

**Recurso 123/2024**  
**Resolución 145/2024**  
**Sección Tercera**

## **RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

Sevilla, 12 de abril de 2024.

**VISTO** el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **CULMAR, S.A.**, contra el acuerdo 30 de enero de 2024 de la mesa de contratación por el que se excluye su oferta y contra los acuerdos de la mesa de contratación de 1 de marzo de 2024 y de 12 de marzo de 2024 respecto de la oferta de la entidad propuesta adjudicataria en el procedimiento de adjudicación del contrato denominado “Suministro de tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al consorcio metropolitano de transportes bahía de Cádiz”, (Expte. CONTR-2022 1219781), promovido por el Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz adscrito a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, este Tribunal, en sesión celebrada en el día de la fecha, ha dictado la siguiente

### **RESOLUCIÓN**

#### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.** El 24 de marzo de 2023 se publicó, en el perfil de contratante en la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía y en el Diario Oficial de la Unión Europea el anuncio de licitación, por procedimiento abierto, del contrato indicado en el encabezamiento de esta resolución con un valor estimado de 7.350.000,00 euros.

A la presente licitación le es de aplicación la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), y demás disposiciones reglamentarias de aplicación en cuanto no se opongan a lo establecido en la citada norma legal.

Mediante acuerdo de 30 de enero de 2024 la mesa de contratación acuerda la exclusión la oferta presentada por la entidad CULMAR, S.A (en adelante la recurrente), del procedimiento de adjudicación del contrato citado en el encabezamiento.

En la sesión de la mesa de contratación celebrada el 1 de marzo de 2024 se acordó solicitar subsanación de la documentación previa a la adjudicación a la entidad ASTILLEROS Y VARADEROS GARRUCHA S.L. (en adelante GARRUCHA), que había sido propuesta adjudicataria.

Posteriormente, en la sesión celebrada el 12 de marzo de 2024, la mesa de contratación tras el examen de la documentación requerida en subsanación, acuerda suspender la sesión y elevar al Gabinete Jurídico Provincial consulta sobre la posibilidad de admitir la documentación presentada en subsanación para acreditar el requisito de solvencia económica y financiera por GARRUCHA.

**SEGUNDO.** El 27 de marzo de 2024, tuvo entrada en el registro de este Tribunal escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad recurrente contra los citados acuerdos.

Mediante oficio de la Secretaría del Tribunal se da traslado al órgano de contratación del citado escrito de recurso y se le solicita que aporte el informe sobre el mismo, así como la documentación necesaria para su tramitación y resolución. Lo solicitado fue recibido en este Órgano el 3 de abril de 2024.

La Secretaría del Tribunal concedió un plazo de 5 días hábiles a las entidades licitadoras para que formularan las alegaciones al recurso interpuesto que considerasen oportunas, no habiéndose recibido ninguna a la fecha de finalización del citado plazo.

El 5 de abril de 2024 este Tribunal adopta la medida cautelar de suspensión del procedimiento de licitación, solicitada por la recurrente.

Con fecha 11 de abril de 2024, la recurrente presenta escrito ante este Tribunal para que se apremie al órgano de contratación con el fin de que no se proceda a declarar desierto el procedimiento de licitación, como mejor remedio para asegurar la eficacia de la resolución del recurso, tras la publicación en el perfil de contratante del acta número 5 de la mesa de contratación, con fecha 2 de abril de 2024.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **PRIMERO. Competencia.**

Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP y en el artículo 10.3 del Decreto 332/2011, de 2 de noviembre, por el que se crea el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía.

Conforme a los estatutos del Consorcio, el mismo se constituye como una entidad de Derecho Público de carácter asociativo, adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía a través de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, y por tanto está sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio y tesorería propios, administración autónoma y capacidad jurídica para la realización de sus fines. Conforman el Consorcio los municipios de Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Puerto Real, Rota y San Fernando, Diputación Provincial de Cádiz y la Comunidad Autónoma de Andalucía, al amparo de lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y demás normativa de general aplicación.

