



În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) 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 ...icii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr.

Data:

I. Prin contestația nr. 2209/30.08.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 45349/30.08.2021, formulată de SC ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ..., CUI ..., reprezentată legal prin Director General - ..., împotriva rezultatului procedurii, emis de S.N. ... - ... S.A., cu sediul în localitatea ..., jud. ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ..., CUI RO ..., reprezentată legal prin Director General ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului sectorial având ca obiect „Amenajare Bandă pistă și RESA”, anunț de participare nr. .../12.03.2021, s-a solicitat:

- Anularea comunicării nr. 11389/20.08.2021, precum și a raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021;

- Obligarea autorității contractante la constatarea conformității răspunsurilor la solicitările de clarificări adresate de autoritatea contractantă și la reluarea procedurii de atribuire prin constatarea admisibilității propunerii tehnice depuse de ... S.R.L., respectiv la continuarea acestei proceduri inclusiv prin evaluarea propunerii sale financiare și aplicarea criteriilor de atribuire stabilite.

II. Prin contestația nr. 622/30.08.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 45368/30.08.2021, formulată de SC ... S.R.L., cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., CUI RO ..., reprezentată legal de administratori ... și ... și convențional prin Cabinet de Avocat „...”,

împotriva rezultatului procedurii de atribuire, transmis prin adresa nr. 11391/20.08.2021, emisă de autoritatea contractantă S.N. ... - ... S.A., în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, s-a solicitat:

- anularea adresei de comunicare nr. 11391/20.08.2021;
- anularea raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021, iar în subsidiar, anularea tuturor deciziilor și actelor incidente, anterioare și subsecvente, precum și a oricăror procese-verbale de evaluare și comunicări, inclusiv a raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021 în partea care privește inadmisibilitatea și neconformitatea ofertei ...;
- obligarea autorității contractante la reluarea procedurii de atribuire cu consecința evaluării ofertei sale, a constatării admisibilității acesteia din urmă și a aplicării criteriului de atribuire.

III. Prin contestația datată 30.08.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 45951/01.09.2021, formulată de SC ... SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CUI ..., reprezentată convențional prin avocat ..., împotriva rezultatului procedurii, emis de S.N. ... - ... S.A., în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, s-a solicitat:

- anularea comunicării rezultatului procedurii nr. 11393/20.08.2021, prin care oferta sa a fost respinsă ca inacceptabilă și neconformă;
- anularea adreselor de comunicare a rezultatului procedurii către ofertanții (i) Asocieria ... SRL - ... SRL - ...SRL și (ii) Asocieria SRL - ... SRL;
- anularea raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021, a actelor anterioare sau subsecvente și/sau conexe acestuia în ceea ce privește respingerea ca inacceptabilă și neconformă a ofertei ... și declararea ca admisibile a ofertelor (i) Asocierii ... SRL - ... SRL - ...SRL și Asocierii SRL - ... SRL;
- obligarea autorității contractante la reevaluarea temeinică și legală a ofertei sale, cu consecința constatării admisibilității acesteia.

Conform prevederilor art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, contestațiile care fac obiectul dosarelor nr. .../2021, nr. .../2021 și nr. .../2021 au fost conexe pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași etape a procedurii de atribuire.

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

Consiliul a fost sesizat și este competent să soluționeze contestațiile formulate de SC SRL, SC ... SRL și SC S.R.L., prin care se critică rezultatul procedurii organizată de S.N. ... - ... S.A.

I. Prin contestația formulată de SC ... SRL se solicită:

- anularea comunicării rezultatului nr. 11389/20.08.2021, precum și a raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021, în ceea ce privește activitățile, rezoluțiile și toate documentele subsecvente referitoare la analizarea propunerii tehnice depuse în raport cu solicitările de clarificări nr. 8820/29.06.2021 și nr. 9245/08.07.2021;

- obligarea autorității contractante la constatarea conformității răspunsurilor transmise, prin raportare la cerințele minime ale caietului de sarcini și la informațiile din documentația de atribuire și la reluarea procedurii de atribuire, prin constatarea admisibilității propunerii tehnice depuse de ... S.R.L., respectiv la continuarea acestei proceduri inclusiv prin evaluarea propunerii financiare depuse de aceasta și aplicarea criteriilor de atribuire stabilite.

Contestatoarea arată că a depus o ofertă în procedură, care a fost stabilită ca admisibilă în urma verificării garanției de participare și a informațiilor din DUAЕ, calificându-se în etapa de evaluare a propunerii tehnice, când a fost declarată inacceptabilă și neconformă, ceea ce justifică interesul său în formularea prezentului demers.

Preliminar, contestatoarea arată că în cazul acestei proceduri de achiziție sectorială, criteriul de atribuire a fost stabilit ca fiind „Cel mai bun raport calitate-preț”, prețul ofertei, respectiv componenta financiară având o pondere de 90% (Punctaj maxim factor: 90) iar perioada de garanție a lucrării - componenta tehnică având o pondere de 90% 10% (Punctaj maxim factor: 10).

Astfel aceasta învederează că, în afara de criteriului "perioada de garanție" nu există niciun alt element de natură tehnică care să fie implicat în acordarea punctajului care va clasifica, pe diverse poziții ofertanții care prezintă oferte admisibile.

Contestatoarea precizează că la data de 04.06.2021, autoritatea contractantă i-a solicitat clarificări asupra garanției de participare și a informațiilor din DUAЕ, cu adresa nr. 7786/04.06.2021, la care a răspuns cu adresa APS 1806/09.06.2021, însoțită de anexele doveditoare necesare.

Ulterior, la data de 29.06.2021, autoritatea contractantă i-a transmis solicitarea de clarificări nr. 8820/29.06.2021, la care susține că a răspuns la obiect și în termen cu adresa APS 1911/01.07.2021, iar la data de 08.07.2021, a fost transmisă solicitarea nr. 9245/08.07.2021, la care a răspuns cu adresa APS 1968/13.07.2021

Contestatoarea consideră că a elaborat și prezentat propunerea tehnică în strictă concordanță cu toate informațiile conținute de documentația de atribuire, a fundamentat în mod complex conținutul propunerii tehnice, chiar dacă cerințele, în special cele referitoare la modul recomandat de structurare și prezentare a propunerii tehnice, erau des suprapuse și de multe ori repetate sub diferite forme generând confuzii de ordin semantic sau tehnic.

Spre exemplificare, aceasta a prezentat fragmentar aceste aspecte/tendențe manifestate de către autoritatea contractantă în înscrierea exagerat de amănunțită/repetitivă și totodată alambicată sau greu inteligibilă a unor cerințe care pot deveni astfel oricând posibile motive de stabilire aleatorie a neconformității unei propuneri tehnice, cu scopul relevării cadrului contextual în care a activat comisia de evaluare și, mai ales, din cauza constatării superficialității comisiei de evaluare în ceea ce privește analizarea răspunsurilor la solicitările de clarificări privind propunerea tehnică.

În legătura cu propunerea sa tehnică, așa cum rezultă din textele comparative cuprinse în *„Proces-verbal final privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz cu factorii de evaluare”*, solicită constatarea faptului că, în urma verificării detaliate a propunerii tehnice prezentate de ... S.R.L.:

- nu au fost identificate elemente lipsă sau întocmite în mod defectuos;

- toate cerințele din documentația de atribuire referitoare la conținutul și modul de prezentare ale propunerii tehnice depuse au fost îndeplinite, cu o singură excepție, inserată la pagina 17 din procesul-verbal cu privire la care s-a solicitat următoarea clarificare: *«Solicitare clarificare: în caietul de sarcini la punctul 7.2. (pag 18) se menționează: „În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situații în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor”, să detalieze concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor»*

Răspuns la această solicitare de clarificare a fost analizat în procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021, cap. III. pct.2:

„Prin adresa nr. 9245/08.07.2021 s-au solicitat clarificări ofertantului SC ... SRL cu privire la următoarele aspecte: «În caietul de sarcini la punctul 7.2. (pag 18) se menționează: În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situații în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor”. Să detalieze concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol

(obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor»

Notă: Ofertantul trebuie să demonstreze că respectă toate cerințele caietului de sarcini prin abordarea din punct de vedere tehnologic a metodologiei de execuție a lucrărilor, adică să reiasă că le-a înțeles într-o manieră proprie, le-a asumat, nu să redea exact conținutul caietului de sarcini, așa cum a fost elaborat de autoritatea contractantă. Caietul de sarcini conține cerințele minime care trebuie respectate pentru execuția lucrărilor, iar prezentarea modului de realizare a lucrărilor (metodologia) de execuție reprezintă modul în care fiecare operator economic propune modul de realizare a lucrărilor, respectând cerințele minime din caietele de sarcini.”

Conform cap. III, din același proces-verbal, comisia de evaluare a analizat răspunsul transmis de SC ... SRL la solicitarea nr. 9245/08.07.2021, după cum urmează:

«Ofertantul a prezentat ca măsură de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, soluția de a realiza inițial săpăturile necesare pe zonele cu teșituri. După realizarea teșiturilor din beton în termenul disponibil, acestea vor fi acoperite cu pământ și zona va fi nivelată, creându-se astfel o atenuare în cazul unui impact cu roțile unei aeronave. Întreaga zonă dintre pistă și obstacole consolidate cu teșituri din beton vor fi păstrate, nivelate în această etapă. În etapa de sistematizare și consolidare din banda pistei, săpăturile vor fi realizate pe o lățime inițială de aproximativ 25 m fiind evitate zonele care înglobează elementele din beton cu teșituri. Contactul cu terenul adiacent zonelor de racordare existente se va amenaja și compacta, degajare în înălțime tip „rampă” cu înclinare de 2-5%. Pe măsura executării straturilor proiectate, aceste rampe vor fi menținute operaționale, gradul de atenuare oferit crescând pe măsura micșorării adâncimii suprafeței de lucru.

Ofertantul menționează că aceste lucrări se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, fiind obligatoriu pentru lucrările de amenajare a platformelor antisuflu. Realizarea unor praguri decalate pe pista de aterizare/decolare nu este prevăzută în caietul de sarcini sau proiectul tehnic. Deși ofertantul menționează că lucrările se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, acesta nu a prevăzut nicăieri în propunerea sa tehnică dacă și cum se va realiza decalarea pragului la pistă. Nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, operarea pe pista 18/36 utilizând prag decalat, deoarece, în anumite faze ale lucrării, această opțiune nu reprezintă o alternativă, singura soluție fiind lucrul cu pista închisă, ceea ce, în contextul operațional actual, reprezintă o imposibilitate.

Avand în vedere că acest lucru presupune o serie complicată de lucrări, materiale (balizaj, marcaje), informări AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control) în cicluri de publicare prestabilite și consecințe operaționale semnificative, și de faptul că ați prezentat această soluție fără a prezenta metodologia prin care va realiza decalarea pragului, comisia de evaluare consideră răspunsul ofertantului neconcludent.

Comisia de evaluare constată că răspunsul ofertantului nu este concludent, întrucât nu dovedește un grad de înțelegere suficient al proiectului pe care urmează să-l ducă la îndeplinire, într-o manieră personală reflectat la situația existentă și bazată pe propriile capacități».

Contestatoarea reiterează că propunerea sa tehnică a trecut în mod complet testul verificării de către comisia de evaluare, prin raportarea minimă la cerințele caietului de sarcini, până la momentul solicitării nr. 9245/08.07.2021.

Totodată, arată că înaintea acestei solicitări de clarificări, a mai existat un prim demers al autorității contractante, astfel cum a fost înscris în procesul-verbal nr.10684/05.08.2021, la pag.4-5, cap.I:

« Urmare analizei propunerilor tehnice și a documentelor anexate, comisia de evaluare hotărăște să solicite la toți ofertanții (...) următoarele clarificări:

1. Unde se regăsește în propunerea tehnică prezentată de dvs. modalitatea de îndeplinire a cerințelor de reglementare EASA aplicabilă obiectivului, în conformitate cu prevederile Proiectului Tehnic - Volum piese scrise.

2. Unde se regăsește în propunerea tehnică prezentată de dvs. modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafețelor de siguranță ale pistei în perioadele în care pista va fi deschisă traficului și în interiorul benzii de siguranță se regăsesc obstacole, în conformitate cu proiectul tehnic.

Ofertanții transmit răspunsurile la solicitările de clarificare în termenul solicitat de comisia de evaluare, semnate cu semnătură electronică extinsă.

Comisia analizează răspunsurile primite și constată următoarele:

1. La solicitarea privind modalitatea de îndeplinire a cerințelor EASA, ofertanții menționează respectarea soluției proiectului tehnic care are drept scop alinierea suprafețelor de siguranță aferente pistei de decolare aterizare la reglementările EASA.

2. La solicitarea privind modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafețelor de siguranță ale pistei în perioadele în care pista va fi deschisă traficului și în interiorul benzii de siguranță se găsesc obstacole, în conformitate cu proiectul tehnic, ofertanții au prezentat măsurile de siguranță solicitate prin caietul de sarcini (copy-paste), respectiv amplasarea/eliminarea depozitelor de pământ în afara benzii de siguranță al pistei, supravegherea lucrărilor

din vecinatatea suprafețelor de rulaj astfel încât să fie asigurate condițiile minime de siguranță pentru desfășurarea traficului aerian, realizarea cu grijă, manual sau cu utilaje, a decapărilor în zonele unde se regăsesc utilități, semnalizarea cu elemente frangibile și delimitarea vizibilă zonelor de lucru, etc.

Răspunsurile la solicitarea de clarificare sunt incomplete, nefiind prezentate concludent soluțiile tehnice pe care ofertanții trebuie să le aplice pentru prevenirea avarierii aeronavelor în situații în care acestea intră accidental în zona etectuării lucrărilor. Comisia de evaluare hotărăște să revină cu o nouă solicitare de clarificări prin care să se detalieze concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată, în conformitate cu prevederile caietului de sarcini punctul 7.2».

În raport cu solicitările de clarificări pe care le-a primit, contestatoarea menționează:

A. Solicitarea de clarificări nr. 8820/29.06.2021, conținea, ca prim punct „Clarificați unde se regăsește în propunerea tehnică prezentată de dvs. modalitatea de îndeplinire a cerințelor de reglementare EASA aplicabilă obiectivului, în conformitate cu prevederile Proiectului Tehnic -Volum piese scrise”. Astfel, deși în niciun document al evaluării tehnice nu este prezentat preambulul răspunsului transmis la această solicitare, aceasta susține că în adresa APS 1911/01.07.2021 a atras atenția autorității contractante asupra caracterului excesiv și a lipsei de obiect relevant al acestei solicitări de clarificări, citând din răspunsul menționat după cum urmează:

«În documentația de atribuire, volumul "Piese scrise" al Proiectului Tehnic, secțiunea "Memoriu Tehnic" elaboratorul documentației tehnice respective, ... S.R.L., prezintă la capitolul 9 - "analiza conformitatil proiectului cu cerințele aeronautice aplicabile", tabelul respectiv desfășurandu-se de la pag.16 la pag 22.

Așa cum chiar proiectantul menționează, în acest tabel "este analizată conformitatea soluțiilor proiectate în raport cu reglementările EASA CS-ADR-DSN-ediția în vigoare". Din această formulare, rezultă faptul că elaboratorul "Proiectului Tehnic" (inclusiv al secțiunilor și documentelor/autorizărilor subsecvente sau derivate din acesta), a avut și are responsabilitatea stabilirii unor soluții tehnice care să fie în conformitate cu cerințele/reglementările EASA CS- ADR-DSN-ediția în vigoare. Prin urmare, "Proiectantul" și nu "Executantul/Antreprenorul" stabilește care sunt lucrările de conformare a zonelor de siguranță aferente pistei de decolare/aterizare și cele de etapizare a lucrărilor de marcaje, aceste soluții tehnice (cu excepția celor de marcaje, care fac obiectul altei investiții), fiind ulterior transpuse în întreaga documentație tehnico-economică elaborată de către ... S.R.L.

În aceste condiții, un operator economic participant la procedura de atribuire, în calitate de prezumtiv executant (antreprenor) al lucrărilor, nu avea nici responsabilitatea, nici competența de a modifica

soluțiile tehnice detaliate de proiectant în tabelul "Analiza conformității proiectului cu cerințele aeronautice aplicabile", ci trebuia să elaboreze oferta în conformitate cu Proiectul Tehnic (parte scrisă și desenată - DTOE, Detalii de execuție, etc), precum și cu caietele de sarcini pe specialități.

Deoarece toate elementele de proiectare parte a documentației de atribuire, sunt subsumate și corespund cerințelor/reglementărilor EASA CS-ADR-DSN-ediția în vigoare, rezulta că, prin respectarea, în cadrul ofertei, a cerințelor și datelor tehnice furnizate de proiectant (DTOE, detalii de execuție, etc), este asigurată în mod logic și conformarea cu reglementările EASA».

Punctul 2 al respectivei solicitări de clarificări,

«Clarificați unde se regăsește în propunerea tehnică prezentată de dvs. modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafețelor de siguranță ale pistei în perioadele în care piste va fi deschisă traficului și în interiorul benzii de siguranță se regăsesc obstacole, în conformitate cu proiectul tehnic»

are în cuprinsul adresei APS 1911/01.07.2021, ca răspuns, identificarea subcapitolelor și paginilor la care este tratat subiectul respectiv, cu citarea elementelor relevante din propunerea tehnică depusă, așa cum cerea de fapt autoritatea contractantă. În opinia sa, aceasta dorea să afle "locul" și nu "conținutul" acelor informații, care oricum, erau la dispoziția comisiei de evaluare, propunerea tehnică fiind vizibilă pentru aceasta, în integralitate.

În acest context, apreciază că autoritatea contractantă, fiind nemulțumită de răspunsul primit, trebuia de fapt să fie nemulțumită de propria formulare a solicitării, aceasta fiind în contradicție cu prevederile art. 140 alin. (3) din HG nr. 394/2016,.

În opinia contestatoarei, solicitarea de clarificări nr. 9245/08.07.2021 cu următorul conținut: *«La pct. 1 În caietul de sarcini punctul 7.2. (pag. 18) se menționează: „În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor”.*

Vă solicităm să detaliați concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care, eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanturi, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor».

are următoarele caracteristici și determinări/cauzalități care fac irelevante aprecierile comisiei de evaluare în legătură cu răspunsul depus la această solicitare:

Obiectul contractului ce va fi atribuit prin prezenta procedură se referă la execuția de lucrări în baza unei documentații tehnice avizate și aprobate de toți factorii, respectiv toate instituțiile abilitate în acest sens. Această procedură nu promovează vreun "concurs de soluții" sau alt sistem de calificare/evaluare prin care executantul lucrărilor ar trebui cumva să-și dovedească aptitudini de proiectare și să propună diverse soluții tehnologice. Conform cerințelor din documentația de atribuire ce conține elementele/documentele de proiectare "vizate spre neschimbare" și verificate de verificatori de proiecte atestați, niciun executant al lucrărilor nu se va putea abate de la prevederile documentației tehnice, decât numai ulterior atribuirii contractului, în cazul în care situația din șantier impune efectuarea unor modificări ale Proiectului Tehnic și pe cale de consecință, ale autorizațiilor/avizelor derivate.

Documentația de atribuire, nu conține în niciun document sau secțiune o prezentare a modalității/soluției tehnice recomandate de către elaboratorul proiectului sau de către altă persoană calificată/autorizată pentru realizarea cerinței invocate de către comisia de evaluare; nicăieri nu este tratată în mod special această soluție tehnică, pentru a putea fi luată ca referință.

Diverse secțiuni ale documentației de atribuire reglementează în mod clar modalitățile legale de stabilire a unor soluții cu implicații majore în siguranța traficului aerian și în securitatea în muncă a personalului antreprenorului.

Astfel, indiferent de soluția tehnică ce ar fi propusă de un ofertant pentru îndeplinirea cerinței "în condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor", în actuala etapă a contractării lucrărilor, aceasta nu ar putea fi apreciată din punctul de vedere al unei fundamentări necesare corecte, al temeiniciei și oportunității acestei soluții, deoarece, pe de o parte, documentația de atribuire nu conține specificațiile tehnice etalon/model/recomandate, deci lipsește cel de-al doilea termen al unei analize comparative, iar pe de altă parte reglementarea administrativă strictă de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, prin Avizul nr. 34639/1988 din 05 feb 2020 a modului legal de inițiere/începere a oricăror lucrări numai după elaborarea unor proceduri operaționale în comun de către S.N. ... - ..., R.A. ..., executant, proiectant și alte părți implicate, demonstrează că un mod/metodologie/soluție tehnică propus de către oricare ofertant va putea fi validat numai ulterior atribuirii contractului, în etapele menționate.

5. Cerința invocată și utilizată pentru excluderea din procedura a 7 ofertanți este: *„În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental*

în zona efectuării lucrărilor” este în mod eronat uzitată de comisia de evaluare, deoarece capitolul 7 din caietul de sarcini, pct.7.2. de la pag 18 se referă la reglementări aplicabile în totalitate numai ulterior atribuirii contractului și nu în etapa desfășurării achiziției.

Astfel, caietul de sarcini cuprinde 7 cerințe specifice managementului contractului, pe când specificațiile referitoare la cerințele de elaborare a propunerii financiare sunt detaliate în capitolul 15.

Contestatoarea arată că, în raport cu motivarea respingerii ofertei depuse de către S.R.L. comisia de evaluare invocă în motivare numai unele părți ale răspunsului transmis cu adresa APS 1968/13.07.2021, omițând unele paragrafe sau interpretând în mod propriu și distorsionat tehnologiile prezentate.

Astfel, nu sunt luate în considerare:

- pct. 1 din răspuns, în care se menționează posibilitatea executării lucrărilor atât "sub trafic", cât și prin închiderea pistei;

- pct. 2.1 din răspuns, care prezintă opțiunea proprie de realizare a tronsoanelor experimentale în cadrul lucrărilor de sistematizare și consolidare terasamente în afara zonei de siguranță, la distanțe cât mai mari posibile de pistă;

- pct. 2.2 din răspuns care prezintă opțiunea de organizare a lucrărilor de amenajare cu beton turnat la elementele ...ive existente în banda pistei (cămine, geigere și alte structuri din beton/beton armat), cu câte 8 echipe simultan, atât în condiții de decalare aprobată a pragului pistei, cât și în condiții în care decalarea pragurilor nu poate fi aplicată, când lucrările se vor executa numai pe câte o parte a pistei, pe tronsoane scurte, în aceeași tehnologie.

- pct. 2.3 din răspuns care prezintă atât lucrările de sistematizare și consolidare terasamente (decapare, săpătura la profil, stabilizare cu lianți hidraulici in situ, stabilizare prin adaos de pământ) din banda pistei, stânga dreapta, cât și modul de corelare a acestora cu lucrările de amenajare a construcțiilor cu teșituri din beton și care conține și varianta de lucru fără decalarea pragului de decolare/aterizare (*În cazul tronsoanelor pereche cu cele scurte, unde nu poate exista protecția în lucru dată de decalarea pragului de aterizare, lucrările de consolidare/sistematizare terasamente se vor executa tot în două etape, întâi zonele late de 25 m și apoi zonele adiacente pistei care înglobează elementele izolate consolidate cu teșituri din beton*).

- pct. 2.4 din răspuns care prezintă organizarea propusă a lucrărilor de amenajare a platformelor antisuflu, care se propun a se executa sub protecția obligatorie a decalării pragului la aterizare, în sistem de lucru continuu: „în schimburi” cât și varianta optimă de execuție recomandată în condiții de întrerupere a traficului aerian.

- pct. 2.5 din răspuns, care detaliază alte măsuri propuse și în încheierea răspunsului: *„Toate aceste măsuri/modalități/soluții tehnice*

sunt propuse de noi, în baza informațiilor disponibile în documentația de atribuire și în literatura de specialitate, precum și a experienței personale a unor ingineri proprii care au executat lucrări în condiții similare sau apropiate. Conform responsabilităților factorilor implicați în proiect, aceste modalități/soluții tehnice pot fi adaptate sau modificate în strânsă legătură cu realitățile din șantier, din aeroport și cu evoluția lucrărilor”.

B. Față de concluziile comisiei de evaluare din comunicarea nr. 11389/20.08.2021, contestatoarea combate pretinsele motive de constatare a caracterului neconcludent al răspunsului, după cum urmează:

Referitor la afirmația că *«Realizarea unor praguri decalate pe pista de aterizare/decolare nu este prevăzută în caietul de sarcini sau proiectul tehnic»*, petenta susține că chiar dacă această opțiune nu este tratată detaliat în Proiectul Tehnic, ea este luată în considerare de către autoritatea contractantă.

Astfel, în clarificarea nr. 6688/07.05.2021 din perioada de elaborare a ofertelor, în răspunsul la întrebarea nr. 5 menționează: *«A se vedea răspunsul de la întrebarea nr. 1. Proiectul tehnic și caietul de sarcini nu includ lucrări specifice de sisteme de balizaj temporare pentru că pista să fie operațională. Singurele elemente solicitate specific se referă la indicatoarele și luminile (balizele) zonelor inutilizabile conform punctului 7.2. Cerințe specifice ale Beneficiarului privind execuția lucrărilor din Caietul de sarcini. În funcție de Metodologia de abordare a lucrărilor propuse de către ofertanți sau în cazuri excepționale care nu au putut fi previzionate, poate să apară necesitatea unor sisteme de balizaj temporare pentru ca pista să fie operațională, ca exemplu **realizarea de praguri decalate**»*.

Referitor la afirmația *«Deci se menționează că lucrările se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, nu este prevăzut nicăieri în propunerea dvs. tehnică dacă și cum se va realiza decalarea pragului la pistă»*, se poate lua în considerare această procedură ca opțiune, fără a fi considerat ca motiv de neconformitate opțiunea respectivă.

Referitor la afirmațiile:

«Nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, operarea pe pista 18/36 utilizând prag decalat, deoarece, în anumite faze ale lucrării, această opțiune nu reprezintă o alternativă, singura soluție fiind lucrul cu pista închisă, ceea ce, în contextul operațional actual, reprezintă o imposibilitate»

și

«Propunerea de închidere a pistei nu reprezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele din caietul de sarcini, entitatea contractantă neluând în calcul în caietul de sarcini o astfel de posibilitate».

Contestatoarea consideră că acestea sunt contrazise de următoarele componente ale documentației de atribuire, care demonstrează că închiderea pistei pe anumite perioade de timp este nu numai posibilă, dar chiar necesară în anumite situații: memoriul tehnic al Proiectului și avizul nr. 34639/1988 din 05.02.2020 emis de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

În răspunsul consolidat nr. 5857/15.04.2021, emis de autoritatea (entitatea) contractantă în perioada de elaborare a ofertelor, la rubrica "Răspuns", este menționat:

la Întrebarea nr. 35:

«Intervalul orar care conține 99% din zborurile militare și civile la SN AIMKC SA este 09:00 - 24:00, nu neapărat aplicabil fiecărei zi a săptămânii. Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați.

Lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp, stabilite săptămânal în ședințele operative, cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru și în funcție de planurile de zbor cunoscute la data respectivă».

la Întrebările nr. 37 și nr. 38:

«Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați. Pentru realizarea lucrărilor, în funcție de planurile de zbor cunoscute, se vor emite Baze NOTAM de închidere a pistei de decolare-aterizare. Acestea se vor stabili și emite săptămânal. În acest interval, Antreprenorul cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru, va putea să își stabilească propriile perioade de lucru. Menționăm că pentru durata de execuție de 8 luni se va lua în calcul doar perioadele/intervalele de timp în care Antreprenorul va avea acces la zona de lucru/șantier».

La întrebarea nr. 54

«Va rugăm să confirmați faptul că pe toată perioada de execuție amplasamentul va fi liber de sarcini, fără restricții și executarea lucrărilor pe timpul zilei nu va fi întreruptă de orarul zborurilor», răspunsul a fost: «Programul de lucru se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați. Pentru realizarea lucrărilor, în funcție de planurile de zbor cunoscute, se vor emite baze NOTAM de închidere a pistei de decolare-aterizare. Acestea se vor stabili și se vor emite săptămânal. În acest interval Antreprenorul cu îndrumarea strictă a

indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru, va putea să își stabilească propriile perioade de lucru. Menționăm că pentru durata de execuție de 8 luni se va lua în calcul doar perioadele/intervalele de timp în care antreprenorul va avea acces la zona de lucru/șantier. Durata de execuție este de 8 luni calendaristice».

