

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. 1180/C3/1190

Data: 08.06.2022

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 25630/19.05.2022, înaintată de SA, cu sediul în, județul, înregistrată în registrul comerțului sub nr., CUI, reprezentată legal de, administrator, și, convențional, de avocat, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în, formulată împotriva documentației de atribuire elaborate de autoritatea contractantă, cu sediul în, în procedura simplificată organizată în vederea atribuirii contractului de „Proiectare, asistență tehnică și execuție lucrări pentru Realizarea unui heliport pe corpul B din cadrul Spitalului Județean de Urgență, ce a fost inițiată cu anunțul de participare nr. SCN1106704/11.05.2022, 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. 25630/19.05.2022, ... SA atacă prevederile documentației de atribuire elaborate de autoritatea contractantă în procedura mai sus arătată, reclamând faptul că cerințele impuse de aceasta din urmă sunt artificiale, lipsite de avantaje tehnice sau economice, fiind în mod nejustificat restrictive.

Astfel, analizând cerința de calificare privind experiența similară, precum și unul dintre factorii de evaluare (*Experiența profesională specifică pentru personalul desemnat pentru prestarea serviciilor din cadrul componentei tehnice*), împreună cu algoritmul de calcul al acestuia, contestatoarea constată că atât experiența similară, cât și capacitatea profesională implică dovedirea participării la proiecte de edificare heliporturi - și nu *obiective similare sau clădiri din clasa de importanță B*.

Prin urmare, atât experiența similară, cât și capacitatea profesională ar urma să fie evaluate exclusiv din perspectiva identității depline dintre obiectivele edificate anterior de ofertanți și obiectul de investiții intenționat prin procedura de față.

Mai mult, punctajul indicat de autoritatea contractantă restricționează în mod nelegal și ineficient participarea operatorilor economici la ofertare, prin punctarea suplimentară, la un nivel extrem de ridicat, a numărului de heliporturi din experiența profesională.

Se observă, astfel, că ofertantul care are în portofoliu un singur heliport nu se încadrează în niciun punctaj, iar punctajul maxim este obținut pentru participarea la edificarea a nu mai puțin de 7 heliporturi.

Această abordare nu aduce niciun beneficiu autorității contractante, în condițiile în care (i) heliporturile nu sunt construcții de dificultate tehnică ridicată, iar (ii) din punct de vedere tehnic, heliporturile pot fi de 3 tipuri diferite:

- heliport de suprafață. Heliport situat pe sol sau pe o structură pe suprafața apei;

- heliport în terase. Heliport situat pe o structură ridicată pe pământ;

- heliport pe navă. Heliport amplasat la bordul unei nave, care poate fi construit cu sau fără această destinație. Un heliport pe navă dedicat este proiectat pentru operațiuni cu elicoptere. Un heliport pe navă nededicat utilizează o suprafață a navei care poate susține un elicopter, dar nu este proiectată în mod special pentru acest scop.

Heliportul ce urmează a se edifica prin proiectul de față este un heliport în terase, pe structură metalică.

Din punct de vedere tehnic, cerința de a fi incluse, în portofoliile ofertanților, un număr ridicat de heliporturi este restrictivă, deoarece nu ar fi de natură să aducă asigurări autorității contractante că ofertantul câștigător este cea mai bună opțiune pentru proiect.

Un ofertant care îndeplinește cerințele din fișa de date, dar a participat doar la edificarea de heliporturi pe nave, e posibil să adjudece contractul, dar în mod evident nu ar avea experiență similară mai multă decât un ofertant care are un singur heliport în portofoliu, dar pe structură metalică, identică celei intenționate prin proiectul de față.

De asemenea, nu se poate considera că proiectantul ce a dus la bun sfârșit unul sau două proiecte de heliport este mai puțin priceput decât unul care a finalizat 5 heliporturi și cu mult mai puțin priceput decât cel care a finalizat 7 heliporturi.

La fel de relevant este și faptul că, prin cerința restrictivă criticată, s-ar ajunge la situația în care un ofertant, care nu are în portofoliu un heliport, dar are construcții aeroportuare, nu s-ar califica din perspectiva cerințelor de experiență similară, deși poate e mult mai experimentat în ceea ce privește condițiile concrete de proiectare și construcție a obiectivelor în domeniul aeronautic.

Mai mult, numărul de contracte aferent personalului este exagerat de mare, punctaj maxim urmând să primească ofertantul care dovedește că are în portofoliu nu mai puțin de 21 contracte.

Or, în Registrul heliporturilor, ținut de AACR, sunt autorizate doar 17 heliporturi în România, dintre care:

- 8 au data începerii activității mai veche de 5 ani;
- 4 sunt heliplatforme pe nave, aparținând platformelor de foraj marin din zona marină contiguă, formând practic același heliport;
- pentru 2 heliporturi nu este cunoscută data edificării. Rezultă că doar 3 heliporturi apar, cu certitudine, edificate în ultimii 5 ani în România, atât la sol cât și pe structură metalică.

În acest sens, contestatoarea detaliază informațiile din lista de heliporturi inclusă în registrul heliporturilor, publicat de AACR în luna martie 2022.

Concluzionând, contestatoarea susține că pretinderea unei experiențe identice cu cea presupusă de contractul ce se dorește a fi încheiat reprezintă o cerință restrictivă, în sensul explicat de Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017, emisă în aplicarea dispozițiilor art. 178 și art. 179 din Legea nr. 98/2016.

