



COLEGIO OFICIAL DE  
INGENIEROS NAVALES Y OCEÁNICOS

Castelló, 66 – 6º  
28001 Madrid  
Tel.: 91 575 10 24  
e-mail: coin@ingenierosnavales.com  
www.ingenierosnavales.com  
CIF: Q2870003G

**Órgano licitador: Autoridad Portuaria de Baleares**

**Objeto del Recurso Especial: El Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de la Asistencia Técnica para el “*Estudio de alternativas para la definición y ordenación de espacios y análisis del modelo de gestión y explotación de las actividades en los muelles comerciales del puerto de Palma*”. E21-0181.**

### **AL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES**

Doña Pilar Tejo Mora-Granados, mayor de edad, Ingeniera Naval, con DNI: 05223514F, en nombre y representación en calidad de Decana, conforme acredita el certificado que se acompaña, del **COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS NAVALES Y OCEÁNICOS** (en adelante **COIN**), cuyo domicilio a efectos de notificaciones se encuentra en la Calle Castelló, 66, 28001, Madrid, ante V.I. comparece y, como mejor proceda en Derecho, **DICE**:

Que, en la indicada representación y por medio del presente escrito, al amparo de lo dispuesto en los artículos 44, siguientes y concordantes 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 (en adelante LCSP), vengo a interponer, en debido tiempo y forma, **RECURSO ESPECIAL EN MATERIA DE CONTRATACIÓN**, contra el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) **para la contratación de la Asistencia Técnica para el “*Estudio de alternativas para la definición y ordenación de espacios y análisis del modelo de gestión y explotación de las actividades en los muelles comerciales del puerto de Palma*”. E21-0181**. su cuya copia se acompaña como **Documento número 1**, basándome para ello en los siguientes:

### **MOTIVOS**

**PRIMERO.- DE LA VIABILIDAD DEL RECURSO QUE NOS OCUPA, FRENTE AL CONTENIDO DEL PLIEGO QUE ESTABLECE LAS CONDICIONES POR LAS QUE HA DE REGIRSE LA LICITACIÓN.**

Conforme previamente se ha destacado, el presente Recurso Especial en Materia de Contratación se interpone contra el PPT que rige la licitación del Contrato de referencia.

Medio de impugnación totalmente procedente de conformidad al artículo **44 de la LCSP, titulado *Recurso especial en materia de contratación: Actos recurribles***, conforme al cual:

**“1. Serán susceptibles de recurso especial en materia de contratación, los actos y decisiones relacionados en el apartado 2 de este mismo artículo, cuando se refieran a los siguientes contratos que pretendan concertar las Administraciones Públicas o las restantes entidades que ostenten la condición de poderes adjudicadores:**

a) *Contratos de obras cuyo valor estimado sea superior a tres millones de euros, y de suministro y servicios, que tenga un valor estimado superior a cien mil euros.*

b) *Acuerdos marco y sistemas dinámicos de adquisición que tengan por objeto la celebración de alguno de los contratos tipificados en la letra anterior, así como los contratos basados en cualquiera de ellos.*

c) *Concesiones de obras o de servicios cuyo valor estimado supere los tres millones de euros.*

**2. Podrán ser objeto del recurso las siguientes actuaciones:**

a) **Los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación.**

b) *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. 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”.*

**SEGUNDO.- LEGITIMACIÓN DEL COIN PARA FORMULAR EL PRESENTE RECURSO.**

**Dispone el artículo 48 de la LCSP que:**

*“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”*

**La redacción del citado precepto incluye expresamente los intereses colectivos y además contempla que puedan resultar no sólo perjudicados sino afectados, de manera directa o indirecta.**

**Téngase en cuenta que, según el artículo 1 de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales y del artículo 1 de sus propios Estatutos (1), el COIN es una**

---

<sup>1</sup> Aprobados en virtud del Real Decreto 1460/2012, de 19 de octubre.