Referitor la afirmația:

«Din răspunsul consolidat rezultă faptul că ați prezentat soluții tehnice doar pentru situația decalării pragului de aterizare, adică doar pentru situația de excepție, nu și pentru realizarea lucrărilor în condiții normale, fără a fi decalat pragul de aterizare», petenta consideră că afirmația este total neadevărată, fiind prezentate soluții și pentru realizarea lucrărilor fără decalarea pragului de aterizare.

Referitor la constatarea finală a comisiei de evaluare, «Comisia de evaluare constată că răspunsul dvs. nu este concludent, întrucât nu dovedește un grad de înțelegere suficient al proiectului pe care urmează să-l ducă la îndeplinire, într-o manieră personală reflectat la situația existentă și bazată pe propriile capacități», apreciază că această enunț nu concordă cu nicio prevedere din documentația de atribuire referitoare la modul recomandat de elaborare a propunerii tehnice, deoarece:

1. „Gradul de înțelegere al proiectului”, ca enunț identic sau similar, nu este înscris în nicio secțiune relevantă a documentației de atribuire din cele menționate anterior;

2. Acest „criteriu” nou-descoperit de către comisia de evaluare este un element ce nu poate fi măsurat, este un pretins factor, cu caracter subiectiv, utilizat în mod irelevant de către comisia de evaluare și nu oferă niciun reper care să conducă la constatarea inacceptabilității ofertei în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016 și a neconformității în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Totodată, învederează că, în stabilirea netemeinicii demersului autorității contractante, conform HG nr. 394/2016, art. 140 alin. (4), este de interes condiționalitatea de aplicare indusă de art. 221 din Legea 99/2016, astfel încât, solicitările transmise de autoritatea contractantă cu nr. 8820/29.06.2021 și nr. 9245/08.07.2021 nu au o fundamentare demonstrată în vreun document al dosarului achiziției prin care să se demonstreze că în propunerea tehnică informațiile sau documentele prezentate sunt incomplete sau eronate ori că lipsesc anumite documente. Pe cale de consecință, petenta consideră că aprecierea ca neconcludent a răspunsului său este neaplicabilă prin raportare la faptul că nu au fost identificate în mod real, în conținutul propunerii tehnice pe care a depus-o, nici documente lipsă, nici documente incomplete sau eronate, astfel că nu poate fi invocat în niciun caz art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016;

3. Maniera personală de elaborare a propunerii tehnice depusă de ..., reflectată la situația existentă și bazată pe propriile capacități este

dovedită de următoarele documente/componente ale propunerii tehnice, toate aceste structuri fiind elaborate pe baza documentației de atribuire, dar prin utilizarea managementului integrat al societății, conform resurselor, tehnologiilor, procedurilor de sistem și tehnice proprii:

Metodologia de executare a lucrărilor;

- Planul de management al calității în cadrul Contractului: Programul Calității, inclusiv Planuri Calitate, Verificări și Încercări;

- Grafic general de realizare a investiției publice (fizic și valoric), inclusiv drumul critic;

- Personalul propus și managementul contractului pentru execuția lucrărilor, inclusiv organigrama, modul în care vor interveni experții în implementarea contractului și modul în care este asigurat accesul la ...iciile acestora;

- Infrastructura care va fi utilizată în realizarea activităților în cadrul Contractului;

- Măsuri aplicabile de ofertant pentru supravegherea lucrărilor în perioada de garanție acordată;

- Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării;

- Prezentarea modului de realizare a lucrărilor (planul propus): abordarea din punct de vedere proces tehnologic (metodologia de execuție) pentru realizarea lucrărilor, modul de derulare a etapelor, asigurarea calității și a controlului calității, implementarea programului de securitate și sănătate în muncă, protecția contra incendiilor;

- Plan de mobilizare în vederea defecțiunilor apărute în perioada de garanție de buna execuție Programul de execuție (diagrama Gantt).

Față de toate cele de mai sus, contestatoarea consideră că sunt incidente, prin raport la detaliile argumentației, cel puțin următoarele prevederi legislative:

- Principiul proporționalității;

- Documentația de atribuire nu a conținut toate informațiile necesare, în discordanță cu prevederile art 3. alin. s) și rr) din Legea 99/2016;

- Această documentație nu a asigurat operatorilor economici o informare completă, corectă și explicită și, totodată, a fost cerută de la ofertanți prezentarea unor metodologii proprii, prin raportare la informații insuficiente sau contradictorii.

În acest sens, consideră că relevante sunt prevederile art. 164 din Legea nr. 99/2016, art. 22 alin. (2) și art. 137 din HG nr. 394/2016, și, concluzionând, solicită admiterea în totalitate a contestației.

În replică, SN ... SA, a formulat punct de vedere, transmis cu adresa nr. 11961/03.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 46657/03.09.2021, prin care se solicită respingerea contestației formulată de ... SRL ca fiind nefondată.

Pe cale de excepție, aceasta invocă excepția inadmisibilității capătului de cerere privind obligarea autorității contractante la constatarea conformității răspunsurilor transmise la solicitarea nr. 8820/29.06.2021 și nr. 9245/08.07.2021, prin raportare la cerințele minime ale caietului de sarcini și la informațiile puse la dispoziția operatorilor economici prin documentația de atribuire.

De asemenea, în măsura în care contestatoarea nu a constituit cauțiunea în termenul și cuantumul prevăzut de lege, solicită respingerea contestației în temeiul art. 61¹ alin. 1) din Legea nr. 101/2016.

Pe fondul cauzei, autoritatea contractantă arată că, prin lansarea procedurii de achiziție, a urmărit alinierea ...ivă și dimensională a suprafețelor de siguranță aferente pistei de decolare-aterizare, la cerințele reglementărilor EASA.

Din cerințele prevăzute în documentația de atribuire, autoritatea contractantă a avut în vedere, pe lângă soluția tehnică de execuție prevăzută în proiectul tehnic (piese scrise și desenate), asumarea și prezentarea de către ofertanți a unor soluții de protecție a traficului aerian realizat pe aeroport pe perioada de execuție, lucrările realizându-se sub trafic deschis în condiții de timp limitate.

În acest sens, ofertanții trebuiau să prezinte, în conformitate cu modelul de propunere tehnică, propria metodologie de executare a lucrărilor prin raportare la informațiile din caietul de sarcini și adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării.

În ceea ce privește respingerea propunerii tehnice înaintată de ofertantul ... SRL, autoritatea contractantă redă cerința caietului de sarcini, solicitările de clarificare precum și răspunsul contestatoarei, în demonstrarea faptului că contestatoarea nu a răspuns solicitărilor de clarificare într-un mod concludent și complet.

Cerința din caietul de sarcini, așa cum a fost formulată la punctul 7.2. din caietul de sarcini, are următorul conținut: *„În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor”*. Autoritatea contractantă solicită ob...area că cerința este clar exprimată pentru situația de pista deschisă, neavând trimiteri la condiționalitățile exprimate în restul secțiunii 7.2. din caietul de sarcini.

Autoritatea contractantă arată că în urma analizării propunerii tehnice a contestatoarei ... a constatat faptul că deși acesta a respectat în mare măsura capitolele propuse prin modelul de propunere tehnică, nu a prezentat ce soluții tehnice vor fi aplicate pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație), care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă, în propunerea tehnică ofertantul s-a limitat la a reda întocmai textul din caietul de sarcini (pag. 461).

Astfel, a fost formulată prima solicitare de clarificare, prin adresa nr. 8820/29.06.2021, prin care autoritatea a explicat ce informații trebuie furnizate de către ofertanți, pentru a se putea aprecia dacă aceștia pot asigura prevenția avarierii unei aeronave în condițiile în care pista este deschisă operării. În acest sens, s-a solicitat ofertantului să precizeze unde în propunerea sa tehnică se regăsește modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările în perioadele în care pista de decolare/aterizare va fi deschisă traficului aerian.

Autoritatea contractantă reiterează că cerința a avut în vedere pista deschisă operării, pentru situația punctuală a desfășurării lucrărilor sub trafic, nu situația excepțională a existenței pragului decalat și nu situația în care, în raport de programul zborurilor, pista poate fi temporar închisă.

Prin răspunsul ofertantului, acesta a menționat că în propunerea tehnică, la paginile nr. 7, 8, 294, 295 și 137 se regăsesc informațiile solicitate.

Autoritatea contractantă a considerat, prin prisma răspunsului primit de la ofertantul, care a reprezentat de fapt o redare în mare măsură a textului cerințelor/prevederilor din documentația de atribuire, că solicitarea inițială nu a fost suficient de clară.

În aceste condiții s-a revenit asupra solicitării de clarificare prin adresa nr. 9245/08.07.2021, prin care, invocând în clar punctul din caietul de sarcini, s-a solicitat detalierea în concret a modului/soluției tehnice ce va fi aplicată pentru eventualele obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, astfel încât acestea să nu reprezinte un pericol pentru o aeronavă ce accidental parăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.

Răspunsul contestatoarei, inclusiv la cea de-a doua solicitare de clarificare, a fost apreeiat ca fiind neconcludent, deoarece SRL a luat în calcul, la formularea răspunsului, doar situațiile cu caracter excepțional, nu situațiile în care autoritatea contractantă trebuie să mențină pista deschisă pe întreaga sa lungime, iar lucrările ce urmează a fi executate se vor realiza în aceste condiții.

Autoritatea contractantă face precizarea că analiza răspunsului se regăsește în procesul-verbal privind evaluarea conformității propunerii tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare nr. 10684/05.08.2021, analiză pe care o redă în punctul de vedere.

Astfel, răspunsul contestatoarei materializat a avut în vedere:

i. La punctul 2.1. realizarea anumitor tipuri de lucrări la distanțe cât mai mari posibile de pistă. Față de acest răspuns:

- Ofertantul nu precizează care va fi conduita sa în raport de lucrările ce urmează a fi executate în imediata apropiere a pistei;
- Ofertantul nu prezintă soluții tehnice concrete pentru situația în care cea mai mare distanță posibilă de pistă nu este suficientă pentru a

asigura prevenția avarierii unei aeronave ce poate părăsi accidental pista.

ii. La punctul 2.2 - lucrările de amenajare cu beton turnat la elementele ...ive din banda pistei (...) se vor executa:

- În condiții de decalare aprobată a pragului pistei (...)
- În zonele în care decalarea pragurilor nu poate fi aplicată, lucrările se vor executa numai pe câte o parte a pistei, pe tronsoane scurte, în aceeași tehnologie. (...)

iii. La punctul 2.3, paragrafele 1) și 2), ofertantul propune soluții tehnice aplicabile în condiții de decalare a pragului de aterizare. La paragraful 3) ofertantul nu detaliază soluțiile tehnice propuse în situația în care nu poate exista protecția în lucru dată de decalarea pragului de aterizare, ci precizează doar că lucrările se vor executa în două etape.

iv. La punctul 2.4. ofertantul descrie anumite tipuri de lucrări (generatoare de potențiale obstacole), propuse a fi executate sub protecția obligatorie a pragului decalat.

v. La punctul 2.5. nu sunt relevante soluții tehnice în sensul solicitării de clarificare.

Față de cele prezentate mai sus:

➤ Ofertantul prezintă soluții tehnice concrete pentru situația execuției lucrărilor în condițiile decalării pragului la aterizare, adică în situații de excepție în raport cu cerința de executare a lucrărilor în condiții de pista deschisă.

➤ Ofertantul nu prezintă soluții tehnice pentru protejarea aeronavelor ce pot părăsi accidental pista, în situația în care aceleași lucrări (cu aceeași tehnologie), vor fi executate cu pista deschisă, fără decalarea pragului de aterizare/în condiții de continuitate a traficului aerian.

➤ Condițiile de prag decalat sunt aplicabile doar în două faze, pe porțiuni precis determinate de lungime a pistei. Există o porțiune centrală a pistei (aprox. 1500 în stânga/dreapta) ce nu intră sub incidența "soluției prag decalat" acest aspect fiind imposibil din punct de vedere operațional. Punctul 2.2. de mai sus nu reprezintă o soluție tehnică de protejare a zonei de șantier conform solicitării. Cele 8 echipe care lucrează simultan, nu reprezintă o soluție tehnică în raport de solicitarea exprimată.

➤ "Soluție tehnică" de protejare a zonei de șantier nu echivalează cu lucrul "în două etape, întâi zonele late de 25 m și apoi zonele adiacente pistei care înglobează elementele izolate consolidate cu teșituri din beton". Practic, aceste "elemente izolate" sunt reprezentate de toată lungimea pistei - zona în care betonul se îmbină cu suprafața înierbată.

Autoritatea contractantă face precizarea că și-a asumat închiderea pistei aterizare/decolare aeronave doar pentru perioade scurte de timp (maximum 12 h) în condițiile executării unor tronsoane prestabilite din punct de vedere dimensional, adecvat timpului alocat. Pragul decalat se

poate executa doar în 2 etape, ce nu pot oricum fi realizate simultan deoarece, pentru aterizarea aeronavelor ce operează frecvent pe aeroport, este necesar ca pista să fie deschisă pe o distanță de aproximativ 2500 de metri:

- se decalează aprox. 1000 de m pragul 36 spre Nord și se execută lucrări în banda de siguranță a pistei pe această distanță și RESA.

- se decalează aprox. 1000 de m pragul 18 spre Sud se execută lucrări în banda de siguranță a pistei pe această distanță și RESA.

Pista de aterizare/decolare aeronave la are o lungime de 3500 metri din care chiar dacă scădem cei 2000 de metri menționați mai sus, rămânem cu o distanță de 1500 metri (porțiune centrală) stanga/dreapta pe care lucrările de amenajare a benzii de siguranță a pistei nu pot fi realizate sub incidența existenței unui prag decalat.

Valorile menționate sunt calculate ținând cont de capacitatea operațională a aeronavelor (distanțe declarate necesare pentru decolare/aterizare) ce utilizează frecvent aeroportul.

Este evident că, pentru a putea lucra cu pista închisă pentru suprafața de 1500 de m ce nu intră sub incidența pragului decalat, ar trebui ca pista de aterizare/decolare să fie închisă pe o perioadă mai îndelungată, ceea ce contrazice cerințele caietului de sarcini "(...)se vor realiza sub trafic". Nu există trafic pe o pista închisă prin NOTAM.

Concluzionând, autoritatea face precizarea că ofertantul a structurat propunerea sa tehnică raportat la cerința de clarificare în condițiile decalării pragului de aterizare, dar nu a prezentat soluții pentru realizarea lucrărilor în condiții de pista deschisă.

IV. Raportat la susținerile contestatoarei, autoritatea le consideră nefondate, pentru următoarele motive:

- Motivele expuse la pagina 4) din contestație, paragrafele 1)-3), reprezintă critici aduse documentației de atribuire, respectiv caietului, de sarcini, acestea fiind tardive în raport de momentul procedural la care puteau fi formulate, nefiind critici aduse rezultatului procedurii.

- Referitor la susținerea potrivit căreia „autoritatea (entitatea) contractantă a înscris diversele cerințe referitoare la executarea lucrărilor aferente contractului în mai multe documente [...]", menționează că expresii la care face referire contestatoarea sunt cu titlu de îndrumare regăsindu-se în întreaga documentație de atribuire, care nu a fost contestată de niciun operator economic, de unde reiese că a fost pe înțelesul tuturor. Expresiile folosite au scopul de a informa operatorii economici participanți la procedură cu privire la drepturile autorității contractante în ceea ce privește analiza propunerilor prezentate.

În continuare, autoritatea susține că și criticile formulate la pagina 6) din contestație, punctul A) – referitoare la adresa de clarificări nr. 8820/29.06.2021, nu reprezintă critici ale rezultatului procedurii ci, pe de o parte sunt critici ale documentației de atribuire, iar pe de altă parte nu vizează solicitarea de clarificare în raport de obiectul contestației.

În ceea ce privește criticile formulate la pagina 7) din contestație, punctul B) referitoare la punctul 2 din solicitarea de clarificări nr. 8820/29.06.2021, autoritatea contractantă le consideră că fiind expuneri subiective, fără relevanță juridică în raport cu obiectul contestației, iar criticile formulate la pagina 8), paragrafele 1) și 2), referitoare la obiectul contractului, depășesc obiectul contestației în raport de cerința caietului de sarcini și de solicitarea de clarificare.

Opinia autorității contractante este că în mod eronat contestatoarea a apreciat că s-ar fi aflat în fața unui concurs de soluții sau că ar fi trebuit să dovedească aptitudini de proiectare. În fapt, critica este menită să acopere lipsa dovezii că ofertantul a propus soluțiile concrete pentru evitarea avarierii unei aeronave care părăsește accidental pista. În situația executării lucrărilor în condiții de pista deschisă.

Soluția ce trebuia prezentată nu avea cum să modifice proiectul tehnic nici să necesite obținerea de noi autorizații/avize. Este vorba despre o soluție punctuală, aplicabilă pe perioade scurte de timp (aterizarea/ decolarea unei aeronave), esențială pentru a putea îndeplini obiectivul proiectului în condiții de pista operațional (adică deschisă traficului acrian).

Ceea ce s-a solicitat prin "soluție tehnică" nu este altceva decât realizarea conformării cu cerințele de reglementare aplicabile unei benzi de siguranță a pistei (cerințele EASA), așa cum au fost ele prezentate în caietul de sarcini, pentru porțiunile în care se desfășoară lucrări care, pe perioada de aterizare/decolare a unei aeronave, nu trebuie să reprezinte un pericol suplimentar pentru aeronava ce ar putea părăsi accidental pista și ieși în zona respectivă.

Criticile formulate la pagina 8) din contestare, punctul 4) reprezintă o interpretare eronată în ceea ce privește avizul AACR nr. 34639/1988/05.02.2020. Astfel, avizul AACR nu condiționează prezentarea soluțiilor tehnice de către ofertanți, la momentul înaintării ofertelor, de elaborarea unor proceduri operaționale în comun cu autoritatea contractantă.

Sușinerile contestatoarei, cum că nu exista repere în cuprinsul caietului de sarcini sunt considerate neîntemeiate, scopul solicitării acestor soluții tehnice de la un specialist în construcții fiind tocmai acoperirea nevoii autorității contractante, în raport de cerințele caietului de sarcini.

Autoritatea susține că dacă ar fi cunoscut aceste soluții sau ar fi avut un specialist în construcții, cerința respectivă nu s-ar mai regăsi în caietul de sarcini, ci ar fi fost indicată direct soluția. Așadar, nu este vorba despre un concurs de soluții ci despre oferirea unor soluții, lucru pe care contestatoarea nu l-a realizat în raport de cerința din solicitarea de clarificare.

Niciunul din elementele avizului AACR menționate de contestatoare nu reglementează modalitatea de stabilire a unor soluții tehnice cu

implicații majore în siguranța traficului aerian sau în securitatea în muncă a personalului antreprenorului. *"Elaborarea de evaluări de siguranță și proceduri operaționale pentru fiecare fază de desfășurare a lucrărilor"* se referă strict la modul de derulare a activității pe perioada derulării contractului (acces, instruire personal, informare aeronautică etc.) prin prisma coordonării cu toți factorii implicați. Punctul 4 al avizului indicat mai sus nu are nicio legătură cu avarierea sau nu, a unei aeronave ce accidental părăsește pista în zona de șantier, iar elaborarea unei proceduri operațional comune nu are nicio legătură cu soluțiile tehnice utilizare de executantul lucrării.

Criticile formulate la pagina 9) punctul 5) din contestație reprezintă, în opinia autorității contractante o interpretare total eronată a contestatoarei, fiind improprie aprecierea că anumite capitole din caietul de sarcini se referă la reglementări aplicabile numai ulterior atribuirii contractului, iar autoritatea contractantă nu trebuie să aibă în vedere aceste reglementări pe parcursul derulării procedurii de atribuire.

Autoritatea susține că și criticile formulate la pagina 12) punctul 1), reprezintă, de asemenea, o interpretare total eronată a contestatoarei, întrucât acest "criteriu", pretins a fi nou-descoperit, este unul măsurabil, deoarece cerințele EASA despre cum trebuie să arate suprafața benzii de siguranță a pistei sunt destul de precise. Lucrările de reamenajare a benzii de siguranță a pistei presupun în linii mari decaparea a tot ceea ce este acum neconform, executarea tuturor elementelor specifice conform caietului de sarcini. Decaparea suprafețelor inierbate generează diferențe de nivel între suprafața pistei și cea inierbata adiacentă, diferențe ce acum nu există. Această decapare, pe lângă diferența de nivel creată, scoate la suprafață și transformă în obstacole elemente cu o structură dură, ca de exemplu: cămine balizaj, guri canalizare, socluri de beton etc. Drept urmare, fiecare ofertant trebuie să dea dovadă de capacități tehnice și cunoștințe de specialitate temeinice, astfel încât să vină în întâmpinarea nevoii autorității contractante în momentul solicitării unei "soluții tehnice" de protejare a zonei de șantier, scopul fiind inclusiv de a respecta cerințele EASA, cel puțin în asigurarea că nu există suprafețe sau alte elemente în zona de șantier, ce ar putea provoca avarierea unei aeronave ce ar părăsi accidental pista în zona de execuție a lucrărilor.

Referitor la criticile formulate la pagina 13 din contestație, punctul 1), acestea sunt apreciate ca fiind total eronate și dovedesc lipsa unui grad de înțelegere a riscurilor ce trebuie evitate cu prioritate, raportat la lucrările ce fac obiectul procedurii.

Așadar, această situație nu este una prezumtivă, statistica la nivel mondial privind evenimentele de tip "runway excursion" (ieșire din pistă a unei aeronave) exprimată în termeni de probabilitate severitate, face ca această "soluție tehnică" solicitată să reprezinte un element esențial cu două componente principale:

- Elementul economic și specificul aeroportului, ce ar fi puternic afectat în cazul derulării lucrărilor în banda pistei cu perioade mari de timp cu pista închisă;
- Elementul siguranță aeronavă pasageri, în raport de care nu se poate face rabat nici trata cu superficialitate, niciun element esențial (soluție tehnică).

Cerința privind modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată de orice ofertant pentru a se asigura că eventualele obstacole generate de execuția lucrărilor, rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei ajunge în zona efectuării lucrărilor, nu reprezintă o abatere sau modificare a Proiectului Tehnic avizat. Prezentarea acestor soluții ar fi trebuit să facă parte din "Metodologia de executare a lucrărilor" și/sau din secțiunea privind "Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării" din cadrul propunerii tehnice ale ofertantului.

Prin urmare, transcrierea întocmai a cerințelor din caietul de sarcini nu poate fi considerată o prezentare a modului de realizare a lucrărilor (planul propus), respectiv o abordare aplicată și concretă din punct de vedere a procesului tehnologic, a metodologiei de execuție a lucrărilor, care să ia în considerare constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării.

Comisia de evaluare a considerat neconcludente soluțiile prezentate, dat fiind că indiferent de condițiile în care se realizau lucrările, respectiv cu prag decalat sau cu pista închisă temporar, cerința din caietul de sarcini se referă strict la măsurile/modalitatea de protejare a unei aeronave în condițiile de pistă deschisă/operabilă.

Deși anumite lucrări previzionate se vor putea realiza sub protecția închiderii pistei de decolare/aterizare pe perioade scurte de timp (timp de noapte), autoritatea contractantă reiterează că menținerea pistei închise nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care ar fi intrat accidental în zona lucrărilor. Totodată, apreciază că este un nonsens argumentul contestatoarei cum că prin închiderea pistei se poate proteja o aeronavă, când aceasta s-ar fi putut deplasa și ajunge accidental în zona lucrărilor numai în situația în care pista ar fi fost operațională/deschisă.

Concluzionând, față de motivele expuse mai sus, aceasta solicită respingerea contestației ca fiind nefondată.

II. Prin cea de doua contestație, formulată de SC S.R.L., împotriva rezultatului procedurii de atribuire, se solicită adoptarea măsurilor de remediere precizate în partea introductivă a prezentei decizii.

Preliminar, contestatoarea face precizarea că, în evaluarea ofertei depuse în cadrul procedurii, autoritatea contractantă i-a adresat 2 solicitări de clarificări cu privire la propunerea tehnică, la care a răspuns

în termen, însă cu toate acestea oferta sa a fost declarată inadmisibilă, în baza art. 140 alin. (4) și alin. (5) din HG nr. 394/2016.

De asemenea, în scopul susținerii prezentei contestații, învederează mențiunile de la pct. 3.1.2 „Evaluarea propunerilor tehnice”, precum și pct. 3.1.4 „Rezultatul evaluării ofertelor”, care precizează motivele respingerii ofertei, anume (exclusiv) inacceptabilă în baza art. 140 alin. (5) din H.G. nr. 394/2016.

Tot cu titlu preliminar, arată că raportul procedurii nu este aprobat de conducatorul autorității contractante în privința valorii contractului, astfel cum stipulează art. 230 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, apreciind că raportul procedurii nu respectă cerințele legale cu privire la conținutul său minim și obligatoriu, în principal valoarea contractului atribuit, pe care o consideră esențială, solicitând Consiliului să se pronunțe.

În subsidiar, critică calificarea ofertei sale ca inacceptabilă în raport de prevederile art. 140 alin. (4) din H.G. nr. 394/2016, precum și ca neconformă în baza art. 143 alin. (13) lit. a) din H.G. nr. 394/2016, întrucât raportul procedurii nu substanțiază aceste două calificări.

Drept urmare, solicită Consiliului să analizeze și să constate nelegalitatea calificării ofertei sale ca inadmisibilă și neconformă, apreciind precizările autorității contractante din comunicare ca fiind neîntemeiate, iar descalificarea nelegală sub aspectul aprecierii eronate a documentelor și clarificărilor furnizate.

În ceea ce privește aprecierea răspunsului transmis la solicitarea de clarificări ca fiind incorect, contestatoarea învederează că în comunicare autoritatea contractantă face referire exclusiv la solicitarea de clarificări nr. 9250/08.07.2021, la care a răspuns prin adresa nr. 518/13.07.2021 și pe baza căreia a reținut două subiecte, pe care aceasta susține că le va combate în continuare.

Contestatoarea, cu titlu de principiu, face referire la numeroasele proiecte pe care le-a îndeplinit pentru beneficiari din domeniul aeroportuar, care i-au permis să dobândească know how-ul specific (distinct de acela în domeniul rutier) organizării și execuției lucrărilor de interes și astfel, să dețină o experiență considerabilă aferenta executării întregii game de activități care vizează elementele de infrastructură aeroportuara, prezentând contractele de achiziție publică și evidențiind, acolo unde este cazul, și îndeplinirea componentei vizând siguranță și securitatea aeroportuară.

1. În ceea ce privește primul motiv de respingere, inclus în comunicare, acesta vizează (i) o pretinsă insuficiență a răspunsului în privința soluțiilor tehnice concrete cu privire la eventuale obstacole în banda pistei, la care s-ar adauga și (ii) vina de a fi prezentat măsuri vizând o situație de excepție, inclusiv (iii) critica că a fost avansată o propunere de lucru exclusă de autoritatea contractantă.

➤ Cu referire la motivul specific enunțat în comunicare, respectiv: *Anexa 1/Planul de management al riscurilor „atinge tangențial punctele de interes solicitate prin clarificare, respectiv de la identificarea și managementul riscurilor până la responsabilitățile în șantier și măsuri de diminuare ale acestora”,* petenta arată că în solicitarea de clarificări, nu se regăsesc punctele de interes enumerate în comunicare.

În opinia sa, autoritatea contractantă a adăugat în comunicare, pentru a crea aparența unor multiple neconformități, aspecte care nu sunt incluse în solicitarea de clarificări.

Contestatoarea susține că a transmis autorității contractante solicitare de clarificare, ce vizând furnizare de informații necesare pentru întocmirea unei oferte corespunzătoare, solicitând date cu privire la:

- frecvența orară/orarul decolărilor și a aterizărilor, pentru aeronavele civile, militare și cargo de care toți participanții la procedură trebuie să țină cont la realizarea ofertei;

- durata de execuție medie preconizată în decurs de 24 ore (exprimată în ore/zi), pe care o vor lua ofertanții în calcul la elaborarea ofertelor, pentru întocmirea unui grafic realist de execuție a lucrărilor,

însă, autoritatea contractantă nu a oferit date clare cu privire la aceste subiecte, respectiv a furnizat următoarele răspunsuri:

✓ în clarificare/răspuns consolidat emisă de autoritatea contractantă sub nr. 5857/15.04.2021:

Întrebare nr. 32: În documentație nu sunt prezentate informații din care participanții la procedură să poată deduce perioadele (zilele din săptămână) în care se pot executa lucrări de până la 12 ore - pe timp de noapte.

Cu titlu orientativ, vă rugăm să comunicați frecvența orară a decolărilor și a aterizărilor, pentru aeronavele civile și militare, înregistrate în ultimul trimestru.

