

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE
Nr. 2583/C3/2799
Data: 19.11.2021

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 56003/26.10.2021, înaintată de SA, cu sediul în, ..., înmatriculată în registrul comerțului cu nr., având CUI, reprezentată legal de, președinte al Consiliului de administrație, formulată împotriva rezultatului licitației deschise organizate de autoritatea contractantă delegată, cu sediul în, județul, în vederea atribuirii unui contract de furnizare „Șalupă rapidă de intervenție și evacuare de urgență”, inițiată cu anunțul de participare nr. CN1033720/10.08.2021, s-a solicitat

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 56003/26.10.2021, ... SA atacă rezultatul procedurii mai sus amintite, potrivit căruia autoritatea contractantă delegată i-a declarat oferta neconformă, potrivit dispozițiilor art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016.

În opinia contestatoarei, autoritatea contractantă a reținut, cu totul eronat, faptul că specificațiile ofertei tehnice ar reprezenta o copie integrală a caietului de sarcini, fără a avea în vedere că:

(i) propunerea tehnică precizează, expres și absolut, distinct de caietul de sarcini, modelele și producătorul echipamentelor ambarcațiunii, caracteristici precise ale acestora;

(ii) oferta tehnică a echipamentului de dotare a ambarcațiunii prevede expres specificații, model, producător ale acestui echipament, iar

(iii) societatea, specializată în domeniu de peste 30 de ani, a depus inclusiv o matrice de conformitate și planuri de fabricație (proiect

tehnic) realizate integral de societate, tocmai pentru respectarea cerințelor autorității contractante.

În fapt, contestatoarea susține că nu a „copiat” caietul de sarcini, ci a realizat o expunere detaliată și personalizată a caracteristicilor tehnice ale ambarcațiunii la nivel de detaliu, iar în măsura existenței oricărei neclarități în legătură cu acest aspect, autoritatea contractantă avea obligația de a-i solicita clarificări.

În cuprinsul comunicării privind rezultatul procedurii, autoritatea contractantă citează la nivel teoretic și incomplet prevederile Ordinului ANAP nr. 1017/2019. În cadrul Anexei nr. 1, Secțiunea II Cap. 3 lit. A teza a doua, Ordinul ANAP prevede și următoarele aspecte, legate tocmai de formalismul necesar unei propuneri tehnice, în sensul obligativității asigurării unei concordanțe depline cu prevederile caietului de sarcini: *Autoritatea/entitatea contractantă își rezervă dreptul de a analiza și verifica conformitatea valorii propunerilor/activităților oferite/propuse de operatorii economici în cadrul factorilor de evaluare ai ofertelor din punctul de vedere al îndeplinirii cerințelor solicitate prin caietul de sarcini, cu scopul protejării acesteia împotriva ofertelor ce conțin valori/propuneri/ activități care intră în contradicție cu specificațiile tehnice stabilite și/sau care nu pot fi fundamentate. Ofertele care nu pot fi fundamentate din punct de vedere tehnic, logistic și a resurselor prevăzute în ofertă, de natură să nu asigure satisfacerea cerințelor din caietul de sarcini, vor fi respinse ca neconforme.*

În realitate, Ordinul ANAP prevede o interdicție a copierii integrale sau parțiale, fără ofertarea concretă a unor specificații, însă în strânsă corelare cu necesitatea ofertării unor produse/lucrări conforme întocmai prevederilor caietului de sarcini. În consecință, unui ofertant nu i se poate imputa faptul că a respectat în mod precis și integral, cerințele caietului de sarcini și nici faptul că a tratat punct cu punct specificațiile lui, câtă vreme a ofertat produse cu specificații concrete și detaliate și a arătat maniera concretă de îndeplinire a cerințelor tehnice.

De altfel, șalupa nu există, ci trebuie proiectată de la zero, astfel încât să răspundă cerințelor documentației procedurii și apoi trebuie avizat proiectul și construită ambarcațiunea.

Este în mod cert vorba de o activitate de construire a ambarcațiunii, cu materiale și echipamente, după planuri și soluții constructive care vor fi prezentate și aprobate de beneficiar și de societăți de clasificare sau de către Autoritatea Navală Română (ANR). Deci, este evident că ele nu sunt decise la momentul ofertării, putând fi stabilite doar ulterior, după încheierea contractului, prin proiectul ce va trebui supus aprobărilor menționate. Prezentarea unui proiect nu a făcut parte din cerințe, fiind de fapt și imposibil în termenul acordat. Un astfel de proiect necesită cca 2 luni pentru elaborare și nici așa nu ar fi putut fi

cerut, întrucât el urmează a fi supus aprobării beneficiarului și apoi supus analizei și aprobării unei societăți de clasificare sau ANR, adică încă circa o lună, înainte de a rămâne definitive și a se trece la execuția sa – construirea propriu zisă.

Or, în această situație, toate susținerile autorității contractante privitoare la faptul că au fost preluate sarcinile sale și confirmate că vor fi respectate, sunt nule, întrucât chiar ea însăși a stabilit regula după care se va desfășura definirea tuturor detaliilor: proiectul, materialele, echipamentele, aranjamentul lor.

Contestatoarea reiterează faptul că propunerea sa tehnică nu prezintă, în niciun caz, o preluare integrală sau parțială a caietului de sarcini, deoarece a detaliat în mod specific maniera concretă de îndeplinire a parametrilor tehnici impuși prin caietul de sarcini.

Sub acest aspect, contestatoarea exemplifică, în format tabelar, cerințele tehnice ale caietului de sarcini și ale propunerii sale tehnice, sub forma unei matrice de conformitate:

C.9	1. Lungime corp: 11-13 m 2. Lățime corp: 2.80-4.40 m 3. Înălțime cu catarg ridicat: max 4.50 m 4. Pescaj maxim la plina încărcare: 1.00 m 5. Deplasament la plina încărcare: max 1 6t 6. Deplasament (gol): max 11 t 7. Viteza de croazieră la plina încărcare: min.25Nd 8. Viteza maximă cu ambarcațiunea goală: min. 30 Nd 9. Rata de utilizare a regimului de viteză: - la viteza maximă (minim 30 Nd cu ambarcațiunea la plina încărcare) minim 60 min – cca 20% - la viteza de croazieră (25-30 Nd) cca 70% - regimuri tranzitorii de manevra cca 10% 10. Grosime filă bordaj/fund: min 4 mm 11. Sistem propulsie: 2 x motoare inboard/4 timpi 12. Putere motoare principale: 2 x 260-400 kW 13. Diesel generator navalizat:	1. Lungime corp: 12m 2. Lățime corp: 4 m 3. Înălțime cu catarg ridicat: 4.50 m 4. Pescaj maxim la plina încărcare: 1.00 m 5. Deplasament la plina încărcare: cca 13 t 6. Deplasament (gol): cca 8 t 7. Viteza de croazieră la plina încărcare: min. 25Nd 8. Viteza maximă cu ambarcațiunea goală: 30 Nd 9. Rata de utilizare a regimului de viteză: a) la viteza maximă (minim 30 Nd cu ambarcațiunea la plina încărcare) minim 60 min – cca 20% b) la viteza de croazieră (25-30 Nd) cca 70% c) regimuri tranzitorii de manevră cca 10% 10. Grosime filă bordaj/fund: 5/6 mm 11. Sistem propulsie: 2 x motoare inboard /4 timpi 12. Putere motoare principale: 2 x 440 HP 13. Diesel generator navalizat:
-----	--	--

