



**Recurso nº 1332/2024**

**Resolución nº 1540/2024**

**Sección 2ª**

## RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 4 de diciembre de 2024.

**VISTO** el recurso interpuesto por D. J.C.A.P., en representación de ASTILLEROS CANARIOS, S.A. contra los pliegos del procedimiento “*Servicio de reparación y mantenimiento con varada del buque de salvamento y asistencia marítima Esperanza del Mar*”, con expediente referencia 6020224PA1017, convocado el Instituto Social de la Marina, el Tribunal ha adoptado la siguiente resolución:

### ANTECEDENTES DE HECHO

**Primero.** El Instituto Social de la Marina convocó, mediante anuncio publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 13 de septiembre de 2024, licitación, mediante procedimiento abierto, del “*Servicio de reparación y mantenimiento con varada del buque de salvamento y asistencia marítima Esperanza del Mar*”. El documento de pliegos se publicó ese mismo día 13 de septiembre de 2024.

El valor estimado del contrato ascendía a 2.973.339 euros y el plazo de presentación de ofertas finalizaba el 15 de octubre de 2024.

**Segundo.** De los pliegos de cláusulas administrativas particulares (PCAP en adelante) y prescripciones técnicas (PPT en adelante) interesa destacar las siguientes cláusulas.

Según la cláusula 7.3.1 del PCAP dentro de la documentación del sobre 1 se encuentra la “*Documentación acreditativa de disponer de un sistema adecuado de gestión de calidad (ISO-9001) y de gestión medioambiental (ISO 14001), conforme a lo exigido en la Cláusula 8.4 de este Pliego. Se admitirán también otros certificados equivalentes expedidos por organismos establecidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea aceptándose del mismo modo otras pruebas de medidas equivalentes de garantía de la calidad que*



*presenten los licitadores, siempre que correspondan a organismos independientes” y “Una relación de medios técnicos a su disposición para la ejecución de los trabajos, tal y como recoge la cláusula 8.3 de este PCAP”.*

Conforme a estas cláusulas 8.3 y 8.4 del PCAP, en cuanto a la solvencia:

*“8.3. Requisitos de adscripción de medios:*

*1.Una declaración indicando que el astillero tiene medios adecuados para la puesta en seco del buque, adjuntando la documentación que lo acredite, con las características técnicas y sus capacidades y un plano con las dimensiones de las instalaciones.*

*2.Una declaración indicando la maquinaria, material y equipo técnico del que dispondrá para la ejecución de los trabajos, adjuntando la documentación que los acredite”.*

*“8.4. Adicionalmente, conforme a lo previsto en la cláusula 11.6 del Pliego Tipo, los licitadores deberán acreditar su solvencia técnica mediante la existencia de un sistema adecuado de gestión de calidad con la aportación de certificaciones vigentes, expedidas por organismos independientes, que acrediten que cumplen las siguientes normas:*

*•UNE-EN-ISO 9001:2015 de sistemas de gestión de calidad*

*•UNE-EN-ISO 14001: 2015 de gestión medioambiental*

*Se admitirán también otros certificados equivalentes expedidos por organismos establecidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea aceptándose del mismo modo otras pruebas de medidas equivalentes de garantía de la calidad que presenten los licitadores, siempre que correspondan a organismos independientes”.*

En cuanto a los criterios de adjudicación la cláusula 9 del PCAP señala lo siguiente:

**“9. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN**

**9.1 Oferta económica, máximo 60 puntos**



*Las ofertas económicas de los licitadores se valorarán hasta un máximo de 60 puntos, conforme a lo establecido en la Cláusula 15.1 del Pliego Tipo de Cláusulas Administrativas que rige la contratación.*

## *9.2. Criterios cualitativos y mejoras, máximo de 40 puntos*

### *9.2.1. Ausencia de restricciones temporales de calado para la varada y la botadura del buque ESPERANZA DEL MAR, máximo 15 puntos*