În plus, din punct de vedere tehnic, heliportul în discuție se încadrează în clasa B de construcții conform HG nr. 766/1997, fiind o construcție conexă spitalului, nefiind asimilat aerodromurilor ca nivel de complexitate.

De asemenea, heliportul intenționat a se edifica este un *heliport în terase*, pe structură metalică, conform clasificării AACR.

În aceste condiții, experiența similară corectă ar fi de deținere în portofoliu a construcțiilor încadrate în clasa de importanță B.

Pe de altă parte, contestatoarea precizează faptul că heliporturile nu sunt construcții de dificultate tehnică ridicată.

Există, într-adevăr, cerințe specifice de iluminat, trasaje, semnalizare, hidranți, generatoare de spumă și alte asemenea, așa cum există în multe privințe în materia construcțiilor, dar acestea pot fi îndeplinite în mod corespunzător și de operatorii economici care au experiență în construcții civile similare ca și clasa de importanță, cu atât mai mult când au deja în portofoliu heliporturi (indiferent de număr).

În opinia contestatoarei, și impunerea unui punctaj care necesită edificarea unui număr de peste 7 heliporturi, în ultimii 5 ani, pentru a primi nota maximă, este restrictivă și disproporționată față de scopul urmărit de autoritatea contractantă.

Punctajul nu indică modalitatea de apreciere a ofertelor care au în portofoliu un singur heliport, ceea ce atrage nelegalitatea *de plano* a modului de calcul, care ar fi trebui să aibă în vedere toate ipotezele.

Nu există nicio rațiune tehnică sau economică de a puncta suplimentar experiența celor care au fost incluși în toate proiectele recente vizând heliporturi, așa cum nu există un beneficiu tehnic real în experiența vizând 5, 7 sau 10 heliporturi, față de cei care au 1, 2 sau 3 heliporturi edificate cu succes în portofoliu.

În opinia contestatoarei, experiența similară în edificarea heliporturilor poate fi relevantă pentru autoritatea contractantă începând cu primul proiect recepționat cu succes, nefiind rezonabilă cerința unui număr atât de ridicat, în condițiile unei piețe care evident nu susține un asemenea număr de proiecte.

Cu privire la caracterul disproporționat al modului de calcul al punctajului, față de solicitarea de a se depune nu mai puțin de 7 contracte pentru fiecare specializare - arhitect, inginer electric și proiectant, contestatoarea apreciază că necesitatea autorității contractante poate fi atinsă și prin demonstrarea capacității profesionale într-un număr mai restrâns de contracte (1, 2 respectiv 3), care, de altfel, ar trebui să se raporteze la construcții similare, nu identice.

Astfel, numărul de contracte cerut specialiștilor pe componentele de proiectare, instalații electrice și arhitectură este unul exagerat de mare raportat la obiectivul urmărit, determinând o restricționare inutilă a participării la procedură pentru companiile care au experiență relevantă, dar nu pot justifica un total între 7 și 21 de contracte pentru a primi punctajul maxim total (7+7+7).

O astfel de cerință avantajează în mod nepermis ofertanții care au activat în mod intens în acest domeniu, utilizând aceeași echipă în permanență, pentru a putea "cupla" numărul de contracte, fără a aduce vreun avantaj real autorității contractante.

Prin adresa nr. 9056/24.05.2022, înregistrată la Consiliu cu nr. 26794/25.03.2022, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere la contestație, solicitând respingerea ei, "ca inadmisibilă pentru lipsa obiectului" și neîntemeiată.

Analizând criticile contestatoarei, autoritatea contractantă arată că, prin *Strategia de dezvoltare aeromedicală SMURD, pe termen mediu și lung, în România*, Ministerul Sănătății a evidențiat faptul că activitatea aeromedicină în România este asigurată, potrivit Legii nr. 95/2006, în 8 baze de operare: București, Târgu-Mureș, Iași, Constanța, Craiova, Arad, Galați și Jibou, repartizate conform centrelor regionale propuse de Ministerul Sănătății.

Conform strategiei, punctele de operare aeromedicale au fost înființate eșalonat și dotate cu 8 elicoptere, câte unul pentru fiecare punct și un avion mediu curier medicalizat.

Prin OUG nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutul Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu - Mureș, aprobată prin Legea nr. 40/2004 și Ordinul nr. 277/777 din 23 iunie 2004, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare, punctele de operare aeromedicale, spitalele județene și spitalele la care se va efectua transportul victimei,

în cadrul intervenției primare, au obligația să asigure infrastructura necesară operării elicopterelor (platforme de aterizare omologate).

Dorind să pună în aplicare aceste prevederi, să îmbunătățească starea de sănătate a populației, inclusiv a sistemului de urgență prespitalicesc, Consiliul Județean și-a stabilit ca obiectiv important construirea unui heliport la Spitalul Județean de Urgență

Obiectivul de investiții al procedurii simplificate de achiziție, este execuția unui heliport. Proiectarea și construirea acestuia trebuie să fie realizate astfel încât operațiunile aeronautice să se desfășoare în siguranță, cu respectarea reglementărilor aeronautice civile. Operatorii economici ofertanți trebuie să cunoască prevederile reglementărilor aeronautice aplicabile și să se conformeze acestora.

