Recurso nº 266/2016
Resolución nº 363/2016

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 13 de mayo de 2016

VISTO el recurso interpuesto por D. D.J.C.A., en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS, contra los pliegos de la licitación relativa al "*Servicio con seis aviones anfibios de 3.100 litros de capacidad para la lucha contra incendios forestales. Campañas de verano de 2016 y 2017*", convocado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Mediante resolución de 3 de febrero de 2016 el presidente de la Junta de Contratación del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) acordó el inicio del procedimiento para la formalización de contrato de servicio con seis aviones anfibios de 3.100 litros de capacidad para la lucha contra incendios forestales. campañas de verano de 2016 y 2017, a adjudicar por el procedimiento abierto y con tramitación urgente.

En esa misma resolución de 3 de febrero de 2016 se aprueba por la Junta de Contratación el cuadro de carácterísticas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Pliego de Prescripciones Técnicas y la aplicación del Pliego tipo de Cláusulas Administrativas Particulares que ha de regir en los contratos de servicios adjudicados por procedimiento abierto por el MAGRAMA.

Segundo. El día 22 de marzo de 2016 se publica en el BOE el anuncio de licitación del contrato referido en el ordinal anterior.

AVDA. GENERAL PERÓN, 38, 8ª PLTA
28071 - MADRID
TEL: 91. 349.13 19
FAX: 91.349.14.41
Tribunal_recursos.contratos@minhap.es

Tercero. El día 6 de abril de 2016 la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS (en lo sucesivo AECA) anuncia, mediante correo postal, en escrito dirigido al MAGRAMA la interposición del presente recurso especial, aportando el correspondiente escrito de interposición el 6 de abril de 2016 en el registro electrónico de este Tribunal.

Cuarto. Presentado el escrito de interposición se le dio traslado por la Secretaría de este Tribunal al órgano de contratación que emitió informe de fecha 11 de abril de 2016 interesando la desestimación del presente recurso.

Quinto. Mediante resolución de 14 de abril de 2016 la Secretaría del Tribunal, por delegación de éste, dictó resolución concediendo la medida cautelar de suspensión del procedimiento de contratación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. Este Tribunal es competente para resolver el recurso interpuesto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante TRLCSP).

Segundo. Respecto de la legitimación de la recurrente, se configura ésta como una asociación entre cuyos fines figura "*la representación gestión y defensa de los intereses de las compañías aéreas españolas, dedicadas al transporte y trabajos aéreos en helicópteros y a los trabajos aéreos con aviones, a su mantenimiento, fabricación, componentes y en general de las empresas españolas de carácter privado, personas físicas o jurídicas que integran el sector de los trabajos aéreos'*". A la vista de ello y conforme al criterio de este Tribunal expuesto en resoluciones tales como la 1105/2015 o la 918/2014 y, más recientemente, la 151/2016 debe atribuirse a las asociaciones legitimación para interponer el presente recurso especial en defensa de los intereses colectivos de las entidades en ellas integradas. Todo ello conforme con el artículo 42 del TRLCSP y 24.1 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre.

Tercero. La interposición del recurso se ha producido dentro del plazo legal de quince días hábiles previsto en el artículo 44.2 del TRLCSP, habiendo sido debidamente anunciada dicha interposición al órgano de contratación conforme a lo establecido en el artículo 44.1 del TRLCSP.

Cuarto. El contrato objeto del recurso es susceptible de recurso especial en materia de contratación conforme a lo dispuesto en el artículo 40.1.a) del TRLCSP al tratarse de un contrato de servicios comprendido en las categorías 1 a 16 del Anexo II del TRLCSP, en particular en la número 3, y cuyo valor estimado es superior a 135.000 euros por lo que, conforme al artículo 16.1 del TRLCSP es un contrato de servicios sujeto a regulación armonizada.

Por su parte, la posibilidad de recurrir tanto el PCAP como el PPT está expresamente recogida en el artículo 40.2.a) del TRLCSP.