*Se asignarán 15 puntos a los astilleros cuya propuesta técnica para varar el buque ESPERANZA DEL MAR acredite la ausencia de restricciones temporales de calado para la puesta en seco o puesta a flote durante cualquier día entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2025 con los medios de los que dispone el astillero.*

*Para acreditar esta ausencia de restricciones temporales, el licitador deberá presentar una declaración responsable, afirmando que las características del puesto de varada se ajustan a alguno de los dos modelos cuyas características se detallan a continuación:*

- Un dique flotante con dimensiones, capacidad, flotabilidad y resistencia estructural suficiente para poner en seco el buque ESPERANZA DEL MAR, que cumpla todos los requisitos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas y que pueda ser remolcado desde la localización de puesta en seco al puesto de atraque del dique. El licitador deberá presentar también toda la información necesaria para su comprobación, incluyendo los planos y características del dique, planos y batimetrías de las zonas en las que se pretende varar el buque, atracar el dique para la ejecución de los trabajos y la ruta del remolque.*
- Un puesto de varada distinto de un dique flotante que cumpla con lo establecido en el pliego de prescripciones técnicas, con un calado mínimo en la zona de posicionamiento del buque previa a la varada, y en toda la ruta de aproximación a la misma, que deberá ser superior a 5 metros en la primera mitad del año 2025. Los licitadores deberán adjuntar a la declaración toda la información conveniente para acreditarlo, incluyendo un planos y características del puesto de varada y planos y batimetrías las zonas de posicionamiento del buque previo a la varada y de la ruta de aproximación.*



*En cualquier caso, los licitadores deberán enviar adjuntas las tablas de mareas para la primera mitad del año 2025. En el caso de no estar disponibles estas tablas de mareas, se deberán incluir las tablas de mareas de todo el año 2024, para ser tomadas como referencia.*

#### *9.2.2. Certificación del personal asignado a los trabajos de tratamiento de superficies, 10 puntos*

*Se asignarán un máximo de 10 puntos a los astilleros que cumplan con los siguientes requisitos:*

*- 5 puntos: Adscribir al objeto del contrato al menos a dos personas que estén en posesión de alguno de los certificados de inspección de tratamiento y protección de superficies contra la corrosión enumerados. También a aquellos licitadores que pretendan subcontratar los trabajos de pintura empresas con trabajadores en posesión de alguno de los siguientes certificados de FROSIO (organización europea para la formación y certificación de Inspectores de Tratamiento de Superficies) o NACE-AMPP (Association for Materials Protection and Performance):*

*Certificado FROSIO nivel II-verde*

*Certificado FROSIO nivel III-rojo*

*Certificado NACE-AMPP Certified Coatings Inspector Certification (CIP Level 2)*

*Certificado NACE-AMPP Senior Certified Coatings Inspector Certification (CIP Level 3)*

*Certificado NACE-AMPP Marine Coatings Inspection Specialty*

*- 5 puntos: Por emitir informes semanales de inspección de los trabajos de preparación de superficies y aplicación de pintura, firmados por los trabajadores certificados que cumplan con la normativa en la cual se base su certificación*

*Para acreditar el cumplimiento, los licitadores deberán adjuntar los curriculum vitae y los certificados requeridos, para las personas adscritas.*



*9.2.3. Implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al mantenimiento y certificación de maquinaria 6 puntos*

*Se asignarán 6 puntos a los licitadores que dispongan de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al control del mantenimiento y certificación de la maquinaria en el que se pueda comprobar los registros*

*No serán aplicables herramientas desarrolladas por el propio licitador en base a hojas de datos, así como aquellos que no tengan un registro de las revisiones y certificaciones de las grúas y resto de máquinas anteriores a un año.*

*El licitador deberá acompañar la documentación que acredite el nombre comercial del software utilizado y el número de licencia si lo tuviera y los datos de contacto del servicio de atención al cliente. Además, deberá incluir en un documento anexo las capturas de pantalla del programa mostrando el estado actual de mantenimiento y certificación de los principales equipos, principalmente de grúas.*

*9.2.4. Criterios medioambientales 4 puntos*

*Se otorgarán 4 puntos a los licitadores que estén inscritos en el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono (Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo).*