Destinația construcției este una exclusiv aeronautică, pentru operarea elicopterelor care execută misiuni aeromedicale, motiv pentru care se supune prevederilor Codului Aerian al României și reglementărilor aeronautice civile aplicabile. În acest sens, potențialii ofertanți trebuie să facă dovada experienței în proiectarea și construirea heliporturilor, nefiind suficientă experiența în construcții civile curente. Actele normative din acest segment de proiectare sunt specifice, numeroase, nefamiliare și neutilizate pentru alte construcții civile. Codul aerian din 1997, intrat în vigoare de la 26 ianuarie 1997, prevedea, la Secțiunea a 11—a *Certificarea agenților aeronautici civili*, art. 63 - *În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili supuși certificării și supravegherii continue de către organismul tehnic prevăzut la art. 62, alin. (1): c) agenți aeronautici civili, care desfășoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care concură direct la siguranța zborului;*

Categoriile de activități aeronautice civile din domeniul aeroportuar, care concură direct la siguranța zborului, sunt următoarele:

a) proiectare elemente de infrastructură de aerodrom și echipamente (cod AAP):

(i) suprafețe de mișcare: piste, căi de rulare și platforme pentru aeronave, semne și marcaje, inclusiv pentru heliporturi;

(ii) suprafețe de siguranță: suprafețe pavate și înierbate, panouri de semnalizare, semne și marcaje;

(iii) echipamente aferente suprafețelor de mișcare: instalații de iluminat și balizaj luminos;

b) construcții și/sau montaj, reparații elemente de infrastructură de aerodrom și echipamente (cod AAC):

(i) construcții și/sau montaj elemente de infrastructură de aerodrom și echipamente menționate la lit. a), cu excepția suprafețelor înierbate;

(ii) executare de lucrări de reparații:

- suprafețe pavate (piste, căi de rulare, platforme pentru aeronave și acostamente);
- suprafețe de siguranță: suprafețe înierbate (banda pistei, suprafețe de siguranță la capăt de pistă, prelungiri degajate, prelungiri de oprire);
- sisteme de balizaj luminos.

Codul aerian din 1997 a fost abrogat, odată cu intrarea în vigoare a noului Cod aerian al României, pe data de 19.06.2020. Așadar, până la data intrării în vigoare a noului Cod aerian al României (19 martie 2020), toți agenții aeronautici civili, care au desfășurat activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură și echipamente care concură direct la siguranța zborului, au fost supuși unei certificări din partea Autorității Aeronautice Civile Române (AACR).

Drept consecință, nu orice proiectant de construcții civile putea activa în domeniul aeronautic.

În prezent, chiar dacă această prevedere nu mai este aplicabilă, ea justifică lipsa de experiență a unor agenți economici, care și-au început activitatea în domeniul aeronautic în condițiile noului Cod aerian al României, fără o certificare din partea AACR (după data de 19.06.2020).

Este important de menționat că petenta nu s-a aflat pe lista agenților aeronautici certificați de AACR până la data de 19.06.2020, prin urmare nu a prestat activități în domeniul aeronautic.

În opinia autorității contractante, contestatoarea face dovada necunoașterii reglementărilor aeronautice civile, a procedurii de proiectare, avizare, construire și certificare a unui heliport, dar și a situației heliporturilor din România.

Astfel, contestatoarea solicită schimbarea cerinței de *edificare heliporturi în obiective similare sau clădiri din clasa de importanță B*.

Or, autoritatea contractantă consideră că nu a restricționat experiența ofertanților la proiecte de heliporturi realizate în România, ci sunt valabile toate proiectele de heliporturi realizate în țări membre ale Organizației Internaționale ale Aviației Civile (ICAO) și care au primit avizul sau certificarea autorităților naționale.

Contestatoarea face o confuzie între un proiect de heliport și un heliport certificat. Proiectarea heliportului se realizează în mai multe faze de proiectare sau poate fi elaborat un proiect de modificare a unui heliport existent, fiecare proiect putându-se constitui ca experiență.

Astfel, conform prevederilor RACR-AVZ, Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României, ed. 2/2020, Capitolul II Cerințe de înregistrare și trasabilitate a documentelor, pct. 2.1, AACR emite avize pentru:

2.1.3. Documentații tehnice pentru amplasarea noilor obiective de investiții și modificarea celor existente:

a) documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții (DTAC);

b) documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de desființare (DTAD);

c) studii de fezabilitate;

d) documentații de avizare a lucrurilor de intervenție (DALI);

e) documentația tehnică de organizare u execuției lucrărilor (DTOE).

Față de analiza heliporturilor certificate din România, făcută de contestatoare, deși documentele licitației nu fac trimitere la acest lucru, argumentând, în mod eronat, că numai 3 heliporturi apar cu certitudine edificate (în realitate figurând ca certificate la această dată în Registrul heliporturi al AACR și nu proiectate), autoritatea contractantă menționează că petenta nu a luat în calcul și heliporturile certificate de Autoritatea Aeronautică Militară Națională (AAMN), înființată prin Legea nr. 139/2011, aflată în subordinea Statului Major al Forțelor Aeriene și care, printre altele, are în atribuțiuni și *certificarea aerodromurilor militare*. Lista aerodromurilor și heliporturilor certificate se află pe site-ul acestei instituții. Prin OUG nr. 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutul Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu - Mureș, aprobată prin Legea nr. 40/2004 și prin Ordinul nr. 277/777 din 23 iunie 2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare, punctele de operare aeromedicale, spitalele județene și spitalele la care se va efectua transportul victimei, în cadrul intervenției primare, au obligația să asigure infrastructura necesară operării elicopterelor, respectiv platforme de aterizare omologate. Aceste prevederi au fost puse în aplicare mai ales în ultimii 5 ani. Activitățile de proiectare și construire de heliporturi însă s-au manifestat pentru elicopterele aparținând MAPN, dar și în sectorul privat. În acest sens, autoritatea contractantă prezintă o listă de heliporturi pentru care s-au realizat documentații tehnice în diverse faze de proiectare, în țară și în Republica Moldova, fără pretenția de a enumera toate heliporturile, dar suficient de completă și sugestivă pentru justificarea cerinței de 3 heliporturi experiență pentru ofertant:

