



MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL PROCEDIMIENTO ABIERTO PARA LA CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS DE REPARACION Y MANTENIMIENTO EN SECO DEL BUQUE DE SALVAMENTO Y ASISTENCIA MARÍTIMA ESPERANZA DEL MAR DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

1.- Exposición de los motivos de la necesidad

En cumplimiento del artículo 28 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), referente a la necesidad e idoneidad del contrato, se señala que el Instituto Social de la Marina tiene asignada, entre otras, como una de sus principales funciones y competencias la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, utilizando para ello medios propios como son los buques sanitarios y de apoyo logístico Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, para la evacuación y repatriación de los trabajadores enfermos o accidentados.

El buque ESPERANZA DEL MAR fue construido en el año 2001, y debe efectuar un reconocimiento intermedio 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.

Se plantea ahora la necesidad de varias modificaciones para modernizar las instalaciones del buque que permitan optimizar el servicio de asistencia prestado y mejorar las condiciones medioambientales, de manera que el buque y sus sistemas sean más respetuosos con el medio ambiente.

Por todo lo anterior, es necesario que el buque realice una varada en la que se acometan los trabajos necesarios para cumplir con los requerimientos que exigen 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.

2.- Elección del procedimiento de licitación

Dicha contratación será efectuada por procedimiento abierto (contemplado en el artículo 156 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público), con varios criterios de adjudicación y articulándose el procedimiento de adjudicación, de acuerdo con lo previsto en el artículo 145.2 de la LCSP y en la Cláusula 15 del Pliego Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares que rige la contratación.

Tramitándose el expediente con carácter ordinario, con el fin de obtener mayor número de ofertas posible a través de la publicación de la licitación en el perfil de contratante del órgano de contratación, que permita la obtención de la oferta con la mejor relación calidad-precio posible en la prestación de los servicios a contratar.

3.- Duración del contrato

Plazo para la ejecución: El plazo máximo de ejecución no podrá ser superior a 140 días naturales, contados a partir de la fecha de la firma del contrato, para permitir cumplir con los plazos de entrega de los repuestos y equipos a suministrar dentro del alcance del contrato.

A este respecto, es significativo el plazo de entrega de los repuestos necesarios para realizar el mantenimiento programado de las reductoras de los motores principales, que podría alcanzar las 11 semanas a partir de la formalización del pedido. Este es el plazo de suministro a pesar de que el ISM, con la colaboración de la asesoría técnica, está en contacto con el suministrador de los repuestos para reducir

este plazo en la medida de lo posible, si bien no existe ningún contrato de mantenimiento formalizado con el que se le pueda exigir un compromiso a Reintjes, fabricante de los equipos y suministrador de repuestos de las reductoras, ya que será el adjudicatario el que deberá celebrar con Reintjes un contrato, que tendrá como objeto el suministro de estos repuestos y la supervisión de la ejecución de las reparaciones.

Este plazo de entrega, de 11 semanas, y la duración máxima de ejecución de la varada justifican que el plazo de la ejecución sea de 20 semanas.

Por otro lado, se ha estimado un tiempo de puesta en seco: El tiempo del buque en seco no será superior a 49 días naturales. Este periodo de tiempo es el que se estima razonable para realizar las intervenciones de mantenimiento y reparación del buque y de sus sistemas y equipos.

Duración máxima de ejecución de la varada: El tiempo total de ejecución, buque en seco más muelle, no podrá ser superior a los 64 días naturales. Estos días adicionales se reservan para realizar las pruebas individuales de todos los sistemas y equipos con el buque a flote antes de realizar las pruebas de mar.

El Instituto Social de la Marina y el adjudicatario acordarán la fecha de inicio de la varada, que no podrá demorarse más allá de once semanas siguientes a la firma del contrato.

4.- Presupuesto base de licitación y valor estimado del contrato

4.1 El Presupuesto Base de Licitación, que se ha fijado, de conformidad, con lo previsto en el artículo 100 de la LCSP, a efectos de publicidad y transparencia del procedimiento, se adjudicará por precios unitarios, asciende a **DOS MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON CINCUENTA CENTIMOS (2.477.782,50 €)**, exento de IVA, con la siguiente distribución de gastos por anualidades:

Anualidad	Importe del contrato
2025	2.477.782,50 €
TOTAL	2.477.782,50 €

Aplicación presupuestaria: 1004 6001 2325 213

Los precios máximos unitarios son los que se recogen en el **modelo de oferta económica** anexo al PCAP que rige la licitación.