*La empresa deberá constar en el siguiente enlace:*

*<https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/registro-huella/organizaciones-proyectos.html>*

*9.2.5. Ampliación del periodo de garantía, máximo 5 puntos*

*Los licitadores podrán optar por ampliar el periodo de garantía mínimo, de 12 meses, hasta un máximo total de 24 meses.*

- Si lo amplían hasta un máximo total de 18 meses: 2,5 puntos*



- *Si lo amplían hasta un máximo total de 24 meses: 5 puntos”.*

**Tercero.** ASTILLEROS CANARIOS, S.A. interpuso contra los pliegos recurso especial en materia de contratación el 2 de octubre de 2024.

**Cuarto.** Consta en el expediente certificado de licitadores conforme al cual han sido cinco las empresas concurrentes, entre ellas el recurrente.

**Quinto.** Recibido en este Tribunal el expediente, el órgano de contratación acompañó el informe a que se refiere el artículo 56.2 de 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 (LCSP en adelante) y 28.4 del Reglamento de los Procedimientos Especiales de Revisión de decisiones en material contractual y de Organización del Tribunal Central de Recursos Contractuales (RPERMC en adelante).

**Sexto.** Con fecha 9 de octubre de 2024 la secretaria del Tribunal, por delegación de este, acordó conceder la medida cautelar consistente en suspender el procedimiento de contratación, sin que esta afecte al plazo de presentación de ofertas, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP, de forma que según lo establecido en el artículo 57.3 del mismo cuerpo legal, será la presente resolución la que acuerde el levantamiento de la medida adoptada.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**Primero.** El recurso se interpone ante este Tribunal, que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45.1 de la LCSP, al ser el contratante la Administración General del Estado.

**Segundo.** El acto recurrido son los pliegos de un contrato de servicios con un valor estimado superior a 100.000 euros lo que permite la interposición de este recurso especial al amparo de lo dispuesto en los artículos 44.1.a) y 44.2.a) de la LCSP.

**Tercero.** La interposición se ha producido dentro del plazo legal del artículo 50 de la LCSP ya que el documento de pliegos fue publicado en la Plataforma de Contratación del Sector



Público el 13 de septiembre 2024 habiendo ASTILLEROS CANARIOS, S.A. interpuesto recurso especial en materia de contratación el 2 de octubre de 2024.

**Cuarto.** Con relación a la legitimación, según el artículo 48 de la LCSP, *“podrá interponer el recurso especial en materia de contratación cualquier persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos, individuales o colectivos, se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados, de manera directa o indirecta, por las decisiones objeto del recurso”*.

ASTILLEROS CANARIOS, S.A. ha concurrido a la licitación, presentado oferta con posterioridad a la interposición del recurso, por lo que ha de reconocérsele legitimación.

**Quinto.** Combate la recurrente el criterio de adjudicación previsto en la cláusula 9.2.3 del PCAP consistente en la *“Implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al mantenimiento y certificación de maquinaria”*. Tras la cita de las cláusulas 7.3.1 y 8.4 del PCAP explica la recurrente como la ISO 9001 es una norma internacional que establece los requisitos para un sistema de gestión de calidad en una organización. Tras exponer la finalidad de la norma, concluye que el objetivo de aportar tal certificado como requisito para licitar a un contrato de prestación de servicios consistentes en la reparación y mantenimiento naval, tal y como sucede en el presente caso, no es otro que garantizar la calidad de los servicios prestados, asegurando que la empresa licitante sigue procesos estandarizados y que sus Sistemas de Gestión de Calidad están enfocado en la mejora continua, el cumplimiento de requisitos y la satisfacción del cliente.

De igual modo cita la recurrente las cláusulas 7.3.1 y 8.3 sobre los requisitos de adscripción de medios y explica que, conforme a las mismas, se exige a la licitadora que ponga de manifiesto aquellos medios, maquinaria, material y equipos que se adscribirán al trabajo, con aquella documentación que así lo acredite.