**Corporación de Derecho Público, con personalidad jurídica propia y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.**

**Correspondiendo a los Colegios Profesionales el ejercicio de, entre otras, las siguientes funciones recogidas en el artículo 5 g) del citado Texto Legal: ostentar en su ámbito la representación y defensa de la profesión ante la Administración, Instituciones, Tribunales, Entidades y particulares, con legitimación para ser parte en cuantos litigios afecten a los intereses profesionales y ejercitar el derecho de petición, conforme a la ley.**

**En el mismo sentido, la defensa de los intereses profesionales está contemplada en el artículo 4 de los Estatutos del COIN al referir que entre sus funciones se encuentran:**

- **La ordenación, en el ámbito de su competencia, del ejercicio de la profesión de Ingeniero Naval e Ingeniero Naval y Oceánico.**
- **La representación de la profesión y la defensa de los intereses profesionales de los colegiados velando, asimismo, por los intereses de la sociedad en la actuación de estos.**

**Siendo constante y reiterada la Doctrina del Tribunal al que nos dirigimos en la que se reconoce legitimación a los Colegios Profesionales para impugnar los Pliegos cuando los intereses profesionales de los colegiados pudieran resultar afectados por los mismos.**

**En este sentido cabe citar la Resolución nº 1221/2020, de 13 de noviembre de 2020, con cita de la Resolución 351/2017, de 21 de Abril, al manifestar que:**

***“... Este tribunal ha reconocido la legitimación de los Colegios Profesionales para impugnar aquellas disposiciones o actos de naturaleza contractual que pudieran afectar a sus intereses profesionales (...). Lo cual se ha traducido en la práctica en el reconocimiento de su legitimación activa para impugnar los Pliegos en defensa de los intereses profesionales de sus miembros, ha de entenderse, conforme a la doctrina citada, que ostentan legitimación para recurrir unos pliegos que, por las razones que luego se expondrán, consideran restrictivos de la concurrencia y limitativos de la libertad de acceso a las licitaciones”.***

**TERCERA.- INTERPOSICIÓN DEL PRESENTE RECURSO DENTRO DEL PLAZO LEGALMENTE ESTABLECIDO A TAL EFECTO.**

Dispone el artículo 50 de la LCSP que “1. *El procedimiento de recurso se iniciará mediante escrito que deberá presentarse en el plazo de quince días hábiles. Dicho plazo se computará:*

a) *Cuando se interponga contra el anuncio de licitación, el plazo comenzará a contarse a partir del día siguiente al de su publicación en el perfil de contratante.*

b) *Cuando el recurso se interponga contra el contenido de los pliegos y demás documentos contractuales, el cómputo se iniciará a partir del día siguiente a aquel en que se haya publicado en el perfil de contratante el anuncio de licitación, siempre que en este se haya indicado la forma en que los interesados pueden acceder a ellos. Cuando no se hiciera esta indicación el plazo comenzará a contar a partir del día siguiente a aquel en que se le hayan entregado al interesado los mismos o este haya podido acceder a su contenido a través del perfil de contratante.*

Por lo que, habiéndose publicado el anuncio de licitación para el que rige el Pliego que nos ocupa con fecha 11 de marzo de 2022, ninguna duda plantea su interposición dentro del plazo legalmente exigido para ello.

**CUARTO.- NULIDAD DE PLENO DERECHO DEL PRIMER APARTADO DE LA CLÁUSULA 8.1 DEL PPT QUE NOS OCUPA ANTE LA INDEBIDA EXCLUSIÓN DE LA TITULACIÓN DE INGENIERO NAVAL Y OCEÁNICO COMO REQUISITO MÍNIMO PARA SER CONSULTOR DEL CONTRATO.**

El objeto del Contrato al que se contraen los Pliegos objeto de impugnación lo constituye la prestación de servicios de asistencia técnica a la Autoridad Portuaria de Baleares para el estudio de alternativas para la definición y ordenación de espacios y análisis del modelo de gestión y explotación de las actividades en los Muelles Comerciales del puerto de Palma.

Entre sus prescripciones técnicas, la Cláusula 8.1 del PPT “Requisitos mínimos del Consultor” establece que:

“El Consultor presentará **un equipo pluridisciplinario** que deberá estar formado como mínimo por:

**Un ICCP, o master equivalente**, con experiencia mínima de cinco (5) años en la planificación o en el diseño de instalaciones de reparación y varada de embarcaciones, acreditando por lo menos una (1) realización de las anteriores planificada para embarcaciones de una eslora mínima de 60 m, y que incluyan equipos de varada para embarcaciones de esloras mayores de 60 m. (shiplift, dique seco, travel-lift, etc)”.

Es decir, establece la limitación de que la condición de “Consultor” del Contrato, la ostenten, con carácter exclusivo y excluyente, aquellos profesionales que cuenten con título habilitador para ejercer la profesión de Ingeniero de Caminos Canales y Puertos. Título que, desde la reforma universitaria del año 2007 (Bolonia), no es otro que el de Master.