La actividad que se contrata está **exenta del Impuesto sobre el Valor Añadido** de acuerdo con el artículo 22, de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, que regula el referido impuesto, o IGIC, de conformidad con lo establecido en la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, al tratarse de un buque de salvamento marítimo.

El desglose del presupuesto base de licitación es:

Para el cálculo del presupuesto base de licitación se estiman los siguientes costes:

Costes directos del servicio	67,00%	1.660.114,28 €	(IVA excluido)
Costes indirectos del servicio	19,00%	470.778,68 €	(IVA excluido)
Beneficio industrial	10,00%	247.778,25 €	(IVA excluido)
Gastos generales	4,00%	99.111,30 €	(IVA excluido)
	100,00%	2.477.782,50 €	

Los costes de los salarios de las personas empleadas para la ejecución del contrato se sujetarán a lo establecido en el IV Convenio colectivo estatal de la industria, las nuevas tecnologías y los servicios del sector del metal.

4.2 Valor estimado del contrato

Estando prevista la modificación del contrato (Cláusula 14 del PCAP), para hacer frente a las reparaciones de averías o piezas que pudieran detectarse a lo largo del plazo de ejecución del contrato, al amparo de lo previsto en el artículo 204 de la LCSP, el **valor estimado** del contrato podrá alcanzar un total de **DOS MILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS TREINTA Y NUEVE EUROS (2.973.339,00 €)** conforme al siguiente detalle:

Importe periodo inicial del contrato	2.477.782,50 €
Modificación 20% del contrato (Cláusula 14 PCAP)	495.556,50 €
TOTAL	2.973.339,00 €

Se trata de un expediente de tramitación anticipada, por lo que se certifica la reserva de crédito adecuado y suficiente en el Presupuesto de Gastos de la Entidad para el ejercicio 2023, Programa 2325, Capítulo 2, artículo 213, en los términos y condiciones establecidos por el artículo 47.02 de la Ley 47/2003, General Presupuestaria, de 26 de noviembre.

5.- División en lotes

Debido a las características de este servicio, no procede su división en lotes, ya que se precisa una única línea de actuación y por lo tanto de ejecución. La coexistencia de más de un adjudicatario conllevaría divergencias en el resultado final, ya que tanto la planificación como la ejecución deben seguir un solo criterio para la ejecución de los servicios de una manera óptima.

6.- Criterios de solvencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.1 apartado b) de la LCSP, para los contratos de servicios no será exigible la clasificación del empresario.

En todo caso, la clasificación del empresario en un determinado grupo o subgrupo se tendrá por prueba bastante de su solvencia para los contratos cuyo objeto esté incluido o se corresponda con el ámbito de actividades o trabajos de dicho grupo o subgrupo y cuyo importe anual medio sea igual o inferior al correspondiente a su categoría de clasificación en el grupo o subgrupo.

Con respecto a la Clasificación, y de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Transitoria Cuarta del RGLCAP, serán válidas las siguientes:

- Grupo Q, Subgrupo 2, Categoría 5 o superior, de las reflejadas en el Anexo 2 del RD 1098/2001, de 12 de octubre, o bien
- Grupo Q, Subgrupo 2, Categoría D o superior de las reflejadas en el Anexo 2 del RD 773/2015, de 28 de agosto

La clasificación válida es la otorgada por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Ministerio de Hacienda y Función Pública, así como la emitida por los órganos correspondientes de la respetiva comunidad autónoma.

De no acreditar su solvencia los licitadores mediante su clasificación, los medios y criterios que servirán para acreditar su solvencia económica serán:

A. Solvencia económica y financiera:

1. Volumen anual de negocios en el ámbito a que se refiera el contrato, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades del empresario y de presentación de las ofertas por importe igual o superior al valor estimado del contrato.

Se acreditará mediante sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuantas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

B. Solvencia técnica

1. Los licitadores deberán presentar una relación de los principales servicios o trabajos realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato en el curso de los cinco últimos años, indicando importe, fechas y destinatario, público o privado, de los mismos. Se deberán haber realizado, al menos, tres contratos de igual o similar naturaleza por importe, cada uno, de, al menos, el 50% del precio de licitación.

Los servicios o trabajos efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público; cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por este o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario acompañado de los documentos obrantes en poder del mismo que acrediten la realización de la prestación; en su caso, estos certificados serán comunicados directamente al órgano de contratación por la autoridad competente.