Conforme al artículo 12.3 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de Administración de la Junta de Andalucía, resulta adscrito a la Administración de la Junta de Andalucía, de acuerdo con los criterios de prioridad establecidos en el artículo 120 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Finalmente, el Consorcio tiene la condición de poder adjudicador conforme a lo previsto en el artículo 3 de la LCSP, siendo competente este Tribunal-según lo establecido en el artículo 1 del Decreto 332/2011, de 2 de noviembre- para conocer de los recursos especiales en materia de contratación contra actos en materia de



contratación dictados en el marco de los procedimientos de adjudicación promovidos por el citado Consorcio. A efectos de determinar la competencia, el artículo 47 de la citada Ley 9/2017, dispone que *«Cuando se trate de los recursos interpuestos contra actos de los poderes adjudicadores que no tengan la consideración de Administraciones Públicas, la competencia estará atribuida al órgano independiente que la ostente respecto de la Administración a que esté vinculada la entidad autora del acto recurrido (...)»*.

## **SEGUNDO. Legitimación.**

Ostenta legitimación la entidad recurrente para la interposición del recurso dada su condición de licitadora, de acuerdo con el artículo 48 de la LCSP.

## **TERCERO. Acto recurrible.**

El recurso se interpone contra la exclusión de la oferta de un contrato de suministro cuyo valor estimado es superior a 100.000 euros y es convocado por un ente del sector público con la condición de poder adjudicador; por lo que el acto recurrido es susceptible de recurso especial en materia de contratación al amparo de lo dispuesto en el artículo 44 apartados 1 a) y 2 b) de la LCSP.

Por el contrario los acuerdos de la mesa de contratación adoptados en las sesiones celebradas los días 1 y 12 de marzo de 2024, en los que se acordó solicitar subsanación de la documentación previa a la adjudicación a la entidad que había sido propuesta adjudicataria, y elevar consulta al Servicio Jurídico Provincial de Cádiz del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía, al amparo de lo dispuesto en la Cláusula Segunda «Asistencia Jurídica por Gabinete Jurídico al Consorcio», apartado 2, del Convenio de Asistencia Jurídica entre la Administración de la Junta de Andalucía y Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz de 01 de marzo de 2021, sobre Asistencia Jurídica entre la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior y el Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, sobre la posibilidad de admitir la documentación presentada por dicha entidad en subsanación para acreditar el requisito de solvencia económica y financiera, no son susceptibles de recurso especial, por ser actos de trámite no cualificados.

En este sentido, el artículo 44.2.b) de la LCSP en su primer inciso establece los requisitos que tienen que reunir los actos para que puedan ser considerados como susceptibles de recurso especial en materia de contratación *«Los actos de trámite adoptados en el procedimiento de adjudicación, siempre que estos decidan directa o indirectamente sobre la adjudicación, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos»*, y en el segundo inciso define aquellos actos que han de ser considerados en todo caso como de trámite cualificados y por tanto susceptibles de recurso especial *«En todo caso se considerará que concurren las circunstancias anteriores en los actos de la mesa o del órgano de contratación por los que se acuerde la admisión o inadmisión de candidatos o licitadores, o la admisión o exclusión de ofertas, incluidas las ofertas que sean excluidas por resultar anormalmente bajas como consecuencia de la aplicación del artículo 149.»*.

Los actos recurridos son la solicitud de subsanación de la documentación previa a la adjudicación a la entidad propuesta adjudicataria, y la decisión de solicitar informe al Servicio Jurídico Provincial de Cádiz del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía sobre la posibilidad de admitir la documentación presentada por dicha entidad para acreditar el requisito de la solvencia económica y financiera, ambos son actos instrumentales de los que no se derivan consecuencias definitivas para ninguna de las licitadoras.