Ahora bien, hemos de comenzar indicando que exigir como requisito mínimo del Consultor del Contrato tal condición, con carácter exclusivo y excluyente de otras titulaciones como la de Ingeniero Naval y Oceánico, provoca una clara discriminación, totalmente proscrita, entre otros, por los artículos 126.1 y 132.1 y 3 de la LCSP, cuyo tenor reza como sigue:

- Artículo 126.1 del citado Texto Legal:

*“1. Las prescripciones técnicas a que se refieren los artículos 123 y 124, proporcionarán a los empresarios acceso en condiciones de igualdad al procedimiento de contratación y no tendrán por efecto la creación de obstáculos injustificados a la apertura de la contratación pública a la competencia”.*

- Artículo 132.1 y 3 de esa misma Norma:

*“1. Los órganos de contratación darán a los licitadores y candidatos un tratamiento igualitario y no discriminatorio y ajustarán su actuación a los principios de transparencia y proporcionalidad.”*

*“3. Los órganos de contratación velarán en todo el procedimiento de adjudicación por la salvaguarda de la libre competencia”.*

Para evidenciar lo anterior, deviene necesario determinar cuáles son las actuaciones a realizar en relación con el Contrato y cuál es la competencia o capacidad técnica y legal propia de los Ingenieros Navales y Oceánicos.

Así, a tenor de lo dispuesto en la Cláusula 4 del PPT, los trabajos de consultoría se desarrollarán en seis etapas que cubren diversos análisis, desde el del contexto y la definición de los objetivos del estudio, hasta el de sensibilidad y de riesgos, pasando por los relativos a los aspectos financieros, económicos y ambientales.

Etapas que se caracterizan porque entre las actuaciones a realizar se encontrarían, entre otras, aquellas que conllevaran:

- El estudio o análisis de los modelos de negocio empleados en el sector de las reparaciones y mantenimiento de buques y embarcaciones, de los tipos de embarcaciones y buques a reparar, de las políticas gubernamentales relacionadas con el crecimiento-decrecimiento del sector de la reparación de embarcaciones en las Islas Baleares o del contexto socioeconómico en el sector de transporte de mercancías y pasajeros en el puerto de Palma.
- El análisis de los elementos de planificación portuaria vigentes en el puerto de Palma, en concreto en los muelles comerciales.
- El análisis desde el punto de vista medioambiental de la reordenación planteada en los muelles comerciales del puerto de Palma.
- Identificar necesidades de espacio para las operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros y para la reparación de embarcaciones y buques, así como las alternativas existentes en cuanto al modelo de negocio y a la tipología de las embarcaciones y buques que puedan ser reparados.
- El estudio de impacto ambiental causado por la materialización de las alternativas realizadas.
- El análisis económico y financiero de las inversiones a fin de valorar el atractivo o viabilidad de los proyectos desde el punto de vista de las empresas que lo promueven y de la Autoridad Portuaria, y de los efectos que generan sobre todos los agentes, tráficos y operaciones relacionadas, bajo una perspectiva económica y social.
- El análisis de la legislación vigente en la materia, entre la que se cita expresamente el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Actuaciones estas que, en síntesis, se encuentran relacionadas o pueden encuadrarse dentro de los siguientes grupos de actividades o conocimientos íntimamente relacionados con el marco en el que se desenvuelve la actividad y las competencias propias del Ingeniero Naval y Oceánico:

- Las relativas a la reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones.
- Las relativas al transporte de mercancías y pasajeros.
- Las de apoyo logístico y mantenimiento de dichas operaciones.
- Los conocimientos de economía, gestión de empresas en el ámbito marítimo y de la legislación relacionada con la materia.

- Los conocimientos medioambientales de los mares y océanos.

Pues bien, de cara a poder apreciar la indebida exclusión de los Ingenieros Navales y Oceánicos para realizar la prestación objeto del Contrato, devienen obligado recordar que nuestro Ordenamiento Jurídico reserva en exclusiva a los Ingenieros Navales y Oceánicos y a los Ingenieros Técnico Navales (dentro del ámbito de su propia especialidad) la realización de las actividades relacionadas con la reparación y mantenimiento de buques.