Explica a continuación ASTILLEROS CANARIOS, S.A. como entre los criterios de adjudicación contenidos en la cláusula 9 del PCAP se encuentran los criterios cualitativos y mejoras, cuya puntuación máxima establecida asciende a los 40 puntos. Entre ellos, la implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al control del mantenimiento y certificación de maquinaria, que permite el otorgamiento de



hasta 6 puntos. Para acreditar este criterio, el PCAP exige la acreditación del nombre comercial del software, número de licencia y capturas de pantalla del estado actual de mantenimiento y certificación de los principales equipos, principalmente grúas.

Si bien el PCAP no ofrece mayor detalle del software, considera el recurrente que este criterio no guarda relación directa con el objeto del contrato pues en nada afecta a la capacidad de los licitantes para ejecutar las tareas definidas en el PPT (T-1 a T-154). Es decir, para la realización de ninguna de estas tareas el adjudicatario habría de ayudarse de ningún programa informático de gestión empresarial. Tampoco puede alegarse que tal criterio busque la seguridad mediante el control del mantenimiento y certificación de la maquinaria en tanto que ésta ya se encuentra acreditada a través del Certificado ISO 9001:2015 o certificación similar. Por otro lado, tampoco puede justificarse el criterio en la necesidad por parte del órgano de contratación de conocer los equipos y maquinaria que se van a utilizar para la ejecución de los trabajos pues en el sobre 1 el licitador ha de aportar una relación de medios.

En opinión del recurrente, el criterio *“Implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al mantenimiento y certificación de la maquinaria”* es un criterio redundante e innecesario y no aporta ningún valor añadido a la prestación del servicio tratándose más bien de un criterio relacionado con las características subjetivas de las empresas licitadoras, lo que supone la vulneración de los principios de contratación pública, en concreto, del principio de igualdad de trato y no discriminación y principio de transparencia.

**Sexto.** El órgano de contratación, en su informe de fecha 7 de octubre de 2024, explica como el buque Esperanza del Mar fue construido en el año 2001 y debe efectuar un reconocimiento en seco reglamentario pues así lo exige el Certificado de Navegabilidad vigente y el Reglamento de la Sociedad de Clasificación. Existe, además, la necesidad de realizar el mantenimiento rutinario y planificado de algunos equipos, como las reductoras de los motores principales, las aletas estabilizadoras, y otras tareas de mantenimiento programado y correctivo de otros equipos. Por último, resultan necesarias varias modificaciones para modernizar las instalaciones del buque que permitan optimizar el servicio de asistencia prestado y mejorar las condiciones medioambientales. Por todo ello



es necesario que el buque realice una varada en la que se acometan los trabajos necesarios para cumplir con los requerimientos exigidos por las autoridades marítimas para la renovación de los certificados de navegación y acometer las reparaciones y renovaciones necesarias en los equipos y sistemas del buque para su modernización y mejor relación con el medio ambiente.

Una vez explicado el objeto del contrato, combate el informe la argumentación de la recurrente de no estar vinculado el criterio previsto en la cláusula 9.2.3 con el objeto del contrato. Explica el informe como la implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al control de mantenimiento y certificación de maquinaria evalúa la política de mantenimiento y certificación de la maquinaria de los astilleros, pudiendo considerarse un indicador del estado en el que se encontrará la maquinaria con la que se realizarán los trabajos definidos dentro del alcance del contrato, por lo que la vinculación con el objeto del contrato es evidente.

Más allá de esta vinculación, una mejor política de gestión del mantenimiento se traducirá, cuando menos, en una reducción de riesgos de seguridad o de retrasos por fallos o averías de la maquinaria, si no en una mejora en la ejecución de los servicios.