Quinto. Como primer motivo del recurso impugna AECA el apartado 14.6 del cuadro de características del PCAP y el 3.5 del PPT por el que se exige que todo licitador aporte "*Certificado de Operador Especial (COE) del operador, aprobado por AESA según Real Decreto 750/2014, en el cual se incluyan todas las matrículas de las aeronaves que van a ser utilizados en la prestación del servicio*". En particular, sostiene la actora que la exigencia de que el COE indique las matrículas de las aeronaves supone una barrera de acceso injustificada al concurso y que únicamente debería exigírsele tal nivel de detalle a quien resulte adjudicatario.

El órgano de contratación, en su informe, niega que la exigencia de indicar en el COE las matrículas de las aeronaves suponga una infracción a la normativa vigente al tiempo de redactarse el pliego.

Sexto. Como resulta del ordinal anterior AECA no cuestiona la exigencia a los licitadores de un Certificado de Operador Especial (COE) sino la necesidad de indicar en dicho certificado la matrícula de las concretas aeronaves que habrán de destinarse al servicio.

La citada exigencia se realiza en el apartado 14.6 del cuadro de características del PCAP y al amparo del artículo 54.2 del TRLCSP, precepto que impone a los empresarios que vayan

a contratar con el Sector Público de "*la habilitación empresarial o profesional que, en su caso, sea exigible para la realización de la actividad o prestación que constituya el objeto del contrato*". A la vista de ello procede en primer término diferenciar el concepto de habilitación empresarial o profesional de otros similares como el de solvencia. Esta cuestión fue resuelta por el Informe 1/2009, de 25 de septiembre, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, en el que se dijo: "*La habilitación empresarial o profesional (…) hace referencia más que a la capacitación técnica o profesional, a la aptitud legal para el ejercicio de la profesión de que se trata*. [⋯] *En consecuencia, el título habilitante a que se refiere el apartado 2 del artículo 43 [hoy 54.2 del TRLCSP] citado es un requisito de legalidad y no de solvencia en sentido estricto. Lo que pretende el legislador al exigirlo es evitar que el sector público contrate con quienes no ejercen la actividad en forma legal*". De dicho informe, cuyo contenido ya hizo suyo este Tribunal en su resolución 1172/2015, se desprende que al amparo del requerimiento de habilitación empresarial o profesional únicamente pueden exigirse aquellos requisitos que resulten imprescindibles para el legal ejercicio de la actividad objeto del contrato. Siendo ello así, procede centrar el presente debate en si la exigencia de indicar las matrículas en el COE es una exigencia legal para el desempeño del servicio a contratar por el Ministerio.

Entrando en el análisis de la cuestión en los términos indicados se concluye que la titularidad de un Certificado de Operador Especial (COE) es imprescindible para iniciar la explotación de aeronaves por mandato de la letra A del epígrafe TAE.ORO.COE.100 del anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre. Ahora bien, entre la información que necesariamente ha de incluir un COE no figura la matrícula de las aeronaves. Siendo ello así, ha de concluirse que, si bien la exigencia de que los licitadores dispongan de un COE es subsumible dentro de la habilitación empresarial o profesional, el que dicho COE indique las matrículas de las aeronaves que vayan a adscribirse al servicio debe considerarse una exigencia que excede del ámbito de la habilitación legal y entra dentro la solvencia, concretamente de la adscripción de concretos medios materiales prevista en el artículo 64.2 del TRLCSP. Y puesto que dicho artículo establece que los pliegos podrán exigir que los licitadores se comprometan a adscribir determinados medios materiales o personales suficientes, pero sin obligarles a materializar la concreta adscripción hasta después de la adjudicación, debe concluirse la nulidad del apartado 14.6 del cuadro de características del PCAP al exigir a todo licitador como requisito de habilitación y no de

solvencia, que el COE indique la matrícula de las concretas aeronaves a emplear en la ejecución del contrato.

Para el caso en que fuere declarada la ineficacia del apartado 14.6 del cuadro de características del PCAP, propone la recurrente una serie de redacciones alternativas. Redacciones sobre la que no procede que este Tribunal se pronuncie por ser ésta una cuestión que habrá de resolver el órgano de contratación dentro de su ámbito de discrecionalidad y conforme al criterio de este Tribunal.