Răspuns: Informațiile solicitate nu pot fi prezentate. Planurile de zbor pentru aeronavele militare nu pot fi făcute publice. De asemenea nu are relevanță frecvența orară a decolărilor și aterizărilor înregistrate în ultimul trimestru, acestea fiind într-o continuă schimbare. Planurile de zbor militare sunt comunicate săptămânal. Intervalul orar care conține 99% din zborurile militare și civile la SN AIMKC SA este 09:00 - 24:00. nu neapărat aplicabil fiecărei zi a săptămânii. Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați.

Lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp, stabilite săptămânal în ședințele operative, cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru și în funcție de planurile de zbor cunoscute la data respectivă.

✓ în Clarificare/Răspuns consolidat emisă de Autoritatea Contractantă sub nr. 5857/15.04.2021:

Întrebare nr. 37: În volum - Piese scrise pag. 14, cap. 8 se precizează durata maximă de execuție pe zi - 12 ore, astfel:

Toate lucrările de execuție se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp de până la 12 ore zi sau noapte), cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru.

Este specificată perioada maximă de lucru (de până la 12 ore pe zi/noapte) dar nu și perioada minimă de lucru (care poate fi oricât: o oră, trei ore, cinci ore, etc.).

Pentru întocmirea unui grafic realist de execuție a lucrărilor, va rugăm să precizați o durată de execuție medie preconizată în decurs de 24 ore (exprimată în ore/zi), pe care o vor lua ofertanții în calcul la elaborarea ofertelor.

Răspuns: Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați. Pentru realizarea lucrărilor, în funcție de planurile de zbor cunoscute, se vor emite Baze NOTAM de închidere a pistei de decolare-aterizare. Acestea se vor stabili și emite săptămânal. În acest interval Antreprenorul cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru, va putea să își stabilească propriile perioade de lucru. Menționăm că pentru durata de execuție de 8 luni se va lua în calcul doar perioadele/intervalele de timp în care Antreprenorul va avea acces la zona de lucru/șantier.

✓ în clarificare/răspuns consolidat emisă de autoritatea contractantă sub nr. 5857/15.04.2021:

Întrebare nr. 38: Pentru întocmirea mini grafic realist de execuție a lucrărilor, va rugăm precizați intervalele de timp ce alcătuiesc durata medie de execuție (solicitată la punctul anterior), de care toți participanții la procedură trebuie să țină cont, astfel încât să prezinte oferte realiste și competitive.

Spre exemplu: durata medie de execuție: 10 ore/zi - 4 ore execuție + 2 ore așteptare + 4 ore execuție. Precizăm că aceste informații sunt absolut necesare ca date de intrare pentru toți ofertanții, în vederea întocmirii unor oferte serioase.

În Acordul contractual, Clauza 1) Definiții, pct q) Durata de execuție este specificat "270 zile (8 luni)", întrucât 270 zile : 30 zile/lună = 9 luni, vă rugăm clarificați care informație este corectă: 270 zile sau 8 luni?

Răspuns: Programul de lucru se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați. Pentru realizarea lucrărilor, în funcție de planurile de zbor cunoscute, se vor emite Baze NOTAM de închidere a pistei de decolare-aterizare. Acestea se vor stabili și emite săptămânal. În acest interval Antreprenorul cu îndrumarea strictă a

indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru, va putea să își stabilească propriile perioade de lucru. Menționam că pentru durata de execuție de 8 luni se va lua în calcul doar perioadele/intervalele de timp în care Antreprenorul va avea acces la zona de lucru/șantier. Durata de execuție este de 8 luni respectiv 240 de zile.

Punctul q de la art. 5 din acordul contractual se modifică astfel: Durata de execuție: 240 zile (8 luni).

Așadar, în cadrul aceluiași document, autoritatea contractantă a clarificat succesiv:

✓ perioadele de lucru sunt dinamice și se pot modifica în sensul alocării unei perioade de timp extinsă/redușă în funcție de planurile de zbor;

✓ toate detaliile operaționale se vor agreea în cadrul coordonării săptămânale pretactice/ședințe operative cu factorii implicați;

✓ lucrările se vor executa sub îndrumarea strictă a Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru.

Cu alte cuvinte, practic, autoritatea contractantă a transferat în etapa următoare, adică în etapa de execuție a lucrărilor, definirea/stabilirea zonelor de lucru, intervalelor de timp în care zonele de lucru se pot accesa, alocarea resurselor necesare, inclusiv, din aceste cauze, elaborarea planului detaliat de măsuri de siguranță și securitate specific zonei/frontului de lucru, urmând ca toate acestea să fie stabilite „în funcție de planurile de zbor cunoscute la data respectivă”.

➤ În ceea ce privește motivul enunțat în comunicare, respectiv:

(i) *Anexa 1/Planul de management al riscurilor cuprinde elemente care „nu reprezintă modalități/soluții tehnice concrete ce vor fi aplicate și prin care, eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pista și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei, pe perioada aterizării/decolării unei aeronave nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor”, referitor la măsurile de siguranță, petenta susține că a precizat în răspuns următoarele:*

Va fi stabilit, de către toti factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/militare. Alocarea personalului (resursei umane) va fi realizată de către ... într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus.

Prin metodologia de executare a lucrărilor, corelată cu informațiile din documentația de atribuire - caiete de sarcini, ... a anticipat și eliminat situațiile în care eventualele obstacole pot deveni un real pericol pentru aeronave, în cazul în care accidental părăsesc suprafața pistei:

... va prezenta spre aprobare, în cadrul ședințelor operative, un plan detaliat de execuție a lucrărilor, aplicabil pentru frontul de lucru arondat și care va include timpii de acoperire a eventualelor șanturi, guri de canal și retragerea utilajelor în afara zonei de pericol;

... va lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf) utilizând atomizoare antipraf/tunuri pulverizatoare cu vapori de apă, mobile;

... va transporta în afara zonei de siguranță, pe spații stabilite de comun acord cu Beneficiarul, pământul vegetal, materialul granular din excavații și orice alt material ce poate deveni un obstacol pentru aeronave;

Personalul și utilajele ... vor respecta normele de siguranță și vor intra în șantier pe bază de legitimații de aeroport respectiv permise de acces conform planului de lucru;

... va aplica prevederile din Procedurile de Siguranță și Securitate Aeroportuară, care vor fi prezentate la semnarea contractuală și va accepta activitățile de monitorizare a conformității în legătură cu aplicarea acestor prevederi;

Consideram că, prin aplicarea unor astfel de măsuri, echipele de lucru vor avea planificați timpii de reacție, în care vor aduce lucrările de terasamente și racordare (teșituri) la nivelul de siguranță solicitat, cu 45 minute înainte de aterizarea/decolarea aeronavelor.

Așadar, petenta arată că și-a asumat să coreleze lucrările cu planurile de zbor, iar în privința unor eventuale obstacole, s-a angajat să stabilească, împreună cu beneficiarul, pe baza aprobării sale, frontul de lucru și timpii de lucru, astfel încât să nu fie afectată activitatea de zbor.

Măsurile propuse, strict în ceea ce privește modul de tratare a unor eventuale obstacole în banda pistei (gropi, diferențe de nivel, șanturi, structuri din beton, etc.) de natură a pune în pericol siguranță aeronavelor, sunt furnizate încă de la nivelul ofertei, la acestea adăugându-se și următoarele măsuri de siguranță, care se regăsesc în propunerea tehnică, Cap. 7 „Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție”, respectiv:

Pe parcursul derularii lucrărilor se vor lua următoarele măsuri de siguranță:

- depozitele de pământ vegetal și de pământ ce urmează a fi utilizat la realizarea stratului superior de stabilizare cu lianți se vor amplasa în locații stabilite împreună cu Beneficiarul, astfel încât să nu fie afectată suprafața de obstacolare a pistei și nici vizibilitatea și funcționarea echipamentelor de dirijare a traficului aerian;

- lucrările de terasamente se vor realiza pe fronturi restrânse, stabilite în funcție de modul de lucru dotarea și productivitatea utilajelor Antreprenorului, astfel încât activitățile să fie definitive în termenul contractual asumat;

- în vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf), ce ar putea diminua vizibilitatea și ar putea pune în pericol chiar funcționarea motoarelor aeronavelor.

- lucrările din vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor realiza sub stricta supraveghere a Beneficiarului, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță minime desfășurării traficului aerian.

Contestatoarea susține că, suplimentar, văzând solicitarea de clarificări, a prezentat autorității contractante, odată cu răspunsul, și Planul de management al riscurilor, acesta fiind elaborat în considerarea standardelor/reglementărilor/normelor și prescripțiilor lor aeronautice (naționale și internaționale) aplicabile, respectiv un număr de 28 astfel de normative.

Contestatoarea subliniază că planul tratează un spectru larg de riscuri care pot apărea pe parcursul desfășurării lucrărilor, inclusiv subiectul managementul riscurilor de siguranță (MRS) în vederea diminuării factorilor de risc, planul fiind actualizat și detaliat în urma emiterii ordinului de începere a lucrărilor și potrivit coordonării săptămânale pretactice/ședințele operative.

Luând în considerare toate aceste aspecte, solicită Consiliului să rețină că așa-zisul caracter neconcludent al răspunsului în privința soluțiilor tehnice cu privire la eventuale obstacole nu se verifică, în condițiile în care însăși autoritatea contractantă a stabilit că toate detaliile operaționale se vor agreea în cadrul coordonării săptămânale, iar în cadrul propunerii tehnice și în răspuns au fost furnizate soluții tehnice în care tratează problematica obiectelor din banda pistei în corelare cu cerințele formulate de autoritatea contractantă în documentația de atribuire, astfel cum a fost clarificată.

➤ În ceea ce privește motivul din comunicare, respectiv: (ii) „[...] ați prezentat măsuri de gestionare a riscurilor pentru situația decalării pragului de aterizare, adică pentru situația de excepție”;

„[...] Propunerea de închidere a pistei nu prezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele caietului de sarcini [...]”.

În volumul Piese scrise - Memoriu tehnic, Cap 7., respectiv „Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție”, este prevăzut expres, explicit că “[...] anumite lucrări ce vor necesita un timp mai mare de execuție, să se realizeze prin închiderea pistei pe anumite perioade de timp”, respectiv:

7. Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție

Dat fiind faptul că ... de...este atât curse civile, cât și militare, fiind parte integrantă a unei importante baze militare aeriene N.A.T.O., toate lucrările descrise mai sus, situate în zonele de siguranță a pistei de decolare aterizare (consolidarea și resistemizarea terasamentelor, platformele antisuflu și realizarea elementelor de racordare din beton), se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore

- zi sau noapte). Anumite lucrări ce vor necesita un timp mai mare de execuție, se vor realiza prin închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, stabilite și programate anterior, de comun acord între Beneficiar și Antreprenor.

În consecință, contestatoarea consideră că s-a conformat și, în cadrul Planului, a luat în considerare chiar și situațiile excepționale de închidere a pistei pentru perioade limitate de timp, motiv pentru care solicită Consiliului să rețină că așa-zisul caracter neconcludent al răspunsului în privința situației excepționale de închidere a pistei pentru perioade limitate de timp este contrazis de însăși autoritatea contractantă, care a luat în calcul închiderea pistei, astfel că respectiva critică din comunicare este eronată.

Astfel, prin clarificarea emisă de autoritatea contractantă sub nr. 6688/07.05.2021, punctul nr. 5, se face referire la cazul excepțional de realizare praguri decalate, respectiv:

„A se vedea răspunsul la Întrebarea nr. 1. Proiectul Tehnic și caietul de sarcini nu include lucrări specifice de sistem de balizaj temporare pentru ca pista să fie operațională. Singurele elemente solicitate specific se referă la indicatoarele și luminile (balizele) zonelor inutilizabile conform punctului 7.2 Cerințe specifice Beneficiarului privind execuția Lucrărilor din Caietul de Sarcini. Lucrările se vor realiza sub trafic - cap.7 din Volumul Piese Scrise. În funcție de Metodologia de abordare a lucrărilor propuse de către ofertanți sau în cazuri excepționale care nu au putut fi previzionate, poate să apară necesitatea unor sistem de balizaj temporare pentru ca pista să fie operațională, ca exemplu realizarea de praguri decalate”.

În consecință, petenta consideră că s-a conformat și în această privință și, în cadrul Planului, a luat în considerare și situațiile excepționale de decalare a pragului, în vederea prevenirii producerii unor incidente care ar putea pune în pericol siguranța și securitatea unei aeronave, motiv pentru care solicită ob...area faptului că și această reținere a așa-zisului caracter neconcludent al răspunsului în privința situației excepționale de decalare a pragului este combatută de însăși autoritatea contractantă, așa încât critica din comunicare este eronată.

2. Referitor la cel de-al doilea subiect inclus în comunicare, care stabilește că prin răspuns, „se înlocuiește topometristul propus inițial”, contestatoarea arată că și această concluzie a autorității este eronată, în susținerea invocând;

- prevederile exprese din caietul de sarcini, incluse la subpunctul 5.5. „Personalul contractantului” din capitolul 5 „Rezumatul informațiilor și cerințelor tehnice”;

- ✓ precizările exprese și explicite din clarificarea/răspunsul consolidat emis/emisă de autoritatea contractantă sub nr. 5857/15.04.2021, cu privire la întrebarea nr. 73: „Referitor la personal: Conform caiet de sarcini Lucrări RESA pag. 10/39 - „Vă rugăm să

confirmați că documentele personalului responsabil de întreg proiectul se prezintă în termen de 14 zile de la începerea lucrărilor și în faza de ofertare”,

„Răspuns: În conformitate cu solicitarea din cap. 5.5. Personalul contractantului din caietul de sarcini, detaliile personalului responsabil de întreg proiectul (inclusiv fișele de post aferente pozițiilor ocupate, adresele, numerele de telefon și fax) se transmit Supervizorului în termen de 14 zile de la începerea lucrărilor și nu în faza de ofertare”.

- precizările exprese și explicite din clarificarea/răspuns consolidat emis/emisă de autoritatea contractantă sub nr. 6438/28.04.2021, cu privire la Întrebare 8: „2. Referitor la răspunsul de la întrebarea 73, coroborat cu punctul 5. Personalul propus și managementul contractului pentru execuția lucrărilor din Formular cadru propunere tehnică, vă rugăm să clarificați punctual ce anume trebuie prezentat/completat la acest punct”.

„Răspuns: „2. Cerințele pe care trebuie să le îndeplinească personalul cheie sunt menționate în caietul de sarcini la pct. 5.5. Documentele doveditoare pentru acestea se vor prezenta în cadrul propunerii tehnice. Pentru restul personalului cheie propus de antreprenor, în termen de 14 zile de la începerea lucrărilor se vor prezenta detalii cu privire la activitățile pe care le vor desfășura, inclusiv fișele de post”.

Contestatoarea solicită Consiliului să ia în considerare și că, potrivit caietului de sarcini, personal cheie este numai managerul de contract și șeful de șantier, activitățile minime necesar a fi realizate de acestia fiind, de asemenea, indicate în caietul de sarcini (pag. 11), restul (echipei/personalului) reprezentând alt personal execuție.

Mai mult, arată că însăși autoritatea contractantă a solicitat și a clarificat, succesiv, că restul personalului va fi prezentat ulterior, adică nu în cadrul ofertei, respectiv în 14 zile de la începerea lucrărilor.

Contestatoarea afirmă că a explicat autorității contractante (prin răspuns) că dl. Dănoiu este angajatul său și coordonatorul activităților de topometrie în cadrul proiectelor speciale de lucrări aeroportuare, explicitând că a implementat numeroase proiecte în domeniul aeroportuar, ceea ce a condus la organizarea, dezvoltarea și specializarea unui personal anume dedicat acestui tip de activități, astfel că, în organigrama oricărui proiect în domeniu care necesită și activități topo, este inclusă și persoana care deține această calitate de coordonator al (tuturor) activităților topo aeroportuar.

Așadar, precizează că pe de o parte, nefiind personal cheie în sensul documentației de atribuire și clarificările în legătură cu aceasta, documentele doveditoare privind topograful nu trebuiau incluse în ofertă, urmând să fie prezentate în termen de 14 zile de la începerea lucrărilor, iar, pe de altă parte, a răspuns la solicitarea de clarificări furnizând documente și detalii cu privire la alt personal de execuție, dovedind, la

momentul ofertării că și în această privință, îndeplinește cerințele caietului de sarcini cu toate că autoritatea contractantă, prin documentația de atribuire și clarificările în legatura cu aceasta, a reiterat momentul prezentării, adică în faza execuției lucrărilor.

Apreciind că îndeplinește cerința enunțată în caietul de sarcini în privința altui personal de execuție, contestatoarea solicită Consiliului să se pronunțe, cu privire decizia autorității contractante de a o sancționa, cu ignorarea propriei documentații de atribuire, măsura fiind vădit disproporționată și defavorabilă competiției cu privire la dobândirea contractului de achiziție publică.

În concluzie, prin raportare la erorile de apreciere și evaluare ale comisiei, în ceea ce privește oferta ..., precum și la toate argumentele mai sus expuse, solicită Consiliului să constate că așa-zisele inadvertențe reținute în comunicare sunt netemeinice, în ceea ce privește descalificarea sa, oferta ... fiind admisibilă în sensul legislației aplicabile în materie.

În replică, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere la contestația ..., transmis cu adresa nr. 11960/03.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 47125/07.09.2021, prin care solicită respingerea contestației ca nefondată.

Similar aspectelor preliminare precizate în punctul de vedere exprimat față de prima contestație, autoritatea contractantă solicită admiterea excepției inadmisibilității capătului de cerere privind obligarea autorității contractante la constatarea admisibilității ofertei contestoarei, iar pe fondul cauzei, respingerea contestației ca nefondată.

Aceasta face precizarea că, în urma analizării propunerii tehnice a contestatoarei, a constatat că deși acesta a respectat în mare măsură capitolele propuse prin modelul de propunere tehnică, nu a prezentat ce soluții tehnice vor fi aplicate pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avariarea aeronavelor în situația în care acestea ies accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă.

Astfel, prin clarificarea nr. 8825/29.06.2021, punctul 2, s-a solicitat să se precizeze unde în propunerea tehnică se regăsește această modalitate de protejare a aeronavelor, prin răspunsul său, ofertantul a menționat că informațiile solicitate se regăsesc la paginile nr. 27, 5, 24, 293, 296, 292 și 301.

Autoritatea contractantă arată că, prin parcurgerea informațiilor indicate de ofertant în răspunsul său, a constatat că acestea reprezintă o redare a textului din proiectul tehnic/caietul de sarcini. Astfel: textul de la pag. 27 din propunerea tehnică - subcapitolul Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție, este același cu textul de la cap. 7 din Volumul piese scrise al Proiectului Tehnic; pag. 24 - Nota fiind identică cu Nota de la cap. 6.2, pag. 12 din Proiectul Tehnic: pag. 293 din

Propunerea Tehnică - Rețele de canalizare fiind identic cu cap. 5 pag. 9 din Proiectul Tehnic.

Întrucât acestea nu reprezentau modalitatea/soluția tehnică ce urma a fi aplicată pentru protejarea unei aeronave care iese accidental în zona afectată de lucrări, în condiții de pista deschisă, s-a revenit asupra solicitării de clarificare, prin adresa nr. 9250/08.07.2021, prin care, invocând în clar punctul din caietul de sarcini (7.2 - pag.18), s-a solicitat detalierea în concret a modului/soluției tehnice ce va fi aplicată în acest sens și, de asemenea, s-a solicitat transmiterea autorizației topometristului propus în ofertă.

În urma analizării răspunsului ofertantului, comisia de evaluare a considerat răspunsul neconcludent, întrucât informațiile transmise nu reprezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele din caietul de sarcini, analiză ce se regăsește în procesul verbal nr. 10684/05.08.2021, răspunsul fiind în sensul că:

„Ofertantul a prezentat ca măsuri de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave următoarele:

- va prezenta spre aprobare, în cadrul ședințelor operative, un plan detaliat de execuție a lucrărilor, aplicabil pentru frontul de lucru arondat și care va include timpii de acoperire a eventualelor șanțuri, guri de canal și retragerea utilajelor în afara zonei de pericol;*

- va lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf) utilizând atomizoare antipraf/tunuri pulverizatoare cu vapori de apă, mobile;*

- va transporta în afara zonei de siguranță, pe spații stabilite de comun acord cu Beneficiarul, pământul vegetal, materialul granular din excavații și orice alt material ce poate deveni un obstacol pentru aeronave;*

- Personalul și utilajele vor respecta normele de siguranță și vor intra în șantier pe bază de legitimații de aeroport respectiv permise de acces conform planului de lucru; va aplica prevederile din Procedurile de Siguranță și Securitate Aeroportuară, care vor fi prezentate la semnarea contractului și va accepta activitățile de monitorizare a conformității în legătură cu aplicarea acestor prevederi. De asemenea, ofertantul prezintă Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian, care va fi supus verificării de către Reprezentatul Beneficiarului, într-o variantă actualizată după emiterea ordinului de începere.*

Având în vedere că Anexa I., Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian cuprinde elemente precum managementul situațiilor de urgență, planul de urgență pe perioada execuției lucrărilor, sistemul managementului de siguranță, mod de analiză al studiului de risc sub operare continuă, lucrări executate sub trafic și lucrări realizate sub închiderea pistei, pe anumite perioade

limitate de timp, care deși ating tangențial punctele de interes solicitate prin clarificare, respectiv de la identificarea și managementul riscurilor până la responsabilitățile în șantier și măsuri de diminuare ale acestora, acestea nu reprezintă modalități/soluții tehnice concrete ce vor fi aplicate și prin care, eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanturi, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.

Planul de management al riscurilor prezentat include identificarea riscurilor de execuție a lucrărilor în urma decalării pragului de aterizare/decolare, evaluarea acestora și apoi stabilirea modului de gestionare a lor.

Din răspunsul consolidat rezultă faptul că ofertantul a prezentat măsuri de gestionare a riscurilor pentru situația decalării pragului de aterizare, adică pentru situația de excepție. Propunerea ofertantului de închidere a pistei nu reprezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele din caietul de sarcini, entitatea contractantă neluând în calcul în caietul de sarcini o astfel de posibilitate. Astfel comisia de evaluate consideră răspunsul ofertantului neconcludent și consideră oferta inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016 și neconformă, în baza art. 143 alin. (3) lit. a) din HG nr. 394/2016.

Privind cea de-a doua solicitare, respectiv să transmită autorizația topometristului propus dl. ... (Angajat ...), ofertantul nu transmite autorizația ANCPI pentru Gheorhe ..., ci menționează că acesta este coordonatorul activităților de topometrie, iar pentru realizarea lucrărilor din categoria A va fi detașat topograful ... delegat al SC ... SRL colaborator și transmite următoarele documente:

- contract nr. J622/2020/2069908229 din 28.08.2020, încheiat între SC ... SRL și SC ... SRL cu durată nedeterminată;

- decizia nr. 274/12.07.2021 prin care SC ... SRL numește pe dna. ...- ... Specialist Topograf cat. A pt contractul Amenajare bandă și pistă și RESA;

- certificare de autorizare ANCPI seria RO-B-F nr.2016/26.09.2017 ...-... să realizeze și să verifice lucrări de specialitate din domeniile cadastrului, geodeziei și cartografiei în categoria A;

- diploma de licență seria D nr.0071442 al d-nei Avram Lucia ...-inginer geodeză, măsurători terestre și cadastru, Universitatea Tehnică de Construcții București.

Din analiza documentelor depuse și a răspunsului la clarificare reies următoarele:

- În propunerea tehnică prezentată la data limită de depunere a ofertelor, la cap. 5 Personalul propus și managementul contractual

pentru execuția lucrărilor (pag. 231) dl. ... este propus topograf iar la cerințe îndeplinite este menționat autorizat categoria A, cf ordinului ANCPI nr. 107/2010, iar la pag. 234 din propunerea tehnică se regăsesc activitățile pe care le realizează, inclusiv măsurători topografice care vor fi înaintate inginerului.

- decizia prin care SC ... SRL numește pe d-na ...-..., Specialist Topograf cat. A pentru contractul Amenajare bandă pistă și RESA este întocmită în 12.07.2021 în urma solicitării de clarificare din 08.07.2021

Având în vedere cele prezentate mai sus, comisia constată că ofertantul SC ... SRL prin răspunsul la solicitarea de clarificare nr. 9250/08.07.2021 înlocuiește topometristul propus inițial. În conformitate cu art. 140. alin. (5) din HG nr. 394/2016 oferta este inacceptabilă, întrucât modifică conținutul propunerii tehnice”.

2. Pentru confirmarea raționamentului avut în vedere la respingerea propunerii tehnice înaintată de ... SRL, autoritatea contractantă sumarizează mai jos cerința caietului de sarcini, solicitările de clarificare, precum și răspunsul contestatoarei, pentru demonstrarea faptului că ofertantul nu a răspuns solicitărilor de clarificare într-un mod concludent și complet.

1. Cerința din caietul de sarcini, așa cum a fost ea formulată la punctul 7.2. are următorul conținut:

În condiții de pista deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.

În opinia autorității contractante, cerința este clar exprimată pentru situația de pista deschisă, neavând trimiteri la condiționalitățile exprimate în restul secțiunii 7.2. din caietul de sarcini, reiterând și subliniind că cerința a avut în vedere pista deschisă operării, pentru situația punctuală a desfășurării lucrărilor sub trafic, nu situația excepțională a existenței pragului decalat și nu situația în care în raport de programul zborurilor pista poate fi temporar închisă.

Autoritatea, analizând răspunsurile tuturor ofertanților, a înaintat o nouă solicitare de clarificare, în cadrul căreia a detaliat elementele necesar a fi avute în vedere de către ofertanți în elaborarea răspunsului.

Astfel, textul celei de-a doua solicitări de clarificare a avut următorul conținut: „Vă rugăm să detaliați concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă, banda de siguranță, șanțuri, structură de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc. - Nota*: rugăm a se ob...a că exemplele indicate sunt similare/se subsumează exemplului din CS. respectiv lucrări de excavație) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor”.

Din textul solicitării de clarificare, și prin raportare la cerința din caietul de sarcini reiese că a fost vizată situația în care, în condiții de pista deschisă, o aeronavă poate accidental părăsi pista și poate intra în zona efectuării lucrărilor.

Autoritatea reiterează că executarea lucrărilor în condiții de decalare a pragului/de închidere a pistei sunt situații de excepție, iar ofertanții trebuie să fie pregătiți pentru a gestiona riscurile și în afara acestor împrejurări de excepție.

3. Răspunsul contestatoarei a fost apreciat ca fiind neconcludent, deoarece ... SRL a luat în calcul, la formularea răspunsului, doar situațiile cu caracter excepțional, nu situațiile în care autoritatea contractantă trebuie să mențină pista deschisă, iar lucrările ce urmează fi executate se vor realiza în aceste condiții.

Ofertantul prezintă soluții tehnice concrete pentru situația execuției lucrărilor în condițiile decalării pragului la aterizare, adică în situații de excepție în raport cu cerința de executare a lucrărilor în condiții de pistă deschisă;

Ofertantul nu prezintă soluții tehnice pentru protejarea aeronavelor ce pot părăsi accidental pista, în situația în care aceleași lucrări vor fi executate cu pista deschisă, fără decalarea pragului de aterizare/în condiții de întrerupere a traficului aerian.

Condițiile de prag decalat sunt aplicabile doar în două faze, pe porțiuni precis determinate de lungime a pistei. Există o porțiune centrală a pistei (aprox 1500 m stânga/dreapta) ce nu intră sub incidența "soluției prag decalat" acest aspect fiind imposibil din punct de vedere operațional.

Autoritatea contractantă și-a asumat închiderea pistei aterizare/decolare aeronave doar pentru perioade scurte de timp (maximum 12 h) în condițiile executării unor tronsoane prestabilite din punct de vedere dimensional, adecvat timpului alocat. Pragul decalat se poate executa doar în 2 etape, ce nu pot oricum fi realizate simultan, deoarece, pentru aterizarea aeronavelor ce operează frecvent pe aeroport, este necesar ca pista să fie deschisă pe o distanță de minim:

- se decalează aprox. 1000 de m pragul 36 spre Nord și se execută lucrări în banda de siguranță a pistei pe această distanță RESA.

- se decalează aprox 1000 de m pragul 18 spre Sud și se execută lucrări în banda de siguranță a pistei pe această distanță RESA.

Pista de aterizare/decolare aeronave are o lungime de 3500 metri, din care dacă se scad cei 2000 de metri realizați mai sus, rămâne o distanță de 1500 metri (porțiune centrală) stânga/dreapta pe care lucrările de amenajare a benzii de siguranță a pistei nu pot fi realizate sub incidența existenței unui prag decalat.