Explica el informe como durante los últimos años la industria ha desarrollado numerosas herramientas y programas informáticos con módulos aplicables a la gestión del mantenimiento y la operación de la maquinaria, algunas de ellas configuradas específicamente para el sector de la construcción y la reparación naval. Este tipo de herramientas es utilizado para establecer los planes de mantenimiento programado de los equipos, tener un control de las intervenciones que se realizan, gestionar las necesidades y existencias de los repuestos de los equipos, tener una base de datos de los proveedores de bienes y servicios, establecer alertas para las intervenciones de mantenimiento a realizar en un corto plazo y muchas otras opciones que normalmente pueden ser configuradas por el mismo usuario. Algunas de las ventajas de este tipo de programas son las siguientes:

- Facilitan el control del mantenimiento de los equipos, disponiendo de un registro de las intervenciones de mantenimiento realizadas que puede ser consultado en todo momento.



- Permiten planificar las intervenciones de mantenimiento de los equipos que deberán realizarse en el futuro, evitando errores u omisiones relativos al mantenimiento de los equipos que podrían tener incidencia en su operatividad.
- Simplifican la gestión documental relativa al mantenimiento y la certificación de los equipos.
- Incorporan una mejora a la organización para el control del inventario de los equipos y los repuestos, las compras, la contratación de servicios y la comunicación con los proveedores.
- Minimizan el tiempo de puesta en marcha de la maquinaria después de una avería, aumentando la productividad del astillero.

El hecho de que un astillero utilice una herramienta informática que incluya un módulo para la gestión del mantenimiento y certificación de los equipos implica haber realizado una inversión económica, primero para la implantación del sistema, y después para su mantenimiento. Ello pone de manifiesto que la dirección del astillero tiene un indudable interés en optimizar la gestión de mantenimiento de la maquinaria para mejorar su operatividad y de este modo el estado de sus equipos será mejor, pudiendo ejecutar de mejor manera lo proyectos en que esté involucrada.

Esto es, concluye el informe, el que la maquinaria de un astillero se encuentre en condiciones óptimas tiene una relación directa con la productividad y el resultado de los trabajos a realizar lo que incide de una manera importante en la seguridad, el coste y el plazo de ejecución establecido para la prestación de los servicios objeto del contrato, en este caso, la varada del buque Esperanza del Mar.

Continúa explicando el informe como el astillero adjudicatario deberá ejecutar los trabajos siguiendo las normas aplicables relativas a la prevención de riesgos laborales, en un plazo máximo de 64 días y por el precio ofertado en la oferta económica. Los astilleros deberán licitar teniendo en cuenta los medios y la maquinaria de la que disponen para ejecutar los trabajos, sin que el estado o el mantenimiento de éstos puedan servir de excusa para renunciar a los compromisos adquiridos. Ello no obstante, el estado de los equipos afectará a otras empresas que trabajarán en el buque durante la varada. Y es que, para algunos de



los trabajos, el licitador necesitará contratar empresas especializadas, bien por no disponer de los medios necesarios para hacer determinados trabajos, bien por ser necesaria la intervención de una empresa que presente el servicio técnico oficial de un equipo o un sistema que deba someterse a mantenimiento. Además, otras empresas contratadas por el Instituto Social de la Marina también trabajarán en el astillero para realizar intervenciones de mantenimiento de los equipos instalados a bordo. Así, por ejemplo, en el PPT se establece el tiempo máximo diario durante el cual estas empresas podrán usar los medios de elevación del astillero. De la misma manera, el PPT establece que el astillero debe suministrar energía eléctrica al buque para lo que podría ser necesario el uso de grupo electrógenos.

Ni las empresas subcontratadas por el astillero, ni las contratadas por el órgano de contratación, conocen el plan de mantenimiento de la maquinaria del astillero, caso de existir, ni el estado en el que se encuentra esta maquinaria. Estos aspectos quedan fuera de su capacidad de actuación por lo que su productividad, sus costes y la calidad de sus trabajos podrían verse afectados por el estado de los equipos del astillero que tengan que utilizar.