min 6 kVA/230V 14. Echipaj: 2-4 persoane 15. Capacitate transport persoane: min. 8 persoane 16. Capacitate transport materiale/echipamente: min. 2 t 17. Autonomie de distanță: min. 200 Mm la viteaza croazieră 18. Autonomie de durată: min. 1 zile 19. Construcție corp: metalic (preferabil Al) – rezistent la acțiunea apei sărate/dulci 20. Suprastructura: construcție din Al 21. Condiții de operare: ambarcațiunea trebuie să fie capabilă să acosteze cu prova la un mal cu un gradient mai mare sau egal cu 1:50 și să poată realiza debarcarea/ambarcarea personal echipă de intervenție pe provă 22. Capacitate tancuri: a) combustibil: minim capacitații necesare asigurării autonomiei de distanță și durată: 2 x 800 l b) apă potabilă: minim capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri: min 0.5 mc c) ape uzate (materii fecaloide): minim capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri: min. 0.25 mc.	6kVA/230V 14. Echipaj: 2-4 persoane 15. Capacitate transport persoane: 8 persoane 16. Capacitate transport materiale/echipamente: 2 t 17. Autonomie de distanță: 200 Mm la viteaza croazieră 18. Autonomie de durată: min. 1 zi 19. Construcție corp: metalic: aluminu pentru construcții navale – rezistent la acțiunea apei sărate/dulci 20. Suprastructura: construcție din Al 21. Condiții de operare: ambarcațiunea va fi capabilă să acosteze cu prova la un mal cu un gradient mai mare sau egal cu 1:50 Se poate realiza debarcare/ ambarcare personal echipă de intervenție prin prova, dar și pe cele două accese laterale, în borduri; 22. Capacitate tancuri: a) Combustibil: minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de distanță și durată 2 x 800 litri; b) Apă potabilă: minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri min. 0,5 mc; c) Ape uzate (materii fecaloide): minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri min 0,25 mc.
--	---

Astfel, contestatoarea arată că a precizat expres specificații tehnice efective ale ambarcațiunii oferate, arătând, acolo unde se putea, ce anume caracteristici exprimate în cifre va avea ambarcațiunea (exemplul puterii motoarelor sau al dimensiunilor ambarcațiunii) și confirmând instrucțiunea/sarcina trasată, acolo unde aceasta va trebui avută în vedere la proiectare, dar nu poate fi măsurată la acest moment, întrucât proiectul nu există și nici ambarcațiunea nu a mai fost vreodată

construită pentru a i se cunoaște – spre exemplu, precis, viteza de croazieră la plină încărcare (cu motoarele avute în vedere, se poate estima că va depăși cerința de minim 25 noduri, dar nu se poate încă ști exact la ce viteză va putea ajunge, câtă vreme nu se știe, spre exemplu, greutatea exactă, aceasta rezultând după finalizarea proiectului structural; beneficiarul și ANR ar putea să fie sau nu de acord cu acest proiect și să ceară modificări).

Mai mult, contestatoarea menționează că a realizat niște planuri ale ambarcațiunii, cu dimensiuni, configurație și plan de aranjament la bord, și a prezentat o matrice de conformitate cu caracteristici tehnice la nivel matrice ofertate, astfel încât orice copie a caietului de sarcini iese complet din discuție. Această matrice reprezintă, prin ea însăși, o anexă a propunerii tehnice și demonstrează, fără putință de tăgadă, o expunere la nivel de proiect a manierei de îndeplinire a cerințelor tehnice ale caietului de sarcini, precum și o declarație de acceptare a sarcinilor punctuale impuse de autoritatea contractantă. Dacă autoritatea contractantă enunța o sarcină ca obligatorie, nu poate fi interpretată confirmarea asumării acelei sarcini drept o cauză de neconformitate a ofertei, cu atât mai mult cu cât ea poate doar fi acceptată ca și sarcină. Dar fiind vorba de un proiect viitor și o construcție viitoare, în care chiar și autoritatea contractantă, dar și ANR sau o societate de clasificare vor trebui să aprobe sau chiar să ceară modificări, este exclus că asumarea ar putea să fie mai mult decât doar o asumare la momentul ofertării.

Scopul prevederii din Ordinul ANAP nu este acela de a aduce o viziune exagerat formalistă, în sensul că orice cerință specificată exact reprezintă o copie a caietului de sarcini.

Din contră, rațiunea cerinței complete a Ordinului ANAP este evitarea ofertării generice, *nematerializabile* în niciun produs, de către un operator economic neexperimentat sau care gândește să câștige o licitație fără să știe ce produs va livra la final, prin descrierea unor caracteristici formale, preluate *copy paste* din caietul de sarcini, dar care ar putea fi precizate clar la momentul ofertării, și care, din acest motiv, ar prezenta riscul să nu poată fi ulterior executate în concret sau să nu dea unei autorități achizitoare nicio garanție legată de ce anume va cumpăra.

Diametral opus acestei situații, contestatoarea susține că a ofertat o ambarcațiune identificată la nivel de producător, de model, cu planuri desenate, cu caracteristici tehnice asumate în concret, cu detalierea acestora la nivel de matrice proiect, și foarte important și în flagrantă contradicție cu susținerile autorității contractante, cu atașarea fișelor tehnice ale principalelor echipamente ce se au în vedere în dotarea ambarcațiunii, astfel încât este complet absurdă calificarea ofertei tehnice drept *copy paste*.

Mai mult, în finalul ofertei, contestatoarea a inclus o serie de observații suplimentare cerințelor autorității contractante, menite a

demonstra chiar superioritatea produsului oferat și anumite aspecte de detaliu, pentru a facilita analiza lui:

Produsul oferat este exemplificat prin desenul atașat ofertei. Proiectul final este cel ce se va realiza în cazul contractării și va fi prezentat beneficiarului înainte de a demara fabricația, pentru analiza și eventuale observații.

Am prevăzut următoarele caracteristici asupra cărora rugăm autoritatea contractantă să acorde o atenție deosebită în procesul de evaluare:

- *Ambarcațiunea are corpul integral din aliaj de aluminiu pentru construcții navale Al 5083-H116,*

- *Grosimea elementelor structurale și bordajului este superioară celei indicate, rezultând din cerințele constructive ale producătorului*

- *Conform cerinței beneficiarului, am realizat un plan atașat în care vizibilitatea de la postul de conducere este 360 grade, fără nicio obstrucție, sens în care toaleta a fost dispusă la nivelul punții inferioare*

- *Am prevăzut atât accesul în prova cât și cele laterale în borduri cât și cel din pupa,*

- *Întrucât au fost solicitate și scaune cu amortizoare de șoc pentru pasageri, dar și banchete a căror dimensiune nu a fost precizată, confirmăm că vom prevedea în acord cu Dvs, la proiectare și aceste banchete (nefigurate încă în desenul provizoriu), odată cu optimizarea poziției scaunelor, sau vom prevedea în acord cu Dvs ca paturile cușetelor să poată fi transformabile și în banchete, oferind un spațiu mult superior.*

- *Cu referire la tot echipamentul electronic, am căutat să răspundem întocmai sau superior cerințelor enunțate de Autoritate, sens în care atașăm separat și oferta tehnică a acestui tip de echipament, așa cum l-am prevăzut. În cazul unor diferențe minime între cel oferat și cel din matricea de conformitate/oferta tehnică tabelată, unde am dorit să surprindem corespondența cu cerințele documentației, oferta tehnică pentru acest echipament atașată separat va prevala, reflectând exact tipul de echipament propus.*

Toate aceste aspecte nu erau cerințe generale din caietul de sarcini, ci o descriere detaliată a unor aspecte specifice, cu privire la care contestatoarea a considerat că se impune chiar detalierea celor strict menționate în caietul de sarcini.

În plus, a specificat exact și tipul produsului, modelul și specificații la nivel de producător și model al echipamentelor oferate, iar în anexe a arătat și producătorul și specificațiile fiecărui echipament oferat, ceea ce arată o îndeplinire exactă și într-o manieră proprie a fiecărei cerințe.