Valorile menționate sunt calculate ținând cont de capacitatea operațională a aeronavelor ce utilizează frecvent aeroportul, fiind evident că pentru a putea lucra cu pista închisă pentru suprafața de 1500 de m,

ce nu intră sub incidența pragului decalat, ar trebui ca pista aterizare/decolare să fie închisă pe o perioadă mai îndelungată, ceea ce contrazice cerințele caietului de sarcini "*se vor realiza sub trafic*", nefiind trafic pe o pistă închisă prin NOTAM.

Concluzionând, autoritatea arată că ofertantul a structurat propunerea sa tehnică, raportat la cerința de clarificare, în condițiile decalării pragului de aterizare, dar nu a prezentat soluții pentru realizarea lucrărilor în condiții de pistă deschisă.

3. Raportat la susținerile contestatoarei, acestea sunt apreciate ca fiind nefondate.

Astfel, criticile refutoare la faptul că raportul procedurii nu include valoarea contractului atribuit sunt nefondate deoarece raportul procedurii este întocmit în concordanță cu formularele standard aprobate prin Ordinul nr. 1581/2018. Astfel, raportul procedurii cuprinde informațiile stipulate la art. 230 alin. (2), respectiv valoarea estimată a achiziției contractului sectorial. În situația în care contestatoarea se referă la prețul ofertei câștigătoare, autoritatea arată că nu putea să includă valorile din propunerile financiare, fără acordul ofertanților admiși.

Criticile cuprinse la punctul 6.1. din contestație ce vizează precizarea motivelor respingerii ofertei sunt apreciate ca nefondate deoarece, în conformitate cu Anexa 5 la Ordinul nr. 1581/2018, raportul procedurii cuprinde aceste informații, respectiv prevederile legale care au stat la baza deciziei. Totodată, precizează că rezultatele evaluării propunerilor tehnice se regăsesc în procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021, care este parte din dosarul achiziției, în niciun caz nu sunt preluate ca atare din procesele-verbale în raportul procedurii informațiile cu privire la motivele respingerii, iar comunicările transmise către fiecare participant cuprind, în detaliu, motivele care au stat la baza deciziei, inclusiv prevederile legale.

Din lecturarea raportului procedurii se desprinde concluzia că raportat la cerința privind menționarea soluției tehnice pentru protejarea unei aeronave care accidental părăsește banda pistei și intră în zona de lucrări, răspunsul ofertantului a fost apreciat ca fiind neconcludent, iar oferta a fost considerată inacceptabilă, în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016.

Elementele invocate în contestație cu privire la clarificări și experiența contestatoarei reprezintă, în opinia autorității contractante, aprecierea acesteia cu privire la propria activitate, în general, și nu pot fi privite ca veritabile motive de fapt de drept, de susținere a contestației.

Față de criticile formulate în contestație cu privire la evaluarea ofertei sale, autoritatea contractantă precizează că:

i. Evaluarea ofertei contestatoarei nu relevă pretense insuficiențe constatate în răspunsul la clarificare, ci veritabile insuficiențe raportat la cerințele din caietul de sarcini din solicitare de clarificare.

ii. Termenii utilizați de contestatoare sunt subiectivi, nefiind stabiliți de către autoritate nici vinovați, nici acuzații la adresa ofertanților, analizarea ofertelor fiind un proces obiectiv, care se raportează la anumite cerințe obiective, fiind excluse elementele subiective de genul celor invocate de contestatoare.

Autoritatea face precizarea că oferta contestatoarei nu a fost respinsă pentru că a prezentat măsuri vizând o situație de excepție, ci pentru că a prezentat măsuri vizând doar situația de excepție, nu situația de executare a lucrărilor în condiții de pista deschisă.

iii. Este eronată susținerea contestatoarei că în solicitarea de clarificări nu regăsesc punctele de interes, întrucât din textul solicitării reiese că autoritatea contractantă a solicitat detalierea în concret a modalității/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.

Referitor la criticile contestatoarei ce vizează lipsa informațiilor la solicitările de clarificări, rezultă că ofertantul ar fi dorit încadrarea soluțiilor tehnice ce urmau a fi propuse în parametrii unei situații de fapt distinctă de cea existentă în realitate, însă autoritatea susține că nu poate furniza frecvența orară a tuturor zborurilor, pe termen lung, din două motive, respectiv că de cele mai multe ori programul de zbor al aeronavelor militare este secret, iar planul de zbor al Aeroportului se întocmește în ziua precedentă efectuării zborurilor, acest plan putând oricând suferi modificări generate de întârzieri, zboruri neprevăzute, etc.

Ofertanții trebuiau să ofere soluții tehnice, pentru situațiile accidentale în care o aeronavă părăsește pista deschisă operării, termenul accidental vizând o situație care iese din tiparul operării curente pe Aeroport, din multiple puncte de vedere, a caror explicitare este lipsită de relevanță, importantă fiind prevenirea unor incidente de natura a genera avariarea unei aeronave și victime omenești.

Detaliile operaționale ce ar trebui stabilite în comun reprezintă informări cu privire la programul de zboruri, rute de acces, etc, iar nu soluții tehnice

Referitor la criticile formulate cu privire la măsurile de siguranță, invocate în Planul de management al riscurilor, autoritatea face următoarele precizări:

i. Aprobarea în cadru ședințelor operative a unui plan detaliat de execuție nu reprezintă o soluție tehnică, în sensul solicitat;

ii. Planificarea timpilor de reacție în care contestatoarea, prin echipele sale de lucru, ar aduce lucrările de terasamente racordare la nivelul de siguranță solicitat cu 45 de minute înainte de aterizarea unei aeronave, nu reprezintă o soluție tehnică în sensul solicitat;

iii. Deși contestatoarea susține că informațiile solicitate de autoritate s-ar regăsi în documentația furnizată încă de la nivelul ofertei, ele nu sunt relevate nici măcar în cuprinsul contestației, exemplele furnizate în facsimil, neputând fi asimilate unei soluții tehnice în raport de cerința autorității.

Astfel:

- modul de gestionare a depozitelor de pământ neputând acoperi și problematica gropilor, șanțurilor, structurilor de beton etc.
- executarea lucrărilor de terasamente pe fronturi restrânse nu reprezintă o soluție tehnică în sensul solicitat;
- supravegherea strictă a lucrărilor de către beneficiar nu reprezintă o soluție tehnică prin care o aeronavă care părăsește accidental pista să fie protejată de avariere.

Autoritatea contractantă face precizarea că, deși contestatoarea invocă Planul de management al riscurilor ca document ce furnizează soluții tehnice concrete pentru situațiile expuse în caietul de sarcini și în solicitarea de clarificare, Capitolul 2 al acestui Plan realizează o corespondență sumară între cerința de reglementare EASA aplicabilă și faptul că ... SRL își asumă prin executarea proiectului îndeplinirea fiecărei cerințe de reglementare în parte, însă acest lucru nu oferă soluțiile tehnice solicitate.

Referitor la obstacolele aflate în banda de siguranță a pistei, respectiv cerința EASA "CS ADR-DSN.B.16S Obiecte pe benzile pistei", raportat la modul în care ... SRL, consideră că va îndeplini această cerință, autoritatea face precizarea că aici este vorba despre elemente de infrastructură neconforme existente efectiv în acest moment în banda de siguranță a pistei (lipsa elemente de racordare pentru cămine canalizare, cuve balizaj, fundații PAPI s.a.) și care prin executarea lucrărilor trebuie să ajungă să îndeplinească cerința de reglementare aplicabilă.

Pentru a putea realiza acest lucru, este nevoie a se "crea o neconformitate" mai mare prin excavarea terenului înierbat din proximitatea pistei. Prin tabelul din cap. 2 al documentației tehnice a ... SRL nu se detaliază și nu se explicitează în vreun fel, modul în care vor fi tratate aceste noi elemente neconforme generate efectiv din lucrare. Este evident că decaparea zonei de îmbinare a pistei cu suprafața înierbată adiacentă, generează diferențe mari de nivel (practic o groapă lângă pistă), structuri dure infrangibile în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei, obstacole ce în mod cert vor produce avarii majore unei aeronave ce accidental poate părăsi pista.

6. În ceea ce privește restricțiile privind realizarea lucrărilor de execuție, autoritatea menționează că a luat în calcul închiderea pistei pe termen limitat, însă situație expusă de ... nu reprezintă soluția ofertantului pentru condițiile de pistă deschisă și condiționalitățile din caietul de sarcini și clarificare.

Aceasta susține că răspunsul pe care l-a dat la Întrebarea nr. 5 trebuie alăturat contextului întrebării care făcea referire la necesitatea realizării, dacă este cazul, unor sisteme de balizaj temporare pentru menținerea pistei operaționale. Prin răspunsul Autorității Contractante, pentru această posibilă necesitate s-a dat drept exemplu, fără a fi limitativ, realizarea de praguri decalate, sistemul de balizaj temporar fiind obligatoriu în această situație.

Ceea ce s-a solicitat prin "soluție tehnică" nu este altceva decât realizarea conformării cu cerințele de reglementare aplicabile unei benzi de siguranță a pistei (cerințele EASA), așa cum au fost ele prezentate în caietul de sarcini, pentru porțiunile în care se desfășoară lucrări care, pe perioada de aterizare/decolare a unei aeronave, nu trebuie să reprezinte un pericol suplimentar pentru aeronava ce ar putea părăsi accidental pista și ieși în zona respectivă.

Autoritatea contractantă susține că nu putea indica anumiți parametri în ceea ce privește soluțiile tehnice solicitate, tocmai pentru că s-a avut în vedere ca toți ofertanții să poată demonstra că dețin capacitatea de a asigura protecția aeronavelor, în raport de modul în care înțeleg să execute lucrările.

Lucrările de reamenajare a benzii de siguranță a pistei presupun, în linii mari, decaparea a tot ceea ce este acum neconform și executarea tuturor elementelor specifice conform caietului de sarcini. Decaparea suprafețelor inierbate generează diferențe de nivel între suprafața pistei și cea inierbată adiacentă, diferențe ce acum nu există (aspect tehnic ce ar trebui să fie cunoscut de orice specialist). Această decapare, pe lângă diferența de nivel creată, scoate la suprafață și transformă în obstacole, elemente cu o structură dură ca de exemplu: cămine balizaj, guri canalizare, socluri de beton etc.

Prin urmare, este evident că fiecare ofertant trebuie să dea dovadă în primul rând de capacități tehnice și cunoștințe de specialitate temeinice, astfel încât să vină în întâmpinarea nevoii autorității contractante în momentul solicitării unei "soluții tehnice" de protejare a zonei de șantier, scopul fiind inclusiv de a respecta cerințele EASA, cel puțin în asigurarea că nu există suprafețe sau alte elemente în zona de șantier, ce ar putea provoca avarierea unei aeronave ce ar părăsi accidental pista în zona de execuție a lucrărilor.

4. Față de criticile formulate la punctul 11) din contestație, respectiv înlocuirea topometristului propus inițial, autoritatea subliniază că prin răspunsul său, ofertantul nu transmite autorizația ANCPI pentru topometristul propus (d-l), ci menționează că acesta este coordonatorul activităților de topometrie, iar pentru realizarea lucrărilor din categoria A va fi detașată d-na ..., delegat al SC ... SRL, înlocuind astfel personalul propus inițial.

Astfel, ofertantul a fost descalificat pentru faptul că a înlocuit personalul propus inițial, modificând conținutul ofertei tehnice, nu pentru

că nu a transmis documentele ce dovedeau specializarea personalului de execuție propus.

Autoritatea menționează că modul în care ofertantul își organizează activitatea, raportat la personalul care are calitatea de coordonator al lucrărilor executate de către ofertant este o problemă de ordin intern a acestuia. Dacă ofertantul a avut în vedere ca pentru personalul topograf autorizat să figureze ca propunere d-na ..., ar fi trebui să o includă în oferta tehnică și să mențină această opțiune, deoarece autoritatea contractantă a solicitat indicarea personalului cu care ofertantul va executa lucrările, iar topograful ... nu a fost menționată în ofertă.

Autoritatea contractantă este de părere că răspunsurile consolidate pe care contestatorul le invocă, respectiv întrebarea și răspunsul nr. 73 din clarificare nr. 5857/15.04.2021 și întrebarea și răspunsul nr. 8 din clarificarea nr. 6438/28.04.2021, confirmă motivația de respingere, deoarece Antreprenorul va transmite Supervisorului detaliile cu privire la personalul responsabil de întreg proiectul, "Supervizorul" fiind persoana juridică cu care autoritatea contractantă încheie un contract de ...icii de consultanță și asistență tehnică pentru lucrările de "Amenajare bandă pistă și RESA".

Astfel ofertanții trebuiau să prezinte personalul solicitat prin caietul de sarcini, împreună cu atestările, autorizațiile, diplomele și/sau experiența profesională deținută.

Cerința privind modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată de către orice ofertant pentru a se asigura că eventualele obstacole generate de execuția lucrărilor, rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor, nu reprezintă o abatere sau modificare a Proiectului Tehnic avizat. Prezentarea acestor soluții ar fi trebuit să facă parte din "Metodologia de executare a lucrărilor" și/sau din secțiunea privind "Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării" din cadrul propunerii tehnice ale ofertantului.

Prin urmare, din maniera de formulare a cerințelor rezultă că transcrierea întocmai a cerințelor din caietul de sarcini nu poate fi considerată o prezentare a modului de realizare a lucrărilor (planul propus), respectiv o abordare aplicată și concretă din punct de vedere a procesului tehnologic, a metodologiei de execuție a lucrărilor, care să ia în considerare constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării.

Comisia de evaluare a considerat neconcludente soluțiile prezentate, dat fiind faptul că indiferent de condițiile în care se realizau lucrările, respectiv cu prag decalat sau cu pista închisă temporar, cerința din caietul de sarcini se referă strict la măsurile/modalitatea de protejare unei aeronave în condițiile de pistă deschisă/operabilă.

Deși anumite lucrări previzionate se vor putea realiza sub protecția închiderii pistei de decolare/aterizare pe perioade scurte de timp (timp

de noapte), autoritatea reiterează că menținerea pistei închise nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care ar fi intrat accidental în zona lucrărilor.

Concluzionând, față de motivele expuse mai sus autoritatea contractantă solicită respingerea contestației ca fiind nefondată.

Prin adresa nr. 646/10.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 47817/10.09.2021, contestatoarea a formulat note de răspuns în replică față de concluziile autorității contractante exprimate în punctul de vedere emis sub nr. 11960/03.09.2021, prin care arată că autoritatea a citat trunchiat din formularea capătului de cerere nr. 3, ceea ce apreciază că nu este corect, iar excepția nu este întemeiată față de formularea inclusă în petit, solicitând Consiliului să o respingă.

II. Contestatoarea invocă suplimentarea motivelor de respingere a ofertei sale.

Astfel, cu privire la prima solicitare de clarificări, respectiv adresa-solicitare nr. 8825/29.06.2021, susține că, pe de o parte nu produce efecte juridice față de actul referit în comunicare, anume răspunsul nr. 518/13.07.2021 cu privire la adresa-solicitare nr. 9250/08.07.2021, iar pe de altă parte că este de natura a demonstra aparența eforturilor autorității contractante de a elucida aspecte pretins neconforme din propunerea sa tehnică.

În ceea ce privește pretinsa neconcludență a răspunsului nr. 518/13.07.2021, în comunicare nu se regăsesc *„motivele concrete care au stat la baza deciziei de respingere a ofertei”*.

Mai mult, arată că însăși fundamentarea în drept a motivelor reținute împotriva ... este diferită în cele 3 (trei) documente, respectiv:

- în raportul procedurii este indicat exclusiv art. 140 alin. (5) din H.G. nr. 394/2016;

- în comunicare se adaugă art. 140 alin. (4) și art. 143 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 394/2016,

- în Punctul de vedere este omis art. 140 alin. (5), dar sunt menționate art. 140 alin. (4) și art. 143 alin. (3) lit. a) din H.G. nr. 394/2016.

Așdar, petenta consideră că fiecare aspect neîndeplinit (neconform) presupune atât identificare, cât și localizare exactă în conținutul caietului de sarcini. Mai mult, arată că obligația de motivare constituie o normă fundamentală de procedură, care trebuie distinsă de problema temeiniciei motivării, aceasta din urma fiind o componentă a legalității pe fond a litigiului.

Concluzionând, petenta solicită Consiliului să constate că pe de o parte explicațiile din punctul de vedere nu produc efecte juridice, nefiind incluse în comunicare, iar pe de alta parte nu au susținere în raport de caietul de sarcini.

În ceea ce privește cerința din caietul de sarcini, pista deschisă, petenta susține că atât în toată propunerea sa tehnică, cât și în

răspunsul nr. 518/13.07.2021, a avut în vedere în mod esențial pista deschisă traficului aerian, spre exemplificare redând câteva fragmente din propunerea tehnică, inclusiv din răspunsul nr. 518/13.07.2021.

De asemenea, susține că a luat în considerare, în propunerea tehnică și răspunsul nr. 518/13.07.2021, inclusiv necesitatea planificării intervalului de lucru/execuția lucrărilor în funcție de zborurile planificate și anticipate de beneficiar/autoritatea contractantă, respectiv:

- Cap. 2. Metodologia de executare a lucrărilor, Punere în operă a lucrărilor proiectate cu adecvarea la constrângerile din teren (pag. 27) -restricții privind realizarea lucrărilor de execuție

- Cap. 9. Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării - activități de interfațare cu lucrările existente și operarea acestora (pag. 292)

- Răspuns nr. 518/13.07.2021 *"(...) se vor deschide fronturi de lucru restrânse, doar la indicația Beneficiarului, ca urmare a planificărilor din ședințele operative săptămânale și în funcție de planurile de zbor cunoscute.*

Va fi stabilit, de către toți factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/militare. Alocarea personalului (resursei umane) va fi realizată de către ... într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus".

În continuare, arată că inclusiv soluțiile tehnice privind eventualele obstacole în banda de siguranță au în vedere condiția *pistă deschisă*, fiind asumate în propunerea tehnică și Răspunsul nr. 518/13.07.2021 după cum urmează:

Subcap. Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție (pas. 27);

Subcap. Prezentarea activităților pe specialități din proiectul tehnic (pag. 51);

Cap. 9. Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării - activități de interfațare cu lucrările existente și operarea acestora (pag. 292-296);

Răspuns nr. 518/13.07.2021.

De asemenea, petenta susține că a prezentat autorității contractante, odată cu răspunsul, Planul de management al riscurilor, iar acesta include acțiunile vizate a fi întreprinse, (Cap. 7.1 lucrări executate sub trafic, de la pag. 60), iar de la pag. 73 au fost punctate și procedurile necesar a fi respectate, pe durata de execuție, în operarea aeronavelor, de către toți responsabilii implicați.

➤ Contestatoarea arată că, aparte de situația de lucru sub trafic, a prezentat, (Cap 7.2 lucrări realizate sub închiderea pistei, pe anumite perioade limitate de timp, pag. 82 din Răspunsul nr. 518/13.07.2021),

inclusiv măsurile de abordare pentru situația în care se va emite NOTAM de închidere a pistei.

Aceasta învederează că o atare situație de emitere NOTAM a fost prezentată/stabilită/impusă ofertanților chiar de autoritatea contractantă, prin Memoriul Tehnic, (Cap 7. restricții privind realizarea lucrărilor de execuție, pag. 13), prin Caietul de sarcini (pct. 7.2 Cerințe specifice ale Beneficiarului privind execuția lucrărilor, pag. 16), și prin Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 5857/15.04.2021 (Întrebare & Răspuns nr. 37).

În consecință, consideră că ... și-a asumat acest aspect și în propunerea sa tehnică (pag. 6), însă autoritatea contractantă se prevalează de aspecte care nu au fost clarificate până la data depunerii ofertelor, invocându-le ca pretinse motive de conformitate.

➤ În ceea ce privește explicațiile tehnice furnizate de autoritatea contractantă în punctul de vedere, contestatoarea arată că și acestea sunt în plus față de comunicare, solicitând Consiliului să constate că acestea nu au nicio susținere în raport de caietul de sarcini.

Astfel, potrivit cerințelor din documentația de atribuire, pct. IV.4.1 „Modul de prezentare a propunerii tehnice” din fișa de date și pct. 15.1 din caietul de sarcini, ofertanții trebuie să prezinte procesul tehnologic pentru realizarea lucrărilor, care include: lucrări de demolare și pregătire a amplasamentului; lucrări de sistematizare și consolidare terasamente din zonele de siguranță ale pistei; realizare elemente de racordare (teșituri) pentru construcțiile din banda pistei, platforme antisuflu; relocare drum perimetral și gard de securitate.

Contestatoarea susține că a prezentat în propunerea sa tehnică, (pag. 7-37), precum și în răspunsul adresa-răspuns nr. 499/02.07.2021 la prima solicitare de clarificări, toate informațiile cu privire la metodologia de execuție. Mai mult, prin formularul „Anexa - Cerințe de siguranță aeronautică”, din volumul 4 al caietului de sarcini - „Cerințe de siguranță aeronautică, Cerințe de securitate aeronautică, Convenție pe linie de securitate și sănătate în munca și pentru protecția mediului”, și-a asumat să respecte cerințele administratorului în ceea ce privește siguranță aeronautică.

Astfel, aceasta consideră că simpla respingere a soluțiilor tehnice pe care le-a oferit, cu excluderea din analiză, aprecierea și evaluarea cerințelor prestabilite de însăși autoritatea contractantă și ignorarea angajamentelor asumate de ... la nivel de ofertă și clarificări nu face dovada unei analize temeinice.

i. În ceea ce privește afirmația autorității că aprobarea în cadrul ședințelor operative a unui plan detaliat de execuție nu reprezintă o soluție tehnică, petenta arată că aprobarea planului detaliat de execuție este esențială și validează soluția tehnică propusă, de vreme ce, pe de o parte, execuția lucrărilor poate afecta toate părțile implicate, iar pe de altă parte, cerințele privind siguranța aeroportuară nu au fost furnizate

în cadrul documentației de atribuire. Mai mult, arată că această concluzie este vădit contrazisă de precizările din caietul de sarcini, Cap 7.3 „Planificarea activităților în cadrul contractului”, pag. 18, unde practic autoritatea contractantă și-a asumat explicit analizarea și aprobarea planului de lucru, adică verificarea modului de respectare a condițiilor de siguranță aeroportuară.

ii. În ceea ce privește afirmația autorității că planificarea timpilor de reacție în care contestatoarea, prin echipele sale de lucru, ar aduce lucrările de terasamente și racordare la nivelul de siguranță solicitat cu 45 de minute înainte, petenta consideră că aceasta este vădit contrazisă de precizările din caietul de sarcini, cap 7.2, „*Cerințe specifice ale beneficiarului privind execuția lucrărilor*”, pag. 17, suplimentar față de această obligație, prin încheierea contractului, executantul trebuind să respecte oricare altă regulă de siguranță și securitate impusă de administrator pe toată durata lucrărilor.

iii. În ceea ce privește afirmația autorității că executarea lucrărilor de terasamente pe fronturi restrânse nu reprezintă o soluție tehnică în sensul solicitat, petenta învederează că din contră este evident că lucrările de terasamente, pe suprafețe restrânse, diminuează, proporțional cu suprafața ocupată, riscul ca o aeronavă scăpată de sub control să interacționeze cu un obstacol, scenariu comparabil și cu situația în care se vor începe lucrări pe toată suprafața RESA.

Aceasta subliniază că lucrările de terasamente, pe aceeași suprafață, presupun realizarea de mai multe straturi/etape, suprafața totală rezultată din proiectul tehnic fiind de 462 mii metri pătrați, iar pe această suprafață vor interveni, conform Planului de execuție, mai multe utilaje, cum ar fi: autobasculate, excavatoare, buldozere, autogredere, reciclatoare/stabilizatoare, autocisterne, acestea reprezentând și ele obstacole pe suprafața lucrată, respectiv un risc direct proporțional cu numărul lor.

Totodată, arată că argumentul autorității contractante nu ține cont de însăși soluția tehnică inclusă în Proiectul tehnic, Memoriu tehnic, Cap. 5 „Particularități ale amplasamentului”, pag. 9:

Opinia contestatoarei este că evaluarea ofertei sale a fost efectuată în baza unor scenarii care nu au fost prezentate în caietul de sarcini ca fiind criterii de evaluare, apreciind că autoritatea contractantă nici măcar nu a citit răspunsul nr. 518/13.07.2021, aspect ce ar reieși și din argumentele prezentate în punctul de vedere.

Procedura de atribuire vizează încheierea unui contract de tip execuție lucrări, astfel că toate soluțiile tehnice sunt analizate și elaborate în proiectul tehnic, acceptat și utilizat ca atare de autoritatea contractantă. Așadar, proiectantul a definit durata contractului de 8 luni, a ținut cont de detaliile operaționale/obstrucțiile și a verificat dacă volumul total de lucrări poate fi realizat în acest interval de timp, însă

aceste detalii operaționale nu au fost prezentate în documentația de atribuire.

În ceea ce privește neconformitatea raportului procedurii, contestatoarea solicită respingerea justificărilor autorității contractante cu privire la conformitatea acestuia cu prevederea legală aplicabilă, întrucât nu s-a contestat că acesta nu respectă un anumit format standard, ci absența unei informații în raport de art. 230 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, precum și lipsa de transparență în condițiile în care prețul reprezintă 90% din punctajul acordat, valoarea contractului atribuit fiind esențială în contextul aprobării raportului procedurii de către conducătorul autorității contractante.

În ceea ce privește indicarea unui alt personal de execuție, petenta susține că prin furnizarea documentelor pentru alt personal de execuție, a dovedit că îndeplinește cerința din caietul de sarcini, fără a modifica organigrama de personal propusă în condițiile în care clarificarea definitivă, din partea autorității contractante, prin răspunsul la întrebarea nr. 9, inclusă în clarificarea nr. 6438/28.04.2021, nu face nicio referire la Supervizor.

În opinia sa, prezentarea documentelor solicitate pentru altă persoană pentru poziția de expert topograf nu reprezintă o modificare a ofertei și nu intră sub incidența art. 140 alin. (4) din H.G. 394/2016, cât timp scopul cerinței este dovedirea deținerii personalului de specialitate pretins și nu a unui anumit specialist. Or, prin prezentarea documentelor la un moment anterior celui stabilit de însăși autoritatea contractantă, consideră că a dovedit cu prisosință îndeplinirea cerinței, în condițiile în care nici măcar nu este vizat personal cheie în sensul documentației de atribuire, respectiv caietul de sarcini.

➤ Contestatoarea arată că la nivelul Directivei 24/2014, este stipulată posibilitatea înlocuirii (o singură dată) a oricărei entități/persoane pe care se bazează ofertantul la îndeplinirea cerințelor impuse de autorități, dacă acestea din urmă constată că cei nominalizați nu respectă cerințele obligatorii. Mai mult, Directiva nici nu include distincția din norma națională în ceea ce privește subcontractanți/terți susținători, respectiv art. 63 alin. (1).

Totodată, arată că la nivel european s-a stabilit că pentru dovedirea criteriilor referitoare la situația economică și financiară și criteriile privind capacitatea tehnică și profesională, ofertantul poate recurge la capacitățile altor entități, indiferent de natura juridică a legăturilor pe care le are cu acestea, acest aspect fiind subliniat și în jurisprudența CJUE, Cauza C 234/14.

Concluzionând, contestatoarea susține că entitatea aceasta poate avea orice calitate (de subcontractant/terț susținător), putând fi persoană fizică sau juridică ce asigură execuția de lucrări/furnizarea de produse/prestarea de ...icii ofertantului principal, iar legătura juridică dintre respectiva entitate și ofertant poate avea orice formă/declarație

de angajament, contract de prestări de ...icii, contract de colaborare, contract individual de muncă (fiind irelevant dacă entitatea face parte din structura internă sau externă a ofertantului).

De aceea, legislația națională nu interzice expres înlocuirea persoanelor cu atribuții tehnice nominalizate în ofertă, iar cea europeană este în sensul permiterii înlocuirii oricărei entități, persoană fizică inclusiv, pe a cărei capacitate/experiență se bazează ofertantul pentru îndeplinirea cerințelor impuse prin documentația de atribuire.

Întrucât acordarea dreptului de remediere a ofertelor numai în cazurile de înlocuire a subcontractantului/terțului susținător ar restrânge în mod disproporționat drepturile acordate ofertanților prin Directiva 24/2014, petenta consideră că, în lumina principiului proporționalității și a normelor de interpretare a prevederilor legale, același regim juridic trebuie aplicat și în cazul înlocuirii unui membru al echipei tehnice propuse.