Podría darse el caso, explica el informe, de que empresas contratadas por el Instituto Social de la Marina para el mantenimiento de los equipos del buque no pudieran realizar su trabajo eficientemente por no estar la maquinaria del astillero en perfectas condiciones, lo que podría traducirse en retrasos o en tener que realizar estas intervenciones en una escala prolongada del buque, causando al órgano de contratación importantes perjuicios económicos y de imagen corporativa. También podría darse el caso de que los trabajos efectuados por las empresas subcontratadas por el astillero sufrieran retrasos debido a averías o mal funcionamiento de la maquinaria del astillero, alargando el plazo de ejecución de la varada, manteniendo el buque en tierra e impidiendo que el buque desarrolle su labor asistencial prestando atención sanitaria a la flota pesquera en alta mar. Esto, dice, ha sucedido recientemente durante la varada de unos de los buques del Instituto Social de la Marina donde se recibieron críticas sobre el estado de la maquinaria del astillero y la falta de control del mantenimiento de medios de elevación y otras herramientas cuya certificación se puso en duda. A pesar de que el astillero contaba con la certificación que acreditaba que su sistema de gestión de calidad cumplía la norma UNE-EN-ISO-9001,



estas circunstancias causaron cierto grado de desconfianza por parte de una de las empresas subcontratadas respecto a la fiabilidad y seguridad operacional de los medios de elevación, exigiendo la presentación de sus certificados o su sustitución. Esta situación, respecto de la que el Instituto Social de la Marina no pudo hacer nada, pudo haber tenido un impacto importante en el plazo de ejecución del contrato.

Por otro lado, y en cuanto a las características del criterio de adjudicación objeto de recurso, explica el informe como solamente representa 6 puntos sobre 100 sin que se especifiquen marcas funcionales ni funcionalidades específicas del programa informático a implementar siendo el único requisito impuesto que el mantenimiento y certificación de la maquinaria sea gestionado mediante un programa informático distinto a una hoja de cálculo, debido al nivel de detalle requerido para tener prestaciones equivalentes.

El cumplimiento de la norma UNE-ISO-9001 exige que las organizaciones dispongan de un sistema de gestión de calidad que cumpla los requisitos establecidos por la organización internacional de estandarización. Este criterio de solvencia, establecido por el órgano de contratación, valida la aptitud para contratar a las empresas capaces de prestar los servicios objeto del contrato de manera satisfactoria para el Instituto Social de la Marina (parte interesada tal y como se define en la norma) bajo un sistema de gestión de la calidad eficaz.

La última versión de la norma UNE-ISO-9001, emitida en el año 2015, establece que la organización debe determinar, proporcionar y mantener la infraestructura necesaria para la operación de sus procesos y lograr la conformidad de los productos y servicios. Los equipos de la organización formarían parte de su infraestructura y, por lo tanto, así deben ser considerados los equipos y la maquinaria de un astillero.

El cumplimiento de la norma UNE-ISO-9001 garantiza de esta manera el mantenimiento de la maquinaria. Sin embargo, el único requisito exigido por la norma en relación con el mantenimiento de la maquinaria es el de mantener la infraestructura de la organización, enunciado de manera general, no habiendo otra norma que describa los procesos necesarios para garantizar que toda la maquinaria del astillero se encuentre en condiciones óptimas para su uso. El disponer de un programa informático para controlar el



mantenimiento es una mejora que el órgano de contratación ha decidido valorar estableciendo un criterio cualitativo puntuable con 6 puntos sobre 100.

Por último, explica el informe como el Instituto Social de la Marina también dispone de un sistema de gestión de calidad certificado periódicamente de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO-9001 pese a lo cual ha implantado un software de gestión de mantenimiento y certificación de los buques y los equipos instalados a bordo. Este programa informático, cuyo nombre comercial es AMOS Business Suite, es ampliamente usado en el sector marítimo para la gestión de buques y tiene una gran similitud con los programas de control de mantenimiento y certificación de maquinaria objeto del criterio de valoración. Desde que se implementó este software, la gestión del mantenimiento de los buques y sus equipos ha mejorado notablemente, aumentando la operatividad de los buques.

Por todo ello solicita la desestimación del recurso.