En relación a los actos de trámite no cualificados dictados en el procedimiento de adjudicación, y en consecuencia, no susceptibles de impugnación independiente a través del recurso especial en materia de



contratación, este Tribunal ya se ha pronunciado en numerosas resoluciones, entre otras, en la Resolución 291/2020, de 27 de agosto, en la que cita la Resolución 112/2020, de 14 de mayo, que refiere que: « A estos efectos hay que señalar que en un procedimiento de licitación hay una resolución final —la adjudicación— que pone fin al mismo y para llegar a ésta se han de seguir una serie de fases con intervención de órganos diferentes. Estos actos previos a la adjudicación son los que la Ley denomina «actos de trámite», que por sí mismos son actos instrumentales de la resolución final, lo que no implica en todo caso que no sean impugnables. Lo que la LCSP establece es que no son impugnables separadamente, salvo que la misma los considere de una importancia especial -en términos legales, que éstos decidan directa o indirectamente sobre la adjudicación, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos o intereses legítimos-. Así, habrá que esperar a la resolución del procedimiento de adjudicación para plantear todas las discrepancias de la recurrente sobre el procedimiento tramitado y sobre la legalidad de todos y cada uno de los actos de trámite.».

Por tanto, aun cuando estamos en presencia de un contrato de suministro, con cuantía superior a cien mil euros, que pretende concertar un poder adjudicador, la solicitud de subsanación de la documentación previa y la decisión de solicitar un informe jurídico respecto de la documentación presentada por la entidad propuesta adjudicataria, no son actos de trámite cualificados susceptible de recurso especial independiente en los términos previstos en el artículo 44.2 b) de la LCSP.

En consecuencia, se aprecia causa de inadmisión del recurso contra los acuerdos de la mesa de contratación adoptados en las sesiones celebradas los días 1 y 12 de marzo de 2024 , conforme a lo dispuesto en el apartado c) del artículo 55 de la LCSP, al haberse interpuesto el mismo contra actos de trámite no susceptibles de impugnación, lo que hace innecesario el examen de los restantes requisitos de admisión del recurso, así como el análisis de la cuestión de fondo objeto de controversia, respecto de los mismos.

#### **CUARTO. Plazo de interposición.**

En cuanto al plazo de interposición del recurso contra la exclusión de la oferta de la recurrente, en el supuesto examinado, conforme a la documentación que obra en el procedimiento del recurso, el acuerdo de exclusión adoptado el 30 de enero de 2024, que no fue notificado a la recurrente, consta su publicación en el perfil de contratante el 6 de marzo de 2024, por lo que el recurso presentado el 27 de marzo de 2024 en el registro de este Tribunal, se ha interpuesto dentro del plazo legal establecido en el artículo 50.1 c) y de la LCSP.

#### **QUINTO. Fondo del asunto. Actuaciones realizadas en el procedimiento de licitación.**

Con carácter previo al análisis del fondo del recurso, y con objeto de centrar los términos del debate, procede traer a colación, en lo que aquí interesa, el contenido de las actuaciones realizadas en el seno del procedimiento de contratación, para a continuación entrar a analizar la controversia suscitada por la recurrente que combate la exclusión de su oferta.

En el anexo X del pliego de cláusulas administrativas particulares (en adelante PCAP) se regulan los “*CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y BAREMOS DE VALORACIÓN*”. En lo que aquí interesa, respecto a los criterios de adjudicación subjetivos establece:

*“2. Criterios subjetivos: hasta 45 puntos, obtenido como suma de las siguientes puntuaciones recogida en su Memoria Técnica:*



*El licitador presentará en su Sobre nº 2 una Memoria Técnica, según indica el PCAP, donde explicará de forma clara y precisa, y sin que sea una mera transcripción del Pliego de Prescripciones Técnicas, los contenidos que son objetos de baremación.*

*(...)*

*Los criterios subjetivos para establecer las puntuaciones de cada apartado serán los siguientes:*

*(...)*

*Los contenidos a evaluar en la Memoria Técnica que presente cada licitador son los siguientes.*

*Configuración de la embarcación, adecuada a la prestación del servicio regular. Puntuación máxima 20 puntos.*