Faptul că anumite specificații sunt unele fixe și tehnice, iar în acele privințe obiectul procedurii în sine prevede o menționare exactă a îndeplinirii acestora, nu poate în niciun caz să echivaleze cu o copiere a caietului de sarcini. De exemplu, în privința perioadei de garanție, chiar

dacă se preiau cerințele caietului de sarcini cu privire la asumarea garanției (astfel oferta ar fi putut fi respinsă drept neconformă), perioada de garanție ofertată a fost una expres asumată și în niciun caz nu poate fi interpretată drept *copy paste* și aplicată o sancțiune ce nu se referă la această speță, după cum urmează:

Cerința:	Oferta
Produsul trebuie să fie însoțit de certificatul de garanție și de certificatul de calitate. Garanția produsului va fi de minim 2 ani în condiții de exploatare normală astfel: - Perioada de garanție corp: minimum 24 de luni de la data recepției; - Perioada de garanție pentru motoarele de propulsie tip inboard: minimum 24 de luni de la data punerii în funcțiune/recepției, fără limită de ore de funcționare; - Garanția pentru alte echipamente, scule, dispozitive și piese de schimb (din componența pachetului de suport logistic inițial) trebuie să fie minimum 2 ani. - Echipamentele furnizate să nu facă parte din serii de producție unicat sau aflate la sfârșit de producție de serie astfel încât furnizorul să poată asigura service, piese de schimb și consumabile în perioada garanției și post garanție pentru o perioadă de minimum 10 ani. În acest sens, furnizorul va prezenta o declarație pe propria răspundere.	Produsul va fi însoțit de certificatul de garanție și de certificatul de calitate. Garanția produsului este de 3 ani în condiții de exploatare normală astfel: Perioada de garanție pentru corp: 36 de luni de la data recepției; Perioada de garanție pentru motoarele de propulsie tip inboard: 36 de luni de la data punerii în funcțiune/recepției, fără limită de ore de funcționare; Garanția pentru alte echipamente, scule, dispozitive și piese de schimb (din componența pachetului de suport logistic inițial) 3 ani. Echipamentele furnizate nu fac parte din serii de producție unicat sau aflate la sfârșit de producție de serie astfel încât furnizorul poate asigura service, piese de schimb și consumabile în perioada de garanție și post garanție pentru o perioadă de minimum 10 ani. În acest sens furnizorul declară respectarea acestei cerințe, pe propria responsabilitate.

În continuare, referindu-se la cerințele din fișa de date a achiziției citate de autoritatea contractantă în comunicarea privind rezultatul procedurii, contestatoarea concluzionează că scopul interdicției de „copiere” nu vizează cerințele formale, care trebuie îndeplinite întocmai, ci asumarea unor echipamente și a unei ambarcațiuni identificate la nivel de model și produs.

Or, contestatoarea precizează că nu a identificat doar ambarcațiunea în ansamblu la nivel de model și produs, ci tocmai și aparatul propulsor – Volvo penta D6-440 DPI, radarul SIMRAD Halo 24, la fel toate echipamentele de la bordul ambarcațiunii și a atașat fișe

tehnice ale fiecărui echipament – asemenea tocmai cerinței ce se pretinde că a fost încălcată.

În consecință, rezultă tocmai existența unei conformități depline a propunerii tehnice, la nivel de detaliu al echipamentelor ofertate, ce nici măcar nu a fost contestată de autoritatea contractantă, care nu a identificat nici măcar o neconformitate a propunerii tehnice și a considerat mai degrabă oportun să o respingă formal și în bloc i, tratându-le ca și cum nu ar fi existat deloc în ofertă.

Pe de altă parte, arată contestatoarea, în prezenta cauză, adresarea unei cereri de clarificări în temeiul art. 209 din Legea nr. 98/2016 ar fi condus în mod automat la clarificarea aspectelor mai sus menționate, la validarea ofertei și la evitarea tuturor inconvenientelor cauzate tuturor părților implicate în procedura de atribuire, derivate din soluționarea unei contestații.

În acord cu practica națională și respectiv a CJUE, această prerogativă a autorităților contractante a devenit obligație a acestora, derivată din respectarea principiului proporționalității în materia măsurilor dispuse, mai ale în situațiile în care nu este vorba de elemente lipsă ale ofertei, ci de necesități de clarificare a echipamentelor ofertate (Hotărârea Curții din 5 Mai 1998, National Farmers Union și alții, C-157/96, pct. 60, Hotărârea CJUE în cauza Tidelan Signal vs. Comisia Europeană, pct. 43; Decizia nr. 240/R/2020, pronunțată în dosarul nr. 44/64/2020 de către Curtea de Apel Brașov).

Pentru toate argumentele expuse, contestatoarea solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată și respectiv obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul demers judiciar.

Prin adresa nr. L - 2623 din 01.11.2021, înregistrată la Consiliu cu nr. 57205/02.11.2021, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere la contestație, solicitând respingerea acesteia, în principal, în temeiul prevederilor art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016, pentru neconstituirea cauțiunii în termen, și, în subsidiar, ca nefondată.

Preliminar argumentelor aduse respingerii contestației, autoritatea contractantă face o descriere detaliată a desfășurării etapelor procedurii în cauză, punctând faptul că, procesul de evaluare a ofertelor a fost finalizat cu toate că, la retransmiterea de către contestatoare a două documente din cadrul ofertei ce nu au putut fi deschise, comisia de evaluare a observat că dimensiunile acestora au fost diferite (calificare part 2.p7m – 5.169kb fișier corupt față de 3.019kb fișier decriptabil, respectiv tehnica part 2.p7m 3.633kb fișier corupt față de 1.091kb fișier decriptabil).

De asemenea, autoritatea contractantă subliniază faptul că, după primirea raportului de audit public intern nr. A6115/28.10.2021, a încheiat, cu ofertantul declarat câștigător (SC ELECTROSCOICA MAR SRL), contractul multianual de achiziție publică de produse - Șalupă

rapidă de intervenție și evacuare de urgență, înregistrat cu nr. L-2545/22.10.2021.

În continuare, autoritatea contractantă reclamă, pe de o parte, faptul că demersul contestatoarei nu respectă prevederile art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Din dispozițiile coroborate ale art. 61¹ alin. (1) și art. 8 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 reiese faptul că data sesizării Consiliului este data de 21.10.2021 (data limită la care puteau fi depuse contestații), nu data la care Consiliul a primit contestația prin Poșta Română. Riscul trimiterii prin Poșta Română, și nu prin mijloace electronice, mult mai rapide, aparține exclusiv contestatoarei.

Or, contestatoarea a prezentat Consiliului dovada depunerii cauțiunii la data de 29.10.2021, ca urmare a solicitării Consiliului, nu din oficiu. Astfel, autoritatea contractantă concluzionează că, dacă CNSC nu ar fi solicitat dovada, contestatoarea nu ar fi constituit niciodată cauțiunea.

Invocarea faptului că termenul de depunere a cauțiunii ar curge de la data la care Consiliul a primit contestația este una greșită, ce ar conduce la imposibilitatea aplicării sancțiunii impuse de legiuitor. În același considerent, dacă data sesizării Consiliului ar fi data la care acesta a înregistrat contestația, ea ar fi considerată tardivă, data limită de depunere fiind 21.10.2021.

Totodată, ținând cont de formularea legiuitorului (*sesizare*) atât la art. 8, cât și la art. 61¹, ce implică același termen, rezultă, fără echivoc, că termenul de 5 zile în care contestatoarea are obligația de a constitui cauțiunea curge de la data de 21.10.2021.

În accepțiunea celor de mai sus, se impune respingerea contestației SA pentru neconstituirea cauțiunii în termenul legal.

Pe de altă parte, răspunzând punctual criticilor contestatoarei, autoritatea contractantă arată că, în conținutul propunerii tehnice, întocmite pe baza Formularului nr. 8, pus la dispoziție în cadrul documentației de atribuire, nu sunt menționate, la niciun echipament propus, producătorul ori modelul echipamentelor propuse, așa cum s-a stabilit prin fișa de date a achiziției, la punctul IV.3.2.