Reserva legal que debe entenderse vigente y aplicable, sin perjuicio de la vigencia de la regulación profesional preconstitucional materializada a través de los instrumentos normativos de menor rango (2), como sería el caso del Real Decreto 1837/2000, de 10 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles.

Véase que dicho Texto Reglamentario dispone en su artículo 38, que:

*“1. La transformación, reforma o gran reparación de un buque de pabellón español requerirá la autorización previa del proyecto por parte del Director general de la Marina Mercante, con objeto de verificar el cumplimiento de dicho proyecto con la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con las características del buque y con el fin al que está destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.*

*4. El proyecto será redactado y suscrito por técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, y visado por el Colegio Oficial al que pertenezca (...).*

*10. Las transformaciones, reformas o reparaciones realizadas en buques o embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L) podrán ser eximidas del procedimiento general de autorización regulado en este artículo, siempre que el Área de Inspección Marítima verifique que los cambios previstos en el buque o en la embarcación no incidan significativamente sobre las condiciones de seguridad marítima ni sobre la integridad del medio ambiente marino. (...).”*

Añadiendo en su Disposición Adicional Segunda, que:

*“1. A efectos de lo dispuesto en los artículos 22 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos completos de construcción a los ingenieros navales (en adelante cuando se haga referencia al título de Ingeniero Naval, la referencia se entenderá hecha a los títulos de Ingeniero Naval e Ingeniero Naval y Oceánico).*

*2. A efectos también de lo dispuesto en los artículos citados en el apartado anterior, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos parciales*

---

<sup>2</sup> Por todas, las Sentencias del Tribunal Constitucional número 83/1984, de 24 de julio, 219/1989, de 21 de diciembre y 111/1993, de 25 de marzo-.

de construcción, así como de proyectos de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales y a los ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.

3. A efectos de lo dispuesto en el artículo 26 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la dirección de obras de construcción de buques a los ingenieros navales, y para la dirección de obras de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales e ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad".

Pero es que, además, los conocimientos, capacidades y habilidades necesarias para realizar las actividades relativas a la reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones, al transporte de mercancías y pasajeros, las de apoyo logístico y mantenimiento de dichas operaciones, o los conocimientos de economía, gestión de empresas en el ámbito marítimo y de legislación relacionada con la materia, los otorga el correspondiente título oficial de Ingeniero Naval o Ingeniero Naval y Oceánico obtenido tras superar la enseñanza o formación universitaria apropiada que, ha de venir previamente establecida en el correspondiente plan de estudios, pues es éste el que estructura los objetivos formativos de un título universitario oficial, los conocimientos y contenidos que se pretenden transmitir, las competencias y habilidades que lo caracterizan y se persigue dominar, las prácticas académicas externas que refuerzan su proyecto formativo y el sistema de evaluación del aprendizaje del estudiantado matriculado en dicho título.

Estableciendo la Disposición Adicional novena del Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales, que sea el Ministerio de Ciencia e Innovación el que precise los contenidos a los que habrán de ajustarse las solicitudes presentadas por las universidades para la obtención de la verificación de los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos oficiales de Grado o de Máster, que habiliten para el ejercicio de profesiones reguladas.

Verificación de títulos oficiales que, en el caso de los Ingenieros Navales y Oceánicos se lleva a cabo por el Ministerio de Ciencia e Innovación a través del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Anexo de la denominada Orden CIN/354/2009, de 9 de Febrero, cuya copia se acompaña como Documento número 2.

Siendo así que, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo de la citada Orden CIN, para obtener el título de Ingeniero Naval y Oceánico, el estudiante deberá haber adquirido las siguientes competencias:

1. En relación con **las actividades relativas a la reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones:**
  - La capacidad para diseñar y controlar los procesos de construcción, reparación, transformación, mantenimiento e inspección de los ingenios anteriores.
  - La capacidad para realizar la investigación, desarrollo e innovación en productos procesos y métodos navales y oceánicos.
2. A propósito de **las actividades relativas al transporte de mercancías y pasajeros:**