2. Las instalaciones y los medios del astillero deben ser adecuados para la puesta en seco y la posterior puesta a flote del buque teniendo en cuenta las características y capacidades descritas en el Pliego de Prescripciones Técnicas que rige la contratación.

Los licitadores deberán presentar una declaración indicando que el astillero tiene medios adecuados para la puesta en seco y puesta a flote del buque, adjuntando la documentación que lo acredite, con las características técnicas y sus capacidades y un plano con las dimensiones de las instalaciones, en especial del puesto de varada y del equipo dedicado estas operaciones.

3. Los licitadores deberán presentar una declaración indicando la maquinaria, los materiales y el equipo técnico del que dispondrá para la ejecución de los trabajos, adjuntando la documentación que así lo acredite.

4. Los licitadores deberán disponer de un sistema adecuado de gestión de calidad (ISO-9001) y de gestión medioambiental (ISO 14001). Obligatoriamente deberán de estar expedidos a su nombre, sin que tengan validez si lo fueran a nombre de terceros.

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.

7.- Condiciones especiales de ejecución

- A. La contratista deberá tomar todas las medidas necesarias para eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer en el mercado laboral, favoreciendo la aplicación de medidas que fomenten la igualdad entre hombres y mujeres en el trabajo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 202 de la LCSP.

Para ello, si como consecuencia de la adjudicación del contrato, el empresario precisa contratar nuevo personal fijo, el número de mujeres contratadas deberá ser del 50% del total

del nuevo personal fijo contratado, siempre que haya disponibilidad efectiva de trabajadoras para la actividad de que se trate.

Penalidad. En caso de incumplimiento de esta obligación, en virtud de lo previsto en el artículo 192 LCSP, conllevará una penalidad de 100 euros (cien) por cada día de incumplimiento.

- B. El adjudicatario tiene la obligación de cumplir las condiciones salariales de los trabajadores conforme al respectivo Convenio colectivo sectorial de aplicación, así como el pago de las cuotas de Seguridad Social y de aquellas consideraciones sociales, laborales y ambientales que, como criterios de solvencia, de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución se establezcan

Penalidad. En caso de incumplimiento de esta obligación, en virtud de lo previsto en el artículo 192 LCSP, conllevará una penalidad de 200 euros (doscientos) por cada día de incumplimiento.

- C. El contratista se someterá a normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos.
- D. Un Plan de seguridad y de prevención de riesgos laborales y medioambientales en el desarrollo de los trabajos incluidos en el PPT, que deberá ser acreditado al responsable del contrato cuando este lo requiera.

Todas las obligaciones recogidas en las letras A a D anteriores en todo caso tienen la calificación de obligaciones esenciales del contrato a los efectos de lo previsto en la letra f) del apartado 1 del artículo 211 LCSP.

8.- Criterios de adjudicación

8.1 Oferta económica: máximo 60 puntos.

Las ofertas económicas de los licitadores se valorarán conforme a lo establecido en la Cláusula 15.1 del Pliego Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares que rige la contratación, con una puntuación máxima de 60 puntos.

8.2 Criterios cualitativos y mejoras: máximo de 40 puntos.

8.2.1. Ausencia de restricciones temporales de calado para la varada y la botadura del buque: 15 puntos.

El Astillero adjudicatario debe realizar la mayor parte de los trabajos establecidos en el pliego de prescripciones técnicas en el puesto de varada con el buque en seco, esto es, fuera del agua.

Las maniobras de varada (sacar el buque del agua) y de botadura (reflote del buque) son maniobras críticas en las que debe haber una adecuada conjunción entre el calado a proa y a popa del buque, las instalaciones del Astillero en las que se va a poner el buque en seco, y profundidad bajo la quilla durante la duración de la maniobra.

El Pliego de Prescripciones Técnicas que rige la contratación contiene toda la información necesaria para que los licitadores puedan evaluar la viabilidad de las operaciones de puesta en seco y puesta a flote del buque en sus instalaciones y con los medios de los que disponen para ello. Esta capacidad es un requisito de solvencia técnica incluido en la cláusula 8.2 del Pliego de Condiciones Administrativas Particulares, que debe ser acreditada por el licitador tal y como se establece en el apartado h del artículo 90 de la LCSP.