➤ Referitor la scopul impunerii unor cerințe în ceea ce privește personalul tehnic, anume acela ca ofertantul să facă dovada deținerii ori a accesului la personalul de specialitate solicitat, astfel de cerințe se interpretează în sensul că ofertantul trebuie să facă dovada că deține/are acces la astfel de personal.

În opinia petentei, cerința nu poate fi interpretată în sensul că persoanele expres nominalizate nu pot fi înlocuite (cu excepția celor a căror experiență a contat pentru aplicarea factorilor de evaluare), cu atât mai mult cu cât o asemenea cerință nici nu a fost inclusă în documentația de atribuire, respectiv caietul de sarcini.

În sensul permiterii înlocuirii expertului propus, contestatoarea redă un fragment din Decizia CNSC BO 2015_0992, completând că în spiritul acestei abordări flexibile, art. 162 din Legea nr. 98/2016 (nota Consiliului – HG nr. 395/2016) prevede posibilitatea de a înlocui experții propusi, pe parcursul executării contractului, în condițiile în care înlocuirea ar asigura cel puțin îndeplinirea cerințelor de calificare sau obținerea unui punctaj cel puțin egal cu cel obținut inițial pentru expertul propus.

În aceste condiții, în care practica și legislația permit o anumită flexibilitate pentru situații asemănătoare celei sancționate de comisia de evaluare, contestatoarea consideră că aceasta a adoptat o atitudine excesiv de formalistă, drastică și vădit contrară principiului proporționalității.

➤ Contestatoarea solicită Consiliului să aibă în vedere că un ofertant nu trebuie eliminat din competiție în cazul în care, cu luarea în considerare a prevederilor art. 140 alin. (6) – (7) din H.G. nr. 394/2016, acesta rectifică, în fapt, o abatere tehnică minoră/un viciu de formă, fără ca prin aceasta să se creeze un avantaj incorect în detrimentul celorlalți ofertanți.

Așadar, aceasta învederează că prin răspunsul nr. 518/13.07.2021 a avut loc, în mod permis din punct de vedere legal, corectarea unei abateri tehnice minore, dar din comunicare nu rezultă că a fost întreprinsă de către comisia de evaluare analiza corespunzătoare impusă de art. 140 alin. 7 - 8 și urm. și art. 141 din H.G. nr. 394/2016 în privința evaluării clarificării, de vreme ce nu orice modificare a documentației tehnice depuse impune eliminarea ofertantului din competiție.

Concluzionând, contestatoarea consideră că nu se află în situația care ar determina efecte de asemenea gravitate, cu atât mai mult cu cât este vorba despre poziția expertului topografic, care nu a fost impusă ca cerință de calificare/selecție sau factor de evaluare în aplicarea criteriului de atribuire. Comisia de evaluare nu a luat în considerare că eroarea din conținutul propunerii tehnice se circumstanțiază noțiunii de viciu de formă, fiind aplicabile prevederile precizate, inclusiv cele ale art. 141 din H.G. nr. 394/2016, nefiind susceptibilă de a produce un avantaj incorect în raport cu ceilalți ofertanți.

Prin comunicare, autoritatea contractantă nu indică care ar putea fi avantajul incorect obținut prin acceptarea înlocuirii topografului propus, petenta apreciind că nici nu poate fi reținut un astfel de avantaj, întrucât cerința includerii unui topograf se regăsea în mod secundar, la categoria „alt personal de execuție”, iar experiența sau calificările expertului desemnat pentru poziția de topograf nu reprezintă factor de evaluare cu pondere în aplicarea criteriului de atribuire.

Față de toate acestea, respingerea ofertei sale pe acest temei este apreciată ca fiind o măsură excesiv de formalistă, disproporționată și contrară dispozițiilor legale.

Sintetizând, contestatoarea arată că prin punctul de vedere autoritatea contractantă adaugă pretinse motive care nu sunt incluse în comunicare, sunt contrazise de documentația de atribuire astfel cum a fost clarificată, nu se regăsesc ca cerințe în caietul de sarcini și nu justifică neaplicarea, în evaluare, a textelor legale incidente și nici disproporționalitatea măsurii dispuse.

În replică, prin adresa nr. 12531/15.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 48569/15.09.2021, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere la notele de răspuns înaintate de către, prin care învederează că a invocat inadmisibilitatea solicitării secundare de la capătul 3 din contestație, dat fiind faptul că acest capăt de cerere conține în fapt trei solicitări.

Autoritatea contractantă consideră că autoarea contestației nu poate solicita Consiliului reținerea numai cu titlu informativ a apărărilor sale, întrucât atât apărările de la pagina 2) din punctul de vedere cât și în totalitatea lor, reprezintă apărări efective și nu pot fi calificate ca informare de către contestatoare.

Aceasta consideră că notele de răspuns formulate de către contestatoare depășesc cadrul stabilit prin contestația inițială, invocând motive noi de contestare.

Astfel, solicită Consiliului să înlăture argumentele/motivele contestatoarei formulate la punctul II, Suplimentarea motivelor de respingere, ca fiind tardiv formulate, iar pe fond solicită respingerea argumentelor contestatoarei ca nefondate.

➤ În ceea ce privește susținerea contestatoarei că fundamentarea în drept a motivelor de respingere a ofertei sale ar fi diferită în cele 3 documente, autoritatea o consideră nefondată sub aspectul temeiului de drept, contestatoarea neindicând nicio dispoziție legală încălcată de natură să atragă nelegalitatea comunicării. Sub acest aspect, solicită Consiliului să aibă în vedere că în raport de procedura de atribuire, actul care produce efecte juridice în ceea ce privește stabilirea ofertantului câștigător este procesul verbal de analiză a ofertelor, respectiv procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021.

Raportul procedurii este un document cu caracter informativ, însă nu este cel în baza căruia sau prin care se stabilește oferta câștigătoare, prin urmare o eroare materială din cuprinsul raportului procedurii nu poate conduce la anularea acestuia, atâta vreme cât informațiile cuprinse în raport se completează cu cele din cuprinsul procesului-verbal de analiză a ofertelor.

Autoritatea contractantă admite că raportul procedurii din prezenta cauză cuprinde o eroare materială, în sensul neînscrierii motivului de respingere reprezentat de art. 140 alin. 4) și a art. 143 alin. 3) din HG 394/2016, însă arată că în cuprinsul acestuia se face referire la procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021 unde se arată că oferta este inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4), neconformă în baza alin. (3) lit. a) din HG nr. 394/2016, precum și inacceptabilă în baza art. 140 alin. (5) din HG nr. 394/2016, iar prin comunicarea nr. 11391/20.08.2021, ... este înștiințată că a fost declarată inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) și (5) din HG nr. 394/2016 și neconformă în baza art. 143 alin. (3) lit. a) din HG nr. 394/2016.

Așadar, ... a cunoscut temeiurile de drept ce stau la baza respingerii ofertei sale, toate documentele menționate fiind parte din dosarul achiziției și trebuind analizate concertat, deoarece informațiile conținute sunt interdependente.

Autoritatea contractantă consideră că singura situație în care contestatoarea ar fi putut solicita constatarea nelegalității raportului procedurii ar fi fost împrejurarea în care în raportul procedurii s-ar fi regăsit motive de respingere străine de procesul-verbal de analiză a ofertelor și/sau de comunicarea rezultatului procedurii.

Așadar, arată că nu se poate reține că activitatea comisiei de evaluare a fost una conjuncturală, din moment ce contestatoarea nu a considerat la momentul formulării contestației că nu a fost identificată în

concret cerința din caietul de sarcini în raport de care a fost respinsă oferta contestatoarei.

În opinia autorității contractante, susținerile contestatoarei sunt lipsite de fundament și din perspectiva faptului că, prin cea de-a doua clarificare, s-a precizat clar cerința din caietul de sarcini în raport de care s-a solicitat clarificarea, această cerință fiind identificată și în conținutul punctului de vedere.

➤ În ceea ce privește susținerea contestatoarei că în toată propunerea tehnică dar și în răspunsul nr. 518/13.07.2021, a avut în vedere în mod esențial pista deschisă traficului aerian, oferind motive de contestație noi sub forma argumentelor prezentate.

Executarea lucrărilor în condiții de pista deschisă reprezintă conduita generală solicitată executantului, ori în cauză se discută despre soluții tehnice concrete, propuse a fi aplicate în condiții de executare a lucrărilor cu pista deschisă și prin care eventualele obstacole generate de lucrări de excavație (cel puțin), rămase pe banda de siguranță a pistei, nu vor reprezenta un pericol pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona de lucrări.

➤ În ceea ce privește susținerea contestatoarei că a prezentat soluții tehnice privind eventualele obstacole în banda de siguranță, prin raportare la pista deschisă, aceste soluții fiind asumate prin propunerea tehnică, autoritatea precizează:

- contestatoarea identifică potențialele obstacole, nu oferă soluții tehnice;

- semnalizarea obstacolelor nu reprezintă soluții tehnice concrete aplicabile pe zona de lucrări care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pista deschisă;

- Prin argumentul oferit, contestatoarea își contrazice propriile apărări și motive de contestare, deoarece pe de o parte susține că nu ar fi putut identifica ce anume dorește autoritatea contractantă, din moment ce nu a oferit repere tehnice, dar pe de altă parte este cea care identifică potențialele obstacole ce pot apărea ca urmare a lucrărilor de excavație;

- contestatoarea prezintă acțiuni vizate a fi întreprinse în raport de cerința autorității și indică realizarea de marcaje pe pistă, marcajul marginilor pistei, marcarea/balizarea obstacolelor, balizarea pentru zona temporală inutilizabilă.

Autoritatea contractantă consideră că este evident că acțiunile contestatoarei nu reprezintă soluții tehnice concrete aplicabile pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă.

➤ Susținerile contestatoarei că autoritatea nu a stabilit în mod concret condițiile de lucru (lucru sub trafic cu interval orar acces în

șantier sau pistă închisă) sunt apreciate că denaturează în mod voit realitatea de fapt a documentației de atribuire, încălcându-se astfel dispozițiile art. 15 alin. (2) din Legea nr. 101/2016.

Citând din conținutul caietului de sarcini, autoritatea subliniază că toți ofertanții au avut acces la condițiile de executare a lucrărilor, inclusiv la informațiile conform cărora nu se poate stabili anticipat un orar fix de lucru, dat fiind specificul activităților pe aeroport.

Niciunul dintre ofertanți nu a contestat documentația de atribuire în termenul procedural, înaintarea ofertelor fiind de natură a consfinți acceptarea condițiilor din caietul de sarcini.

De asemenea, arată că o serie din argumentele din notele de răspuns se referă în esență la activități de planificare a activităților în cadrul contractului, elemente care cel mult se subsumează cerinței din caietul de sarcini următorul conținut: *„Va fi stabilit, de către toți factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/militare. Alocarea personalului (resursei umane) va fi realizată de către executantul lucrării într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus”*.

➤ De asemenea, deși contestatoarea realizează oarecum o minimă analiză de risc, nu este în măsură să prezinte soluții tehnice concrete aplicabile pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă.

Autoritatea contractantă reiterează că soluțiile tehnice trebuiau oferite de către ofertanți și nu de către autoritatea contractantă. De asemenea, arată că deși contestatoarea a identificat potențiale obstacole ce se pot ivi cu ocazia execuției lucrărilor, în afara de balize, marcaje, fanioane și colaborarea cu autoritatea contractantă, nu a oferit nicio soluție tehnică concretă pentru ca aceste potențiale obstacole să nu ajungă să provoace avarierea unei aeronave care accidental părăsește pista și iese în zona de execuție a lucrărilor.

Diminuarea riscului execuției lucrărilor revine ...orului, din punct de vedere al protejării zonei unde se desfășoară lucrările, deoarece aceste lucrări nu se execută în comun cu autoritatea contractantă.

Față de argumentele prezentate la punctul IV – alt personal de execuție din notele de răspuns, solicită respingerea motivelor noi invocate de către contestatara, în baza dispozițiilor art. 21 alin. (3) din Legea 101/2016, ca fiind tardiv formulate și pe cale de consecință, inadmisibile.

Contestatoarea susține că prin răspunsul nr. 518/13.07.2021 a avut loc corectarea unei abateri tehnice minore, corecție permisă de lege, însă nu rezultă existența acestui motiv de contestație ci,

dimpotrivă, prin argumentele sale inițiale contestatoarea susține că nu a schimbat oferta tehnică, nu a procedat la înlocuirea personalului propus inițial, modificând astfel conținutul ofertei tehnice.

Opinia autorității contractante este că contestatoarea nu a avut în vedere efectuarea vreunei corecții în raport de topometristul propus inițial ci a specificat, în mod clar, că acesta este coordonatorul activităților de topometrie pentru lucrările efectuate de, iar la momentul la care s-au solicitat documentele doveditoare calificărilor deținute, contestatoarea a precizat că de fapt lucrările vor fi realizate de către un alt topometrist și anume de către d-na ... care va fi detașată de la altă societate în vedere executării respectivelor lucrări.

Cerința din caietul de sarcini, punctul 5.5., a avut în vedere prezentarea de către ofertanți a personalului contractantului, adică a personalului care va executa lucrările. În oferta tehnică, ... a menționat că personalul care va fi responsabil tehnic cu execuția va fi d-l, iar prin răspunsul la clarificarea nr. 9250/08.07.2021 se precizează că responsabilul tehnic cu execuția va fi d-na ..., delegat al ... SRL.

Prin urmare, nu se face nicio corecție, prin răspunsul său nu remediază/nu confirmă existența vreunei abateri minore ci, efectiv, schimbă personalul propus inițial.

Întrucât prin contestația inițială nu invocă acest motiv al corecției unei abateri minore, ca motiv de contestație, autoritatea solicită înlăturarea argumentelor ca inadmisibile, iar pe fond, solicită respingerea contestației ca nefondată.

Cu adresa nr. 695/27.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 50639/27.09.2021, ... a formulat concluzii scrise, inclusiv față de punctul de vedere al autorității contractante cu privire la notele de răspuns, prin care solicită Consiliului să admită contestația și, pe cale de consecință, să decidă în sensul celor solicitate în contestație, inclusiv cu luarea în considerare a considerentelor din concluziile scrise.

Contestatoarea reiterează că motivele concrete care au stat la baza deciziei autorității contractante sunt acelea din comunicare, fundamentate potrivit raportului procedurii și procesului-verbal final, însă prin intermediul punctelor de vedere autoritatea contractantă a denaturat în mod nepermis cadrul în care s-a realizat informarea cu privire la rezultatul procedurii de atribuire în ceea ce privește oferta sa.

În legătură cu dosarul achiziției publice, petenta arată că comisia de evaluare s-a raportat la elemente care nu fac parte din documentația de atribuire, respectiv din caietul de sarcini.

Procesul-verbal final privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare nr. 10684/05.08.2021 include, la pag. 9 analiza clarificărilor, o "notă comisie de evaluare cu drept de vot" care indică trei elemente care "ar fi trebuit considerate" cu privire la subiectul obstacolelor în banda de

siguranță, însă această notă nu se regăsește ca atare în documentația de atribuire și, cu atât mai mult, elementele respective nu sunt indicate în caietul de sarcini.

De aceea, consideră că respectiva notă nu îi este aplicabilă/opozabilă, nefiind inclusă în documentația de atribuire, în condițiile în care mai multe prevederi legale obligă ca toate subiectele și aspectele vizând achiziția să fie expres precizate în documentația de atribuire.

Așadar, dacă comisia de evaluare a analizat propunerea sa tehnică și răspunsul nr. 518/13.07.2021 cu luarea în considerare a notei mai sus menționate, petenta apreciază că activitatea sa nu poate fi reținută ca judicioasă, întrucât analiza concretă trebuie efectuată strict și limitativ raportat numai la conținutul documentației de atribuire, sens în care obligă dispozițiile art. 133 din H.G. nr. 394/2016.

În legătură cu punctul de vedere subsecvent al autorității contractante, contestatoarea susține că nu a invocat motive noi de contestație, ci a formulat apărări față de aspectele noi prezentate de autoritatea contractantă în punctul de vedere (inițial) și nefiind motive noi de contestare, nu sunt tardiv formulate, astfel că nu sunt inadmisibile.

Autoritatea contractantă nu poate reține alte aspecte de neconformitate decât cele privind nerespectarea cerințelor minime din caietul de sarcini, iar acesta nu stipulează cerințe în privința soluțiilor tehnice.

Contestatoarea susține că autoritatea contractantă a fost atenționată de operatorii economici cu privire la informațiile necesare în documentația de atribuire, pe care nu le-a "clarificat" pe motive de confidențialitate iar, ulterior, comisia de evaluare le-a speculat în legătura cu deciziile sale.

Comisia de evaluare nu a indicat pretinsa neclaritate a primului răspuns de clarificare și a concluzionat în privința neconcludentei răspunsului nr. 518/13.07.2021 în raport de elemente care nu sunt incluse în caietul de sarcini.

Aceasta a nesocotit clarificările la documentația de atribuire și a adoptat o decizie disproporționată față de prezentarea documentelor în privința secțiunii "alt personal de execuție" la un moment anterior celui pe care însăși autoritatea contractantă l-a clarificat în mod definitiv.

În opinia petentei, comisia de evaluare a acordat întâietate formalismului, în defavoarea principiului proporționalității, stipulat de art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 99/2016, în condițiile în care, în raport de obiectul achiziției, specialistul licențiat în inginerie geodezică deține toate cunoștințele necesare efectuării măsurărilor topografice pentru lucrările vizate.

III. Prin contestația formulată de ... S.R.L. se solicită anularea comunicării rezultatului procedurii de atribuire nr. 11393/20.08.2021, prin care oferta sa a fost respinsă ca inacceptabilă și neconformă,

anularea adreselor de comunicare a rezultatului procedurii către asocierile ... SRL - ... SRL - ...SRL și SRL - ... SRL, anularea raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021 și a actelor anterioare sau subsecvente și/sau conexe acestuia, în ceea ce privește declararea ca inacceptabilă și neconformă a ofertei ..., respectiv declararea ca admisibile a ofertelor asocierilor ... SRL - ... SRL - ...SRL și SRL - ... SRL, precum și obligarea autorității contractante la reevaluarea temeinică și legală a ofertei depusă de ..., cu consecința constatării admisibilității acesteia.

Preliminar, contestatoarea arată că din cuprinsul documentației la care a avut acces la autoritatea contractantă, a constatat că oferta sa a fost respinsă ca inacceptabilă și neconformă întrucât răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 9252/08.07.2021 a fost considerat neconcludent, fiind invocate prevederile art. 140 alin. (4) și art. 143 alin. (3) lit. a) din HG nr. 394/2016.

Față de motivele reținute de autoritatea contractantă, consideră că respingerea ofertei sale ca inacceptabilă și neconformă reprezintă o măsură nelegală și rezultatul unei evaluări superficiale a ofertei.

În detalierea motivelor respingere se arată că, în răspunsul la clarificare nr. 9252/08.07.2021, nu au fost precizate care sunt soluțiile tehnice pentru ca pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, în zona benzii de siguranță a pistei pe care se va executa lucrări de reamennajare, să nu existe gropi, diferențe de nivel, structuri de beton/metal descoperite.

Contestatoarea arată că prin solicitarea de clarificări nr. 9252/08.07.2021 invocată în cuprinsul comunicării privind rezultatul procedurii, autoritatea contractantă i-a solicitat o serie de clarificări privind oferta depusă, la care a răspuns complet și concludent prin adresa nr. 899/13.07.2021, însă răspunsurile au fost apreciate ca neconcludente, astfel că oferta a fost respinsă.

Astfel, s-a solicitat să detalieze *„concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată prin care, eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei ajunge în zona efectuării lucrărilor”*.

Contestatoarea susține că a răspuns în mod detaliat și concludent prin adresa nr. 899/13.07.2021, arătând modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată.

Aceasta precizează că anterior acestei solicitări de clarificări, autoritatea contractantă i-a mai solicitat o clarificare similară prin adresa nr. 8827/29.06.2021, prin care i-a cerut să clarifice unde se regăsește în propunerea tehnică prezentată modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafețelor de siguranță ale pistei în

perioadele în care pista va fi deschisă traficului și în interiorul benzii de siguranță se regăsesc obstacole, în conformitate cu proiectul tehnic.

Și de această dată petenta consideră că a răspuns în mod detaliat și concludent prin adresa nr. 1063/02.07.2021, însă autoritatea contractantă a considerat necesar să revină cu solicitarea nr. 9252/08.07.2021, la care a răspuns prin adresa nr. 899/13.07.2021.

Aceasta apreciază că autoritatea nu a analizat în detaliu și în mod diligent răspunsurile sale, iar în comunicarea privind rezultatul procedurii se justifică respingerea ofertei ... pe argumente precum: *„ați prezentat doar elemente cu caracter general, ce se concretizează în măsuri ce eventual ar putea fi considerate măsuri-suport pentru implementarea soluțiilor tehnice aplicate”* sau *„nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, următoarele măsuri prezentate (...) ca răspuns la solicitarea de clarificări (...)”*.

Autoritatea contractantă nu arată care ar fi soluțiile tehnice pe care le-a avut în vedere atunci când a elaborat documentația de atribuire, singura explicație fiind că nu a fost prezentată o soluție concretă aplicabilă care să prevină avarierea aeronavelor în cazul unei ieșiri accidentale de pe pistă.

Petenta subliniază că în cuprinsul procesului-verbal de reevaluare se află o notă a comisiei de evaluare cu drept de vot în care se reține ceea ce, în opinia comisiei de evaluare, ar reprezenta măsuri de protejare a aeronavei ce părăsește accidental suprafața pistei și iese în zona benzii de siguranță pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare, respectiv următoarele elemente:

- îndepărtarea tuturor echipamentelor/utilajelor executantului în afara benzii de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave;

- acoperirea oricăror suprafețe ce se pot constitui ca obstacole (șanfrenări cămine de vizitare proaspat turnate, șanfrenare între suprafața de beton a pistei și cea înierbată proaspat turnată, diferențe de nivel între suprafețele decapate cele adiacente, guri de canal, cămine de vizitare descoperite etc.) într-un timp relativ rezonabil, cu elemente-structuri solide având o rezistență și o pantă ce pot asigura trecerea în siguranță a roților unei aeronave (fără a produce daune trenurilor de aterizare aeronavă prin contactul cu o suprafață dură) peste aceste potențiale obstacole, pe perioada aterizării/decolării unei aeronave;

- utilizarea de aditivi pentru betoane care să grăbească procesul de uscare.

Contestatoarea învederează că aceste elemente nu se regăsesc la nivelul caietului de sarcini din documentația de atribuire, însă cu toate acestea comisia de evaluare a reținut neconformitatea ofertei sale pe motiv că nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini

raportat tocmai la aceste elemente. Autoritatea contractantă nu indică nicio cerință din caietul de sarcini care nu ar fi fost îndeplinită și nici nu avea cum să indice o astfel de cerință în condițiile în care nu există stipulate în caietul de sarcini.

Sub acest aspect, ... apreciază decizia de respingere ca neconformă a ofertei sale ca fiind abuzivă, nelegală și ca fiind întemeiată pe o evaluare superficială.

În caietul de sarcini se identifică următoarea cerință privind măsurile de protejare a aeronavei ce părăsește accidental suprafața pistei iese în zona benzii de siguranță pe care sunt lucrări de reamenajare în desfașurare: *în condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.*

Petenta subliniază că unica solicitare la nivelul documentației de atribuire a constat în aplicarea unor soluții tehnice pe zona de lucrări care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, cerință la care consideră că a răspuns prin propunerea tehnică depusă, respectiv prin clarificările mai sus menționate.

În acest context, apreciază că elementele indicate de autoritatea contractantă în cuprinsul procesului-verbal de evaluare, respectiv cele din „nota comisiei de evaluare cu drept de vot”, nefiind stipulate în documentația de atribuire, nu pot fi considerate în evaluarea ofertei sale și nu ar fi putut sta la baza deciziei de respingere a acestei oferte.

Mai mult, la nivelul anexei la caietul de sarcini - cerințe de siguranță aeronautică, se precizează obligația contractantului de a respecta prevederile reglementărilor și cerințelor administratorului de aerodrom privind siguranța aeronautică pe întreaga perioadă în care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportului și/sau pe suprafața de mișcare a aeroportului. De asemenea, contractantul este ținut să desfășoare în zona de operațiuni aeriene numai activitățile convenite contractual respectând reglementările naționale și interne, precum și procedurile/regulamentele aeroportului, iar acesta din urmă instruește personalul contractantului, înainte de începerea activității, pe linie de securitate aeroportuară. Așadar, instrucțiunile și regulile privind siguranța aeronautică sunt cele impuse, pe de o parte, de reglementările legale în vigoare, iar pe de altă parte, de chiar administratorul aerodromului. Prin urmare, contractul oricum va trebui să respecte ceea ce este impus chiar de către beneficiarul proiectului, aplicând instrucțiunile și regulile privind siguranța Aeronautică în timpul execuției lucrărilor conform ofertei sale.

Conform art. 3 alin. (1) lit. s) din Legea nr. 99/2016 și art. 22 alin. (2) din HG nr. 394/2016, ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire (art. 129 alin. 1 din Legea nr.

99/2016), iar conduita contrară adoptată de autoritatea contractantă este de natură să încalce principiile aplicabile în materie, în principal, principiul transparenței, ce are ca scop în special să garanteze că este înlăturat riscul de arbitrar din partea autorității contractante (Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza SAG ELV Slovensko alții, C-599/10, EU:C:2012:191, punctul 25).

Contestatoarea opinează că suplimentarea cerințelor în timpul evaluării trece dincolo de domeniul protecției încrederii legitime și este de natură să surprindă chiar și un operator economic prudent și avizat, iar eventuala neglijență din partea entității în redactarea documentației de atribuire nu poate avea repercusiuni în persoana ofertanților, care au înțeles să se conformeze documentației (Hotărârea din 2 iunie 2016, cauza C-27/15, Pippo Pizzo împotriva CRGT SRL).

Totodată, aceasta invocă practica CNSC care este în sensul că orice decizie a autorității contractante privind admiterea sau respingerea unei oferte trebuie fundamentată pe o evaluare temeinică sub toate aspectele acesteia și pe probe concludente, iar nu pe elemente insuficiente/neclare sau incerte care nu permit realizarea unei evaluări obiective a ofertei. Numai în urma unei evaluări complete/corecte autoritatea contractantă poate stabili conformitatea ofertelor, evaluarea nefiind un demers pur formal al comisiei de evaluare, realizat cu ignorarea drepturilor și obligațiilor pe care legiuitorul le-a stabilit în sarcina autorității contractante, ci reprezintă un demers de analiză temeinică și serioasă a ofertei, cu lămurirea și completarea permisă de lege a acelor elemente care pot face obiectul unei astfel de etape, finalitatea urmărită de către achizitor trebuind să fie aceea a păstrării în competiție a cât mai multor oferte, astfel încât să crească șansa achiziționării celei mai bune prestații, la cel mai bun preț.

Contestatoarea solicită ob...area faptului că examinarea ofertei sale nu s-a făcut exclusiv raportat la cerințele documentației, ci la cerințe noi, necunoscute ofertanților și a faptului că atât în propunerea tehnică, cât și ulterior, în clarificările emise, a indicat punctual măsuri concrete de protejare a aeronavei ce părăsește accidental suprafața pistei și iese în zona benzii de siguranță pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare, precum:

(i) determinare tronsoane de lucru astfel încât la aterizarea/decolarea și rulajul/deplasarea aeronavelor să nu existe obstacole rezultate din lucrări nefinalizate;

(ii) fronturi de lucru dimensionate astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și să se închidă repede, pentru ca aeronavele să nu aibă obstacole în cale;

(iii) semnalizare corespunzătoare în scopul avertizării piloților;

(iv) îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 m față de axul pistei de decolare/aterizare. etc.

Astfel, față de cerința ca în scopul protejării aeronavelor care părăsesc accidental pista, contractorul ar trebui să îndepărteze toate echipamentele/utilajele executantului în afara benzii de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, contestatoarea solicită Consiliului să ob...e că în propunerea tehnică depusă a avut în vedere îndepărtarea utilajelor și vehiculelor la cel puțin 150 m față de axul pistei.

În acest context, se ob...ă că în conformitate cu planul "Piese desenate-Amenajare bandă pistă și RESA", lățime RESA = 90 m, iar lățime bandă pistă = 280 m=> axul benzii este la 140 m, iar 150 m reprezintă distanța minimă acceptată a utilajelor, așadar cu 10 m pe terenul existent și nu în zona de siguranță a pistei.