Nr. crt.	Heliport	Tipul heliportului	Tipul proiectelor	Beneficiar	Perioada
1.	Heliportul Spitalului Clinic Județean de Urgență Oradea	heliport în terasă	- proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	Spitalul Clinic Județean de Urgență Oradea	2016-2017

2.	Heliport Siret	heliport de suprafață	-SF	ISU "Bucovina" al județului Suceava	2017
3.	Heliport Siret	heliport de suprafață	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	ISU "Bucovina" al județului Suceava	2020
4.	Heliport POA	heliport de suprafață	-SF -PUZ	ISU „Mihail Grigore Sturdza" al județului Iași	2017
5.	Heliport POA	heliport de suprafață	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	ISU „Mihail Grigore Sturdza" al județului Iași	2020
6.	Heliport Poligon	heliport de suprafață	-SF -PUZ	ISU „Mihail Grigore Sturdza" al județului Iași	2017
7.	Heliport Poligon	heliport de suprafață	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	ISU „Mihail Grigore Sturdza" al județului Iași	2020
8.	Heliport Spital Raional Cahul (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-SF	IGSU Moldova	2017
9.	Heliport Spital Raional Cahul (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-Proiect tehnic DTAC, PT+DE	IGSU Moldova	2018
10.	Heliport Spital Republican Chișinău (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-SF	IGSU Moldova	2017
11.	Heliport Spital Republican Chișinău (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-Proiect tehnic DTAC, PT+DE	IGSU Moldova	2018
12.	Heliport Institutul Mamei și Copilului Chișinău (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-SF	IGSU Moldova	2017
13.	Heliport Institutul Mamei și Copilului Chișinău (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-Proiect tehnic DTAC, PT+DE	IGSU Moldova	2018
14.	Heliport Spital Orășenesc Bălți (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-SF	IGSU Moldova	2017
15.	Heliport Spital Orășenesc Bălți (Republica Moldova)	heliport de suprafață	-Proiect tehnic DTAC, PT+DE	IGSU Moldova	2018

16.	Heliport Spital Județean de Urgență Miercurea-Ciuc	heliport de ă suprafaț	-SF	Consiliul Județean Harghita	2018
17.	Heliport Spital Județean de Urgență Miercurea-Ciuc	heliport de ă suprafaț	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	Consiliul Județean Harghita	2020
18.	Heliport Spital Județean de Urgență Bacău	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Bacău	2018
19.	Heliport Spital Județean de Urgență Bacău	heliport în terasă	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	Consiliul Județean Bacău	2022
20.	Heliport Spital Clinic Județean de Urgență Târgu-Mureș	heliport de suprafață	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE	Spital Clinic Județean de Urgență Târgu-Mureș	2018
21.	Heliport Spital Județean de Urgență Bistrița	heliport în terasă	-SF -PUZ	Consiliul Județean Bistrița- Năsăud	2018
22.	Heliport Spital Județean de Urgență Bistrița	heliport în terasă	Proiect tehnic DTAC, PT+DE - execuție	Consiliul Județean Bistrița- Năsăud	2020
23.	Heliport Spital Orășenesc Hârșova	heliport de 5 suprafaț	-SF	Primăria Hârșova	2018
24.	Heliport Spital Orășenesc Hârșova	heliport de 3 suprafaț	-Proiect tehnic DTAC, PT+DE	Primăria Hârșova	2020
25.	Heliport Spital Orășenesc Mioveni	heliport de ă suprafaț	-Notă conceptuală	Primăria Mioveni	2018
26.	Heliport Cristian (MApN)	heliport de 3 suprafaț	-SF	Ministerul Apărării Naționale	2018
27.	Heliport Cristian (MApN)	heliport de i suprafaț	- Proiect tehnic DTAC, PT+DE	Ministerul Apărării Naționale	2019
28.	Platformele marine PGSU 6 și PGSU 7	heli-platforme	- Studiu de impact asupra siguranței zborului și analiză de risc	OMV Petrom	2017
29.	Heliportul Spitalului Universitar de Urgență București	heliport în terasă	-Proiect tehnic faza DTAC, PT+DE -construcție	MaxBet România	2019
30.	Heliport Tunari	heliport de ă suprafaț	- Proiect tehnic faza DTAC, PT+DE	MApN	2019
31.	Heliport Spital Județean de Urgență „Dr. Fogolyân Kristof” Sfântu Gheorghe	heliport de ă suprafaț	-PUZ	Spitalul Județean de Urgență „Dr. Fogolyân Kristof” Sfântu Gheorghe	2019
32.	Heliport Spital Județean de Urgență Suceava	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Suceava	2018