- La capacidad para concebir y desarrollar soluciones técnica, económica y ambientalmente adecuadas a necesidades de transporte marítimo o integral de personas y mercancías, de aprovechamiento de recursos oceánicos y del subsuelo marino (pesqueros, energéticos, minerales, etc.), uso adecuado del hábitat marino y medios de defensa y seguridad marítimas.
  - Conocimientos del tráfico marítimo y del transporte integral necesarios para el proyecto de buques.
3. En relación con **las actividades de apoyo logístico y mantenimiento de las antedichas operaciones**, la capacidad para la gestión de la explotación de buques y artefactos marítimos, y de la ingeniería necesaria para su seguridad, operación, apoyo logístico y mantenimiento.
4. En lo atinente a **los conocimientos de economía, gestión de empresas en el ámbito marítimo y de la legislación relacionada con la materia:**
- La capacidad para la gestión y dirección de empresas marítimas.
  - La capacidad técnica para redactar especificaciones que cumplan con lo establecido en los contratos, los reglamentos y las normas de ámbito naval e industrial
5. En relación con **los conocimientos medioambientales de los mares y océanos:**
- Las capacidades de analizar, valorar y corregir el impacto social y ambiental de las soluciones técnicas (Apartado Tercero del Anexo de la meritada Orden CIN).
  - El conocimiento de los elementos de oceanografía física (olas, corrientes, mareas, etc.) necesarios para el análisis de las estructuras oceánicas y de los elementos de las oceanografías química y biológica que deben ser tenidos en cuenta para la seguridad marítima y para el tratamiento de la contaminación ambiental, y de los conocimientos del impacto ambiental que puedan producir los buques y artefactos marinos (Apartado Quinto del indicado Anexo de la reiterada Orden CIN).

Si a todo lo anterior se añade que, la Cláusula 8ª.1 del PPT establece que “*el Consultor presentará un equipo multidisciplinario...*” y que entre las capacidades técnicas que poseen los Ingenieros Navales y Oceánicos también se encuentra la de **organizar y dirigir grupos de trabajo multidisciplinarios en un entorno multilingüe**, y de generar informes para la transmisión de conocimientos y resultados”, (Apartado 3 de la meritada ORDEN CIN/354/2009, de 9 de

Febrero), ninguna duda pudiera plantear que los requisitos de titulación exigidos en el PPT como requisitos mínimos del Consultor también resultarían razonable, justificada y proporcionalmente cumplidos por los Ingenieros Navales y Oceánicos.

Cumpliendo así la premisa exigida en el artículo 76.3 de la LCSP al preceptuar que: “3. *La adscripción de los medios personales o materiales como requisitos de solvencia adicionales a la clasificación del contratista deberá ser razonable, justificada y proporcional a la entidad y características del contrato, de forma que no limite la participación de las empresas en la licitación*”.

Y, aun cuando no se desconozca que la Administración goza de un cierto margen de discrecionalidad en la definición de los pliegos, sí conviene precisar que, dicha discrecionalidad no es absoluta, pues ha de cumplir con el espíritu y el contenido de la LCSP, además de con los principios imperativamente establecidos en su artículo 1, de libertad de acceso a las licitaciones, concurrencia, publicidad y transparencia de los procedimientos, de no discriminación e igualdad de trato entre los candidatos.

Así lo sintetiza la Jurisprudencia Comunitaria, entre otras, en la Sentencia de la Sala Primera de 7 de abril de 2016 (asunto C-324/14-) al manifestar que:

*“Así pues, por una parte, los principios de igualdad de trato y de no discriminación obligan a que los licitadores tengan las mismas oportunidades en la redacción de los términos de sus ofertas e implican, por lo tanto, que tales ofertas estén sujetas a los mismos requisitos para todos los licitadores. Por otra parte, el objetivo de la obligación de transparencia es garantizar que no exista riesgo alguno de favoritismo y de arbitrariedad por parte del poder adjudicador”.*

Todo ello sin olvidar que, la problemática de las habilitaciones profesionales es tratada ampliamente por los Tribunales de Justicia, resultando relevante la jurisprudencia al efecto del Tribunal Supremo, que señala con claridad la prevalencia del Principio de libertad de acceso con idoneidad sobre el de exclusividad y monopolio competencial, conforme al cual, debe dejarse abierta la entrada para el desarrollo de determinada actividad, como regla general, a todo título facultativo oficial que ampare un nivel de conocimientos técnicos que se correspondan con la clase y categoría de las actividades a desarrollar

Jurisprudencia, de la que es claro exponente la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de abril de 2009, al proclamar que:

*“(…) con carácter general la jurisprudencia de esta Sala viene manteniendo que no puede partirse del principio de una rigurosa exclusividad a propósito de la competencia de los profesionales técnicos, ni se pueden reservar por principio ámbitos excluyentes a una profesión, y aun cuando cabe la posibilidad de que una actividad concreta pueda atribuirse, por su especificidad, a los profesionales directamente concernidos, esta*