Mai mult, contrar precizărilor din modelul de formular, contestatoarea nu a menționat, ca referințe, paginile corespondente din eventualele anexe la propunerea tehnică. De altfel, ofertantul nu a menționat nicio anexă, în cadrul Formularului nr. 8.

Autoritatea contractantă susține că, în urma evaluării propunerii tehnice, din totalul de 106 specificații tehnice, un număr de 39 de cerințe au fost copiate integral (C.1; C. 2; C.10; C.12; C.29; C.42; C.43; C.45; C.50; C.51; C.52; C.53; C.54; C.55; C.56; C.57; C.58; C.59; C.61; C.63; C.65; C.66; C.67; C.68; C.69; C.70; C.71; C.76; C.87; C.105; C.106) sau au fost neconforme. Acestea din urmă sunt:

Nr. crt.	Cerința minimă din caietul de sarcini	Referința din caietul de sarcini pentru cerința minimă Informații prezentate în propunerea tehnică pentru demonstrarea îndeplinirii cerinței minime	Referința din propunerea tehnică unde sunt reflectate informațiile Evaluarea informațiilor prezentate în propunerea tehnică în raport cu cerința minimă solicitată în caietul de sarcini
1.	C.9 1. Lungime corp: 11-13 m 2. Lățime corp: 2.80-4.40 m 3. Înălțime cu catarg ridicat: max 4.50 m 4. Pescaj maxim la plina încărcare: 1.00 m 5. Deplasament la plina încărcare: max 16t 6. Deplasament (gol): max 11t 7. Viteza de croazieră la plina încărcare: min.25Nd 8. Viteza maximă cu ambarcațiunea goală: min. 30Nd 9. Rata de utilizare a regimului de viteză: - la viteza maximă (minim 30Nd cu ambarcațiunea la plina încărcare) minim 60min – cca20% - la viteza de croazieră (25-30Nd) cca 70% - regimuri tranzitorii de manevră cca 10% 10. Grosime fila bordaj/fund: min 4mm 11. Sistem propulsie: 2 x motoare inboard/ 4 timpi 12. Putere motoare principale: 2 x 260-400Kw 13. Diesel generator navalizat: min 6Kva/230V 14. Echipaj: 2-4 persoane 15. Capacitate transport persoane: min. 8 persoane 16. Capacitate transport materiale/echipamente: min. 2t 17. Autonomie de distanță: min. 200Mm la viteza de croazieră 18. Autonomie de durată:	1. Lungime corp1. Lungime corp: 12 m 2. Lățime corp: 4 m 3. Înălțime cu catarg ridicat: 4.50 m 4. Pescaj maxim la plina încărcare: 1.00 m 5. Deplasament la plina încărcare: cca 13t 6. Deplasament (gol): cca 8 t 7. Viteza de croaziera la plina încărcare: 25Nd 8. Viteza maximă cu ambarcațiunea goală: 30Nd 9. Rata de utilizare a regimului de viteză: - la viteza maximă (minim 30Nd cu ambarcațiunea la plina încărcare) minim 60min – cca20% - la viteza de croazieră (25-30Nd) cca 70% - regimuri tranzitorii de manevră cca 10% 10. Grosime filă bordaj/fund: 5/6mm 11. Sistem propulsie: 2 x motoare inboard / 4 timpi 12. Putere motoare principale: 2 x 440HP 13. Diesel generator navalizat: 6Kw/230V 14. Echipaj: 2-4 persoane 15. Capacitate transport persoane: 8 persoane 16. Capacitate transport materiale/echipamente: 2t 17. Autonomie de distanță: 200Mm la viteza de croazieră 18. Autonomie de durată: min. 1 zi 19. Construcție corp: metalic: aluminiu pentru	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă în totalitate cerința minimă din caietul de sarcini, respectiv, nu se menționează tipul motoarelor principale, al generatoarelor, numărul de membri ai echipajului, autonomia, materialul din care este construită ambarcațiunea.

		min. 1 zile 19. Construcție corp: metalic (preferabil Al) – rezistent la acțiunea apei sărate/dulci 20. Suprastructura: construcție din Al 21. Condiții de operare: ambarcațiunea trebuie să fie capabilă să acosteze cu prova la un mal cu un gradient mai mare sau egal cu 1:50 și să poată realiza debarcarea/ ambarcarea personal echipă de intervenție pe provă 22. Capacitate tancuri: a) combustibil: minim capacitatea necesară asigurării autonomiei de distanță și durată: 2 x 800l b) apă potabilă: minim capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri: min 0.5mc c) ape uzate (materii fecaloide): minim capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri: min.0.25mc	construcții navale – rezistent la acțiunea apei sărate/dulci 20. Suprastructura: construcție din Al 21. Condiții de operare: ambarcațiunea va fi capabilă să acosteze cu prova la un mal cu un gradient mai mare sau egal cu 1:50 Se poate realiza debarcare/ambarcare personal echipa de intervenție prin prova dar și pe cele doua accese laterale, în borduri; 22. Capacitate tancuri: a) Combustibil: minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de distanță și durată 2 x 800 litri; b) Apă potabilă: minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri min. 0,5 mc; c) Ape uzate (materii fecaloide): minimum capacitatea necesară asigurării autonomiei de durată pentru echipaj și pasageri min 0,25 mc;	
2.	C.13	In cazul in care zona pupa a ambarcațiunii nu este deschisa pentru a asigura accesul si tranzitarea personalului, echipamentelor si materialelor, aceasta va fi prevăzut cu o rampa de acces, cu o deschidere de min 1.5m pentru ambarcarea/ debarcarea personalului (inclusiv personal evacuat medical, pe targa), echipamentelor si materialelor. Rampa de acces va fi amplasata in zona libera din pupa a punții principale, astfel încât debarcarea / ambarcarea personalului, echipamentelor si materialelor sa se facă cu ușurință si va fi realizata dintr-o poarta batanta cu lungimea de min 1m prevăzută cu balama care sa poată asigura după sprijinirea pe mal, tranzitarea unei încărcături	Zona pupa a ambarcațiunii va permite accesul si tranzitarea personalului, echipamentelor si materialelor, si va fi prevăzută cu o rampa de acces, cu o deschidere de minimum 1,5 m, pentru ambarcarea /debarcarea personalului (inclusive personalul evacuat medical, pe targa), echipamentelor si materialelor. Rampa de acces va fi amplasata in zona libera din pupa a punții principale, astfel încât ambarcarea/ debarcarea personalului, echipamentelor I materialelor sa se facă cu ușurință si va fi realizata dintr-o parte batanta cu lungimea de minimum 1 m prevăzută cu balama care sa poată asigura după sprijinirea pe mal, tranzitarea unei încărcături de minimum 1 t. Alternativ, vom putea folosi acces prin prova unde	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă cerința minimă din caietul de sarcini, dimensiunile nu sunt prezentate cu valori fixe, valorice ar trebui să fie cunoscute, ambarcațiunea fiind în producție, nu una construită special. În zona prova se solicită prin specificația tehnică o deschidere de maxim 1 m, iar în propunerea tehnică ofertantul specifică o deschidere mare în prova, intrând în contradicție cu cerința C.12 la care a precizat o deschidere de 1m.