33.	Heliport Spital Județean de Urgență Suceava	heliport în terasă	- Proiect tehnic faza DTAC, PT+DE	Consiliul Județean Suceava	2020-2022
34.	Heliport Spital Clinic de Urgență pentru Copii "Maria Skłodowska Curie" București	heliport în terasă	- Proiect tehnic faza DTAC, PT+DE -construire heliport	Spital Clinic de Urgență pentru Copii "MARIA SKŁODOWSKA CURIE"	2019-2022
35.	Platforma marină Centrală	heliplatformă	-evaluare + proiect tehnic reabilitare	OMV	2019
36.	Platforma marină PGSU 3	heliplatformă	-evaluare + proiect tehnic reabilitare	OMV	2019
37.	Platforma marină PGSU 6	heliplatformă	-evaluare + proiect tehnic reabilitare	OMV	2019
38.	Platforma marină PGSU 7	heliplatformă	-evaluare + proiect tehnic reabilitare	OMV	2019
39.	Heliport MApN Vlădeni - jud. Brașov	heliport de 3 suprafaț.	-SF	MApN	2019
40.	Heliport SMURD Botoșani	heliport de 3 suprafaț.	-SF	IGAval MAI	2020
41.	Heliport SMURD Botoșani	heliport de 3 suprafaț	- Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT-DE	IGAval MAI	2021
42.	Heliport Antiaeriană București	heliport de suprafaț	-SF	MApN	2017
43.	Heliport Antiaeriană București	heliport de suprafaț	- Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	MApN	2019
44.	Heliport Metropolitan București	heliport în terasă	-Studiu de oportunitate	Primăria Municipiului București	2019
45.	Heliport Metropolitan București	heliport în terasă	-SF	Primăria Municipiului București	
46.	Heliport Dogaru - sat Fughiu, str. 529, nr. 4, eoni. Oșorhei, jud. Bihor	heliport de ă suprafaț	-Proiect marcaje și inscripționări	S.C. Fly Company SRL	2020
47.	Heliport Mărașu	heliport de ă suprafaț	-Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	S.C AIR TIRIAC S.R.L.	2020

48.	Heliport Victor 1 - Oradea	heliport de suprafață	-Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	S.C. SCANDIC PROD S.R.L.	2020
49.	Heliport Spital județean de Urgență Galați	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Galați	2020
50.	Heliport Spital Județean de Urgență Galați	heliport în terasă	-Proiect tehnic DTAC+PT+DE	Consiliul Județean Galați	2021
51.	Heliport Cioca	heliport de suprafață	-Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Consiliul Județean Timiș	2020
52.	Heliport	heliport de suprafață	-Proiectare și	S.C. Vega	2021
	Midia/Năvodari Constanța		întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE pentru Terminal -Proiect marcaje -Proiect instalație electrică de balizaj	Offshore SRL	
53.	Heliport Clinică Dr. Grozovici București	heliport în terasă	-întocmire documentație tehnică obținere aviz AACR	Institutul Național de Boli Infecțioase "Prof. Dr. Matei Balș" București	2020
54.	Heliport Centru de Arși Spital Clinic Județean de Urgență Târgu - Mureș	heliport de suprafață	-SF	Ministerul Sănătății	2019
55.	Heliport Centru de Arși Spital Clinic Județean de Urgență Târgu - Mureș	heliport de suprafață	- Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Ministerul Sănătății	2021
56.	Spitalul de Oncologie Timișoara	heliport în terasă	-SF	DSP Timiș	2020
57.	Heliport Blaj	heliport de suprafață	-SF	Primăria Blaj	2021
58.	Heliport Blaj	heliport de suprafață	- Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Primăria Blaj	2021

59.	Heliport Centru Integrat de Transplant Cluj - Napoca	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Cluj	2021
60.	Heliport Centru Integrat de Transplant Cluj - Napoca	heliport în terasă	-Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Consiliul Județean Cluj	2022
61.	Heliport Institut Regional de Medicină Cardiovasculară Iași	heliport în terasă	-SF	Consiliul județean	2021
62.	Heliport Spital Județean de Urgență	heliport în terasă	-DALI	Consiliul Județean	2021
63.	Heliport Spital Județean de Urgență Drobeta-Turnu-Severin	heliport de suprafață	-SF	Consiliul Județean Drobeta-Turnu-Severin	2021
64.	Heliport Spital Județean de Urgență Drobeta-Turnu-Severin	heliport de suprafață	-Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Consiliul Județean Drobeta-Turnu-Severin	2022
65.	Heliport Spital Județean de Urgență Bacău	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Bacău	2018
66.	Heliport Spital Județean de Urgență Bacău	heliport în terasă	- Proiectare și întocmire documentații tehnice DTAC, PT - DE	Consiliul Județean Bacău	2020
67.	Heliport Spital Județean de Urgență Satu Mare	heliport în terasă	-SF	Consiliul Județean Satu Mare	2021
68.	Heliportul Spitalului Județean de Urgență Alexandria	heliport în terasă	-SF	Consiliul județean Teleorman	2019

Heliporturile nu pot fi construite fără ca proiectul tehnic să fie avizat de AACR sau AAMN, în funcție de situație și de cerința din Certificatul de urbanism. Dar, odată construit, conform proiectului tehnic avizat de AACR, nu înseamnă că heliportul este și certificat. Deci, proiectul tehnic al heliportului nu înseamnă heliport certificat. Certificarea heliportului se face conform RACR-AD-AADC, Reglementarea Aeronautică Civilă Română, privind autorizarea aerodromurilor civile, ed. 2016, și se face pe baza mai multor factori: documente care fac dovada că administratorul de heliport poate presta activități aeronautice conexe transporturilor aeriene (cod CAEN 5223), personal de heliport cu

experiență și instruit, existența: procedurilor, manualelor, instrucțiunilor, studiilor, programelor, protocoalelor, reglementărilor etc. de heliport, un sistem de management al siguranței, un program de securitate aeronautică, program de mentenanță etc.