Séptimo. Como segundo motivo del recurso AECA alega la nulidad del apartado 4 del PPT por entender que en ella el MAGRAMA traslada al adjudicatario la responsabilidad por la dotación de las bases de operaciones en contravención con el Real Decreto 750/2014 y el Real Decreto 1070/2015, de 28 de noviembre.

Frente a tales alegaciones, el órgano de contratación señala que la gestión de las bases de operación es una responsabilidad que en la mayor parte de las mencionadas en el contrato corresponde a la Comunidad Autónoma competente y no a él.

Respecto del desplazamiento hacia el adjudicatario de las responsabilidades legalmente impuestas al MAGRAMA se niega dicha circunstancia, afirmando que el epígrafe 14 PPT se enmarca dentro de “la práctica habitual entre los gestores de aeropuertos y aeródromos” obligando únicamente al adjudicatario a comunicar al MAGRAMA las deficiencias existentes en cuestiones, calificadas como menores, tales como mantenimiento, servicios y procedimientos de las bases. Respecto de los posibles cambios de instalación se niega que el adjudicatario vaya a estar obligado a solicitar resoluciones o modificaciones de instalaciones a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Octavo. Dispone el epígrafe 4 del PPT:

“4. DOTACIÓN MATERIAL DE LAS BASES.

Las bases aéreas serán cedidas, en su caso, a MAGRAMA por la Administración u Organismo propietario durante el tiempo que permanezca operativo el Servicio contratado cumpliendo con los requisitos exigidos en todo caso por la Normativa Vigente. Así mismo, el

MAGRAMA pondrá la base aérea a disposición del adjudicatario durante el tiempo que permanezca operativo el servicio.

El adjudicatario habrá de trasladar al MAGRAMA las deficiencias con respecto a los requisitos de uso y operación de aeródromos de uso restringido, y muy en particular, de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban dichas normas técnicas, de los requisitos incluidos en el Anexo 1 de la CO 168 de Aviación Civil, de las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo (Real Decreto 486/1997, de 14 de abril) así como de las disposiciones incluidas en la Ley 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

No obstante lo anterior, y una vez recibidas y evaluadas las deficiencias trasladadas por el adjudicatario, el MAGRAMA se reserva la potestad de modificar las ubicaciones asignadas al adjudicatario, subsanar en propio dichas deficiencias, trasladar al adjudicatario la responsabilidad de dicha subsanación, asumiendo en todo caso el coste asociado a la misma o solicitar del adjudicatario la tramitación con las autoridades competentes de las oportunas exenciones de los requisitos que se incumplen, debido a la condición de operación especial que tiene la extinción de incendios y por tanto a la consideración de actividad de interés público.

La dotación y equipamiento de las bases aéreas se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 750/2014, siendo responsabilidad del adjudicatario proporcionar todos los medios necesarios que permitan la planificación y ejecución de todas las tareas relacionadas con la operación, de forma adecuada, y en particular, las necesidades del personal de tierra, el personal encargado del control operativo, el mantenimiento y la presentación de los registros esenciales, la planificación de vuelos por parte de las tripulaciones, los equipos que permitan la comunicación con el centro ATS correspondiente, los medios necesarios para obtener información actualizada sobre las condiciones meteorológicas de la base, actuales y previstas por los sistemas de información meteorológica al uso, y las instalaciones de combustible de aviación, fijas o móviles, necesarias para la operación contratada así como para el suministro de un eventual esfuerzo de otras aeronaves adicionales de las mismas características.

El adjudicatario proporcionará y mantendrá en perfecto estado las instalaciones que utilice durante la campaña, tales como las de carga de agua, retardantes, mangas indicadoras de fuerza y dirección del viento, equipos generadores de energía, otros combustibles, viviendas, almacenes, comunicando a MAGRAMA cualquier avería que pueda surgir y que pueda afectar a la operatividad de las aeronaves. Al final del servicio dejará las instalaciones en perfecto estado. Será obligación del adjudicatario la retirada de los envases contenedores de espumógeno para su reutilización o vertido a punto de reciclaje de residuos.