De asemenea, contestatoarea suține că a indicat în propunerea tehnică următoarele:

„Este strict interzisă, în orice fază a lucrării, pătrunderea personalului/echipamentelor executantului lucrării pe suprafața pistei de decolare/aterizare 18/36. Îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 de metri față de axul pistei decolare/aterizare într-un timp estimat de aproximativ 45 de minute anterior aterizării/decolării unei aeronave civile. În condiții de vizibilitate redusă și pistă deschisă, nu se vor efectua lucrări la mai puțin de 150 m față de axul pistei, în funcție de coordonarea anterioară ce se va realiza cu administratorul aeroportului și ceilalți factori implicați (... , UM etc.)”.

În ceea ce privește cerința utilizării unor aditivi pentru betoane care să grăbească procesul de uscare, învederează că în documentația de atribuire nu există nicio referință privind utilizarea unor astfel de aditivi speciali.

În zona de siguranță a pistei se găsesc cămine de canalizare, cămine echipamente balizaj și trebuie făcute elemente de racordare (teșituri) a marginilor suprafețelor de mișcare. Conform listelor de cantități nr 3 „realizare elemente de racordare (teșituri) pentru construcțiile din banda pistei”, toate acestea se execută cu beton C30/37. Conform caiet de sarcini nr. 5 aferent "Beton simplu pentru realizarea elementelor de racordare", mențiunea referitoare la aditivi este că *aditivii sunt produse chimice care se adaugă în beton în cantități mai mici sau egale cu 5% substanță față de masa cimentului în scopul modificării/îmbunătățirii calității betonului în stare proaspătă și/sau întărită (..)*

De asemenea, contestatoarea face precizarea că autoritatea contractantă a acționat în mod nelegal și netransparent încă de la etapa solicitărilor de clarificare. Astfel, autoritatea contractantă a solicitat clarificări pe același subiect, dar nu a explicat în niciun fel care este neclaritatea pe care încă o avea după prima solicitare de clarificări.

În opinia sa, clarificările solicitate prin adresa nr. 9252/08.07.2021 au fost doar formale, autoritatea contractantă înțelegând doar să creeze

aparența că i-a dat posibilitatea de a-și clarifica oferta, în acest context trebuie avute în vedere următoarele dispoziții legale: art. 2 alin. (2), art. 221 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, art. 140 alin. (1) și art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016:

Concluzionând, contestatoarea arată că respingerea ofertei sale în condițiile prezentate reprezintă un abuz al autorității contractante care nu poate fi remediat în mod efectiv decât prin admiterea contestației, soluție ce ar permite reluarea procedurii de atribuire și reevaluarea ofertei sale cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice.

Cu adresa nr. 12018/06.09.2021, înregistrată la Consiliu sub nr. 46907/06.09.2021, autoritatea contractantă a formulat punct de vedere la contestația formulată de ... S.R.L., prin care solicită respingerea contestației ca nefondată.

Similar aspectelor preliminare precizate în punctul de vedere exprimat față de contestațiile anterioare, autoritatea contractantă solicită admiterea excepției inadmisibilității capătului de cerere privind obligarea autorității contractante la constatarea admisibilității ofertei contestoarei, iar pe fondul cauzei, respingerea contestației ca nefondată.

Pentru confirmarea raționamentului pe care l-a avut în vedere la respingerea propunerii tehnice înaintată de ofertantul ... SRL, aceasta reiterează cerința caietului de sarcini, solicitările de clarificare precum și răspunsul contestatoarei, în demonstrarea faptului că ... SRL nu a răspuns solicitărilor de clarificare într-un mod concludent și complet.

1. Cerința formulată la punctul 7.2. din caietul de sarcini are următorul conținut: *„în condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor”.*

În urma analizării propunerii tehnice a contestatoarei ..., autoritatea contractantă susține că a constatat că deși acesta a respectat în mare măsură capitolele propuse prin modelul de propunere tehnică, nu a prezentat ce soluții tehnice vor fi aplicate pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație), care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă, ci s-a limitat la a reda întocmai textul din documentația de atribuire.

În acest context, a fost formulată prima solicitare de clarificare, prin adresa nr. 8827/29.06.2021, prin care s-a redat în mod explicit ce informații se doresc a fi furnizate de către ofertanți, astfel încât să se poate aprecia dacă aceștia pot asigura prevenția avarierii unei aeronave în condițiile în care pista este deschisă operării. Astfel, s-a solicitat ofertantului să precizeze unde în propunerea sa tehnică se regăsește modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările în

perioadele în care pista de decolare/aterizare va fi deschisă traficului aerian.

Autoritatea contractantă reiterează că cerința a avut în vedere pista deschisă operării, pentru situația punctuală a desfășurării lucrărilor sub trafic, nu situația excepțională a existenței pragului decalat, nu situația în care în raport de programul zborurilor pista poate fi temporar închisă.

Prin răspunsul ofertantului, acesta a prezentat măsuri care au reprezentat o copie a cerințelor prevăzute în documentația de atribuire și care nu reprezentau măsuri de protecție a unei aeronave care ajunge accidental în zona de lucru, în condiții de pistă operațională.

Astfel, primul paragraf din răspuns este același cu textul de la cap. 7.2 din Caietul de sarcini paragraful 20, al doilea și al treilea paragraf din răspuns este același cu textul de la cap. 7 din Proiectul Tehnic - volumul piese scrise; s.a.m.d. inclusiv ultimele trei paragrafe din răspuns care este același cu textul de la cap. 7.2 din caietul de sarcini.

Prin răspunsul ofertantului la cea de a doua clarificare, acesta a menținut aceeași abordare, în sensul că soluțiile oferite au reprezentat și de această dată o preluare a cerințelor din caietul de sarcini, soluțiile indicate subsumându-se cerințelor din caietul de sarcini privind necesitatea semnalizării/împrejmuirii zonelor de lucru.

Autoritatea contractantă a considerat că solicitarea inițială nu a fost suficient de clară, astfel că a revenit asupra solicitării de clarificare prin adresa nr. 9245/08.07.2021, prin care s-a solicitat detalierea în concret a modului/soluției tehnice ce va fi aplicată pentru eventualele obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, astfel încât acestea să nu reprezinte un pericol pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.

Aceasta apreciază că din textul solicitării de clarificare, prin raportare la cerința din caietul de sarcini, reiese fără dubiu că a avut în vedere situația în care, în condiții de pistă deschisă, o aeronavă poate accidental părăsi pista, și poate intra în zona efectuării lucrărilor.

Răspunsul contestatoarei, și la cea de-a doua solicitare de clarificare, a fost apreciat ca fiind neconcludent, întrucât acestea nu reprezentau modalitatea/soluția tehnică ce urma a fi aplicată pentru protejarea unei aeronave care intră accidental în zona afectată de lucrări, în condiții de pistă deschisă.

În procesul verbal nr. 10684/05.08.2021, privind evaluarea conformității propunerii tehnice cu prevederile caietului de sarcini după caz, cu factorii de evaluare, s-a analizat răspunsul ..., după cum urmează:

„Ofertantul a prezentat ca măsuri de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave următoarele: executarea pe tronsoane determinate, stabilite împreună cu personalul operațional al aeroportului,

în funcție de orarul de zbor, astfel încât la aterizarea, decolarea și rulajul/deplasarea aeronavelor nu vor exista obstacole rezultate din lucrări nefinalizate, dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede, în cazul în care rămâne o zonă a pistei "în lucru" se va avea în vedere delimitarea zonei de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare și separarea zonelor de lucru prin amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile.

Deși susține ofertantul că pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, în zona benzii de siguranță a pistei pe care se execută lucrări de reamenajare nu vor exista gropi, diferențe de nivel, structuri de beton/metal descoperite, acesta nu precizează și care sunt soluțiile tehnice pentru a se ajunge la finalitatea prezentată. Astfel, ofertantul a prezentat doar elemente cu caracter general, ce se concretizează în măsuri ce eventual ar putea fi considerate măsuri-suport pentru implementarea soluțiilor tehnice aplicate.

Nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, următoarele măsuri prezentate de ofertant ca răspuns la solicitarea de clarificări:

- amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile;
- dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede;
- delimitarea zonei de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare, având în vedere că la momentul reluării activității, fiind o singură pistă de aterizare/decolare, aceasta nu poate fi închisă parțial.

Comisia de evaluare consideră răspunsul ofertantului neconcludent având în vedere că nu prezintă o soluție concretă aplicabilă care să prevină avarierea aeronavelor în cazul unei ieșiri accidentale de pe pistă. În plus acesta dă dovadă de lipsă de înțelegere suficient al proiectului pe care urmează să-l ducă la îndeplinire".

Față de acest răspuns, executarea lucrărilor pe tronsoane determinate funcție de orarul de zbor, nu reprezintă o soluție tehnică, ofertantul nu prezintă soluții tehnice concrete pentru situația în care nu există timpul necesar îndepărtării/neutralizării obstacolelor, datorită iminenței aterizării unei aeronave în afara programului de zbor cunoscut. Astfel, ceea ce ofertantul prezintă nu este o soluție tehnică suficientă pentru a asigura prevenția avarierii unei aeronave ce poate părăsi accidental pista.

Dimensionarea resurselor umane și lucrul în schimb de noapte reprezintă modalitatea în care ofertantul înțelege să utilizeze resursele

umane în vederea execuției lucrărilor, și nu o soluție tehnică de natură să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, în condiții de pistă deschisă.

Partea a doua a acestui paragraf, reprezintă reiterarea celor prezentate în paragraful anterior, elemente cu titlu de generalități care nu pot fi sub nicio formă asimilate unei soluții tehnice concrete.

În continuare, ofertantul a prezentat ca soluții tehnice, următoarele:

- Delimitarea zonelor de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare;
- Separarea zonelor de lucru prin amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile, cu rol de atenționare pentru piloți;
- Împrejmuirile/barierele vor fi semnalizate adecvat pe timpul zilei și iluminate corespunzător pe timpul nopții;
- Amplasarea de balize de zonă inutilizabilă;
- Folosirea de balize și lumini de zonă inutilizabilă pentru a avertiza piloții atunci când există o groapă în pista unei căi de rulare, etc.

Autoritatea învederează că ofertantul s-a concentrat doar pe semnalizarea zonelor afectate de lucrări fără a indica nicio soluție tehnică pentru situația în care o aeronavă părăsește accidental pista și intră în zona de lucrări. În opinia sa, acesta nu are o reprezentare corectă asupra locației unde se vor desfășura lucrările, având în vedere că menționează existența unei gropi pe pistă sau pe calea de rulare, existența unei porțiuni de platformă de staționare necorespunzătoare pentru rularea aeronavelor deoarece lucrările se vor executa exclusiv în banda de siguranță a pistei nicidecum pe suprafețele referite de contestatoare.

Autoritatea contractantă subliniază că, indiferent de cât de bine ar fi semnalizată zona de șantier, această semnalizare nu va împiedica efectiv niciodată avarierea unei aeronave ce accidental părăsește pista și intră în zona de execuție a lucrărilor.

Ceea ce s-a solicitat prin "soluție tehnică" este realizarea conformării cu cerințele de reglementare aplicabile unei benzi de siguranță a pistei (cerințele EASA), așa cum au fost ele prezentate în caietul de sarcini, pentru porțiunile în care se desfășoară lucrări care, pe perioada de aterizare/decolare a unei aeronave, nu trebuie să reprezinte un pericol suplimentar pentru aeronava ce ar putea părăsi accidental pista și ieși în zona respectivă.

Autoritatea contractantă susține că criticile contestatoarei sunt nefondate, întrucât criticile formulate reprezintă o interpretare eronată a ofertantului, în ceea ce privește cerințele din caietul de sarcini.

Astfel, susținerile acesteia cum că nu există repere în cuprinsul caietului de sarcini sunt neîntemeiate, scopul solicitării acestor soluții tehnice de la un specialist în construcții fiind tocmai pentru acoperirea nevoii autorității contractante, în raport de cerințele caietului de sarcini.

Autoritatea afirmă că dacă ar fi cunoscut aceste soluții sau dacă ar fi avut un specialist în construcții, cerința respectivă nu s-ar mai regăsi în caietul de sarcini, ci ar fi fost indicată direct soluția.

Ofertantul nu a oferit soluțiile solicitate, deși pe lângă executarea construcției propriu zise, acesta are competența de a furniza detaliat modalitatea în care va executa lucrările.

De asemenea, autoritatea arată că nu putea indica anumiți parametri în ceea ce privește soluțiile tehnice solicitate, tocmai pentru că s-a avut în vedere ca toți ofertanții să poată demonstra că dețin capacitatea de a asigura protecția aeronavelor, în raport de modul în care înțeleg să execute lucrările.

Nota comisiei de evaluare cu drept de vot, ce se regăsește în cuprinsul procesului-verbal, prezintă niște repere ale comisiei nu elemente ce ar fi trebuit să se regăsească în caietul de sarcini. Aceste repere se subsumează cerinței „(...) *soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor(...)*”. Astfel, ofertantul prin prisma expertizei și a experienței sale pentru acest tip de lucrări, trebuia să cunoască faptul că lucrările de excavare generează, gropi, șanțuri, elemente de beton, etc. ce trebuie acoperite/îndepărtate, pentru situația în care o aeronavă aterizează/decolează și există riscul unei intrări accidentale în zona lucrărilor. Totodată, ofertantul, în aceeași bază profesională, trebuie să cunoască că pentru protejarea aeronavelor pe timpul execuției lucrărilor, este necesară îndepărtarea utilajelor în afara benzii de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, pentru a se evita potențialele accidente.

Autoritatea contractantă susține că acestea sunt elemente minimale pe care orice specialist în construcții trebuie să le cunoască și să le aibă în vedere, raportat la cerința sa.

Totodată, face precizarea că nota comisiei nu stă la baza respingerii ofertei contestatoarei, ci motivul respingerii constă în faptul că ... nu a prezentat soluțiile tehnice concrete solicitate. Astfel, contestatoarea nu a prezentat nicio soluție tehnică pentru obstacolele generate de lucrările de excavație (avertizarea piloților prin balize luminoase că în zonă este o groapă nu asigură protecția unei aeronave care părăsește pista și intră accidental în zona de lucrări).

Referitor la criticile în ceea ce privește suplimentarea cerințelor din caietul de sarcini, reiterează că detaliile cuprinse în solicitarea de clarificare se subsumează în totalitate cerinței din caietul de sarcini.

Legislația internațională stipulează în mod expres condițiile/cerințele pe care trebuie să le îndeplinească o bandă de siguranță a unei piste de aterizare/decolare, tocmai pentru a proteja o aeronavă și pe ocupanții acesteia în eventualitatea unei ieșiri din pistă. Aceleași cerințe de reglementare sunt aplicabile în cazul derulării

lucrărilor în banda de siguranță a pistei pe perioada în care o aeronavă aterizează/decolează pe pistă, fiind vorba despre cerințele EASA, reper de reglementare indicat în caietul de sarcini la punctul 3.3.

Autoritatea contractantă reiterează că în prezenta cauză și raportat la cerințele din caietul de sarcini, este vorba despre o situație prezumtivă, statistica la nivel mondial privind evenimentele de tip "runway excursion" (ieșire din pistă a unei aeronave) exprimată în termeni de probabilitate și severitate, face ca această "soluție tehnică" solicitată să reprezinte un element esențial cu două componente principale:

- Elementul economic și specificul aeroportului, ce ar fi puternic afectat în cazul derulării lucrărilor în banda pistei cu perioade mari de timp cu pista închisă, și

- Elementul siguranță aeronavă pasageri, în raport de care nu se poate face rabat nici trata cu superficialitate, niciun element esențial (soluție tehnică).

În continuare, față de criticile din contestație, autoritatea contractantă arată că ofertantul nu a fost eliminat pentru că nu a indicat faptul că va folosi sau nu aditivi pentru betoane, ci pentru că nu a indicat nicio soluție tehnică prin care eventualele obstacole generate de lucrările de excavație, vor fi neutralizate astfel încât în situația în care o aeronavă părăsește accidental pista și intră în zona de lucrări, să nu fie avariata.

Față de criticile referitoare la cea de-a doua solicitare de clarificări, autoritatea contractantă face precizarea că are dreptul legal de a reveni cu o nouă solicitare de clarificare pe același subiect ca și în solicitarea de clarificare inițială, dacă apreciază necesară explicitarea mai detaliată a cerințelor, astfel încât să se asigure că toți ofertanții au înțeles cerința și au la dispoziție toate elementele necesare pentru a oferi un răspuns cât mai aplicat. Clarificările nu au fost formale și nu au avut drept scop crearea unei aparențe în sensul că formal, ci s-a dat posibilitatea ofertantului ... de a-și clarifica oferta.

Astfel, aceeași solicitare de clarificare a fost înaintată tuturor ofertanților, iar contestatoarea avea dreptul de a se folosi de această solicitare de clarificare pentru a-și prezenta soluțiile tehnice concrete, însă ... a prezentat ca soluție tehnică doar semnalizarea cu balize luminoase și dimensionarea frontului de lucru și a personalului, aspect imputabil exclusiv ofertantului.

Autoritatea contractantă consideră că oricare și fiecare dintre ofertanți trebuiau să anticipeze care sunt obstacolele ce pot fi generate de lucrările de excavație, cu atât mai mult cu cât limitările fizice au fost relevate în caietul de sarcini, la secțiunea 3 - Contextul realizării acestei achiziții de lucrări, unde ofertanții au fost informați după cum urmează:

„Pentru o informare clară și corectă a participanților la această procedură, precum și pentru stabilirea contextului necesar aplicării raționamentelor profesionale pe perioada derulării Contractului, în

special, dar fără a se limita la aspecte ce țin de determinarea naturii generate a Contractului, în cadrul acestui capitol, Autoritatea Contractantă prezintă contextul achiziției, context care a determinat stabilirea obiectivelor principale urmărite de Autoritatea Contractantă la realizarea acestei achiziții, stabilirea obiectului principal al Contractului și a principalelor cerințe de calitate și performanță.

Suprafețele zonelor de siguranță (STRIP și RESA) aferente pistei de decolare-aterizare (18-36) sunt inierbate și prezintă neregularități ale terenului (tasări, denivelări), în această zonă fiind mai multe tipuri de obiecte și structuri (socluri de fundație ale diferitelor echipamente aeronautice, cămine ale sistemului de balizaj, cămine de canalizare etc.) amplasate în banda de siguranță a pistei, prelungirile degajate și suprafețele de siguranță la capăt de pistă.

În urma primirii certificatului aeroportuar R0-08/2017 dar și a Rapoartelor de audit, întocmite de comisiile AACR, privind verificarea îndeplinirii condițiilor impuse de reglementările în vigoare, atât în procesul de conversie al certificatului cât și în perioada ulterioară de supraveghere al Aeroportului au fost constatate următoarele neconformități, tratate ca DAAD-uri (deviații acceptate) ce au termene limită de soluționare în vederea menținerii certificatului obținut:

- Obiectele în banda de siguranță a pistei în suprafața ce ar trebui să fie amenajată "graded" la o adâncime mai mică de 30 cm nu au pante amenajate și sunt mai înalte decât cota benzii pistei;

- Pante longitudinale și transversale ale benzii de siguranță a pistei nedeterminate;

- Portanța (rezistența) benzii de siguranță a pistei mai mică decât valoarea reglementată;

- Balize marginale ale căilor de rulare militare infrangibile;

- Nu este amenajată și declarată RESA (Runway End Safety Area) pe la capetele celor două direcții de aterizare 18 și 36;

- Pante longitudinale și transversale ale suprafețelor de siguranță la capetele pistei nedeterminate;

- Portanța (rezistența) suprafețelor de siguranță la capetele pistei nedeterminată.

- Obiectele în suprafețele de siguranță la capetele pistei, la o adâncime mai mică de 30 cm nu au pante amenajate și sunt mai înalte decât cota benzii pistei".

Autoritatea contractantă reiterează că aceeași solicitare a fost înaintată tuturor ofertanților și în urma analizării primului răspuns al ofertantului a constatat că acesta nu a reprezentat altceva decât o redare relativ identică a cerințelor/prevederilor din documentația de atribuire, fără să existe o minimă intervenție a ofertantului. Ofertantul trebuia să demonstreze că respectă toate cerințele caietului de sarcini prin abordarea din punct de vedere tehnologic a metodologiei de

execuție a lucrărilor, adică să reiasă că le-a înțeles într-o manieră proprie, le-a asumat, nu să redea exact conținutul caietului de sarcini.

Cerința privind modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată de către orice ofertant pentru a se asigura că eventualele obstacole generate de execuția lucrărilor, rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor, nu reprezintă o abatere sau modificare a proiectului tehnic avizat. Prezentarea acestor soluții ar fi trebuit să facă parte din "Metodologia de executare a lucrărilor" și/sau din secțiunea privind "Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrărilor" din cadrul propunerii tehnice ale ofertantului.

Prin urmare, reiese cert din maniera de formulare a cerințelor, că transcrierea cerințelor din caietul de sarcini nu poate fi considerată o prezentare a modului de realizare a lucrărilor (planul propus), respectiv o abordare aplicată și concretă din punct de vedere a procesului tehnologic, a metodologiei de execuție a lucrărilor, care să ia în considerare constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării.

Concluzionând, față de motivele expuse mai sus, ... - ..., în calitate de autoritatea contractantă, solicită respingerea contestației ca fiind nefondată.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

În calitate de autoritate contractantă, S.N. ... - ... S.A. a inițiat procedura de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului sectorial având ca obiect „Amenajare Bandă pistă și RESA”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../12.03.2021, împreună cu documentația de atribuire aferentă.

Valoarea estimată a procedurii a fost de 33.998.999,75 lei fără TVA, iar criteriul de atribuire a fost „cel mai bun raport calitate-preț”, cu factorii de evaluare prețul ofertei - pondere 90% și garanția acordată lucrării - pondere 10%.

Potrivit declarației de participare publicată în SEAP în data de 21.05.2021, au depus oferte un număr de 9 operatori economici, printre care și cele 3 contestatoare.

Conform raportului procedurii nr. 11373/20.08.2021 și a procesele-verbale intermediare, ofertele depuse de SC ... SRL, SC ... S.R.L. și SC ... SRL au fost respinse ca neconforme și inacceptabile, fiind declarată câștigătoare oferta depusă de Asocieria SC ... SRL - ... SRL - ...SRL, cu 100 puncte și un preț de 30.756.474,88 lei fără TVA.

Împotriva acestui rezultat al procedurii, SC ... SRL, SC ... S.R.L. și SC ... SRL au formulat prezentele contestații, în care critică motivele respingerii ofertelor lor.

După depunerea contestațiilor, cei 3 operatori economici au transmis dovada constituirii cauțiunii, conform art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016, actualizată, astfel:

- prin consemnarea de către SC ... SRL la CEC Bank - Sucursala ... a sumei de ... lei, conform recipisei de consemnare nr. ..., suma fiind consemnată la dispoziția Consiliului pentru contestația formulată împotriva procedurii aferente anunțului de participare nr. „CN 1029”, organizată de S.N. ...;

- prin consemnarea de către SC ... S.R.L. la Reiffeisen Bank a sumei de ... lei, conform recipisei de consemnare nr. ..., suma fiind consemnată la dispoziția Consiliului pentru contestația depusă împotriva procedurii nr. .../12.03.2021, autoritate contractantă S.N. ... - ... S.A.;

- prin consemnarea de către SC ... SRL la Reiffeisen Bank a sumei de ... lei, conform recipisei de consemnare nr. 1/01.09.2021, suma fiind consemnată la dispoziția Consiliului pentru contestația nr. ... depusă împotriva procedurii nr. .../12.03.2021, autoritate contractantă S.N. ... - ... S.A.

Cauțiunile constituite se vor restitui, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii, în temeiul art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016.

În soluționare, Consiliul are în vedere motivele respingerii celor 3 oferte, așa cum au fost comunicate contestatoarelor:

- prin adresa nr. 11389/20.08.2021 - către SC ... SRL:

«(...) oferta dvs. a fost declarată inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016 și neconformă în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Detaliere motive respingere:

Ca răspuns la solicitarea de clarificare nr. 9245/08.07.2021 ați prezentat ca măsură de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, soluția de a realiza inițial săpăturile necesare pe zonele cu teșituri. După realizarea teșiturilor din beton în termenul disponibil, acestea vor fi acoperite cu pământ și zona va fi nivelată, creându-se astfel o atenuare în cazul unui impact cu roțile unei aeronave. Întreaga zonă dintre pistă și obstacolele consolidate cu teșituri din beton vor fi păstrate nivelate în această etapă. În etapa de sistematizare și consolidare terasamente din banda pistei, săpăturile vor fi realizate pe o lățime inițială de aproximativ 25 m fiind evitate zonele care înglobează elementele din beton cu teșituri. Contactul cu terenul adiacent zonelor de racordare existente se va amenaja și compacta, degajare în înălțime tip „rampă” cu înclinare de 2-5%. Pe măsura executării straturilor proiectate, aceste rampe vor fi menținute operaționale, gradul de atenuare oferit crescând pe măsura micșorării adâncimii suprafeței de lucru.

Se menționează că aceste lucrări se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, fiind obligatoriu pentru lucrările de amenajare a platformelor anti-suflu. Realizarea unor praguri decalate pe pista de aterizare/decolare nu este prevăzută în caietul de sarcini sau proiectul tehnic. Deși se menționează că lucrările se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, nu este prevăzut nicăieri în propunerea dvs. tehnică dacă și cum se va realiza decalarea pragului la pistă. Nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, operarea pe pista 18/36 utilizând prag decalat, deoarece în anumite faze ale

lucrării, această opțiune nu reprezintă o alternativă, singura soluție fiind lucrul cu pista închisă, ceea ce, în contextul operațional actual, reprezintă o imposibilitate.

În ceea ce privește soluția propusă de către dvs, în sensul de a realiza lucrările sub protecția decalării pragului de aterizare, acesta nu reprezintă o soluție în conformitate cu caietul de sarcini, ci o situație de excepție. Din răspunsul consolidat rezultă faptul că ați prezentat soluții tehnice doar pentru situația decalării pragului de aterizare, adică doar pentru situația de excepție, nu și pentru realizarea lucrărilor în condiții normale, fără a fi decalat pragul de aterizare. Propunerea de închidere a pistei nu reprezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele din caietul de sarcini, entitatea contractantă neluând în calcul în caietul de sarcini o astfel de posibilitate.

Având în vedere că acest lucru presupune o serie complicată de lucrări, materiale (balizaj, marcaje), informări AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control) în cicluri de publicare prestabilite și consecințe operaționale semnificative, și de faptul că ați prezentat această soluție fără a prezenta metodologia prin care va realiza decalarea pragului, comisia de evaluare consideră răspunsul ofertantului neconcludent.

Comisia de evaluare constată că răspunsul dvs. nu este concludent, întrucât nu dovedește un grad de înțelegere suficient al proiectului pe care urmează să-l ducă la îndeplinire, într-o manieră personală reflectat la situația existentă și bazată pe propriile capacități.»

- prin adresa nr. 11391/20.08.2021 - către SC S.R.L.:

« (...) oferta dvs. a fost declarată inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) și (5) din HG nr. 394/2016 și neconforma în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Detaliere motive respingere:

Ca răspuns la solicitarea de clarificare nr. 9250/08.07.2021 ați prezentat ca măsuri de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave următoarele: va prezenta spre aprobare, în cadrul ședințelor operative, un plan detaliat de execuție a lucrărilor, aplicabil pentru frontul de lucru arondat și care va include timpii de acoperire a eventualelor șanțuri, guri de canal și retragerea utilajelor în afara zonei de pericol; va lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf) utilizând atomizoare antipraf/ tunuri pulverizatoare cu vapori de apă, mobile; va transporta în afara zonei de siguranță, pe spații stabilite de comun acord cu Beneficiarul, pământul vegetal, materialul granular din excavații și orice alt material ce poate deveni un obstacol pentru aeronave; Personalul și utilajele vor respecta normele de siguranță și vor intra în șantier pe baza de legitimații de aeroport respectiv permise de acces conform planului de lucru; va aplica prevederile din Procedurile de Siguranță și Securitate Aeroportuară, care vor fi prezentate la semnarea contractului și va accepta activitățile de monitorizare a conformității în legătură cu aplicarea acestor prevederi. De asemenea ați prezentat Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian, care va fi supus verificării de către reprezentatul Beneficiarului, într-o variantă actualizată după emiterea ordinului de începere.