Unele heliporturi (ex. heliportul Spitalului Municipal Beiuș), deși în acest moment nu se află pe lista heliporturilor certificate, ele au fost certificate, dar, din diverse motive, ele și-au pierdut certificarea. Experiența proiectanților rămâne însă edificatoare.

Heliportul Spitalului Județean de Urgență se realizează din fonduri publice, iar Consiliul Județean, în calitate de autoritate contractantă, respectă principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, așa cum sunt ele prevăzute în legislația specifică. Din cauza unor probleme apărute la realizarea altor heliporturi, cele mai multe cauzate de operatori economici implicați în proiecte fără a fi certificați de AACR sau fără a cunoaște reglementările aeronautice aplicabile și care au tratat heliporturile ca fiind construcții civile oarecare, autoritatea contractantă a decis să invoce experiența în domeniu și să impună o experiență minimă dar necesară și suficientă pentru a face dovada cunoașterii de către ofertant a problematicii de proiectare și construire a heliporturilor.

În acest sens, autoritatea contractantă evocă situații în care agenții economici au tratat heliporturile ca pe construcții civile oarecare, având ca efect emiterea de avize negative din partea autorităților competente, întârzierea foarte mare a finalizării proiectelor, efectuarea de cheltuieli suplimentare, realizarea unor obiective cu neconformități și generarea de dificultăți în exploatarea și administrarea heliporturilor. unele dintre ele afectând grav siguranța zborului.

În continuare, autoritatea contractantă arată că, în România și în Republica Moldova, în ultimii 5 ani, a fost elaborat un număr foarte mare de proiecte similare, respectiv proiecte tehnice în diverse faze de proiectare pentru construirea de heliporturi, aproape 70 fiind exemplificate în cele de mai sus, ceea ce permite stabilirea unor criterii de calificare prin solicitarea unei experiențe profesionale specifice adecvate. Ca urmare, prin solicitarea experienței profesionale specifice prin implicarea în 7 sau mai multe contracte de proiectare a unor heliporturi, autoritatea contractantă nu a restricționat participarea la procedura de achiziție publică, ci, în conformitate cu prevederile Instrucțiunii ANAP nr. 1/2017, în cazul contractelor ce includ o componentă semnificativă de servicii având ca obiect prestații intelectuale, care presupun activități cu nivel de complexitate ridicat, situație în care calitatea personalului are un impact semnificativ asupra calității executării respectivelor contracte, calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare, reprezintă caracteristici ale ofertei ce descriu, în fapt, nivelul tehnic sau funcțional al acesteia, fiind considerate un avantaj calitativ ce poate fi punctat.

Autoritatea contractantă consideră că dovada experienței specifice a personalului implicat în derularea contractului în servicii de elaborare/actualizare/revizuire studii de fezabilitate/proiecte tehnice pentru construcții noi/modernizare/reabilitare heliporturi pentru minim 7 contracte de servicii este relevantă pentru a încheia contractul licitat cu un proiectant de servicii, care să aibă, în componența echipei, personal cu experiență profesională specifică, necesară derulării unui contract de această complexitate.

Cu cât persoana este implicată în derularea mai multor contracte similare, cu atât experiența profesională specifică dobândită a acestuia este mai relevantă pentru autoritatea contractantă și face dovada calității prestării serviciilor.

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

..... a inițiat, la 11.05.2022, o procedură simplificată, în vederea atribuirii contractului de „Proiectare, asistență tehnică și execuție lucrări pentru Realizarea unui heliport pe corpul B din cadrul Spitalului Județean de Urgență, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. SCN1106704 și a documentației de atribuire.

În legătură cu cerința de calificare privind experiența similară, dar și cu unul dintre factorii de evaluare a ofertelor (Experiența profesională specifică pentru personalul desemnat pentru prestarea serviciilor din cadrul componentei tehnice), precum și cu algoritmul de calcul al acestuia, ... SA promovează contestația de față, solicitând modificarea lor, dar și suspendarea procedurii, ca măsură provizorie.

Referitor la cererea de suspendare a procedurii, Consiliul s-a pronunțat, prin Încheierea nr. 1430/C3/1190 din 24.05.2022, în sensul respingerii ei, ca rămasă fără obiect, întrucât autoritatea contractantă a dispus, din oficiu, suspendarea procedurii de atribuire, măsură publicată în SEAP, în cadrul anunțului de participare nr. SCN1106704.

Preliminar, Consiliul constată că, pentru a îndeplini obligația stabilită la art. 611 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, contestatorul SA a înaintat recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 208075659/1, în valoare de 35.000 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala

Având a analiza excepția de inadmisibilitate a contestației "pentru lipsa de obiect", Consiliul constată netemeinicia ei. În fapt, autoritatea contractantă nu a prezentat motive de fapt și de drept ale excepției amintite. În același timp, Consiliul constată că autoarea contestației a indicat, explicit, care este solicitarea sa, în raport cu conținutul atacat al documentației de atribuire.