La vigilancia de las aeronaves y medios auxiliares correrá por cuenta de la empresa adjudicataria, no siendo MAGRAMA responsable de robos o desperfectos que pudieran producirse. Por tanto la base deberá estar cercada en todo su perímetro, y si esto no fuese posible al inicio del servicio, estará provista de carteles anunciadores de peligro para evitar la entrada de personas ajenas a la misma.

El adjudicatario dispondrá igualmente, para la localización de los incendios próximos a la base, de los mapas correspondientes a la Cartografía militar de España, Mapa General, Serie S.L., Escala 1 :250.000, disponiendo de la hoja donde se ubique la base y de todas sus colindantes, así como de la debida cartografía aeronáutica del Ejército del Aire y los pertinentes catálogos

VFR publicados por el Organismo competente. En concreto, en cada una de las bases dentro del periodo operativo de las mismas, habrá una reserva de combustible permanente no inferior a 5.000 litros elevándose esta cantidad a 10.000 litros si en la misma base están localizadas 2 aeronaves.

En todo caso la empresa adjudicataria deberá instalar, suministrar y hacerse cargo de los siguientes equipos y servicios:

- *El equipamiento de los lugares asignados a la tripulación, al personal de mantenimiento de las aeronaves, a los emisoristas y a los Técnicos de Base.*
- *Teléfono y fax de la base.*

- *Suministro de material fungible de oficina para el normal desarrollo del trabajo de los técnicos.*
- *Un teléfono móvil para el uso del Técnico de la base*
- *Gastos de mantenimiento de luz, agua y limpieza de la base.*
- *Pequeñas reparaciones de fontanería o luz en la base.*

Para abonar estos gastos, se asigna una partida presupuestaria por avión y base, a justificar. Es una partida a tanto alzado, de acuerdo con los gastos realizados en años anteriores, que deberá justificar la empresa adjudicataria mediante la facturación de los elementos adquiridos o trabajos realizados en la base, autorizados y conformados por el Coordinador de incendios responsable o en su caso, por el Director Técnico del Servicio. Estos gastos no podrán sobrepasar el precio estipulado de 6.000 €, impuestos incluidos, por avión y base. En caso de que los gastos superasen dicho importe, el contratista no estará obligado a asumir costes superiores. En el periodo de entrenamientos y formación las aeronaves se ubicarán en las respectivas instalaciones de las empresas adjudicatarias".

No se aprecia en el mismo un desplazamiento de responsabilidad contrario ni a la normativa sectorial ni tampoco al artículo 305 del TRLCSP, precepto este último conforme al cual el adjudicatario de un contrato de servicios responde "*de las consecuencias que se deduzcan para la Administración o para terceros de las omisiones, errores, métodos inadecuados o conclusiones incorrectas en la ejecución del contrato*".

En particular respecto del párrafo 4º del citado epígrafe 4 a que específicamente se refiere la actora debe negarse que en el mismo se imputen al adjudicatario obligaciones que por ministerio legal corresponde al gestor o propietario de la base. Dicho párrafo se limita a atribuir al MAGRAMA la potestad de decidir si, ante las deficiencias de alguna o algunas de las bases, procede el cambio de ubicación o la subsanación de aquellas deficiencias. Y en el caso en que optara por la subsanación se prevé que el órgano de contratación pueda encomendar al adjudicatario su ejecución material, cláusula que no puede entenderse como contraria al Real Decreto 750/2014 ni al Real Decreto 1070/2015 al asumir el MAGRAMA el coste de la subsanación realizada por el recurrente.

Consecuentemente con ello procede desestimar este segundo motivo del recurso al no apreciarse la vulneración invocada.