*Será objeto de valoración, que la embarcación resulte adecuada para la prestación del servicio regular de viajeros actual en las aguas de la Bahía de Cádiz, y por tanto es preciso poder contar, entre otros aspectos, con una velocidad punta elevada, con un bajo consumo, y que permita el cumplimiento estricto de los horarios, incluso en las condiciones de climatología adversas que se producen en estas aguas, pudiendo ofrecer un nivel de confort satisfactorio para el pasaje, para las condiciones meteorológicas indicadas en el Pliego, y con las siguientes condiciones de navegación extremas siguientes:*

- Fuerza 3 (marejada) en la escala de oleaje Douglas.*
- Fuerza 5 (Fresquito) para escala de vientos Beaufort.*

*Debe tenerse en cuenta también, que se realiza un elevado número de rotaciones al día (superior a 24 salidas al día por embarcación), y que los tiempos de detención para embarque del pasaje se establecen en aproximadamente 10 minutos, por lo que los tiempos de recarga de baterías y su autonomía para permitir la navegación eléctrica, deben ser compatible con la explotación actual del servicio marítimo del Consorcio.”*

Por otra parte, el pliego de prescripciones técnicas (en adelante PPT) que rige la licitación exige entre las condiciones técnicas, determinados “Criterios de diseño” en el apartado 2.2 del mismo, entre ellos que:

*“- La velocidad del buque será de 20 nudos, al 90% de la potencia máxima continua, con el desplazamiento de máxima carga.”*

En el apartado 2.6 de la memoria técnica de la oferta de la recurrente, entre las características generales de los buques tipo catamaranes a suministrar se indica lo siguiente:

*“2.6. Velocidad, consumos*

*La velocidad que se asegurará para esta embarcación, considerando unas condiciones con el 50% de pasaje y consumos, y en condiciones de mar y viento en calma, serán:*

*Velocidad al 90% de potencia*

*20 nudos*

*Se hace notar que se considera para la velocidad dada que el alternador de cola (PTO/PTI) no absorberá carga. Además, todos los consumos eléctricos del buque se proporcionarán desde el motor auxiliar o desde baterías.”*

Así, la comisión técnica, en el informe de valoración del sobre 2 de las licitadoras que contenía las memorias técnicas observa respecto de la oferta de la recurrente en relación con el criterio de adjudicación que valora la “Configuración de la embarcación, adecuada a la prestación del servicio regular” que su oferta “NO CUMPLE con lo que se establece en el PPT de la licitación en los criterios de diseño de la embarcación, en cuanto a velocidad



máxima, al no quedar indicado que la embarcación alcance los 20 nudos de velocidad a plena carga, esto es considerando el 100% del pasaje y máxima carga de combustible y agua dulce en depósitos, para las condiciones de navegación extremas indicadas en el Pliego: Fuerza 3 (marejada) en la escala de oleaje Douglas, y Fuerza 5 (Fresquito) para escala de vientos Beaufort.

Por tanto, esta Comisión de Valoración, considera que la oferta del licitador nº 1, presenta un error sustancial de especial relevancia, en cuanto a los criterios de diseño de la embarcación, al no cumplir con lo indicado en el PPT en cuanto a la falta de velocidad máxima para las condiciones de navegación extremas y máxima carga, que no es posible subsanar, ya que afecta notablemente al resto del diseño de la embarcación y que supone, según se indica en el Anexo nº X del PCAP la EXCLUSIÓN de la oferta presentada por el Licitador nº1.

Por tanto, teniendo en cuenta esta exclusión, en el resto de los apartados no se realizará la valoración del Licitador nº 1 y sólo se evaluará la oferta del Licitador nº 2.”

La mesa de contratación en la sesión celebrada el 30 de enero de 2024, procede al examen del citado informe técnico y a comprobar lo dispuesto en el PPT y el contenido de la memoria técnica de la oferta de la recurrente y “los miembros de la mesa acuerdan excluir la oferta de la empresa CULMAR S.A., al detectarse un error sustancial en su oferta técnica de especial relevancia en cuanto al diseño de la embarcación, todo ello de conformidad con lo estipulado en el Anexo X del PCAP.”