Drept care, Consiliul va respinge excepția autorității contractante, ca nefondată și va face analiza cauzei pe fond.

În analiza criticilor contestatoarei împotriva modului de stabilire a cerințelor privind experiența similară în proiectarea și execuția de lucrări, Consiliul are în vedere conținutul fișei de date a achiziției, care are următorul conținut: *III.1.3.a) Capacitatea tehnica si/sau profesionala*

Informatii si/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectarii cerintelor mentionate:

Pentru contractele de achizitie de lucrari: executarea de lucrari de tipul specificat Experienta similara - executie lucrari

Ofertantul va face dovada ca a executat in ultimii 5 ani, în cadrul a maximum 3 contracte lucrări similare în val. cumulata de cel puțin 6.132.000 lei fara TVA.

Prin lucrări similare se intelege lucrări de construire/reabilitare /modernizare/ consolidare heliporturi.

.....

Experienta similara-proiectare

Ofert. va face dovada ca a prestat in ultimii 3 ani in cadrul a maxim 3 contr. servicii similare, în val. cumulata de cel puțin 350.000,00 lei fara TVA.

Prin serv. sim. se înțeleg serv. de elab./ actualizare/ revizuire de doc. tehnice aferente unei faze de proiectare conform legislatiei specifice incidente (studiu de fezabilitate/Doc. de Avizare a Lucrarilor de interventie/Proiecte tehnice) pentru constructii noi/modernizare/ reabilitare heliporturi.

În același timp, din conținutul caietului de sarcini, rezultă că edificarea heliportului presupune realizarea unor lucrări care implică modificări semnificative asupra corpului de clădire pe care va fi amplasat.

Astfel, se confirmă susținerea contestatoarei că soluția tehnică aleasă de autoritatea contractantă ("heliport în terase") ar trebui să conducă și la aprecierea că nu doar destinația finală a viitorului edificiu este reprezentativă în stabilirea nivelului de experiență similară a proiectantului și/sau constructorului, ci și modalitatea efectivă de proiectare/executare a lucrărilor.

Raportarea la experiența similară în proiectarea și executarea de heliporturi (indiferent de modalitatea de executare), cu excluderea unor lucrări care au evident complexitate ridicată (precum lucrări de nivelul unor piste de aeroporturi/aerodromuri și instalații de dirijare aferente) arată caracterul disproporționat al cerinței, inclusiv, în referire la destinația viitoarelor lucrări.

Văzând faptul că, în privința viitoarei investiții, se urmărește și o modificare a construcției pe care se suprapune heliportul (prin lucrări pentru: creșterea performanței seismice a clădirii actuale; modificarea structurii de rezistență, în sensul reducerii masei structurii de rezistență; demontarea șarpantei clădirii afectate și refacerea sistemului de termo-hidroizolație etc.), inclusiv edificarea structurii metalice de poziționare a

platformei heliportului, este evident că experiența similară a proiectantului și constructorului trebuie corelată și cu aceste tipuri de lucrări, pentru a corespunde nevoii efective a achizitorului de a beneficia de executanți care au capacitatea tehnică/capabilitatea de a executa asemenea lucrări.

În privința apărării achizitorului că numai agenții economici certificați pe baza Codului aerian abrogat în 2020 ar putea activa în domeniul aeronautic, pe baza experienței similare dobândite pe durata certificării, Consiliul constată că, în fapt, se confirmă caracterul excesiv al cerinței privind experiența similară. Certificarea în cauză nu exclude și nici nu acoperă cerința de experiență similară, așa cum este formulată. Ea ar face dovada unei evaluări a capacității operatorului economic în cauză la momentul anterior certificării, conform regulilor evaluatorului în cauză. În schimb, experiența similară reprezintă dovada derulării efective a activităților certificate.

De altfel, chiar caietul de sarcini (în ultimul paragraf al paginii 5) cuprinde și scenariul în care, odată edificat heliportul (cu implicarea acelor operatori economici care au experiența similară impusă), să fie necesare excepții de la cerințele de autorizare a aerodromurilor civile (cu adresarea cererilor către Autoritatea Aeronautică Civilă din România) pentru a fi pus în utilizare, context în care nivelul de experiență similară cerut apare, din nou, excesiv.

Or, conform cu prevederile art. 3 alin. (1) din Instrucțiunea nr. 2/2017, emisă de Agenția Națională Pentru Achiziții Publice: *Atunci când stabilește cerințele minime de calificare și selecție referitoare la experiența în implementarea/realizarea unui/unor contract/contracte sau unor activități similare, autoritatea/entitatea contractantă trebuie să ofere repere suficiente operatorilor economici interesați să participe la procedura de atribuire, pentru ca aceștia să poată determina nivelul de complexitate asociat cerinței în cauză, prin corelare cu modul în care este descrisă, prin rezultatele așteptate prevăzute de caietul de sarcini, complexitatea contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit, precum și modul în care poate fi demonstrată îndeplinirea respectivelor cerințe.*

Prin urmare, Consiliul consideră necesar ca autoritatea contractantă să reformuleze cerința de experiență similară, prin includerea posibilității ca aceasta să fie probată și prin executarea altor proiecte/lucrări la infrastructura aeronautică, precum piste de aeroport și/sau construcții pe structuri metalice/civile cu caracteristici similare celor ce vor face obiectul viitorului contract de achiziție publică.