Noveno. Como tercer motivo del recurso protesta AECA la legalidad del apartado 19 del cuadro de características del PCAP. Como primera queja señala la falta de claridad del epígrafe que, a su juicio, no aclara si la exigencia de un seguro de responsabilidad civil por importe de 60.000.000 euros puede tenerse por cubierta con el seguro de responsabilidad civil combinada que han de tener todas las compañías para prestar servicios de la índole a los objeto de contrato. A continuación, protesta AECA respecto de la póliza de seguro de accidentes que la cobertura de un mínimo de 250.000 euros por accidentado es inferior a la que resulta obligatoria por mandato del Reglamento CEE 785/2004. Norma que impone una responsabilidad por pasajero de 250.000,00 DEG, siendo el DEG un valor que fluctúa en función del cambio entre el euro y el dólar, situándose al tiempo de presentarse el recurso en 1,27 euros, lo que determina que 250.000,00 DEG equivalgan a 317.500,00 euros, cifra efectivamente superior a los 250.000 euros indicados en los pliegos.

El órgano de contratación reconoce en su informe la existencia de un error admitiendo que la póliza de seguro por accidentes debería tener una cobertura mínima de 250.000 DEG y no de 250.000 euros como indica el PCAP. Ello no obstante considera dicho error como material o de transcripción por lo que interesa la desestimación de este motivo.

Respecto del seguro de responsabilidad civil responde afirmativamente a la duda planteada por la actora.

Décimo. Procede analizar en primer término la falta de claridad del apartado 19 del cuadro de características del PCAP que no precisa si la exigencia de un seguro de responsabilidad civil por importe de 60.000.000 euros es complementaria del seguro de responsabilidad civil combinada que han de suscribir todas las compañías para prestar servicios de la índole a los objeto de contrato, o si basta haber suscrito este seguro para que se tenga por cumplido aquel requisito.

Debe estimarse este motivo del recurso, al considerar que la alegación de la recurrente no es una mera cuestión interpretativa sino que atiende a una importante laguna en la redacción de los pliegos por los que no se precisa si la póliza de responsabilidad civil que

todo empresario del sector ha de suscribir para operar legalmente cubre la exigencia contenida en el citado epígrafe 19, o si, por el contrario es precisa una segunda póliza. Procede por tanto anular el citado apartado 19 del cuadro de características del PCAP para que, previa retroacción de las actuaciones, el órgano de contratación aclare dicho epígrafe en los términos interesados por la recurrente.

Respecto de la cobertura mínima por víctima de la póliza de seguro de accidentes, ambas partes admiten que debe elevarse a un mínimo de 250.000 DEG por mandato de Reglamento CEE 785/2004. Procede pues estimar este motivo e interesar la rectificación en el sentido indicado. Respecto de la alegación del órgano de contratación de que se trata de un error de transcripción debe reiterarse el criterio de este Tribunal conforme al cual el presente recurso especial no es un trámite adecuado (resolución 156/2013, de 18 de abril) para la rectificación de errores materiales. Conforme a ello no procede que sea este Tribunal quien rectifique tal error sino que procede ordenar la retroacción de las actuaciones para que sea el órgano de contratación quien adecúe el apartado impugnado a las exigencias del Reglamento CEE 785/2004.

Finalmente, respecto de la propuesta de la actora para que se sustituya víctima por accidentado en el epígrafe 19 del cuadro de características del PCAP considera este Tribunal que es discrecionalidad del órgano de contratación determinar si la cobertura mínima en caso de accidente se exigirá respecto de cada pasajero o respecto de cada víctima, sin que en la elección realizada por el MAGRAMA se aprecie vulneración del Ordenamiento Jurídico en general y la normativa sobre contratación pública en particular.

Undécimo. Como cuarto y último motivo del recurso, AECA impugna los epígrafes 3.4 y 3.5 del PPT en la parte en la que se exige que el adjudicatario disponga de "*la correspondiente aprobación según estándares europeos (parte 145 o alternativa)*" y *"Certificado firmado de la GAMO, en el que el Responsable de la CAMO que gestione cada aeronave que vaya a realizar el servicio garantice el estricto cumplimiento con lo requerido en el presente PPT con respecto a la configuración de la aeronave (exterior e interior), certificación de equipamiento y modificaciones, mantenimiento de la misma y todo requisito técnico de cada aeronave. En este certificado se detallará, en caso de diferir con el certificado entregado en la oferta, la configuración, equipamiento, modificaciones implementadas y cálculos*

realizados con los que se justifica el cumplimiento de lo requerido en este Pliego". Considera AECA que estas exigencias son de imposible cumplimiento al implicar la intervención de la Agencia Europea de Seguridad Área (EASA) en un ámbito en el que no son competentes como es la lucha contra incendios (artículo 1.22 Reglamento CE 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo de 20 de febrero de 20008).