## **SEXTO. Fondo del recurso. Alegaciones de las partes.**

### 1. Alegaciones de la recurrente.

La recurrente interpone el recurso especial contra la exclusión de su oferta solicitando a este Tribunal que anule el acuerdo de exclusión y ordene “la retroacción del procedimiento al momento de la valoración de forma correcta de la documentación contenida en el sobre nº 2 en relación con la Memoria Técnica y en el sobre nº 3 de la oferta presentada por la empresa compareciente; y por ende, y para el caso de que una vez valorados resulte la mejor ofertar clasificada en primer lugar, continúe el procedimiento con la valoración de la documentación previa conforme al punto 10.7 PCAP y una vez comprobada, resuelva cuanto más proceda en derecho para la adjudicación del contrato.”

La recurrente cuestiona la valoración de la memoria técnica en cuanto al cumplimiento de los aspectos técnicos establecidos en el PPT, en relación con los criterios de diseño de la embarcación, en cuanto a velocidad máxima, alegando inexistencia de error sustancial y la necesidad de otorgar un plazo para su subsanación al tratarse de un error tipográfico.

Afirma que <<es cierto que, atendiendo al tenor literal del apartado 2.6 “Velocidad, consumos” de la Memoria técnica de la empresa CULMAR, se indica que “La velocidad que se asegurará para esta embarcación, considerando unas condiciones con el 50% de pasaje y consumos (...)”, pero no es menos cierto que, del conjunto de los aspectos técnicos especificados en dicho apartado se desprende con absoluta razón y lógica, que se trata de un error tipográfico en la definición de las condiciones de velocidad en la especificación técnica de la oferta presentada.

En efecto, realmente, el error padecido consiste en que donde dice 50% debería decir 100 %, es decir, debería haber sido:

“(…), considerando unas condiciones con el 100% de pasaje y consumos, (...)”



*Como se puede comprobar, se trata de un error de transcripción que, de subsanarse, no afecta ni es necesario modificar ningún parámetro ni características del proyecto presentado. Por lo tanto, no procede calificar este error tipográfico como un error sustancial de especial relevancia, y por ende, que no es posible subsanar.*

*(..)*

*Atendiendo a las circunstancias concretas del caso examinado, resulta evidente que de la Memoria Técnica presentada por CULMAR es perfectamente posible deducir claramente que los barcos tal y como están diseñados originalmente cumplen con las prescripciones técnicas previstas en el PPT, siendo el defecto advertido por la Comisión de Valoración un mero error tipográfico o de transcripción de tal suerte que, de haberse permitido su subsanación antes de elevar la propuesta de exclusión, no habría supuesto ninguna alteración de la oferta inicial presentada >>*

Así mismo, aporta con su escrito de recurso un informe técnico emitido por la “Ingeniería Consultoría Técnica Naval, COTENAVAL” para acreditar lo alegado, con el siguiente contenido, al que acompaña el estudio preliminar de predicción de potencia y un certificado del responsable técnico de la fábrica de hélices JANNOT:

*“La empresa Culmar nos encargó la realización del informe técnico para la construcción de tres barcos bajo una serie de requisitos exigidos en el Pliego de Condiciones Técnicas “Suministro tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al consorcio de transporte arítimo regular de pasajeros perteneciente al consorcio de transportes de la Bahía de Cádiz”. Se nos traslada por la empresa Culmar que han sido excluidos de la citada licitación al no cumplir las condiciones mínimas exigidas en cuanto al cumplimiento de la velocidad del buque con el 100% de la carga.*

*Revisada la documentación aportada, efectivamente hemos constatado que existió un error tipográfico en la especificación técnica en la definición de las condiciones de velocidad indicada:*

- , considerando unas condiciones con el 50% de pasaje y consumos,.....

*Realmente el error es que donde ponía 50% debería poner 100%, es decir la frase debería haber sido:*

- , considerando unas condiciones con el 100% de pasaje y consumos,.....