Având în vedere că Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian cuprinde elemente precum managementul situațiilor de urgență, planul de urgență pe perioada execuției lucrărilor, sistemul managementului de siguranță, mod de analiză al studiului de risc sub operare continuă, lucrări executate sub trafic și lucrări realizate sub închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, care deși ating tangential punctele de interes solicitate prin clarificare, respectiv de la identificarea și managementul riscurilor până la responsabilitățile în șantier și măsuri de diminuare ale acestora, acestea nu reprezintă modalități/soluții tehnice concrete ce vor fi aplicate și prin care, eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton,

guri de canal/ cămine de vizitare tasate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/ decolării unei aeronave, nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor. Planul de management al riscurilor prezentat include identificarea riscurilor de execuție a lucrărilor în urma decalării pragului de aterizare/decolare, evaluarea acestora și apoi stabilirea modului de gestionare a lor. Din răspunsul consolidat rezultă faptul că ați prezentat măsuri de gestionare a riscurilor pentru situația decalării pragului de aterizare, adică pentru situația de excepție. Propunerea de închidere a pistei nu reprezintă o soluție tehnică în raport cu cerințele din caietul de sarcini, entitatea contractantă neluând în calcul în caietul de sarcini o astfel de posibilitate.

Privind a doua solicitare respectiv să transmiteți autorizația topometristului propus d-l Gheorhe ... (...)”

- prin adresa nr. 11393/20.08.2021 - către SC ... S.R.L.:

«(...) oferta dvs. a fost declarată inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016 și neconformă în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Detaliere motive respingere:

Ca răspuns la solicitarea de clarificare nr. 9252/08.07.2021 ați prezentat ca măsuri de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave următoarele: executarea pe tronsoane determinate, stabilite împreună cu personalul operațional al aeroportului, în funcție de orarul de zbor, astfel încât la aterizarea, decolarea și rulajul/deplasarea aeronavelor nu vor exista obstacole rezultate din lucrări nefinalizate, dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede, în cazul în care rămâne o zonă a pistei „în lucru” se va avea în vedere delimitarea zonei de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare și separarea zonelor de lucru prin amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile.

Deși susțineți că pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, în zona benzii de siguranță a pistei pe care se execută lucrări de reamenajare nu vor exista gropi, diferențe de nivel, structuri de beton/metal descoperite, nu precizați și care sunt soluțiile tehnice pentru a se ajunge la finalitatea prezentată. Astfel, ați prezentat doar elemente cu caracter general, ce se concretizează în măsuri ce eventual ar putea fi considerate măsuri-suport pentru implementarea soluțiilor tehnice aplicate.

Nu reprezintă un mijloc de protecție pentru aeronava care accidental părăsește suprafața pistei și intră în zona pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare din banda de siguranță a pistei, următoarele măsuri prezentate de dvs. ca răspuns la solicitarea de clarificări:

- amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile;
- dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor, astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede;
- delimitarea zonei de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare, având în vedere că la momentul reluării activității, fiind o singură pistă de aterizare/decolare, aceasta nu poate fi închisă parțial.»

După cum rezultă din aceste comunicări, cele 3 ofertante au fost respinse pentru același motiv respectiv faptul că în oferta lor și în răspunsul la solicitarea de clarificări nu au prezentat măsuri eficiente de protecție față de eventualele obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave.

Pentru ofertele depuse de SC ... SRL și de SC ... S.R.L. acesta a fost singurul motiv de excludere, iar în cazul ofertei depusă de SC ...

S.R.L. acestui motiv i s-a mai adăugat un alt motiv, respectiv cel referitor la faptul că acest ofertant a înlocuit un expert.

Potrivit caietului de sarcini, suprafețele zonelor de siguranță (STRIP și RESA) aferente pistei de decolare-aterizare (18-36) sunt înierbate și prezintă neregularități ale terenului (tasări, denivelări), în această zonă fiind mai multe tipuri de obiecte și structuri (socluri de fundație ale diferitelor echipamente aeronautice, cămine ale sistemului de balizaj, cămine de canalizare etc) amplasate în banda de siguranță a pistei, prelungirile degajate și suprafețele de siguranță la capăt de pistă.

În urma primirii certificatului aeroportuar RO-08/2017 și a Rapoartelor de audit, întocmite de comisiile AACR, privind verificarea îndeplinirii condițiilor impuse de reglementările în vigoare, atât în procesul de conversie al certificatului cat și în perioada ulterioară de supraveghere al Aeroportului au fost constatate mai multe neconformități, tratate ca DAAD-uri (deviații acceptate) ce au termene limită de soluționare în vederea menținerii certificatului obținut.

Lucrările din cadrul acestui contract au drept scop alinierea ...ivă și dimensională a suprafețelor de siguranță aferente pistei de decolare-aterizare la cerințele reglementărilor EASA.

La punctul 7.2 *Cerințe specifice ale Beneficiarului privind execuția lucrărilor* din caietul de sarcini sunt prezentate principalele cerințe/condiționări pe care ofertantul declarat câștigător („antreprenorul”) trebuie să le aibă în vedere.

Printre acestea se găsește și condiția ca lucrările să se desfășoare sub trafic: „Lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore zi sau noapte), cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru astfel Antreprenorul trebuie să aibă în vedere un program de lucru inclusiv pe timp de noapte cât și în zilele de sâmbătă, duminică și sărbători legale.(...) **În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.**”

Deși, întradevăr la pct. 7.2 din caietul de sarcini se face referire la „antreprenor”, respectiv ofertantul câștigător, totuși, ofertanții aveau obligația de a prezenta modul în care vor îndeplini toate prevederile caietului de sarcini, inclusiv de a prezenta soluțiile tehnice pe care le va aplica pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) pentru prevenirea avarierii aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor. În acest sens, sunt relevante prevederile pct. IV.4.1 *Modul de prezentare a propunerii tehnice* din caietul de sarcini:

„Propunerea tehnică va fi întocmită astfel încât să asigure posibilitatea verificării corespondenței acesteia cu specificațiile/cerințele

din proiectul tehnic de execuție, caietul de sarcini și anexele acestuia. (...)

Propunerea tehnică va fi întocmită astfel încât să rezulte că sunt îndeplinite și asumate în totalitate cerințele prevăzute în Proiectul Tehnic din Detalii de execuție și anexele acestuia, caietului de sarcini și a documentelor anexate la acesta, care fac parte integrantă din documentația de atribuire. (...)

Nu se admite copierea în tot sau în parte a caietului de sarcini în cadrul propunerii tehnice, ofertanții având obligația de a proba conformitatea ofertei cu cerințele acestuia prin prezentarea propriei abordări/metodologii asupra modului de îndeplinire a contractului și de rezolvare a eventualelor dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, prin raportare la conținutul propunerii tehnice mai sus menționat."

Prin urmare, simpla mențiune în oferta tehnică a faptului că vor aplica soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor nu era suficientă pentru o ofertă conformă din acest punct de vedere, ci trebuia ca ofertanții să prezinte/enumere și metodele aplicate.

Cu privire la prevederile documentației de atribuire prin care se solicită ofertanților soluțiile tehnice pe care le vor aplica în zona în care execută lucrări, în special lucrări de excavații, nu au fost solicitate clarificări sau depuse contestații.

Au fost solicitate, în schimb, mai multe clarificări referitoare la programul de lucru, la care autoritatea contractantă a răspuns prin adresa nr. 5857/15.04.2021, postată în SEAP (întrebările nr. 35, 37, 38 și 54).

Întrebările adresate de potențialii ofertanți au vizat orarul, densitatea zborurilor, iar răspunsurile autorității contractante au fost în sensul că, fiind un aeroport și cu specific militar, orarul zborurilor nu se cunoaște, programul zborurilor fiind stabilit săptămânal. Totodată autoritatea contractantă a precizat în răspunsul la întrebarea nr. 35 :

„Lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp, stabilite săptămânal în ședințele operative, cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru și în funcție de planurile de zbor cunoscute la data respectivă”.

Importanță în cauză are și răspunsul la întrebarea nr. 63 publicat în SEAP în data de 15.04.2021, potrivit căruia:

«Vă rugăm să modificați numărul de utilaje „Instalații mobile speciale de reciclare a solului inclusiv repartizoare de lianți hidraulici – min. 3 buc” - în minim 1 buc, deoarece la volumul de lucrări preconizat pentru acest obiectiv, este mai mult de suficient un singur utilaj de acest tip.

Răspuns: Numărul de utilaje solicitat este justificat de faptul că **lucrările se vor realiza sub trafic, în perioade limitate de timp, la sfârșitul cărora suprafețele trebuie să fie nivelate și finisate pentru reluarea traficului aerian**, existând, de asemenea, posibilitatea ca lucrările să se poată realiza pe mai multe fronturi.»

În condițiile în care documentația de atribuire nu a fost contestată, prevederile acesteia, în forma de după răspunsurile la solicitările de clarificări, a căpătat caracter obligatoriu, atât pentru ofertanți, care trebuie să întocmească oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire, cât și pentru autoritatea contractantă, care are obligația de a evalua ofertele raportat la prevederile acesteia.

Consiliul constată că niciunua dintre cele 3 contestatoare nu a prevăzut în oferta sa soluții tehnice pe zona de lucrări pentru activitățile de excavație care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.

Consiliul prezintă în continuare pasaje din ofertele celor 3 contestatoare, în care sunt descrise soluțiile tehnice ale acestora cu privire la astfel de măsuri:

- oferta tehnică SC ... SRL (nota Consiliului – sublinierile aparțin ofertanților):

«Se va asigura protejarea lucrărilor executate, cât și a materialelor din șantier prin măsuri de amenajare a unui spațiu de depozitare a materialelor, precum și paza acestora prin organizarea de șantier pe care o va face în apropierea lucrării. Se va asigura un punct de acordare a primului ajutor pentru angajați, cât și mijloace de comunicație rapidă sau de transport în cazul unui accident de muncă sau a îmbolnăvirii acestora.

La intrarea în șantier se va amplasa un panou cu datele de identificare ale șantierului înregistrate la Inspectoratul de Stat pentru Construcții.

Pe perioada de functionare a șantierului, în incinta organizării de șantier se vor respecta regulile de circulație în vigoare. Pe perioada de funcționare a șantierului, în incinta organizării de șantier se vor respecta regulile de circulație în vigoare. Lucrările se vor executa sub trafic, pe perioade limitate de timp (maxim 12 ore pe zi sau pe noapte). Programul se poate modifica, conform planurilor de zbor cunoscute, fiind emise Baze NOTAM de închidere a pistei de decolare aterizare, stabilite și emise săptămânal. Astfel, sub îndrumarea Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru se vor stabili propriile perioade de lucru.

Tot personalul executant, va primi instruire în cadrul Departamentului Siguranță Operativ, în ceea ce privește, cel puțin:

- Pericole legate de zgomot și jetul motoarelor unei aeronave;
- Pericolul reprezentat de FOD;
- Rute de acces în / dinspre zona de lucrări;
- Accesul pe suprafața de mișcare;
- Zonele permise unde se pot efectua lucrările;
- Controlul și operarea vehiculelor pe suprafața de mișcare;
- Prevenirea incendiilor (interzicerea fumatului, condiții de lucru cu foc deschis);
- Degajarea zonei de șantier de personal și vehicule în siguranță și în timp util.

Se va acorda o atenție deosebită limitării emisiei de pulberi volatile care pot reduce vizibilitatea din turnul de control.

Se va evita contaminarea pistei și a zonei adiacente punctelor de lucru cu materiale ce pot afecta traficul aerian, respectiv integritatea aeronavelor. Se vor lua

măsurî împotriva suprafețelor de mișcare cu pământ, moloz sau alte materiale și deșeuri.

Pentru a delimita zona inutilizabilă, se vor amplasa indicatoare și lumini de zonă inutilizabilă. Când sunt utilizate balize pentru a delimita o zonă temporar inutilizabilă, pe timpul nopții sau în condiții de vizibilitate redusă, aceste balize trebuie să delimiteze potențialele extremități cele mai periculoase ale zonei inutilizabile. Se vor folosi cel puțin 4 balize, respectiv 3 balize pentru zona cu formă triunghiulară. Dacă balizele sunt direcționale, ele vor fi orientate astfel încât fasciculul lor luminos să fie îndreptat spre direcția din care ar putea veni aeronava sau vehiculul. Acolo unde aeronava sau vehiculul se pot apropia din mai multe direcții, ar trebui montate mai multe balize sau acestea să fie omnidirecționale.

Șantierul va fi protejat cu plasa FOD pentru a preîntâmpina răspandirea acestora. Această împrejmuire va fi realizată doar pe porțiunile necesare a proteja suprafața de mișcare. În zona de șantier vor fi dispuse panouri vizibile cu "FUMATUL INTERZIS".

Dacă lucrările sunt de lungă durată, executantul lucrării va asigura o supraveghere constantă pentru a se asigura că marcarea și balizarea obstacolelor și a zonelor inutilizabile nu se degradează sub limitele acceptabile. Balizele de zonă inutilizabilă vor fi frangibile. Înălțimea balizelor de zonă inutilizabilă va fi astfel încât să asigure o distanță de siguranță pentru elice sau nacelă motor aeronavă.

Un marcaj de zonă închisă va fi dispus pe pistă, cale de rulare sau o porțiune a acestora închisă, excepție făcând situațiile când perioadele de închidere sunt de scurtă durată și CTA-TWR furnizează informare corespunzătoare.

În vederea asigurării unui flux normal al lucrărilor, se va asigura ordinea și curățenia, atât în incinta organizării de șantier cât și în zona lucrărilor. Se vor respecta condițiile din avize. La terminarea lucrărilor se vor evacua de pe șantier toate utilajele de construcții, surplusul de materiale, ambalaje, deșeurile și lucrările provizorii și se va curăța terenul din zonă.

La finalizarea execuției lucrărilor se va monta "Placuța de identificare a investiției".

Organizarea de șantier se va realiza cu respectarea prevederilor legale referitoare la securitate și sănătate aeroportuară, protecția muncii și prevenirea și stingerea incendiilor.» (pag. 7-8)

«Aspecte de ordin operațional și planul pentru lucrările temporare necesare păstrării funcțiunilor existente

Deoarece Aeroportul ... de...este atât curse civile, cât și militare, fiind parte integrantă a unei importante baze militare aeriene N.A.T.O., toate lucrările de execuție lucrări, situate în zonele de siguranță a pistei de decolare - aterizare (consolidarea și resistemizarea terasamentelor, platformele antisufu și realizarea elementelor de racordare din beton), se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore - zi sau noapte).

Pe parcursul derulării lucrărilor se vor lua următoarele măsuri de siguranță:

- depozitele de pământ vegetal și de pământ ce urmează a fi utilizat la realizarea stratului superior de stabilizare cu lianți se vor amplasa în locații stabilite împreună cu Beneficiarul, astfel încât să nu fie afectată suprafața de obstacolare a pistei, nici vizibilitatea și funcționarea echipamentelor de dirijare a traficului aerian;

- lucrările de terasamente se vor realiza pe fronturi restrânse, stabilite în funcție de modul de lucru dotarea și productivitatea utilajelor Antreprenorului, astfel încât activitățile să fie definitive în termenul contractual asumat;

- în vecinătatea suprafețelor de rulaș se vor lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf), ce ar putea diminua vizibilitatea și ar putea pune în pericol chiar funcționarea motoarelor aeronavelor;

- lucrările din vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor realiza sub stricta supraveghere a Beneficiarului, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță minime desfășurării traficului aerian.

Accesul utilajelor și personalului Antreprenorului la punctele de lucru din incinta aeroportului se va face cu respectarea condițiilor de siguranță și securitate stabilite de către Beneficiar.

În executie se va ține cont de constrângerile fizice impuse de amplasament după cum urmează, fără ca aceste principii și direcții să fie considerate exhaustive:

1. Spațiul va fi organizat judicios astfel încât să permită dispunerea elementelor strict necesare pentru desfășurarea optimă a activităților și va permite accesul, în și din incintă, al tuturor mijloacelor de transport auto și utilajelor de construcții prin optimizarea fluxurilor de intrări și ieșiri;

2. Succesiunea lucrărilor planificate și realizate în concordanță cu ordinea tehnologica de execuție, dar prin utilizarea preponderentă a metodei de lucru „MULTIPUNCT”, adică intervenții în același timp la elementele structurale deteriorate sau la cele noi, va permite **realizarea unor fronturi de lucru alternative**, concomitent cu reducerea depozitării de materiale pe șantier, situație obținută prin aprovizionarea tip **Input-Exit**, adică tot materialul aprovizionat este introdus în operă într-una sau maximum 3-4 zile;

3. Se va utiliza la maximum posibil principiul descărcării directe a materialelor în lucrare, fără subdepozite intermediare;

4. În fronturile de lucru se vor atinge parametrii/ cotele de execuție în profilurile transversale și longitudinale în intervalele de timp minim posibile, prevenind astfel eventuale distrugerii/deteriorări ale elementelor ...ive nefinalizate, obținându-se o fluidizare a execuției și realizarea ritmului previzionat;

5. Se vor utiliza utilajele adecvate spațiilor disponibile, dotarea cu mijloace tehnice a societății permițând încadrarea în constrângerile fizice ale șantierului, respectiv gabarite, înălțimi de liberă trecere și raze de viraj permisibile. **În același timp menționăm că, primordial în execuție, va statua principiul respectării integrității pistei și circulației aeriene.**

6. Facilitățile ce trebuie menținute vor rămâne în operare în timp ce lucrările propuse se vor afla în execuție. Lucrările se vor executa pe tronsoane / segmente de lucrare. La închiderea zile de lucru, vor fi îndepărtate toate materialele și echipamentele/ utilajele, pentru a nu stânjeni libera circulație.

7. La lucrările de terasamente se vor contacta deținătorii de utilități subterane pentru identificarea traseelor și adâcimile acestor utilități. Lucrările de terasamente în apropierea utilităților subterane se vor efectua manual, conform recomandărilor și/sau sub supravegherea deținătorilor acestora. **Se vor respecta indicațiile și condițiile din avizele eliberate de către furnizorii de utilități din zonă.»** (pag. 294-295)

« Se va stabili un calendar de lucrări împreună cu toți factorii implicați și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/ militare. Alocarea personalului se va realiza de către ... SRL într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal, dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus.

Este strict interzisă, în orice fază a lucrării, pătrunderea personalului/echipamentelor executantului lucrării pe suprafața pistei de decolare/aterizare 18/36.

Cu 45 de minute înainte ca o aeronavă să aterizeze respectiv să decoleze, se vor îndepărta vehiculele și utilajele din zona de șantier, la cel puțin 150 de metri față de axul pistei.» (pag. 137)

- **oferta tehnică a SC ... S.R.L.:**

Prin Proiectul Tehnic, se va realiza un volum considerabil de terasamente și consolidări ale terenului, pe o suprafață de aprox. 460 mii m², în decursul a 8 luni, condiționate de lucru sub trafic, pe perioade limitate.

Anumite lucrări, care vor necesita un timp mai mare de execuție, se vor realiza prin închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, stabilite și programate anterior, de comun acord între Beneficiar și Antreprenor.

Cu o experiență vastă în lucrări la aeroporturi, atât la nivel internațional dar și în România, ... are capacitatea de analizare a situației existente, a soluției proiectate și a posibilelor constrângeri ce pot interveni în perioada de derulare a Contractului.

Astfel ... a determinat și planificat necesarul de resurse materiale, umane și utilaje, ce definesc randamentele de lucru, suficiente pentru a construi proiectul în perioada contractată, acoperit de o garanție a lucrărilor în timp.» (pag. 5-6)

«Lucrările de intervenție din zona de siguranță a pistei de decolare aterizare de la ... jud. ..., efectuate în scopul îmbunătățirii caracteristicilor de capacitate portantă la nivelul terasamentului și prevenirii pagubelor provocate la ieșirea unei aeronave de pe suprafața pistei, nu provoacă efecte negative asupra construcției existente atât timp cât specificațiile din Caietele de sarcini vor fi respectate. »(pag. 14)

Restricții privind realizarea lucrărilor de execuție

Dat fiind faptul că ... de...este atât curse civile, cât și militare, fiind parte integrantă a unei importante baze militare aeriene N.A.T.O., toate lucrările descrise mai sus, situate în zonele de siguranță a pistei de decolare aterizare (consolidarea și resistemizarea terasamentelor, platformele antisuflu și realizarea elementelor de racordare din beton), se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore - zi sau noapte).

Anumite lucrări ce vor necesita un timp mai mare de execuție, se vor realiza prin închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, stabilite și programate anterior, de comun acord între Beneficiar și Antreprenor.

Lucrările de realizare a drumului perimetral și a gardului de securitate se pot desfășura fără restricții, amplasamentul acestora fiind în afara zonelor de siguranță a pistei de decolare aterizare.

Pe parcursul derulării lucrărilor se vor lua următoarele măsuri de siguranță:

- depozitele de pământ vegetal și de pământ ce urmează a fi utilizat la realizarea stratului superior de stabilizare cu lianți se vor amplasa în locații stabilite împreună cu Beneficiarul, astfel încât să nu fie afectată suprafața de obstacolare a pistei și nici vizibilitatea și funcționarea echipamentelor de dirijare a traficului aerian;
- lucrările de terasamente se vor realiza pe fronturi restrânse, stabilite în funcție de modul de lucru dotarea și productivitatea utilajelor Antreprenorului, astfel încât activitățile să fie definitive în termenul contractual asumat;
- în vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf), ce ar putea diminua vizibilitatea și ar putea pune în pericol chiar funcționarea motoarelor aeronavelor.
- lucrările din vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor realiza sub stricta supraveghere a Beneficiarului, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță minime desfășurării traficului aerian.

Accesul utilajelor și personalului Antreprenorului la punctele de lucru din incinta aeroportului se va face cu respectarea condițiilor de siguranță / securitate stabilite de către Beneficiar, ce se vor detalia în documentația de licitație.» (pag. 27)

«Locurile de trecere pentru oameni peste gropi și șanțuri se amenajează cu podețe având o lățime de cel puțin 0,8 m, cu balustrade cu înălțimea de 1 m pe ambele părți și cu scânduri pe margine de cel puțin 10 cm lățime.

În vederea **evitarii blocajelor în trafic** și pentru reducerea **disconfortului locuitorilor din zonele de lucru**, vor fi instalate **podine cu balustrade** peste șanțurile excavate, în vederea accesului pietonal la proprietăți. **Lungimea șanțurilor**

excavate deschise nu va depăși 500 m. Excavația, așternerea de nisip, instalarea țevelor și executarea umpluturilor vor fi executate pe cât posibil în secvență continuă, pentru a readuce cât mai repede drumul la o suprafață fără denivelări. Excavațiile deschise sunt admise doar pe durată necesară pentru execuția pașilor tehnologici sau pentru a efectua verificările și inspecțiile calității lucrărilor.» (pag. 294 pct. Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul în cauză).

«Localizarea și susținerea lucrărilor subterane întâlnite

La încrucișări cu alte rețele edilitare: de gaze, cabluri electrice, conducte de apă etc. se vor respecta distanțele minime și condițiile de protecție prevăzute în „STAS 8591/97 – Rețele edilitare subterane. Condiții de amplasare” în avize și reglementări în domeniu.

Înainte de începerea execuției se impun următoarele:

- se va solicita asistența tehnică a furnizorului zonal de ...icii de alimentare cu apă și canalizare;

- se vor executa sondaje pentru depistarea exactă a poziției rețelelor edilitare existente;

- în cazul în care se întâlnesc în teren și alte rețele edilitare sau obiecte necunoscute, se vor întrerupe lucrările și se va solicita urgent prezența la șantier și asistența tehnică din partea deținătorilor rețelelor sau obiectelor respective.

Înainte de excavările în drumuri și trotuare, se va obține permisiunea completă și aprobarea tuturor autorităților privind avizările de lucru, pentru a începe lucrările după cum este necesar și va respecta toate legile și reglementările locale.

Se vor efectua sondaje (tranșee de explorare etc.) pe traseul lucrărilor pentru a preîntâmpina afectarea utilităților sau construcțiilor existente. Numărul acestor sondaje va fi suficient de mare pentru a evita orice deranjamente ale infrastructurii publice. Se va excava manual în jurul structurilor și utilităților existente în subteran.

Unde este necesar, utilitățile existente întâlnite vor fi temporar susținute în decursul excavării. Se vor prevedea suporturi permanenți pentru ...iciile care traversează conductele. În zona de intersecție cu utilitățile existente, terasamentele se vor realiza prin săpătură manuală.

Se vor prezenta Inginerului propunerile detaliate pentru susținerea excavațiilor, înainte de începerea oricăror lucrări de excavații. Propunerile sale vor ține cont de natura solului în care se va excava, **de nivelul apei freatice și de apropierea față de clădiri și drumuri.**

Dacă, după opinia Inginerului, susținerea propusă este insuficientă, atunci Inginerul va solicita asigurarea unor suporturi mai puternice sau de alt tip față de cele propuse și, în această situație, se va adapta sistemul de susținere.

Nu se vor demonta sistemele de susținere fără aprobarea Inginerului.

Se pot utiliza foi de oțel pentru susținerea săpăturilor, conform celor de mai sus, după cum se consideră de cuviință sau conform indicațiilor Inginerului, sau în situațiile în care este indicat în planșele desenate ale Beneficiarului ca parte permanentă a structurilor. Dimensiunile și tipurile foilor de oțel utilizate pentru susțineri temporare vor fi determinate și supuse aprobării Inginerului.

Lucrările de terasamente nu vor fi începute până când nu se vor lua toate măsurile de siguranță: îngrădirea cu parapete, inclusiv asigurarea indicatoarelor de avertizare pentru pietoni și vehicule, iar pe timpul nopții să fie asigurate semne luminoase la toate punctele periculoase. Execuția lucrărilor de terasamente se va realiza având în vedere Normativele C16-84 – realizarea pe timp friguros a lucrărilor de construcții și a instalațiilor aferente; Ordin nr. 9/N/15.03.1993 – Regulamentul privind protecția și igiena muncii în construcții.

Ca o măsură de siguranță, în zonele cu densitate mare de lucrări ascunse se va executa săpătură manuală. » (pag. 305-306 – cap. Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul în cauză)

- oferta ... SRL:

«Dat fiind faptul că ... de...este atât curse civile, cât și militare, fiind parte integrantă a unei importante baze militare aeriene N.A.T.O., toate lucrările descrise mai sus, situate în zonele de siguranță a pistei de decolare-aterizare (consolidarea și resistemizarea terasamentelor, platformele antisuflu și realizarea elementelor de racordare din beton), se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore - zi sau noapte). Anumite lucrări ce vor necesita un timp mai mare de execuție, se vor realiza prin închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, stabilite și programate anterior, de comun acord între Beneficiar și Antreprenor.

Lucrările de realizare a drumului perimetral și a gardului de securitate se pot desfășura fără restricții, amplasamentul acestora fiind în afara zonelor de siguranță a pistei de decolare-aterizare.

Pe parcursul derulării lucrărilor se vor lua următoarele măsuri de siguranță:

- depozitele de pământ vegetal și de pământ ce urmează a fi utilizat la realizarea stratului superior de stabilizare cu lianți se vor amplasa în locații stabilite împreună cu Beneficiarul, astfel încât să nu fie afectată suprafața de obstacolare a pistei și nici vizibilitatea și funcționarea echipamentelor de dirijare a traficului aerian;

- lucrările de terasamente se vor realiza pe fronturi restrânse, stabilite în funcție de modul de lucru dotarea și productivitatea utilajelor ... SRLui, astfel încât activitățile să fie definitivitate în termenul contractual asumat;

- în vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf), ce ar putea diminua vizibilitatea și ar putea pune în pericol chiar funcționarea motoarelor aeronavelor.

- lucrările din vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor realiza sub stricta supraveghere a Beneficiarului, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță minime desfășurării traficului aerian.

Accesul utilajelor și personalului ... SRLui la punctele de lucru din incinta aeroportului se va face cu respectarea condițiilor de siguranță / securitate stabilite de către Beneficiar.» (pag. 4-5).

« Când sunt utilizate balize pentru a delimita o zonă temporar inutilizabilă, pe timpul nopții sau în condiții de vizibilitate redusă, aceste balize trebuie să delimiteze potențialele extremități cele mai periculoase ale zonei inutilizabile. Un minim de 4 astfel de balize trebuie folosite, exceptând cazul în care zona are formă triunghiulară și ar trebui utilizate 3 balize. Numărul balizelor poate fi crescut când zona inutilizabilă este mare sau are o formă neobișnuită. Cel puțin o baliză ar trebui instalată la fiecare 7,5 metri pe perimetrul zonei inutilizabile. Dacă balizele sunt direcționale, ele vor fi orientate astfel încât, pe cât posibil, fasciculul lor luminos să fie îndreptat spre direcția din care ar putea veni aeronava sau vehiculul. Acolo unde aeronava sau vehiculul se pot apropia din mai multe direcții, ar trebui montate mai multe balize sau acestea să fie omnidirecționale.