El órgano de contratación señala en su informe que del tenor literal del epígrafe 3.4 se desprende que la exigencia del parte 145 no es absoluta, admitiéndose la presentación de un documento equivalente. A la vista de ello concluye que "cuando se refiera a la CAMO se entenderá también "*para los casos en los que las aeronaves propuestas por el operador no tengan certificado de tipo emitido por EASA, sería aceptable que la organización de mantenimiento de la aeronavegabilidad que supervise la aeronave no sea una CAMO, aunque en todo caso, debe de ser una organización que haya sido aprobada por la Autoridad según el Apéndice I al Anexo I del RD 750/20014*". Por tanto, al admitirse la presentación de certificaciones equivalentes a las emitidas por la EASA no se produce la restricción a la libre concurrencia denunciada por la actora.

Duodécimo. Procede desestimar el cuarto motivo del recurso al no apreciarse que los apartados 3.4 y 3.5 del PPT vulneren la libre concurrencia. Así, requerir que el adjudicatario disponga de "la correspondiente aprobación según estándares europeos (parte 145 o equivalente)" es conforme con lo previsto en el artículo 80.1 del TRLCSP conforme al cual: "*la presentación de certificados expedidos por organismos independientes que acrediten que el empresario cumple determinadas normas de garantía de la calidad, deberán hacer referencia a los sistemas de aseguramiento de la calidad basados en la serie de normas europeas en la materia, certificados por organismos conformes a las normas europeas relativas a la certificación*".

Igualmente, tal y como indica el órgano de contratación en su informe, y resulta del tenor literal del PPT, no es imprescindible que los certificados sean emitidos por la EASA, siendo igualmente válidos los emitidos por organismos equivalentes. La admisibilidad de estas certificaciones equivalentes supone la adecuación de los pliegos al artículo 80.2 del TRLCSP: "*los órganos de contratación reconocerán los certificados equivalentes expedidos por organismos establecidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, y también*

aceptarán otras pruebas de medidas equivalentes de garantía de la calidad que presenten los empresarios".

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

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

Primero. Estimar parcialmente el recurso parcialmente interpuesto por D. D.J.C.A., en nombre en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS contra los pliegos de la licitación relativa al *"Servicio con seis aviones anfibios de 3.100 litros de capacidad para la lucha contra incendios forestales. Campañas de verano de 2016 y 2017*", convocado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, anulando:

a) El apartado 14.6 del cuadro de características del PCAP y el 3.5 del PPT exclusivamente en lo que se refiere a la exigencia de que el Certificado de Operador Especial (COE) a aportar por todo licitador indique las matrículas de las aeronaves a adscribir a la prestación del servicio.

b) El apartado 19 del cuadro de características del PCAP en cuanto a:

   i) Aclarar si la póliza general que todo empresario del sector debe tener suscrita cubre la exigencia de disponer de un seguro de responsabilidad civil por importe mínimo de 60.000.000 euros.
   ii) Por exigirlo así el Reglamento CEE 785/2004, fijar la cuantía mínima de la cobertura de la póliza de seguro de accidentes en, al menos, 250.000 DEG por pasajero o víctima, a discreción del órgano de contratación.

Conforme a ello se ordena la retroacción del procedimiento al momento previo a la aprobación de los pliegos para que sean subsanados los defectos enunciados. Los restantes motivos del recurso son desestimados.

Segundo. Levantar la medida provisional de suspensión del procedimiento de contratación, acordada de conformidad con lo establecido en los artículos 43 y 46 del TRLCSP.

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

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11.1 letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.