*Lamentamos este error, pero como podrán comprobar no afecta ni es necesario modificar ningún parámetro ni características del proyecto presentado.*

*Adjuntamos los cálculos que se realizaron en su momento y en los cuales como observarán se cumplía con un margen de un 15% la velocidad indicada. A este respecto hay que considerar que la velocidad indicada en la especificación es una velocidad mínima comprometida, tomando por tanto el diseñador de márgenes suficientes para garantizar su cumplimiento, el 15% establecido es sin lugar a dudas margen más que suficiente para absorber los efectos del mar y del viento en las condiciones indicadas en el pliego (bf 5 de viento y bf3 de Ola). Nos gustaría asimismo hacerles notar que en estos cálculos se utilizó un rendimiento propulsivo de la hélice de 0,58, que es muy conservador y que estamos seguros que una vez se realice el diseño definitivo de la hélice se mejorará sustancialmente siendo muy posible alcanzar un rendimiento de hélice de 0,61. Si consideramos estos factores y de acuerdo con las condiciones de diseño que se hicieron en su momento, el barco en mar tranquilo completamente cargado y con los motores al 90% daría una velocidad de 22 Kn.*

*Lamentamos el error tipográfico que con esta aclaración quede claro que el barco tal y como estaba diseñado originalmente y sin ser necesario hacer ningún cambio al mismo, cumple con lo requerido en el pliego y dispone de*



suficiente margen para garantizar el cumplimiento con lo requerido por la línea en condiciones atmosféricas adversas.

*Por lo anterior debemos confirmar y certificamos que los barcos cumplen con todas las prescripciones previstas en el pliego.”*

También alega la recurrente que el órgano de contratación ha actuado con arbitrariedad al aplicar los criterios de adjudicación subjetivos a la oferta de la propuesta adjudicataria, concretamente la valoración del “Plazo de garantía y tiempo de respuesta durante el mismo.”

## 2. Alegaciones del órgano de contratación.

El órgano de contratación en su informe, al recurso en cuanto al estado de tramitación del procedimiento, indica que *“al día de la fecha, consta publicada en el perfil del contratante, el acta nº5 de la mesa de contratación de fecha 21 de marzo de 2024, donde se ha acordado lo siguiente: “la Mesa concluye que, vista la documentación presentada por la empresa ASTILLEROS Y VARADEROS GARRUCHA S.L., la empresa licitadora no cumple con el requisito de capacidad económica y financiera indicado en el Anexo XIV del PCAP, por lo que, de conformidad con lo previsto en la cláusula 10.8 del PCAP, y al no existir más licitadoras propone elevar al órgano de contratación la declaración de este procedimiento de licitación como desierto”, siendo esta propuesta elevada al Consejo de Administración como órgano de contratación en la próxima sesión que se celebre.”*

Asimismo, en cuanto al fondo del asunto, alega que el error tipográfico alegado por la recurrente *“no puede ser un criterio interpretativo por la Comisión de Valoración, dado que los Pliegos de Prescripciones Técnicas y el Anexo X del PCAP, así lo establecen taxativamente, no habiendo lugar para las especulaciones ni deducciones sugeridas por la empresa Culmar S.A.*

*De acuerdo con lo anterior, no puede tener cabida en ningún momento, el argumento de la recurrente, según el que “del conjunto de los aspectos técnicos especificados en dicho apartado, se desprende con absoluta razón y lógica, que se trata de un error tipográfico en la definición de las condiciones de velocidad en la especificación técnica de la oferta presentada”. No es función de la Comisión Técnica, interpretar o diagnosticar presuntos y supuestos errores tipográficos de los licitadores, cuando además el licitador, deducir claramente que los barcos tal y como están diseñados originalmente cumplen con las prescripciones técnicas previstas en el PPT, sino valorar expresamente el contenido cierto de las propuestas presentadas por los mismos, de conformidad a los criterios establecidos en los pliegos que rigen la licitación. Lo contrario supondría una actuación arbitraria por parte del Comité de Valoración, alterándose el principio de igualdad del procedimiento entre los licitadores.*