No es posible establecer un criterio de solvencia técnica en función del calado de diseño del buque, 4,30 metros, en base al cual definir el calado mínimo en el canal de entrada y salida al puesto de varada, ya que las operaciones de puesta en seco (y a flote) pueden depender de otras variables en función de las instalaciones del astillero, los medios de que se disponga y la configuración de estos a la hora de ejecutar las operaciones. Así, la inclinación (pendiente) del puesto de varada, la altura del carro de varada si fuera necesario, la altura de los picaderos y los apoyos finales sobre los que descansará el buque en seco, son variables geométricas que podrían influir en la viabilidad de la varada con el calado del buque. Esta viabilidad también podría verse afectada por otras variables no geométricas como son la capacidad portante de la grada o dique, la resistencia del carro de varada, la capacidad de los medios de izado del buque o de arrastre del carro de varada etc. Por estas mismas razones, tampoco es posible establecer criterios de solvencia técnica en base a los calados a proa y a popa de varada, también definidos en el PPT.

Por lo tanto, debido a la gran cantidad de variables a tener en cuenta que dependen de las instalaciones y los equipamientos de los que podría disponer el adjudicatario, no es posible establecer un criterio numérico basado en el calado del canal de acceso al puesto de varada que garantice la posibilidad de varar el buque.

Con el fin de obtener el mayor número de ofertas posible, este criterio de solvencia técnica no tiene en cuenta las mareas que, dada la variabilidad de las mismas, podrían impedir durante un periodo de tiempo la puesta en seco del buque, o su puesta a flote, aunque el astillero tuviera la posibilidad de varar el buque, o ponerlo a flote, más tarde, cuando las condiciones de marea lo permitieran.

La profundidad bajo la quilla es un parámetro variable, puesto que depende de las condiciones de marea. Normalmente, las maniobras se realizan siempre en pleamar, pero el nivel de pleamar es variable; las dos pleamares del día son diferentes entre sí, y también son diferentes de un día a otro. Por esta razón el Instituto Hidrográfico de la Marina publica periódicamente las Tablas de Mareas Anuales de las diferentes zonas portuarias, incluyendo las horas y alturas de las pleamares y bajamares diarias de la zona.

Generalmente, para planificar adecuadamente las maniobras de varada y de botadura, el Astillero consulta las tablas de mareas del puerto local para determinar si puede realizar en sus instalaciones la maniobra de varada o botadura en condiciones de seguridad, sin riesgo de que el buque impacte con el fondo o con alguna irregularidad del mismo. Este es un aspecto crítico en astilleros que realizan las varadas en gradas o en diques secos.

El buque ESPERANZA DEL MAR deberá estar en seco un periodo máximo de 49 días. Dentro de este periodo se debe realizar tanto la maniobra de varada como la de botadura. Si el Astillero tuviese limitaciones de calado debido a la altura del nivel del mar por las mareas, cualquiera de las dos maniobras podría verse retrasada por causas ajenas al Astillero. La consecuencia de estos retrasos sería que el buque permanecería inmovilizado más tiempo del realmente necesario para desarrollar los trabajos, a la espera de que la marea sea adecuada.

Un astillero con restricciones temporales de calado podría varar el buque con el calado indicado en el PPT y desarrollar todos los trabajos de forma técnicamente solvente, por lo que no debería ser excluido de una licitación en la que se pretende conseguir el mayor número de ofertas para aumentar la eficiencia económica en el proceso de obtención de servicios. Sin embargo, podría ser necesario adelantar la fecha de varada o retrasar la fecha de botadura en base a las condiciones de marea, con impacto en el tiempo de ejecución de la varada que no sería penalizable por ser causas ajenas al adjudicatario.

Por otra parte, el tiempo de inmovilización adicional implicaría que el buque hospital no pudiera prestar su labor asistencial y repercutiría al ISM costes adicionales como los correspondientes al personal y su manutención, mantenimiento de las instalaciones, logística, y todos los costes fijos del buque, que permanecería fuera de servicio.

Por lo tanto, el hecho de que un astillero no tenga restricciones de calado en función de las condiciones de marea representa una importante ventaja para el ISM, maximizando el tiempo en el que el buque presta su labor asistencial. El posible incremento de los costes del ISM debido a un mayor tiempo de inmovilización del buque se traduciría en una peor relación coste-eficacia que debería ser tenida en cuenta en los criterios de adjudicación, tal y como queda recogido en el artículo 145 de la LCSP.

Se asignarán, por tanto, **15 puntos** a los astilleros cuya propuesta técnica para varar el buque ESPERANZA DEL MAR acredite la ausencia de restricciones 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, 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 de 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.