**Séptimo.** Para resolver la controversia planteada conviene recordar lo señalado por el artículo 145 de la LCSP conforme al cual:

*“Requisitos y clases de criterios de adjudicación del contrato*

- 1. La adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio....*
- 2. La mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos...*
- 4. Los órganos de contratación velarán por que se establezcan criterios de adjudicación que permitan obtener obras, suministros y servicios de gran calidad que respondan lo mejor posible a sus necesidades; ...*
- 5. Los criterios a que se refiere el apartado 1 que han de servir de base para la adjudicación del contrato se establecerán en los pliegos de cláusulas administrativas particulares o en el documento descriptivo, y deberá figurar en el anuncio que sirva de convocatoria de la licitación, debiendo cumplir los siguientes requisitos:*



a) *En todo caso estarán vinculados al objeto del contrato, en el sentido expresado en el apartado siguiente de este artículo.*

b) *Deberán ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, y no conferirán al órgano de contratación una libertad de decisión ilimitada.*

c) *Deberán garantizar la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva e irán acompañados de especificaciones que permitan comprobar de manera efectiva la información facilitada por los licitadores con el fin de evaluar la medida en que las ofertas cumplen los criterios de adjudicación. En caso de duda, deberá comprobarse de manera efectiva la exactitud de la información y las pruebas facilitadas por los licitadores.*

6. *Se considerará que un criterio de adjudicación está vinculado al objeto del contrato cuando se refiera o integre las prestaciones que deban realizarse en virtud de dicho contrato, en cualquiera de sus aspectos y en cualquier etapa de su ciclo de vida, incluidos los factores que intervienen en los siguientes procesos:*

a) *en el proceso específico de producción, prestación o comercialización de, en su caso, las obras, los suministros o los servicios, con especial referencia a formas de producción, prestación o comercialización medioambiental y socialmente sostenibles y justas;*

b) *o en el proceso específico de otra etapa de su ciclo de vida, incluso cuando dichos factores no formen parte de su sustancia material”.*

En interpretación de este artículo, debemos partir de la discrecionalidad técnica del órgano de contratación tanto en la definición del objeto del contrato como en la determinación de los criterios susceptibles de un juicio de valor. Así, por ejemplo, en la Resolución 133/2019, de 18 de febrero, con cita de la Resolución 468/2018, este Tribunal indicaba:

*“La Jurisprudencia (por ejemplo STS de 27 de junio de 2012) y nuestra propia doctrina (Resoluciones 408/2015, 257/2015 y otras muchas) reconocen la discrecionalidad técnica de los órganos de la Administración como instrumento técnico de integración de los*



*elementos subjetivos de los criterios de adjudicación de las proposiciones de los licitadores que solo se puede desvirtuar por desviación de poder, arbitrariedad, ausencia de toda justificación o patente error, debidamente acreditado por la parte que lo alega o vulneración del procedimiento. La admisión de los criterios de adjudicación dependientes de un juicio de valor lleva a reconocer conceptos cuya integración pueda hacerse por el órgano de contratación mediante una apreciación o valoración subjetiva de ahí que los conceptos empleados para su definición admitan un margen de valoración, sin que esta circunstancia pueda sobrepasar los límites advertidos de la discrecionalidad técnica'.(...).En esta línea, hemos puesto de relieve, en la Resolución nº 652/2014, que el contrato debe ajustarse a los objetivos que la Administración contratante persigue para la consecución de sus fines, y a la que corresponde apreciar las necesidades a satisfacer con el contrato, siendo la determinación del objeto del contrato una facultad discrecional de la misma, sometida a la justificación de la necesidad de la contratación y a las limitaciones de los artículos 22 y 86 del TRLCSP. Por ello, como ha reconocido este Tribunal en las Resoluciones, 156/2013, de 18 de abril y 194/2013, de 23 de mayo, la pretensión del recurrente no puede sustituir a la voluntad de la Administración en cuanto a la configuración del objeto del contrato y a la manera de alcanzar la satisfacción de los fines que la Administración pretende con él. ‘Si bien reconocíamos también la necesidad de que “el órgano de contratación justifique de forma objetiva y razonable la idoneidad de las especificaciones para cubrir las necesidades objeto del contrato y su necesidad”’.*

A la vista de lo anterior, gozando el órgano administrativo de discrecionalidad técnica para elegir los criterios que mejor se adapten a las necesidades a satisfacer, nuestra competencia sólo nos permite anular los criterios valorativos ligados a las especificaciones técnicas definitorias del objeto a suministrar si se incurre en infracción de ordenamiento jurídico, o en patente error o desviación de poder, de modo que dichas características resulten patentemente inidóneas —no relacionadas con el objeto del contrato— o irrazonables y desproporcionadas.