		de min. 1t	avem o deschidere mare .	
3.	C.16	Compartimentul de mașini va fi amplasat în zona pupa a ambarcațiunii. Pentru navigație ambarcațiunea va fi dotată cu un sistem de propulsie compus din două motoare Diesel inboard (cu putere cuprinsă între 260-400Kw/motor), motoare în patru timpi cu aprindere prin compresie, cu consum specific de combustibil redus la nivel actual de performanță pe plan mondial și un nivel de poluare minimal, cu putere necesară solicitată prin cerințe, pentru realizarea vitezei de croazieră la plină încărcare și a vitezei maxime cu ambarcațiunea goală. Sistemul de propulsie poate avea orice configurație practică pe plan internațional, preferabil sistem pod drive/sterndrive, opțional sistem jet drive, care să asigure cerințele de navigabilitate și de guvernare solicitate. În situație alegerii unui sistem de propulsie tip jet drive se va avea în vedere asigurarea unui sistem de protecție și curățare automată/manuală a grilelor de aspirație și grupului propulsor împotriva malului, algelor sau obiectelor aspirate pe timpul navigației pe canalele din zona lagunară. Pentru sistemul stern drive, completul trebuie să cuprindă un trim-lift cu sistem de acționare hidraulic de reglare a poziției, ridicare și coborâre cu acționare din pupitrul de navigație. Trim-lift-ul trebuie să permită ridicarea completă a grupului reductor-inversor-elice. Motoarele de propulsie vor fi prevăzute cu aparate de măsură și control local și pe pupitrul de navigație din postul de comandă	Compartimentul de mașini este amplasat în zona pupa a ambarcațiunii. Pentru navigație, ambarcațiunea este dotată cu un sistem de propulsie compus din două motoare Diesel inboard (cu puterea de 440 HP /motor), motoare în patru timpi cu aprindere prin compresie, cu consum specific de combustibil redus la nivelul actual de performanță pe plan mondial și un nivel de poluare minimal, cu puterea necesară solicitată prin cerințe, pentru realizarea vitezei de croazieră la plină încărcare și a vitezei maxime cu ambarcațiunea goală. Sistemul de propulsie tip sterndrive, asigură cerințele de navigabilitate și de gumare solicitate. Pentru sistemul stem drive, completul cuprinde un trim-lift cu sistem de acționare hidraulic de reglare a poziției, ridicare și coborâre cu acționare din pupitrul de navigație. Trim-lift-ul permite ridicarea completă a grupului reductor-inversor - elice. Motoarele de propulsie vor fi prevăzute cu aparate de măsură și control local și pe pupitrul de navigație din postul de comandă (timonerie), care vor indica cel puțin următorii parametri: presiune ulei, temperatura ulei, turație motor, temperatura agent răcire motor, nivel de combustibil în tancul de serviciu. Motoarele de propulsie vor fi echipate cu sisteme de protecție pentru reducerea turației/ oprirea motorului, în cazul depășirii valorilor critice ale parametrilor de funcționare, Trim-lift-ul va permite decuplarea automată a sistemului de antrenare, oprirea și ridicarea automată a grupului reductor inversor - elice în situația lovirii	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă cerința minimă din caietul de sarcini, respective, nu este indicat tipul motoarelor, nu este precizat în mod clar parametrii indicați de aparatura de bord, nu este specificat sistemul de încălzire auxiliar, nu sunt făcute acorduri în asumarea specificației tehnice.

	(timonerie) care vor indica cel puțin următorii parametri: presiune ulei, temperatura ulei, turație motor, temperatura agent răcire motor, nivel de combustibil în tancul de serviciu. Motoarele de propulsie vor fi echipate cu sisteme de protecție pentru reducerea turației/oprirea motorului în cazul depășirii valorilor critice ale parametrilor de funcționare. Trim-lift-ul va permite decuplarea automată a sistemului de antrenare, oprirea și ridicarea automată a grupului reductor/inversor-elic în situația lovirii accidentale a fundului apei sau a unor obiecte aflate în imersiune. Motoarele să fie dotate cu un sistem de preîncălzire de tipul webasto sau alt sistem care să permită menținerea temperaturii pe timpul iernii în motoare/compartimentul motoare respectiv să asigure încălzirea timoneriei (un alt sistem independent de sistemul de aer condiționat) pentru a preveni deteriorarea aparaturii radio și comunicații, de navigație, etc. Pentru scoaterea agregatelor din compartimentul mașini este necesară existența unei decupări în punte cu capac fixat cu șuruburi. Accesul în zona capacului nu trebuie să fie obstrucționată de alte elemente. Pentru verificarea parametrilor de propulsie în pupitrul de navigație se înglobează indicatoare (display) cu posibilitatea verificării turației, orelor de funcționare, stare acumulatori, presiune ulei, temperatura lichid de răcire motor pentru fiecare.	accidentale a fundului apei sau a unor obiecte aflate în imersiune. Motoarele dotate cu un sistem de preîncălzire tip de tipul webasto sau alt sistem care să permită menținerea temperaturii pe timpul iernii în motoare/compartimentul motoare respectiv să asigure încălzirea timoneriei (un alt sistem, independent de sistemul de aer condiționat) pentru a preveni deteriorarea aparaturii radio și comunicații, de navigație, etc. Pentru scoaterea agregatelor din compartimentul mașinii este prevăzută decupare în punte cu capac fixat cu șuruburi. Accesul în zona capacului nu trebuie să fie obstrucționată de alte elemente. Pentru verificarea parametrilor de propulsie în pupitrul de navigație se înglobează indicatoare (display) cu posibilitatea verificării turației, orelor de funcționare, stare acumulatori, presiune ulei, temperatura lichid de răcire motor pentru fiecare motor.	
--	--	--	--

4.	C.23	Suprastructura ambarcațiunii va fi construcție sudată din table și profile laminate, dintr-un material certificat, rezistent la acțiunea mediului marin.	Suprastructura ambarcațiunii este o construcție sudată din table și profile laminate, dintr-un material certificat, rezistent la acțiunea mediului marin.	Comisia constată că deși ambarcațiunea este una aflată în producție, ofertantul nu declară din ce material va fi construită.
5.	C.24	Construcția suprastructurii, cu sistem transversal sau longitudinal de osatura, va respecta reglementările Societății de Clasificare, membră IACS, după care este construită ambarcațiunea.	Construcția suprastructurii, cu sistem transversal /longitudinal de osatura, va respecta reglementările Societății de Clasificare, membră IACS, după care este construită ambarcațiunea.	Comisia constată că deși ambarcațiunea este una aflată în producție, ofertantul nu declară societatea de clasificare.
6.	C.30	Ambarcațiunea va fi prevăzută cu tanc/tancuri de combustibil a căror capacitate calculată va asigura o autonomie de minim 200Mm la viteza de croaziera cu nava la plina încărcare, tanc/tancuri de apă potabilă cu capacitatea de min 0.5mc, tanc/tancuri de santina (bilge water) cu capacitatea de min 0.2mc, tanc/tancuri ape uzate (materii fecaloide) cu capacitatea cuprinsă între min 0.25-max 0.5mc, tancuri de balast necesare echilibrării navei pe timpul transportului încărcăturii și staționării. Capacitățile minime ale acestora se vor stabili astfel încât să se asigure autonomia de distanță, autonomia de durată și echilibrarea ambarcațiunii în diverse condiții de încărcare.	Ambarcațiunea este prevăzută cu tanc/tancuri de combustibil cu capacitate a căror capacitate calculate să asigure o autonomie de minim 200Mm la viteza de croaziera cu nava la plina încărcare, tanc/tancuri de apă potabilă cu capacitatea de min. 0,5mc, tanc/tancuri de santina (bilge water) cu capacitatea de min 0,2 mc, tanc/tancuri de ape uzate (materii fecaloide) cu capacitate cuprinsă între min 0,25 - max. 0,5mc, tancuri de balast necesare echilibrării navei pe timpul transportului încărcăturii și staționării. Capacitățile minime ale acestora se vor stabili astfel încât să se asigure autonomia de distanță, autonomia de durată și echilibrarea ambarcațiunii în diverse condiții de încărcare.	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă cerința minimă din caietul de sarcini prin faptul că nu se prezintă în mod clar dimensiunile tancurilor, ținând cont de faptul că ambarcațiunea este în producție și acest lucru ar fi trebuit să fie cunoscut.
7.	C.38	Izolația termică și fonică a spațiilor interioare se va realiza cu vată minerală caserată sau spuma ignifugată, fixată pe pereți pentru limitarea deplasării datorate vibrațiilor. Grosimea izolației termice și fonice va respecta cerințele Societății de Clasificare, membră IACS, după care este construită nava.	Izolația termică și fonică a spațiilor interioare se va realiza cu vată minerală caserată sau spuma ignifugată, fixată pe pereți pentru limitarea deplasării datorate vibrațiilor. Grosimea izolației termice și fonice va respecta cerințele Societății de Clasificare, membră IACS, după care este construită nava.	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă cerința minimă din caietul de sarcini prin faptul că nu se precizează în mod clar cu ce materiale se va face izolația termică și fonică.
8.	C.40	Șalupa va fi dotată cu un sistem de climatizare care să deservească comanda de	Șalupa va fi dotată cu un sistem de climatizare care să deservească comanda de	Comisia constată că propunerea tehnică nu respectă cerința