*Del mismo modo, el recurrente alude al artículo 326.2 a) de la LCSP, en cuanto a las funciones de la mesa de contratación, si bien este precepto se refiere a la calificación de documentación acreditativa de los requisitos previos, momento procedimental que no se corresponde al objeto de análisis, y que fue objeto de aplicación, según consta en el Acta nº1 levantada de la mesa.*

## **SÉPTIMO. Consideraciones del Tribunal sobre el fondo del asunto.**

Entrando en el fondo del asunto, a la vista de los antecedentes y de las posiciones expuestas, el análisis de este Tribunal ha de circunscribirse a determinar si fue correcta la actuación de la mesa de contratación al excluir de manera implícita la oferta de la recurrente por como incumplimiento del PPT.



En el fundamento de derecho quinto de esta resolución se ha puesto de manifiesto que el PPT exige que *“La velocidad del buque será de 20 nudos, al 90% de la potencia máxima continua, con el desplazamiento de máxima carga”* y que la recurrente en su memoria técnica asegura una dicha velocidad, aunque *“considerando unas condiciones con el 50% de pasaje y consumos, y en condiciones de mar y viento en calma”*, lo que es admitido por la recurrente, si bien afirma que se trata de un error tipográfico, que sería calificado como un error material.

Pues bien, este Tribunal ha tenido ocasión de pronunciarse en reiteradas ocasiones sobre los requisitos que de acuerdo con la doctrina y jurisprudencia deben concurrir para afirmar que nos encontramos ante un error material (v.g., entre otras muchas, Resoluciones de este Tribunal números 5/2018, de 12 de enero, 95/2018, de 4 de abril, 55/2019, de 27 de febrero, 67/2019, de 14 de marzo y 144/2020, de 1 de junio). En dichas resoluciones se cita la Sentencia 69/2000, de 13 de marzo, del Tribunal Constitucional que se refiere al error material como *«un mero desajuste o contradicción patente e independiente de cualquier juicio valorativo o apreciación jurídica, [que] no supone resolver cuestiones discutibles u opinables, por evidenciarse el error directamente»*. Asimismo, se cita la Sentencia, de 2 de junio de 1995 (RJ 1995/4619), del Tribunal Supremo que establece que *«(...) el error material o de hecho se caracteriza por ser ostensible, manifiesto e indiscutible, implicando, por sí sólo, la evidencia del mismo, sin necesidad de mayores razonamientos, y exteriorizándose prima facie por su sola contemplación»*. Debe tratarse de *«simples equivocaciones elementales de nombres, fechas, operaciones aritméticas o transcripciones de documentos»*. Debe apreciarse *«teniendo en cuenta exclusivamente los datos del expediente administrativo en el que se advierte el error»*.

Aplicando los criterios doctrinales y jurisprudenciales referidos se concluye, sin ningún género de dudas, que no cabe apreciar como error material en el supuesto que venimos analizando. En este sentido, la recurrente afirma que el error tipográfico *“que, del conjunto de los aspectos técnicos especificados en dicho apartado se desprende con absoluta razón y lógica”*, sin concretar de que aspectos técnicos de su oferta se deduce la existencia del error tipográfico. Del mismo modo que afirma que es *“evidente”* que de la memoria técnica se puede *“deducir claramente que los barcos tal y como están diseñados originalmente cumplen con las prescripciones técnicas previstas en el PPT”*, sin tampoco motivar ni demostrar dicha evidencia. Por el contrario, se ha de estar con el órgano de contratación cuando afirma que la recurrente *“no aporta en el resto de su oferta, elementos que puedan poner en contradicción lo dicho anteriormente”*, en referencia a que las condiciones de velocidad de la embarcación se ofertan con el 50% de pasaje y consumos.

Por lo tanto, no resultan admisibles las razones esgrimidas por la recurrente y en cambio, procede dar la razón al órgano de contratación cuando afirma, en relación con la valoración de las ofertas de las licitadoras, que debe *“valorar expresamente el contenido cierto de las propuestas presentadas por los mismos, de conformidad a los criterios establecidos en los pliegos que rigen la licitación. Lo contrario supondría una actuación arbitraria por parte del Comité de Valoración, alterándose el principio de igualdad del procedimiento entre los licitadores”*.