*posibilidad debe ser valorada restrictivamente, toda vez que la regla general sigue siendo la de rechazo de esa exclusividad, pues, como se recoge en aquella sentencia, la jurisprudencia ha declarado con reiteración que frente al principio de exclusividad debe prevalecer el de libertad con idoneidad, ya que, al existir una base de enseñanzas comunes entre algunas ramas de enseñanzas técnicas, éstas dotan a sus titulados superiores de un fondo igual de conocimientos técnicos que, con independencia de las distintas especialidades, permiten el desempeño de puestos de trabajo en los que no sean necesarios unos determinados conocimientos sino una capacidad técnica común y genérica que no resulta de la situación específica obtenida sino del conjunto de los estudios que se hubieran seguido”.*

Y la Sentencia de 30 de noviembre de 2001 de la misma Sala:

*“Esta Sala ha venido siendo rotunda en rechazar el monopolio competencial a favor de una específica profesión técnica, reconociendo la posible competencia a todo título facultativo legalmente reconocido como tal, siempre que integre un nivel de conocimientos técnicos correspondiente a la naturaleza y envergadura de los proyectos realizados sobre la materia atinente a su especialidad, dependiendo la competencia de cada rama de Ingeniería, de la capacidad técnica real conforme a los estudios emanados de su titulación para el desempeño de las funciones propias de la misma, no apreciando duda alguna de que dada la naturaleza y finalidad de un proyecto de urbanización como el aquí cuestionado, la competencia para su redacción y ejecución puede corresponder a los Ingenieros Superiores de Caminos, Canales y Puertos, y a los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, en función de la envergadura del proyecto, a calificar en cada caso concreto, para asignar la atribución competencial pertinente.”*

Consecuentemente con cuanto antecede, procede declarar la nulidad de Cláusula 8.1 del PPT “Requisitos mínimos del Consultor”, en su Apartado Primero. Concretamente cuando dice que el Consultor presentará un equipo pluridisciplinario que deberá estar formado como mínimo por: **“Un ICCP, o master equivalente, con experiencia mínima de cinco (5) años en la planificación o en el diseño de instalaciones de reparación y varada de embarcaciones, acreditando por lo menos una (1) realización de las anteriores planificada para embarcaciones de una eslora mínima de 60 m, y que incluyan equipos de varada para embarcaciones de esloras mayores de 60 m. (shiplift, dique seco, travel-lift, etc)”**.

**Por cuanto antecede,**

**SOLICITA AL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUAL, tenga por presentado este escrito con los documentos adjuntos, se digne a admitirlos y, en su virtud, tenga por interpuesto, en debido tiempo y forma, Recurso Especial en Materia de Contratación contra el contenido del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), y el Pliego de Condiciones de Servicios procedimiento simplificado del Contrato de Asistencia Técnica para el “Estudio de alternativas para la definición y ordenación de espacios y análisis del modelo de gestión y explotación de las actividades en los muelles comerciales del**

*puerto de Palma". E21-0181 y, tras la tramitación oportuna, dicte Resolución estimando el Recurso, dejando sin efecto la Cláusula 8.1 del PPT "Requisitos mínimos del Consultor", en su Apartado Primero, cuyo tenor literal refiere "**Un ICCP, o master equivalente**, con experiencia mínima de cinco (5) años en la planificación o en el diseño de instalaciones de reparación y varada de embarcaciones, acreditando por lo menos una (1) realización de las anteriores planificada para embarcaciones de una eslora mínima de 60 m, y que incluyan equipos de varada para embarcaciones de esloras mayores de 60 m. (shiplift, dique seco, travel-lift, etc)", con los demás pronunciamientos correspondientes al respecto.*

**OTROSI DIGO**, que de conformidad con lo establecido en la Ley de Contratos del Sector Público, se facilita la siguiente dirección de correo electrónico: **coin@ingenierosnavales.com** a los efectos oportunos.

**SOLICITO A V.I.**, que tenga por facilitada la anterior dirección de correo electrónico a los efectos oportunos

**Todo ello procede por ser de Justicia que se pide en Madrid a 28 de Marzo de 2022.**

**p.p.**  
**Fdo.:**

**Dña. Pilar Tejo Mora-Granados**

**AL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES**  
**Avenida General Perón, 38, planta 8, 28020. Madrid.**