesa substancial d'aquests incompliments i la lesió als interessos públics que Habock a ocasionat, basta fer referència a l'informe del director gerent de 061, de 29 de desembre de 2019, que en relació amb els vols instrumentals va fer constar el següent:

Informe sobre el impacto de la carencia de vuelo instrumental en los helicópteros en determinados vuelos

Si bien es cierto que los vuelos en helicóptero se hacen mayoritariamente en modo visual, hay condiciones climatológicas en las cuales es preciso realizar los vuelos en modo instrumental. Si se dan estas condiciones y no se puede volar en visual, solo cabe retrasar el vuelo hasta que las condiciones mejoren, o realizar el vuelo con un avión.

El problema existe cuando no se puede retrasar el vuelo por ser un paciente con patología tiempo dependiente, en estas patologías el tiempo es lo que va a decidir el pronóstico de supervivencia, pues cuanto menos tiempos se tarde en el traslado mayor posibilidad de supervivencia tendrá el paciente. Además hay situaciones ajenas a la voluntad del 061 en las que no es posible utilizar el avión, entre ellas los vuelos con origen en Formentera, o los vuelos con origen o destino Ibiza en período invernal, cuando debido a obras de mantenimiento, el aeropuerto de Ibiza queda inoperativo para aviones, pero no para helicópteros.

Nos podemos encontrar pues en el caso de tener que trasladar un paciente con compromiso vital tiempo dependiente, desde Ibiza a Mallorca en condiciones climatológicas adversas, con el aeropuerto cerrado lo que impide el uso del avión y quedando como único medio de transporte el helicóptero. En ese caso sólo cabe que el vuelo se haga de forma instrumental, y es por ello que en el pliego de prescripciones técnicas en el apartado 5.2 exigimos que los pilotos y copilotos tengan la licencia y habilitación de tipo de la aeronave ofertada, así como la habilitación de vuelo instrumental asociada a la misma, y en el anexo 1 punto 2.1 se exige que el helicóptero esté equipado con piloto automático, radar meteorológico y que esté equipado y certificado para la realización de vuelo instrumental. En Palma a 29 de noviembre de 2019

En opinió de la Junta Consultiva, l'expedient de resolució contractual es troba ben motivat amb els informes tècnics que hi consten, tal com també ho va considerar el Consell Consultiu en el seu dictamen. Tots els informes són clars, contundents i justifiquen la lesió dels interessos públics.

Quan l'Administració acudeix a l'opció de resoldre un contracte — com en aquest cas—, ho fa a l'empara de la defensa dels interessos generals, ja que l'incompliment d'obligacions essencials genera, de manera immediata, un dany a l'interès públic que els contractes públics han de protegir (art. 1 TRLCSP) i que la Jurisprudència reconeix (entre d'altres, SSTs de 4 de maig de 1968 i de 28 de febrer de 1989), en el sentit de considerar els contractes administratius com:

(...) negocios jurídicos vinculados a la obtención del interés general que se busca con su celebración, siendo la razón de la resolución contractual el quedar afectada la eficiente prestación del servicio.

D'altra banda, en l'informe de l'entitat *Safe Global Service*, emès pel pèrit Sr. Toro, — que la recurrent considera invàlid—, s'aclareixen qüestions tècniques d'aviació i d'enginyeria aeronàutica referides a la prestació del servei. El criteri de la Junta Consultiva, d'acord amb la doctrina reiterada del Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals (TACRC, entre d'altres, en la Resolució núm. 77/2014), és que no resulta procedent revisar aspectes tècnics sobre la base de criteris jurídics, tret dels casos en què hi hagi un error manifest apreciable sense necessitat d'efectuar raonaments complexos, es detecti una actuació arbitrària o discriminatòria, o hi hagi un defecte procedimental. Segons el parer de la Junta, cap d'aquestes circumstàncies concorren en l'informe del pèrit referit.

La recurrent, per la seva banda, no ha acreditat cap causa que l'exoneri de la seva responsabilitat i l'informe del pèrit de part, al qual fa referència, es refereix també a aspectes tècnics que no correspon ara analitzar, pels motius just abans esmentats.

Des del punt de vista jurídic, les causes que la recurrent ha al·legat, durant l'execució del contracte i durant la tramitació de l'expedient de resolució, demostren per la seva part una actitud negligent i una voluntat clara de desatendre les obligacions contretes. Només a manera d'exemple, cal esmentar el correu electrònic del cap assistencial d'Atenció Urgent 061 dirigit al Sr. Jordi Tortras, representant de Habock, de dia 9 de setembre de 2019, en el qual consta que:

Realmente estaban en condiciones de optar al concurso ?? . El hartazgo es enorme... En la última reunión... al 90% en septiembre estarían todas la incidencias solucionadas... Llegaremos a cumplir 10 meses sin avances...

Amb l'escrit de recurs presentat, Habock continua mostrant una actitud negligent i, fins i tot temerària; tant és així, que l'escrit, de quaranta-quatre pàgines d'extensió, s'ha presentat desestructurat, reiteratiu i sense coherència lògica. Tot perquè, al cap i a la fi, la majoria de les al·legacions es limitin a negar la validesa de les clàusules contractuals, sense desvirtuar els motius que varen haver de portar a l'òrgan de contractació a la indesitjable decisió de resoldre el contracte.

A més a més, la recurrent nega haver lesionat els interessos públics argumentant que els vols eren segurs. D'aquesta manera, Habock mesura els interessos públics única i exclusivament en termes de seguretat, oblidant qualsevol altre aspecte d'aquest concepte.