		navigație, compartimentul transport persoane, compartimentul echipaj respectiv cu un sistem de încălzire tip webasto pentru compartimentul mașini, motoarele principale respectiv încăperile deservite de sistemul de climatizare astfel încât sa asigure o temperatura de între +18 si +22,5 °C in compartimentele deservite pe toata durata anului indiferent de temperatura mediului exterior (de la -15 la +40°C)	navigație, compartimentul transport persoane, compartimentul echipaj respectiv cu un sistem de încălzire tip webasto pentru compartimentul mașini, motoarele principale respectiv încăperile deservite de sistemul de climatizare astfel încât sa asigure o temperatura de între +18C +22,5C in compartimentele deservite pe toata durata anului indiferent de temperatura mediului exterior (de la -15 la +40°C). Prioritar, calcularea temperaturii de operare va prevala in funcție de specificațiile motoarelor si echipamentului montat in compartimentele vizate	minimă din caietul de sarcini, nefiind precizat tipul și modelul echipamentului webasto, ținând cont de faptul că ambarcațiunea este una aflată în producție și nu un model nou.
--	--	---	--	--

În cadrul propunerii tehnice, contestatoarea a menționat numele produsului ca fiind *Gospel Boat GO1200*, de unde rezultă faptul că știe ce ambarcațiune ofertează. De altfel, autoritatea contractantă nu contestă faptul că nu este un produs „customizabil”, dar nici nu apreciază că acesta va fi „inventat” acum, ci va fi construit în baza unui proiect, ce va fi individualizat după cerințele cuprinse în *Specificația tehnică*. Faptul că ofertantul propune o ambarcațiune existentă, și nu una ce va fi proiectată de la zero, este întărit chiar de solicitarea de clarificări a acestuia, cu nr. 678/01.09.2021, asupra documentației de atribuire: *Cu referire la ambarcațiunea care face obiect pentru licitația nr. CN1033720, vă rugăm să ne oferiți informații referitoare la următoarea clarificare pe care nu am putut să o solicităm în timpul necesar, întrucât producătorii din Europa de Vest alături de care lucrăm, au avut activitatea oprită în toată luna august și au revenit astăzi 01/09/2021:*

- *Descrierea dvs. este foarte detaliată sub toate aspecte tehnice;*
- *Producătorul va trebui să respecte cu strictețe toate aceste cerințe și să le îndeplinească în mod exact, echivalent sau superior;*
- *Sau sunt necesare mai multe precizări referitoare la regulile unei societăți de clasificare membră IACS;*
- *La construcție, precum și la proiectare, se pot avea în vedere și respectă aceste reguli;*
- *Prin dimensiunea și detalierea construcției, precum și prin rol și funcționalitate, ambarcațiunea este departe de a justifica acordarea de clasă, care însumează costuri foarte mari, comparabile cu costurile de construcție care nu sunt necesare.*

În contextul celor de mai sus, vă rugăm să ne precizați dacă cerințele conform caietului de sarcini sunt să acorde clasa acestei ambarcațiuni, sau doar să fie construită cu respectarea regulilor societăților de clasificare?

Menționăm că acordarea de clasă și toate procedurile ei, se pot ridica la circa o treime din bugetul alocat procedurii, în condițiile în care acest lucru nu este necesar pentru această categorie de ambarcațiuni.

În răspunsul consolidat privind evaluarea solicitărilor de clarificări cu nr. L-1931 din 02.09.2021, autoritatea contractantă a menționat faptul că va accepta o ambarcațiune existentă pe piață, dar customizabilă și nu se impune clasificarea uneia noi: În conformitate cu prevederile Specificației tehnice prezentate în cadrul procedurii menționăm faptul că ambarcațiunea nu necesită acordarea de clasă, ci, la construcția acesteia trebuie respectate cerințele unei Societăți de clasificare membră a IACS.

Fără ca acest aspect să fi influențat în vreun fel rezultatul procedurii, autoritatea contractantă precizează că, în solicitarea de clarificări, ofertantul a invocat producători din Europa de Vest, sugerând că ambarcațiunea va avea această proveniență, însă la ofertare, apelează la susținerea tehnică a unui producător din China, Qingdao Gospel boat Co. Ltd și propune o ambarcațiune construită de acesta.

Pe de altă parte, autoritatea contractantă arată că un motiv în sine de respingere a ofertei, ca neconformă, este precizarea contestatoarei din propunerea tehnică potrivit căreia ambarcațiunea va avea corpul din metal, în condițiile în care o precizare conformă ar fi fost: va avea corpul din Aluminu pentru construcții navale Al 5083-H116.

Contrar afirmațiilor contestatoarei, analizând conținutul propunerii tehnice depuse, autoritatea contractantă susține că aceasta nu a indicat motorul VOLVO PENTA D6-440 DPI, nici ca mențiune clară la cerința C.9 pct. 11 sau pct. 12, sau la alte cerințe din cadrul propunerii tehnice, nici la coloana *Referințe*, cu trimitere la o specificație sau la o pagină a anexelor la propunerea tehnică.

Or, reiterează autoritatea contractantă, contestatoarea avea cunoștință despre produsul ofertat.

Într-adevăr, la construcția unei ambarcațiuni, se impune întocmirea unui proiect, dar acesta privește noțiuni de aranjare la bord, de mici ajustări, de formă, ale ambarcațiunii existente, motorizare, etc., ce va fi aprobat de autoritatea contractantă, dar care nu va fi supus aprobărilor specifice ale Societăților de clasificare. Autoritatea contractantă arată că a solicitat o ambarcațiune aflată în producție, iar nu omologarea unui model nou.

Față de afirmația contestatoarei potrivit căreia a realizat niște planuri ale ambarcațiunii, autoritatea contractantă apreciază că planurile ambarcațiunii reprezintă o componentă importantă a proiectului unei ambarcațiuni. Dacă ofertantul nu știe ce ambarcațiune va construi, iar

timpul alocat proiectării este unul relativ mare, cum a întocmit planurile? Rezultă, încă o dată, faptul că produsul oferat, *Gospel Boat GO 1200* este o ambarcațiune existentă, într-adevăr personalizabilă, ce va fi construită de la zero, dar nu o ambarcațiune ce va fi clasificată acum. Cu toate acestea, precizările din cadrul contestației pot conduce la concluzia că această ambarcațiune este una ce va fi proiectată, clasificată și construită de la zero și nu pe un model deja clasificat și existent pe piață.

Privitor la necesitatea solicitării de clarificare a ofertei, autoritatea contractantă arată că legislația națională în materia achizițiilor publice îi acordă dreptul de a solicita sau nu clarificări în evaluarea unei oferte. Acest drept este întărit chiar de principiul proporționalității, invocat de contestatoare. Drept urmare, în analiza unei oferte, autoritatea contractantă va solicita clarificări acolo unde acestea afectează un procent mic din ofertă, și nu la va solicita atunci când eventualul răspuns va afecta o parte mare din ofertă, ca și în cazul de față.