În privința modalității de alocare a punctajelor suplimentare, acordate ofertelor admisibile, Consiliul constată că sunt întemeiate în parte criticile contestatoarei. Autoritatea contractantă nu a impus ca cei 3 specialiști, pentru care acordă punctaj, să-și dovedească dobândirea experienței profesionale în ultimii 5 ani, iar nivelurile de punctaj

intermediar/maxim, bazate pe minim 2/5/7 contracte care au avut drept obiect (doar) heliporturi, nu restricționează ofertarea.

Este relevant, în cauză, conținutul fișei de date a achiziției și anexa ei, privitor la modul de acordare a punctajului:

Algoritm de calcul:

- Pentru experiența specifică demonstrată prin minim 7 sau mai multe contracte care au avut ca obiect servicii de elaborare/actualizare/revizuire studii de fezabilitate/proiecte tehnice pentru construcții noi/modernizare/reabilitare heliporturi, în care a prestat servicii în calitate de inginer proiectare specializarea construcții civile, industriale și agricole – se acordă 10 puncte;
- Pentru experiența specifică demonstrată prin 5 până la 6 contracte care au avut ca obiect servicii de elaborare/actualizare/revizuire studii de fezabilitate/proiecte tehnice pentru construcții noi/modernizare/reabilitare heliporturi, în care a prestat servicii în calitate de inginer proiectare specializarea construcții civile, industriale și agricole - se acordă 6 puncte.
- Pentru experiența specifică demonstrată prin 2 până la 4 contracte care au avut ca obiect servicii de elaborare/actualizare/revizuire studii de fezabilitate/proiecte tehnice pentru construcții noi/modernizare/reabilitare heliporturi, în care a prestat servicii în calitate de inginer proiectare specializarea construcții civile, industriale și agricole - se acordă 2 puncte.

Este evident că, în privința experienței profesionale specifice a celor 3 experți-cheie indicați în fișa de date a achiziției (1 inginer proiectare specializarea construcții civile, industriale și agricole; 1 arhitect cu drept de semnătură; 1 inginer proiectant cu specializarea instalații electrice), ar fi un avantaj tehnic pentru achizitor ca aceștia să fi participat la proiectarea și edificarea unor heliporturi.

Astfel, fără a se confunda cu cerința de experiență similară a ofertantului, care trebuie să permită o participare largă în competiție, punctarea suplimentară a nivelului de experiență al personalului cheie (care ar trebui să reflecte avantajele obținute de achizitor, pornind de la orice ofertă care respectă cerințele minime), apare ca fiind obiectiv stabilă.

Or, adăugarea punctajelor pentru proiecte care au avut ca obiect "construcții civile încadrate în clasa de importanță B", așa cum solicită contestatoarea, nu ar reflecta avantajul amintit, așa cum se precizează și la art. 12 din Instrucțiunea nr. 1/2017, emisă de Agenția Națională Pentru Achiziții Publice: *Atunci când stabilește factorii de evaluare privind calificarea, experiența profesională și/sau modul de organizare a experților-cheie, autoritatea/entitatea contractantă se asigură că:*

a) factorii de evaluare sunt asociați unei/unor extinderi a cerinței/cerințelor minime obligatorii stabilite prin caietul de sarcini, avantajul urmărit fiind în corelație cu valori superioare ale nivelurilor de calificare și/sau experiență profesională prezentate de experții-cheie, ce fac obiectul factorilor de evaluare, față de nivelul minim ce trebuie îndeplinit pentru ca propunerea tehnică să fie declarată conformă;

b) factorii de evaluare sunt relevanți și reflectă avantajele economice/financiare rezultate din cadrul ofertelor depuse, avantaje care să nu fie anulate sau diminuate pe parcursul îndeplinirii contractului, fiind corelați cu specificul activităților și domeniului corespunzătoare obiectului respectivului contract.

Prin urmare, Consiliul consideră că nu se impune modificarea modului de acordare a punctajului aferent ofertelor admisibile, așa cum solicită contestatoarea.

Pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestația doar în partea privind modificarea cerinței de experiență similară a ofertanților, în sensul obligării autorității contractante la includerea posibilității ca aceasta să fie probată și prin executarea altor proiecte/lucrări la infrastructura aeronautică, precum piste de aeroport și/sau construcții pe structuri metalice/civile cu caracteristici similare celor ce vor face obiectul viitorului contract de achiziție publică, în 15 zile de la primirea deciziei.

Totodată, Consiliul va respinge, ca nefondată, cererea de modificare a modului de acordare a punctajului pentru experiența profesională specifică a experților-cheie, în temeiul dispozițiilor de la alin. (6) al aceluiași art. 26.

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge excepția de inadmisibilitate a contestației, ca nefondată.

Admite contestația SA, în contradictoriu cu, în partea privind modificarea cerinței de experiență similară a ofertanților din procedura inițiată cu anunțul de participare nr. SCN1106704/11.05.2022.

Obligă autoritatea contractantă la includerea posibilității ca experiența similară să fie probată și prin executarea altor proiecte/lucrări la infrastructura aeronautică, precum piste de aeroport și/sau construcții pe structuri metalice/civile cu caracteristici similare celor ce vor face obiectul viitorului contract de achiziție publică, măsură ce va fi luată în 15 zile de la primirea deciziei.

Respinge, ca nefondată, cererea de modificare a modului de acordare a punctajului pentru experiența profesională specifică a experților-cheie.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, în

conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...