Según hemos expuesto en los Antecedentes, el recurrente se alza contra el criterio que valora “*Implantación de un programa informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al mantenimiento y certificación de maquinaria*” indicando la cláusula 9.2.3 del PCAP que “*Se asignarán 6 puntos a los licitadores que dispongan de un programa*



*informático de gestión empresarial con un módulo dedicado al control del mantenimiento y certificación de la maquinaria en el que se pueda comprobar los registros*

*No serán aplicables herramientas desarrolladas por el propio licitador en base a hojas de datos, así como aquellos que no tengan un registro de las revisiones y certificaciones de las grúas y resto de máquinas anteriores a un año.*

*El licitador deberá acompañar la documentación que acredite el nombre comercial del software utilizado y el número de licencia si lo tuviera y los datos de contacto del servicio de atención al cliente. Además, deberá incluir en un documento anexo las capturas de pantalla del programa mostrando el estado actual de mantenimiento y certificación de los principales equipos, principalmente de grúas”.*

En lo referido a la vinculación con el objeto del contrato, el informe del órgano de contratación explica adecuada y suficientemente este extremo, en tanto, como bien indica el informe, *“el que la maquinaria de un astillero se encuentre en condiciones óptimas tiene una relación directa con la productividad y el resultado de los trabajos a realizar lo que incide de una manera importante en la seguridad, el coste y el plazo de ejecución establecido para la prestación de los servicios objeto del contrato, en este caso, la varada del buque Esperanza del Mar”.*

La misma conclusión podemos alcanzar en cuanto a la proporcionalidad del criterio. Es preciso, llegados a este punto, afirmar que el juicio que corresponde hacer a este Tribunal ha de ceñirse a la proporcionalidad del criterio definido por el órgano de contratación en si mismo considerado, y no por relación a otras alternativas que pudieran plantearse en un plano teórico. Efectivamente, el Tribunal viene manteniendo que en la definición de los criterios de adjudicación el órgano de contratación goza de discrecionalidad técnica (Resolución 722/2024, de 6 de junio), por lo que el juicio de proporcionalidad ha de limitarse a considerar si el criterio en cuestión limita de forma injustificada y desproporcionada (STS de 25 de marzo de 2022 —ECLI:ES:TS:2022:1284—) las posibilidades del recurrente de licitar con expectativas de alzarse con el contrato.

La respuesta ha de ser, en este caso, negativa. El órgano de contratación fundamenta adecuadamente la elección del criterio (que tiene como finalidad fomentar que el



adjudicatario desarrolle una política de mantenimiento de sus instalaciones que impida incidentes y retrasos en la ejecución del objeto del contrato) y la exigencia, para recibir puntuación por este criterio, de un programa de gestión empresarial con un módulo dedicado al mantenimiento de las instalaciones no resulta restrictivo, en tanto la utilización de este tipo de aplicaciones resulta perfectamente habitual en el ámbito empresarial.

Por todo lo anterior,

**VISTOS** los preceptos legales de aplicación,

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

**Primero.** Desestimar el recurso interpuesto por D. J.C.A.P., en representación de ASTILLEROS CANARIOS, S.A. contra los pliegos del procedimiento “*Servicio de reparación y mantenimiento con varada del buque de salvamento y asistencia marítima Esperanza del Mar*”, con expediente referencia 6020224PA1017, convocado el Instituto Social de la Marina.

**Segundo.** Levantar la suspensión acordada mediante resolución de 9 de octubre de 2024.

**Tercero.** Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra ella 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 al de 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

EL VOCAL