În cauzele menționate de contestatoare, respectiv, oferta Tideland Signal Limited a fost respinsă în cadrul procedurii de atribuire a contractului pe motivul duratei de valabilitate a acesteia (la data limită de depunere a ofertelor, oferta depusă nu avea o valabilitate de 90 de zile), iar în cazul de jurisprudență națională (invocată în mod eronat, întrucât în dosarul menționat, nr. 44/64/2020 de la Curtea de Apel Brașov, Societatea SA nu este parte), solicitarea de clarificări a vizat doar un aspect de susținere tehnică, rezolvabil prin eventuala prezentare a unui document.

Într-adevăr, în ambele spețe, în respectarea principiului proporționalității, s-ar fi impus solicitarea de clarificări, modificările fiind infime și doar la nivel declarativ, proporțional cu conținutul ofertelor.

În speța de față, eventualul răspuns la solicitarea de clarificări ar fi impactat aproape 40% din conținutul propunerii tehnice, documentul cu cea mai mare importanță și putere în cadrul oricărei proceduri de atribuire.

În consecință, chiar principiul proporționalității ar fi fost încălcat în situația în care autoritatea contractantă ar fi acceptat ca ofertantul să modifice 39 de itemi din propunerea sa tehnică. Eventuala solicitare de clarificări ar fi condus în mod evident la crearea unui avantaj în favoarea acestui ofertant, cu încălcarea expresă a art. 209 alin. (2) din Legea 98/2016.

De asemenea, în accepțiunea principiului tratamentului egal, autoritatea contractantă ar fi dezavantajat în mod clar ofertantul care a depus toate diligențele în vederea întocmirii unei oferte conforme.

În completarea punctului său de vedere, autoritatea contractantă a transmis adresa nr. L-2619/02.11.2021, înregistrată la Consiliu cu nr. 57348/02.11.2021, reiterând solicitarea de respingere a contestației pentru neconstituirea, în termen, a cauțiunii, precizând că decizia

pronunțată de Curtea de Apel în dosarul nr. 170/36/2020 (invocată de SA pentru a-și justifica încadrarea în termen a constituirii cauțiunii) impune, contrar accepțiunii contestatoarei, unicitatea datei pentru toate obligațiile al căror termen este legat de data sesizării Consiliului. Drept urmare, nu se poate admite, ca la depunerea contestației, să fie luată în considerare data depunerii la Poșta Râmână a acesteia, iar la constituirea cauțiunii, data înregistrării contestației la Consiliu.

Ca urmare a studierii dosarului cauzei, prin adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 58433/09.11.2021, ... SA a transmis concluzii scrise, prin care reiterează aspectele precizate în contestație referitoare la conformitatea ofertei sale, precum și pe cele precizate în adresa înregistrată la Consiliu cu nr. 56618/28.10.2021, referitoare la constituirea cauțiunii în termenul prevăzut de lege.

De asemenea, contestatoarea solicită Consiliului să nu aibă în vedere apărările autorității contractante privitoare la lipsa formei solicitate pentru "Formularul 8", întrucât acestea nu au fost parte ale adresei de comunicare a rezultatului procedurii.

În plus, contestatoarea reclamă încălcarea de către autoritatea contractantă a principiului tratamentului egal al ofertanților, arătând că cele două oferte (a sa și a ofertantului declarat câștigător), deși similare în formularea conținutului, au primit evaluări diferite, conform mențiunilor din procesul-verbal de analiză a propunerilor tehnice.

Față de susținerile părților și de documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

....., în calitate de autoritatea contractantă delegată, a inițiat, la 10.08.2021, o licitație deschisă în vederea atribuirii unui contract de furnizare „Șalupă rapidă de intervenție și evacuare de urgență”, prin publicarea, în SEAP, a anunțului de participare nr. CN1033720.

Considerând nelegală decizia autorității contractante de a-i respinge oferta ca neconformă (măsură ce i-a fost comunicată prin adresa nr. 2333 din 11.10.2021), ... SA a formulat contestația de față, solicitând anularea comunicării privind rezultatul procedurii, a raportului procedurii și a oricărui act subsecvent acestora, precum și obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertei sale, în sensul constatării conformității propunerii tehnice și la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu.

Preliminar analizei cauzei, Consiliul constată că, pentru a îndeplini obligația stabilită la art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, ... SA a înaintat recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 207607282/1, în valoare de 46.645 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala Gara de Nord, la data de 28.10.2021.

Raportat la data învestirii Consiliului (26.10.2021), emiterea și prezentarea cauțiunii (înregistrată la sediul CNSC în 29.10.2021) aferente

contestației a respectat termenul limită impus la art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016: *Pentru soluționarea contestației formulate în condițiile art. 8 sub sancțiunea respingerii acesteia, persoana care se consideră vătămată trebuie să constituie, în termen de maximum 5 zile de la data sesizării Consiliului, o cauțiune [...].*

De asemenea, transmiterea contestației prin poștă, la 21.10.2021, a respectat termenul de formulare a căii de atac, prevăzut la art. 8 alin. (1) litera a) din Legea nr. 101/2016, împotriva rezultatului analizei ofertei, comunicat prin adresa nr. L-2339/11.10.2021.

Conform art. 16 alin. (5) din Legea nr. 101/2016, contestația poate fi înaintată prin orice modalitate de comunicare care asigură informarea completă și corectă a destinatarului ei: *Toate actele procedurale se transmit fie prin poștă, fie prin fax, fie prin mijloace electronice, cu confirmare de primire.*

De altfel, depunerea și comunicarea ei prin poștă, în concordanță cu prevederile art. 183 ale Codului de procedură civilă, ce sunt aplicabile conform dispozițiilor art. 68 din Legea nr. 101/2016, a asigurat respectarea termenului de atac, aplicabil în cauză, de 10 zile de la luarea la cunoștință a deciziei de excludere a ofertei.

În consecință, Consiliul va respinge excepțiile invocate de autoritatea contractantă, în privința termenului de formulare a contestației și a termenului de înaintare a cauțiunii aferente ei, ca nefondate.

Consiliul are în vedere că autoritatea contractantă a transmis documentele aferente soluționării cauzei, iar contestatoarea a luat act de acestea, formulând concluzii scrise. Având în vedere că apărările expuse de părți și documentele înaintate sunt suficiente soluționării disputei, Consiliul consideră că nu se impune audierea cerută de contestatoare, conform prevederilor art. 21 alin. (1) din Legea nr. 101/2016: *Procedura în fața Consiliului este scrisă, iar părțile sunt audiate numai dacă acest lucru este considerat necesar de către completul de soluționare a contestației.*

Văzând motivele de respingere a ofertei contestatoarei, așa cum se regăsesc în raportul procedurii de atribuire, completat cu procesul-verbal nr. L-2195/28.09.2021, Consiliul constată că autoarea contestației nu le combate efectiv, ci dorește neluarea lor în considerare, întrucât ar fi lipsit din adresa de comunicare a rezultatului procedurii.

Contestatoarea a luat cunoștință de conținutul procesului-verbal de analiză a propunerilor tehnice la 05.11.2021, la sediul CNSC, dar nu aduce argumente contrare constatărilor finale, legate de oferta sa.

Deși este adevărat că, prin adresa de comunicare a rezultatului procedurii nu i-au fost transmise, efectiv, care ar fi motivele de fapt ale respingerii ofertei, autoarea criticilor atacă măsura în sine prin raportare la conținutul ofertei sale, pe care o consideră conformă cu cerințele caietului de sarcini.

Or, motivele de fapt ale respingerii ofertei țin de neîntocmirea ei conform regulilor explicite ale documentației de atribuire, adică a fost cauzată de nerespectarea obligației ca fiecare element/caracteristică relevant/ă al produsului de furnizat să fie prezentat conform formularului pus la dispoziție de autoritatea contractantă.