L'Ibsalut, com ens públic competent en matèria sanitària, té encomanada l'obligació de donar compliment a la Llei 5/2003, de 4 d'abril, de salut de les Illes Balears, en tota la seva extensió i en tots els seus àmbits. Amb la resolució del contracte, l'interés públic lesionat ha estat el transport sanitari aeri, que l'Ibsalut ha de prestar garantint la seguretat dels pacients, sens dubte; però també garantint la màxima celeritat, eficàcia i eficiència en la utilització dels recursos públics. Cal tenir en compte la importància econòmica del contracte, de 25.530.000,00 € i la complexitat del seu objecte, en el qual conflueixen el sector sanitari, l'aeronàutic i altres aspectes relatius a les infraestructures d'aeroports o heliports de cada una les quatre illes. Així doncs, la resolució del contracte ha ocasionat a l'Ibsalut greus conseqüències, que han afectat al funcionament del servei de salut, als interessos generals i especialment als pacients, que malauradament s'hagin trobat amb la necessitat de ser traslladats per via aèria entre hospitals, atesa la gravetat o complexitat de les seves patologies. Cal esmentar que en l'apartat 2 dels fonaments jurídics de la Resolució impugnada consta que:

Los incumplimientos expuestos han afectado a la prestación del servicio de tal forma que se han tenido que modificar los protocolos de traslado de los pacientes, lo que supone una limitación de la disponibilidad e inmediatez en los traslados que hace que en determinadas circunstancias (escasa o nula visibilidad) no se podría cubrir el servicio y se debería recurrir a terceros para efectuar el traslado.

(...)

La Gerencia del 061 se vio en la obligación de reducir al mínimo indispensable los vuelos nocturnos del helicóptero, con una merma importante en el servicio de transporte.

Finalment, l'empresa recurrent considera un abús de l'Administració el fet de resoldre el contracte, quan es trobaven en tramitació contra ella cinc expedients de penalitats, que encara no eren fermes.

Respecte a aquesta al·legació, la pròpia recurrent, en l'escrit del recurs, interposat el 18 de juliol de 2020, ja fa constar que les penalitats es trobaven impugnades davant la jurisdicció contenciosa administrativa (concretament en el PO 58/2020, Jutjat Contenciós Administratiu núm. 2 de Palma). Només per això, es pot afirmar que els expedients es trobaven ja resolts, aleshores, i s'ha de rebutjar la manca de fermesa de les Resolucions dictades. Els articles 38, 39 i 98 de la Llei 39/2015, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques, disposen que els actes de les administracions públiques subjectes al dret administratiu es presumeixen vàlids, produeixen efectes des de la data en què es dictin i són immediatament executius.

En l'apartat 2 dels fonaments jurídics de la Resolució impugnada, l'òrgan de contractació va fer referència a les penalitats, motivant el següent:

El 4 de noviembre de 2019 se iniciaron los expedientes PEN 369/19 y PEN 395/19 de imposición de penalidades, por los incumplimientos respectivamente de la titulación exigida a los pilotos y la falta de autorización para vuelo instrumental, en cuanto al helicóptero. En cuanto a los aviones, en 3 de diciembre de 2019 se iniciaron dos expedientes más de imposición de penalidades, PEN 407/19 y PEN 408/19 por la antigüedad de las aeronaves y el 10 de diciembre de 2019 el PEN 414/19 por el retraso en la puesta a disposición de las aeronaves que está penalizado con 6000€ por día de retraso efectivo en la puesta a disposición de las mismas.

(...)

La decisión de resolver el contrato se produjo una vez se recibió el correo electrónico de fecha 2 de diciembre de 2019 del gerente de la adjudicataria, Jordi Tortras en el cual ponía de manifiesto que el helicóptero no podrá realizar un vuelo instrumental y en multipiloto hasta mayo 2020 y donde retrasaba una vez más la incorporación de la última aeronave, incumpliendo la última fecha prevista que era el 1 de diciembre de 2019.

No es posible esperar a que los 5 expedientes de imposición de penalidades estén resueltos, ya que el incumplimiento de la empresa, al tratarse de un contrato tan sensible, podría causar una lesión grave al interés público si se sigue prestando en los términos descritos (...)

I atès que les causes de resolució dels contractes que es preveuen en la legislació contractual no són incompatibles entre si, es pot afirmar que, en aquest cas, l'òrgan de contractació no va abusar en cap moment acudint a la resolució del contracte quan ja havia tramitat diversos expedients d'imposició de penalitats contra la recurrent; al contrari, es va haver d'acudir a l'opció de resoldre'l, atesa la deficient prestació del servei per part de la contractista, a l'empara de la defensa dels interessos generals.



En conclusió, per tot això, una vegada ponderades totes les circumstàncies concurrents, es rebutgen tots els arguments de la recurrent i es confirma la Resolució impugnada, que no és desproporcionada ni abusiva.

Per tot això, dict el següent

### **Acord**

1. Desestimar el recurs especial en matèria de contractació interposat per l'UTE Habock Aviation Ems Balears contra la Resolució del director general del Servei de Salut de les Illes Balears per la qual es resol anticipadament el contracte de serveis de transport sanitari aeri en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears SSCC PN 328/17.
2. Notificar aquest Acord a l'UTE Habock Aviation Ems Balears i al Servei de Salut de les Illes Balears.

### **Interposició de recursos**

Contra aquest Acord —que exhaureix la via administrativa— es pot interposar un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears en el termini de dos mesos comptadors des de l'endemà d'haver-ne rebut la notificació, d'acord amb els articles 10.1 *a* i 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.