8.2.2. Certificación del personal asignado a los trabajos de tratamiento de superficies 10 puntos

Se han añadido aspectos cualitativos que pretenden mejorar la ejecución de los trabajos del contrato y asegurar que su cumplimiento sea lo más eficiente posible. Para ello se ha considerado como criterio general para la evaluación de la calidad de prestación del servicio, la valoración de la formación y experiencia específica que aporte el personal asignado al contrato en la realización de tareas similares a las requeridas, reflejando la obtención de ciertos certificados.

Los trabajos de tratamientos de superficies son de especial relevancia, ya que los buques se encuentran en el medio marino, que es muy corrosivo. Si la protección de las superficies del buque no es la adecuada, o su aplicación no ha sido correcta, acaba afectando a la estructura del barco, ya que la corrosión inevitablemente generará deterioro en los materiales, pérdidas de espesor, etc.

La cláusula 9 del pliego de prescripciones técnicas establece como requisito para los licitadores la contratación de personal cualificado y especializado en cada una de las tareas a ejecutar. Dada la especial relevancia y complejidad del tratamiento de superficies de un buque, tanto en lo relativo a su preparación previa como a la posterior aplicación de los esquemas de pintura, se estima conveniente valorar la incorporación de profesionales con una certificación en inspección por organizaciones mundialmente reconocidas en el sector. La posesión de estos certificados no es imprescindible para la realización de los trabajos, por lo que no puede establecerse como un criterio de solvencia técnica. Sin embargo, la posesión de estos certificados sí garantiza que los trabajos se ejecutarán siguiendo los procedimientos en base a los más altos estándares de calidad, por personal con un periodo de experiencia mínimo (según el tipo de certificado), minimizando las posibilidades de deficiencias que impliquen la degradación de la pintura y la aparición de la corrosión.

El hecho de que haya personal con alta cualificación dirigiendo y supervisando los trabajos, repercute directamente en la calidad de la aplicación de la protección de las superficies del buque. De esta manera se reduce la posibilidad de la aparición de deficiencias posteriores, lo que implica a una mejor relación coste-eficacia que debería ser tenida en cuenta en los criterios de adjudicación, tal y como queda recogido en el artículo 145 de la LCSP.

Se asignarán un **máximo de 10 puntos** a los astilleros que 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 (Asociation for Materials Protection and Performance):

- i. Certificado FROSIO nivel II-verde
 - ii. Certificado FROSIO nivel III-rojo
 - iii. Certificado NACE-AMPP Certified Coatings Inspector Certification (CIP Level 2)
 - iv. Certificado NACE-AMPP Senior Certified Coatings Inspector Certification (CIP Level 3)
 - v. 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 curriculumlums vitae y los certificados requeridos, para las personas adscritas.

8.2.3. 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.

8.2.4 Criterios medioambientales: máximo 4 puntos.

El ISM, Organismo dependiente del MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES, debe ser el impulsor de medidas orientadas a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, incluidos en la Agenda 2030 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Entre otras actuaciones, se considera que se puede, y se debe, motivar de forma positiva a los proveedores de la Administración para que adquieran compromisos alineados con la consecución de dichos ODS. *(Su inclusión como requisito de solvencia supondría una penalización por no tenerlos).*

Se otorgará un máximo de 4 puntos a los licitadores 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>

8.2.5. 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.**

8.3. El órgano de contratación rechazará aquellas ofertas que no cumplan las obligaciones aplicables en materia social o laboral.

8.4. En caso de empate tras la valoración de los criterios expuestos, se estará a lo dispuesto en la Cláusula 15.6 del Pliego Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares que rige la licitación.

8.5. Parámetros objetivos para identificar ofertas anormalmente bajas cuando se utilicen un a pluralidad de criterios de adjudicación. Se seguirán los determinados en la cláusula 15 del Pliego Tipo que rige esta contratación

El órgano de contratación rechazará aquellas ofertas que no cumplan las obligaciones aplicables en materia social o laboral.

En caso de empate tras la valoración de los criterios expuestos, se estará a lo dispuesto en la Cláusula 15.6 del Pliego Tipo de Cláusulas Administrativas Particulares que rige la licitación.

Por todo lo señalado, se considera que deben iniciarse los trámites para la celebración del contrato de servicios de mantenimiento reglamentario con varada y reconocimiento estatutario y de clase del buque Juan de la Cosa para renovar los certificados de navegabilidad y de la Sociedad de clasificación, y la realización de varias reformas para el mantenimiento y modernización de las instalaciones del buque.

En Madrid,

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA

Jose María Perez Toribio