Secțiunea IV.4.1 *Modul de prezentare al propunerii tehnice* din fișa de date a achiziției a precizat, printre altele, următoarele obligații pentru ofertanți: *Oferta tehnică va specifica toate elementele de identificare a echipamentelor oferite – tip echipament, model, producător echipament etc. - pornind de la specificația tehnică elaborată de autoritatea contractantă, ofertanții vor preciza în cadrul propunerii tehnice, tipul și modelul echipamentelor oferite, precum și caracteristicile tehnice specifice tipului și modelului de produs oferit.*

Nu se admite simpla asumare a îndeplinirii cerințelor Specificației tehnice fără precizarea tipului și modelului echipamentului oferit.

Ofertele care nu indică tipul și modelul echipamentelor oferite, ci doar menționează că se vor îndeplini cerințele Specificației tehnice vor fi considerate oferte tehnice incomplete care nu pot fi evaluate (neconforme) și vor fi respinse. Se vor specifica tipul și producătorul ambarcațiunii, tipul aparatului propulsor, tipul echipamentelor de la bordul acestora etc.

Oferta tehnică va cuprinde manualele tehnice ale echipamentelor, prezentări pdf etc. eliberate/postate de producătorul acestora în care se vor regăsi caracteristicile tehnice solicitate, în vederea verificării echipamentelor de către comisia tehnică a beneficiarului.

De asemenea oferta tehnică va cuprinde certificatele și accepturile de tip solicitate în specificațiile tehnice detaliate.

În cadrul propunerii tehnice, la ofertă, se pot anexa certificate și alte documente emise de organisme abilitate în acest sens, care să ateste conformitatea produselor, identificată clar prin referire la specificații sau standarde relevante.

Va fi prezentată propunerea tehnică, întocmită în conformitate cu documentația descriptivă (Specificația tehnică). Se vor respecta toate cerințele și condițiile impuse prin documentația descriptivă (Specificația tehnică) și va conține: - comentarii, articol cu articol, alineat cu alineat, al cerințelor prevăzute în Specificația tehnică, prin care candidatul selectat/ofertantul să demonstreze corespondența dintre propunerea sa și solicitările autorității contractante, astfel încât să reiasă, cu claritate și fără echivoc, dacă se îndeplinesc sau nu fiecare dintre cerințele impuse prin Specificația tehnică (Formularul nr. 8 din Anexa Formulare).

Amintitul Formular 8, pus la dispoziția ofertanților, are următoarea formă:

Nr. Crt	Cerința minimă din Specificația tehnică	Propunerea tehnică oferită	Referințe*
----------------	--	-----------------------------------	-------------------

--	--	--	--

** La punctul Referințe se va completa pagina din documentația tehnică atașată unde se regăsește îndeplinirea cerinței – unde este cazul. În situațiile în care sunt solicitări care depind doar de ofertant și nu de caracteristicile tehnice ale produsului, acesta va susține modul de preluare a sarcinilor din Specificația tehnică în coloana privind Propunerea tehnică oferată.*

Din analiza propunerii tehnice a ofertantului contestator, rezultă că acesta nu a inclus, în rubrica Referințe, acele informații de corespondență a propunerii tehnice cu cerințele caietului de sarcini, rubrica în cauză rămânând neutilizată. Din oferta înaintată, nu rezultă acele comentarii, *articol cu articol*, solicitate expres de autoritatea contractantă.

Or, criticile contestatoarei se bazează pe mențiunile preliminare din procesul-verbal de analiză a propunerii tehnice întocmit de comisia de evaluare, în care s-au evidențiat acele rubrici în care s-au reprodus texte din caietul de sarcini și nu exista nicio altă dovadă a conformității ofertei sale.

De asemenea, criticile contestatoarei bazate pe aprecierea că, din documentația de atribuire ar rezulta că soluția de ofertare trebuia să aibă la bază numai un proiect de ambarcațiune, nu o ambarcațiune deja construită, nu prezintă interes în soluționarea disputei. Acest aspect nu a fost reținut de comisia de evaluare între temeiurile de respingere a ofertei, iar documentația de atribuire nu a precizat o singură modalitate de participare în competiție (un produs deja fabricat/în proces de fabricație sau încă în stadiul de proiect).

Analiza acestor critici ar fi lipsită de efecte, în cauză, întrucât motivul de fapt care a stat la baza respingerii ofertei, așa cum a fost consemnat în raportul procedurii și adus la cunoștință prin punctul de vedere la contestație, nu este combătut.

Mențiunile din procesul-verbal cu privire la modalitatea de exprimare a cerinței în propunerea tehnică, cu preluarea unui text din caietul de sarcini, nu au avut relevanță exclusivă în decizia de respingere sau de acceptare a ofertei. Determinantă a fost lipsa mențiunilor din rubrica în care ar fi trebuit descrise/evidențiate documentele/fișele tehnice/manual emise de producătorul lor (*va completa pagina din documentația tehnică atașată*), conform regulilor din subsolul Formularului 8.

Neprezentarea tipului și echipamentelor ofertate, ca motiv general de respingere a ofertei, este contracarat de contestatoare pe disponibilitatea sa de a transmite răspunsuri de clarificare/completare, odată cu mențiunea că autoritatea contractantă nu i-a solicitat nicio clarificare. Or, în raport cu modalitatea de întocmire a ofertei, ce nu a respectat obligația de a prezenta informații detaliate, în forma rubricată

prezentată mai sus, autoritatea contractantă a fost îndreptăţită la respingerea ofertei, așa cum a precizat prin fişa de date a achiziţiei.

De asemenea, temeiul de drept invocat de autoritatea contractantă în luarea măsurii de respingere a fost corect – art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016: *Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerinţele prezentate în documentele achiziţiei, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înţelegeri anticoncurenţiale sau corupţie sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobişnuit de scăzută.*

Astfel, în absenţa unor critici efective împotriva acestei finalităţi a evaluării ofertei, nu există temei de drept pentru anularea raportului procedurii şi a adresei de comunicare a rezultatului, conform celor solicitate de contestatoare. În mod implicit, rămânerea definitivă a deciziei de respingere, cauzată de întocmirea eronată/incompletă a propunerii tehnice, face de prisos solicitarea contestatoarei de a se constata conformitatea ofertei sale, pe baza informaţiilor ce ar putea fi complinite pe calea unor clarificări.

De altfel, Consiliul constată că susţineri din contestaţie confirmă caracterul lipsit de fermitate a propunerii tehnice din cadrul ofertei. Cu titlu exemplificativ, susţinerile că "Societatea a ofertat o ambarcaţiune identificată la nivel de producător, de model, de planuri desenate, cu caracteristici tehnice asumate în concret" sunt combătute de notele de subsol din propunerea tehnică: "produsul ofertat este exemplificat prin desenul ataşat ofertei. Proiectul final este cel ce se va realiza în cazul contractării...".

Susţinerile din contestaţie privind imposibilitatea precizării unor caracteristici fixe ale viitoareii ambarcaţiuni, în lipsa unui proiect finalizat al acesteia, sunt considerate de Consiliu simple speculaţii, în condiţiile în care, pe de o parte, documentaţia de atribuire şi clarificările la aceasta au fost asumate de ofertanţi, iar pe de altă parte, chiar nota de subsol a formularului de interes menţiona obligativitatea ca acele caracteristici care depind de ofertant, nefiind identificate în echipamentele propuse, să fie prezentate de acesta prin indicarea modalităţii pe care o consideră adecvată îndeplinirii specificaţiilor pretinse de achizitor (în rubrica dedicată a tabelului).

Pentru cele ce preced, Consiliul va respinge contestaţia, ca nefondată, în temeiul dispoziţiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016.

În acelaşi timp, Consiliul va respinge şi solicitarea cheltuielilor de judecată, formulată de contestatoare.

Pentru aceste motive,
în baza legii şi a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația SA împotriva rezultatului procedurii inițiate de prin anunțul de participare nr. CN1033720 din 10.08.2021, inclusiv cheltuielile de judecată.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...