Por otra parte, de acuerdo con ello, con fundamento en la doctrina consolidada de este Tribunal y de otros órganos administrativos sobre la cuestión, (v.g., entre otras muchas, Resoluciones 86/2018, de 27 de marzo y 361/2022, de 6 de julio, de este Tribunal y 532/2016, de 8 de julio, del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales) habría de negarse, en cualquier caso, una eventual solicitud de subsanación de la oferta. Conforme a dicha doctrina, no existe obligación alguna por parte de la mesa o en su caso del órgano de contratación de solicitar subsanación de la oferta técnica y/o económica misma, debiendo soportar la entidad licitadora las consecuencias del incumplimiento de su deber de diligencia en la redacción de la oferta. En este sentido, el permitir que la ahora recurrente, una vez que se conoce el contenido de las proposiciones del resto de licitadoras, pudiese subsanar su oferta que no hizo en el momento procedimental oportuno supondría aceptar una modificación de la oferta, con clara vulneración del principio de igualdad de trato.



Es por ello, que no cabe admitir la subsanación ulterior en sede de recurso mediante la aportación extemporánea del “Informe técnico emitido por la Ingeniería Consultoría Técnica Naval, COTENAVAL, que se adjunta como DOCUMENTO N°2” a su escrito de recurso.

Por tanto, se ha de entender que no ha existido trato discriminatorio entre las licitadoras por el órgano de contratación al no solicitar subsanación a la recurrente, y si a la entidad propuesta adjudicataria respecto de la documentación previa a la adjudicación como prevé previsto expresamente en la cláusula 10.7 del PCAP y el artículo 132.2 de la LCSP, que sin embargo la recurrente esgrime a su favor, cuando dispone que “La mesa de contratación, como órgano de asistencia técnica especializada, ejercerá las siguientes funciones, entre otras que se le atribuyan en esta Ley y en su desarrollo reglamentario:

a) La calificación de la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos previos a que se refieren los artículos 140 y 141, y, en su caso, acordar la exclusión de los candidatos o licitadores que no acrediten dicho cumplimiento, previo trámite de subsanación.”

Por último, aludir a las alegaciones sobre la valoración de la oferta de la propuesta adjudicataria, que pierden su objeto al haber quedado excluida de la licitación conforme informa el órgano de contratación en su informe al recurso.

Procede, pues, desestimar en los términos expuestos el presente motivo y con él el recurso interpuesto.

Por lo expuesto, vistos los preceptos legales de aplicación, este Tribunal

#### ACUERDA

**PRIMERO.** Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **CULMAR, S.A.**, contra el acuerdo 30 de enero de 2024 de la mesa de contratación por el que se excluye su oferta y contra los acuerdos de la mesa de contratación de 1 de marzo de 2024 y de 12 de marzo de 2024 respecto de la oferta de la entidad propuesta adjudicataria en el procedimiento de adjudicación del contrato denominado “Suministro de tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al consorcio metropolitano de transportes bahía de Cádiz”, (Expte. CONTR-2022 1219781), promovido por el Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz adscrito a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Inadmitir el recurso especial contra los acuerdos de la mesa de contratación adoptados en las sesiones celebradas los días 1 y 12 de marzo de 2024, al haberse interpuesto el mismo contra actos de trámite no susceptibles de impugnación.

**SEGUNDO.** Acordar, de conformidad con lo estipulado en el artículo 57.3 de la LCSP, el levantamiento de la suspensión del procedimiento de adjudicación, adoptada por este Tribunal mediante Resolución de 5 de abril de 2024.

**TERCERO.** Declarar que no se aprecia temeridad o mala fe en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de multa en los términos previstos en el artículo 58.2 de la LCSP.

**NOTIFÍQUESE** la presente resolución a las personas interesadas en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma solo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de



Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