Dacă lucrările sunt de lungă durată, executantul lucrării va asigura o supraveghere constantă pentru a se asigura că marcarea și balizarea obstacolelor și a zonelor inutilizabile nu se degradează sub limitele acceptabile. Balizele de zonă inutilizabilă vor fi frangibile. Înălțimea balizelor de zonă inutilizabilă va fi astfel încât să asigure o distanță de siguranță pentru elice sau nacelă motor aeronavă.

Zona de șantier va fi protejată (cu plasa FOD) pentru a preîntâmpina răspândirea de FOD de mentenanță.

Aceasta împrejmuire va fi realizată doar pe porțiunile necesare a proteja suprafața de mișcare. În zona de șantier vor fi dispuse panouri vizibile cu "FUMATUL INTERZIS".

Siguranța circulației persoanelor și vehiculelor aparținând executantului lucrării și a oricăror alte entități cu care colaborează acesta, în zona de șantier, este asigurată

de personalul ...orului. Nerespectarea acestor condiții, poate duce la întreruperea lucrărilor din zona de șantier până la remedierea neconformității identificate.

Va fi stabilit, de către toți factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/ militare.

Îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 de metri față de axul pistei decolare/aterizare într-un timp estimat de aproximativ 45 de minute anterior aterizării/decolării unei aeronave civile. În condiții de vizibilitate redusă și pistă deschisă, nu se vor efectua lucrări la mai puțin de 150 m față de axul pistei, în funcție de coordonarea anterioară ce se va realiza cu administratorul aeroportului și ceilalți factori implicați (... , UM etc.).

În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.» (pag. 22-23

«10. Adecvarea la constrângerile fizice impuse de amplasamentul lucrării

... SRL a studiat cu atenție documentația pusă la dispoziție de Autoritatea contractantă și va respecta întocmai condițiile impuse.

De asemenea, lucrările anterioare în cadrul altor Aeroporturi, ne-au făcut să înțelegem importanța de aplicare întocmai a procedurilor Autorității contractante.

Dat fiind faptul că Aeroportul ... de...este atât curse civile, cât și militare, fiind parte integrantă a unei importante baze militare aeriene N.A.T.O., toate lucrările sunt situate în zonele de siguranță a pistei de decolare aterizare (consolidarea și resistemizarea terasamentelor, platformele antisuflu și realizarea elementelor de racordare din beton), se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore - zi sau noapte). **Anumite lucrări ce vor necesita un timp mai mare de execuție, se vor realiza prin închiderea pistei pe anumite perioade limitate de timp, stabilite și programate anterior, de comun acord între Beneficiar și Antreprenor.**

Lucrările de realizare a drumului perimetral și a gardului de securitate se pot desfășura fără restricții de siguranță, amplasamentul acestora fiind în afara zonelor de siguranță a pistei de decolare aterizare.

Pe parcursul derulării lucrărilor se vor lua următoarele măsuri de siguranță:

- Depozitele de pământ vegetal și de pământ ce urmează a fi utilizat la realizarea stratului superior de stabilizare cu lianți se vor amplasa în locații stabilite împreună cu Beneficiarul, astfel încât să nu fie afectată suprafața de obstacolare a pistei și nici vizibilitatea și funcționarea echipamentelor de dirijare a traficului aerian;

- Ne obligăm să instruim personalul și să respectăm reglementările privitoare la siguranța și securitatea aeroportuară. Se vor lua măsuri împotriva contaminării suprafețelor de mișcare cu pământ, moloz sau alte materiale și deșeuri;

- Lucrările de terasamente se vor realiza pe fronturi restrânse, stabilite în funcție de modul de lucru, dotarea și productivitatea utilajelor, astfel încât activitățile să fie definitive în termenul contractual asumat;

- În vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf), ce ar putea diminua vizibilitatea și ar putea pune în pericol chiar funcționarea motoarelor aeronavelor;

- Lucrările din vecinătatea suprafețelor de rulaj se vor realiza sub stricta supraveghere a Beneficiarului, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță minime desfășurării traficului aerian;

- Accesul utilajelor și personalului ... SRL la punctele de lucru din incinta aeroportului se va face cu respectarea condițiilor de siguranță / securitate stabilite de către Beneficiar;

- Avem obligația și vom identifica poziția exactă a rețelelor de instalații prezente și vom aplica măsurile de protecție care să asigure integritatea. În cazul

deteriorării accidentale a acestora, avem obligația de a executa remedierile pe cheltuiala proprie în cel mai scurt timp;

- Avem în vedere ca pe perioada execuției lucrărilor nu trebuie afectate/întrerupte utilitățile aferente aeroportului (alimentare cu apă, energie electrică, comunicații, hidranți etc.);

- Organizarea de șantier se va realiza în afara zonei restricționate a aeroportului, pe terenul pus la dispoziție, accesul la punctul de lucru cât și în zona organizării de șantier făcându-se restricționat, conform procedurilor Autorității Contractante;

- Am luat în vedere un program de lucru inclusiv pe timp de noapte, cât și în zilele de sâmbătă, duminică și sărbători legale, ținând cont că lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp (de până la 12 ore zi sau noapte), cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru astfel

- Pe timpul execuției lucrărilor se va acorda o atenție deosebită limitării emisiei de pulberi volatile care pot reduce vizibilitatea din turnul de control.

- Tot personalul ... SRL va fi echipat suplimentar cu vestă de culoare alta decât verde, portocaliu sau roșu, cu elemente reflectorizante.

- Vom respecta condițiile impuse de către Autoritatea Contractantă în ceea ce privește comunicațiile radio în incinta aeroportului.

- Pe perioada execuției lucrărilor vom lua măsuri stricte pentru asigurarea curățeniei în zona de lucru, evitându-se contaminarea pistei și a zonelor adiacente punctelor de lucru cu materiale ce ar putea afecta traficul aerian și integritatea aeronavelor;

- Orice împrejmuire/delimitare executată de ... SRL, fiind lucrare temporară care se face în scopul lucrărilor va fi semnalizată în conformitate cu cerințele din Reg. UE 139/2014; acestea vor fi ancorate și asigurate corespunzător împotriva deplasării sub acțiunea vântului și nu vor afecta suprafața pistei, căilor de rulare sau platformelor.

- Tot personalul ... SRL ce va executa lucrările și cu acces în zona de șantier, va primi instruire în cadrul Departamentului Siguranță Operativ, în ceea ce privește, cel puțin:

- Pericole legate de zgomot și jetul motoarelor unei aeronave.
- Pericolul reprezentat de FOD.
- Rute de acces în / dinspre zona de lucrări.
- Accesul pe suprafața de mișcare.
- Zonele permise unde se pot efectua lucrările.
- Controlul și operarea vehiculelor pe suprafața de mișcare.
- Prevenirea incendiilor (interzicerea fumatului, condiții de lucru cu foc deschis).
- Degajarea zonei de șantier de personal și vehicule în siguranță și în timp util.

- ... SRL (atunci când responsabilul de urmărirea acestor lucrări din partea Supervizorului nu este disponibil, de ex: pe timpul nopții) trebuie să anunțe Comandantul Adjunct de Aviație Inspector Siguranță prin orice mijloc disponibil, cu minim 3 ore înaintea începerii lucrărilor, pentru ca acesta să emită baza NOTAM pentru închiderea suprafeței respective și să poată informa TWR.

- ... SRL va desemna un responsabil în teren pentru desfășurarea lucrării ce va purta echipament distinctiv (vesta reflectorizantă diferită față de cea a celorlalți muncitori) în zona de șantier și căruia îi va fi alocat de către executantul lucrării un număr de telefon mobil la care să răspunda H 24/24. Va fi alocată o stație de comunicații sol-sol, doar pentru ascultarea de către responsabilul executantului din zona de șantier a comunicațiilor. Acesta va fi instruit în domeniul radiocomunicațiilor de către Șeful Atelierului Comunicații de pe aeroport.

- Tot personalul ... SRL va purta echipament reflectorizant. Vor fi pozitionare extinctoare în zona de șantier de către Antreprenor pentru a preveni izbucnirea unui incendiu de vegetație.
 - Indicatoarele și luminile de zonă inutilizabilă vor fi plasate la intervale suficient de apropiate pentru a delimita zona inutilizabilă. Indicatoarele de zonă inutilizabilă vor fi poziționate oricând o porțiune a unei căi de rulare, platforme sau poziție de așteptare este inutilizabilă pentru mișcarea aeronavelor, dar este posibil ca aeronava să poată ocoli zona inutilizabilă în siguranță. Indicatoarele de zonă inutilizabilă vor fi reprezentate de dispozitive vizibile (lumini, steaguri, conuri sau panouri inscripționate).
 - Un marcaj de zonă închisă, așa cum este definit în CS ADR-DSN.R.855(c), va fi dispus pe pistă, cale de rulare sau o porțiune a acestora închisă, excepție făcând situațiile când perioadele de închidere sunt de scurtă durată și CTA-TWR furnizează informare corespunzătoare.
 - Balizajul pe o pistă sau cale de rulare închisă nu va fi utilizat, decât dacă este necesar acest lucru în scopuri de mentenanță. Când o pistă sau cale de rulare închisă se intersectează cu o pistă sau cale de rulare activă utilizată pe timp de noapte, luminile de zona inutilizabilă, așa cum sunt definite în CS ADR-DSN.R.870(c) trebuie să fie plasate de-a lungul intrării în zona inutilizabilă la intervale ce să nu depășească 3 metri. Balizajul unei căi de rulare ce duce spre o zonă de șantier va fi permanent oprit.
 - Macarale înalte sau alte utilaje care afectează sistemul ILS nu vor fi utilizate în zona de șantier decât cu aprobarea DSNAR ... CONSTANTA. CAAIS de ...iciu va facilita comunicarea în acest sens.
 - Când sunt utilizate balize pentru a delimita o zonă temporar inutilizabilă, pe timpul nopții sau în condiții de vizibilitate redusă, aceste balize trebuie să delimiteze potențialele extremități cele mai periculoase ale zonei inutilizabile. Un minim de 4 astfel de balize trebuie folosite, exceptând cazul în care zona are formă triunghiulară și ar trebui utilizate 3 balize. Numărul balizelor poate fi crescut când zona inutilizabilă este mare sau are o formă neobișnuită. Cel puțin o baliză ar trebui instalată la fiecare 7,5 metri pe perimetrul zonei inutilizabile. Dacă balizele sunt direcționale, ele vor fi orientate astfel încât, pe cât posibil, fasciculul lor luminos să fie îndreptat spre direcția din care ar putea veni aeronava sau vehiculul. Acolo unde aeronava sau vehiculul se pot apropia din mai multe direcții, ar trebui montate mai multe balize sau acestea să fie omnidirecționale.
 - Dacă lucrările sunt de lungă durată, ... SRL va asigura o supraveghere constantă pentru a se asigura că marcarea și balizarea obstacolelor și a zonelor inutilizabile nu se degradează sub limitele acceptabile. Balizele de zonă inutilizabilă vor fi frangibile. Înălțimea balizelor de zonă inutilizabilă va fi astfel încât să asigure o distanță de siguranță pentru elice sau nacela motor aeronavă.
 - Zona de șantier va fi protejată (cu plasă FOD) pentru a preîntâmpina răspândirea de FOD de mentenanță. Această împrejmuire va fi realizată doar pe porțiunile necesare a proteja suprafață de mișcare. În zona de șantier vor fi dispuse panouri vizibile cu "FUMATUL INTERZIS".
 - Siguranța circulației persoanelor și vehiculelor aparținând ... SRL și a oricăror alte entități cu care colaborează acesta, în zona de șantier, este asigurată de personalul ...orului.
- Nerespectarea acestor condiții, poate duce la întreruperea lucrărilor din zona de șantier până la remedierea neconformității identificate.
- Va fi stabilit, de către toți factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/ militare. Alocarea personalului (resursei umane) va fi realizată de către executantul lucrării într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în

regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal, dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus.

- Este strict interzisă, în orice fază a lucrării, patrunderea personalului/echipamentelor executantului lucrării pe suprafața pistei de decolare/aterizare 18/36. Îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 de metri față de axul pistei decolare/aterizare într-un timp estimat de aproximativ 45 de minute anterior aterizării/decolării unei aeronave civile. În condiții de vizibilitate redusă și pistă deschisă, nu se vor efectua lucrări la mai puțin de 150 m față de axul pistei, în funcție de coordonarea anterioară ce se va realiza cu administratorul aeroportului și ceilalți factori implicați (... , UM etc.).

- **În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor.**

- Protecția proprietăților adiacente

Pe propria răspundere și cheltuială, ... SRL va lua toate măsurile necesare impuse de buna practică în construcții și prin natura circumstanțelor pentru a proteja proprietățile adiacente șantierului sau oricărei zone în care activează ... SRL și pentru a evita perturbarea acestora. În acest sens, ... SRL va executa orice lucrări provizorii (inclusiv drumuri, trotuare, parapete și garduri) care pot fi necesare, datorită execuției lucrărilor, pentru utilizarea de către public și protecția publicului, a proprietarilor și ocupanților terenurilor adiacente.

... SRL va despăgubi Beneficiarul pentru consecințele financiare ale tuturor reclamațiilor formulate de proprietari sau rezidenți ai proprietăților adiacente, în măsura în care ... SRL este responsabil și în măsura în care prejudiciul cauzat proprietăților adiacente nu este rezultatul unui risc generat de proiectul elaborat de către Beneficiar sau metoda de construcție impusă de către Beneficiar sau Supervizor.

- Interferențe cu traficul și căile de acces

... SRL se va asigura că execuția lucrărilor și activitățile sale aferente nu afectează traficul și nu obstrucționează căile de comunicație cum ar fi drumuri, căi ferate, cursuri de apă și aeroporturi, cu excepția măsurii prevăzute în Condițiile Speciale și în Specificații. Se vor avea în vedere în special restricțiile de greutate și de gabarit la alegerea rutelor și vehiculelor. ... SRL va fi responsabil pentru repararea oricăror daune aduse căilor de acces și generate de folosirea necorespunzătoare a acestor căi de către Antreprenor. ... SRL va fi responsabil pentru orice măsuri speciale pe care le consideră necesare pentru a proteja, consolida sau amenaja secțiuni ale căilor de acces, indiferent dacă sunt sau nu executate de el. ... SRL va informa Supervizorul cu privire la orice măsuri speciale pe care intenționează să le ia înainte de a le executa. ... SRL va suporta toate costurile, tarifele și taxele pentru accesele cu destinație specială și/sau temporară care îi pot fi necesare, inclusiv cele pentru căile de acces pe Șantier.

De asemenea, ... SRL va obține, pe riscul său, orice alte facilități suplimentare din afara Șantierului, care îi pot fi necesare la execuția Lucrărilor.

- Utilități, cabluri și conducte

Dacă, pe parcursul execuției lucrărilor, ... SRL descoperă repere ce indică traseul unor cabluri, conducte sau altor utilități subterane, va menține aceste repere în poziție sau le va înlocui, dacă execuția lucrărilor necesită înlăturarea lor temporară. ... SRL va fi responsabil de păstrarea, protejarea, mutarea sau înlocuirea, după caz, a cablurilor, conductelor și altor utilități prevăzute în Contract, în conformitate cu acordurile relevante ale proprietarilor/gestionarilor utilităților. În cazul în care prezența cablurilor, conductelor și altor utilități nu a fost prevăzută în Contract însă este descoperită pe parcursul execuției lucrărilor, ... SRL va avea obligația generală de a le păstra și obligații similare cu privire la protejarea, mutarea sau înlocuirea acestora conform celor de mai sus.

Însă, obligația de protejare, mutare sau înlocuire a cablurilor, conductelor și altor utilități și cheltuielile aferente nu vor fi responsabilitatea ... SRLui în cazul în care Beneficiarul preia responsabilitatea respectivă. Aceeași prevedere se va aplica în cazul în care această obligație și cheltuiala rezultată revine unei alte administrații specializate sau agent.

Prevederile prezentei subclauze nu afectează drepturile și obligațiile ... prevăzute în Contract,

Când o activitate de pe Șantier poate provoca perturbări sau afecta un ...iciu de utilități, ... SRL îl va informa imediat în scris pe Supervisor oferind un preaviz rezonabil pentru a se lua măsurile corespunzătoare în timp util cu scopul continuării normale a execuției lucrărilor.» (pag. 49-52).

Așa cum se vede, cei 3 ofertanți au prezentat pe larg, modalitatea de lucru în șantier, precizând inclusiv, așa cum se specifică în caietul de sarcini că, în condiții de pistă deschisă, vor aplica soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situația în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor, însă niciunul dintre cei 3 contestatori nu a precizat vreuna dintre aceste măsuri. În condițiile în care, cel puțin SC ... S.R.L. și SC ... SRL se pretind că au expertiză în astfel de lucrări, nici nu și-au pus problema cum vor realiza acoperirea excavațiilor, pentru a face ca zona amenajată a benzii de siguranță a pistei să nu prezinte un potențial pericol pentru aeronavele care pătrund accidental în această zonă.

În aceste condiții, Consiliul constată că autoritatea contractantă a dat dovadă de diligență atunci când a permis ofertanților, în temeiul art. 221 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 să completeze oferta cu informații privind modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafeței de siguranță a pistei.

Este lipsit de relevanță faptul că autoritatea contractantă a formulat 2 astfel de solicitări, aceasta recunoscând că exprimarea din prima solicitare de clarificări nu a fost în măsură să lămurească ofertanții cu privire la ceea ce dorește autoritatea contractantă să fie lămurit/completat.

Important este faptul că cea de-a doua solicitare de clarificări cu privire la acest aspect a fost clară, având același conținut, cel puțin pentru cei 3 ofertanți contestatori și pentru ofertantul câștigător:

«În caietul de sarcini la punctul 7.2. (pag 18) se menționează: În condiții de pistă deschisă, vor fi aplicate soluții tehnice pe zona de lucrări (în special pentru activitățile de excavație) care să prevină avarierea aeronavelor în situații în care acestea intră accidental în zona efectuării lucrărilor».

Vă solicităm să detaliați concret modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanturi, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, nu vor

reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.

Notă: Ofertantul trebuie să demonstreze că respectă toate cerințele caietului de sarcini prin abordarea din punct de vedere tehnologic a metodologiei de execuție a lucrărilor, adică să reiasă că le-a înțeles într-o manieră proprie, le-a asumat, nu să redea exact conținutul caietului de sarcini, așa cum a fost elaborat de autoritatea contractantă. Caietul de sarcini conține cerințele minime care trebuie respectate pentru execuția lucrărilor, iar prezentarea modului de realizare a lucrărilor (metodologia) de execuție reprezintă modul în care fiecare operator economic propune modul de realizare a lucrărilor, respectând cerințele minime din caietele de sarcini.»

Cele 3 contestatoare nu au considerat nelegală solicitarea de clarificări, și, în consecință, nu au contestat-o.

Consiliul prezintă în continuare răspunsurile la clarificări ale celor 3 contestatoare:

- Răspuns clarificări nr. APS 1968/13.07.2021 - SC

SRL:

«Pentru clarificarea și detalierea informațiilor transmise către dvs. la solicitarea nr. 8860/29.06.2021, pct.2, în care am evidențiat, în concordanță cu documentația de atribuire și cu propunerea tehnică depusă: „modalitatea de protejare a zonelor în care se realizează lucrările aferente suprafețelor de siguranță ale pistei în perioadele în care pista va fi deschisă traficului și în interiorul benzii de siguranță se regăsesc obstacole, în conformitate cu proiectul tehnic” precizăm următoarele:

1. Caracterul necesar flexibil al modului de execuție a lucrărilor și a organizării acestora, respectiv în condiții în care trebuie să executăm lucrările „sub trafic”, perioadele în care putem executa lucrări în amplasamentul adiacent sau apropiat pistei fiind relativ scurte, dar și existența posibilității închiderii pistei în anumite situații, sunt relevate și de elemente ale răspunsurilor la solicitările de clarificări, transmise de către autoritatea contractantă, după cum urmează:

Prin răspunsul consolidat nr. 5857/15.04.2021, la întrebarea nr. 26 autoritatea contractantă a menționat: «Pe zonele unde se vor realiza lucrările de consolidare a terasamentelor din banda pistei sunt pozate următoarele tipuri de rețele/instalații: rețele de canalizare pluvială și rețele electrice de alimentare a balizajului luminos și a echipamentelor de radionavigație.

Acestea sunt pozate în mod normal la o adâncime de 80-90 cm și nu ar trebui să fie afectate de lucrările de consolidare terasamente. În cazul în care vor exista situații în care acestea vor fi afectate de consolidarea terasamentelor, acestea vor fi remediate punctual. Având în vedere că lucrările de amenajare bandă pistă și RESA se vor realiza sub trafic există posibilitatea să fie necesară instalarea unor echipamente de semnalizare aeroportuară temporare. De asemenea lucrările care fac obiectul procedurii includ și încadrarea tuturor construcțiilor situate în zona nivelată a benzii pistei cu elemente de racordare (teșituri).

Acestea includ cămine de vizitare ale sistemului de canalizare pluvială și panourile de informare.»

La întrebarea nr. 33, autoritatea contractantă a menționat:

«Intervalul orar care conține 99% din zborurile militare și civile la SNAIMKC SA este 09:00 - 24:00, nu neapărat aplicabil fiecărei zi a săptămânii. Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați.

Lucrările se vor realiza sub trafic, pe perioade limitate de timp, stabilite săptămânal în ședințele operative, cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru și în funcție de planurile de zbor cunoscute la data respectivă.»

La întrebarea nr. 37, nr. 38, nr. 39, autoritatea contractantă a menționat: « Acest program se poate modifica, în sensul alocării unei perioade mai lungi de timp lucrărilor de infrastructură în urma unei coordonări pretactice cu factorii implicați. Pentru realizarea lucrărilor, în funcție de planurile de zbor cunoscute, se vor emite Baze NOTAM de închidere a pistei de decolare-aterizare. Acestea se vor stabili și emite săptămânal. În acest interval Antreprenorul cu îndrumarea strictă a indicațiilor Beneficiarului privind stabilirea zonelor unde pot fi deschise fronturi de lucru, va putea să își stabilească propriile perioade de lucru. Menționăm ca pentru durata de execuție de 8 luni se va lua în calcul doar perioadele/intervalele de timp în care Antreprenorul va avea acces la zona de lucru/santier.»

La întrebarea nr. 63, autoritatea contractanta a menționat: Numărul de utilaje solicitat este justificat de faptul ca lucrările se vor realiza sub trafic, în perioade limitate de timp, la sfârșitul cărora suprafețele trebuie sa fie nivelate și finisate pentru reluarea traficului aerian, existând de asemenea posibilitatea ca lucrările să se poata realiza pe mai multe fronturi.

2. Fata de aceste elemente, in raport cu categoriile de lucrări necesare, cu specificul acestora, cu durata minim posibilă aferenta fiecărui punct de lucru și cu măsurile de siguranță, conform colaborării permanente cu reprezentantul împuternicit al beneficiarului, evidențiem următoarele măsuri proprii propuse și conforme cu Graficul Gantt prezentat in propunerea tehnica:

2.1. Realizarea tronsoanelor experimentale în cadrul lucrărilor de sistematizare si consolidare terasamente din zona de siguranță (în care se stabilesc parametrii necesari - rețete, atelier de compactare, umidități optime etc.) va fi efectuată în afara zonei de siguranță, la distanțe cât mai mari posibile de pistă, cu condiția existenței similarității caracteristicilor pământurilor din amplasament.

2.2. Lucrările de amenajare cu beton turnat la elementele ...ive existente în banda pistei (cămine, geigere și alte structuri din beton/beton armat), se vor executa cu câte 8 echipe simultan, astfel:

în condiții de decalare aprobată a pragului pistei, în zonele laterale (stânga și dreapta pistei) protejate create prin decalarea pragului, echipele vor executa, manual și cu utilaje de mică mecanizare, săpăturile necesare pe întreaga suprafață a viitoarelor zone cu teșituri din beton; funcție de dimensiunile obiectului de consolidat (înălțime/adâncime), se va executa/dispune stratul stabilizat sub pana din beton, dacă situația individuală o permite; se va realiza substratul din nisip și folie de protecție; se va hidroizola construcția existentă; se vor confecționa cofrajele conform detaliilor de execuție și se va turna betonul C30/37, cu lucrabilitatea minimă necesară pentru asigurarea pantei superioare de 1/3. Fiecare echipă va executa în medie, consolidarea prin teșituri a câte 5 elemente structurale în 12 ore de lucru. Autoagitatoarele cu beton de la statia autorizata vor pătrunde la locul de turnare numai la momentul oportun, după ce sunt confecționate și verificate, respectiv umectate cofrajele și vor descarca betonul la fiecare element, succesiv, după care vor iesi din șantier în cel mai scurt timp. Suprafețele din beton nou-turnate vor fi protejate, la 4 ore de la turnare cu soluție de proiecție antievaporare. Pământul rezultat din săpătură se va împrăstia și nivela peste teșiturile din beton, creîndu-se astfel un strat de protecție împotriva acțiunii factorilor externi meteo distructivi (soare, vânt) și care poate avea și un rol de atenuare în cazul unui impact cu roțile unei aeronave. Întreaga zonă dintre pistă și obiectele consolidate cu teșituri din beton va fi păstrată nivelată; eventuale gropi sau denivelări existente vor fi astupate cu pământ și compactate cu mijlace adecvate, în zonele în care decalarea pragurilor nu poate fi aplicata, lucrările se vor executa numai

pe câte o parte a pistei, pe tronsoane scurte, în aceeași tehnologie. După 7 zile, teșiturile din beton vor fi curățate de pământul de protecție.

2.3. Lucrările de sistematizare și consolidare terasamente (decapare, săpătură la profil, stabilizare cu lianți hidraulici în situ, stabilizare prin adaos de pământ) din banda pistei, stanga dreapta vor fi corelate cu lucrările de amenajare a construcțiilor cu teșituri din beton. Astfel, pentru situațiile menționate mai sus (**praguri aterizare decalate**), acestea se vor executa cu toate utilajele disponibile, pe o lățime inițială de aproximativ 25 m, zonele care înglobează elementele din beton cu teșituri fiind evitate.

Săpăturile se vor executa până la adâncimea proiectată, iar la contactul cu terenul adiacent aferent zonelor de racordare exterioare, se va amenaja și compacta, degajare în înălțime tip „rampă” cu înclinarea de 2-5%. Aceste zone de racordare între planuri diferite ale existentului șantierului au rolul de a atenua, în oricare stadiu al execuției, avariile pe care le-ar suferi o aeronavă care ar părăsi spațiul pistei și ar pătrunde în zonele de lucru. Aceleași rampe vor fi executate și la zona de contact cu suprafețele adiacente fâșiilor de teren în care sunt dispuse elementele consolidate cu teșituri din beton C30/37. Pe măsura executării straturilor proiectate, aceste rampe vor fi menținute operaționale, gradul de atenuare oferit crescând pe măsura micșorării adâncimii suprafeței în lucru. În zonele în care s-au consolidat elementele din beton cu teșituri, după minim 7 zile de la turnarea betonului în teșituri, se vor curăța de pământ aceste suprafețe din beton și se va executa consolidarea terasamentelor adiacente, conform stratificației impuse, pe tronsoane foarte scurte, astfel încât la sfârșitul fiecărei etape de lucru (fracțiune de zi) întreaga suprafață din banda pistei prelucrată astfel să fie compactată, finisată, netedă și cu pantele prevăzute în proiectul tehnic.

În cazul tronsoanelor pereche cu cele scurte, unde nu poate exista protecția în lucru dată de decalarea pragului de aterizare, lucrările de consolidare/sistematizare terasamente se vor executa tot în două etape, întâi zonele late de 25 m și apoi zonele adiacente pistei care înglobează elementele izolate consolidate cu teșituri din beton.

2.4. Lucrările de amenajare a platformelor antisuflu, care cuprind: Decapare pământ vegetal, 30 cm grosime medie;

Executare săpătură, până se ajunge la profilul și adâncimea prevăzute în proiect;

Executare strat din material local stabilizat cu lianți hidraulici, 20 cm grosime;

Executare strat de fundație din agregate naturale nelegate, 25 cm grosime;

Executare strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici, 15 cm grosime;

Curățare și amorsare platformă;

Executare strat de bază din mixtură asfaltică AB 22,4, 6 cm grosime;

Curățare și amorsare platformă;

Executare strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4, 6 cm grosime;

Curățare și amorsare platformă;

Executare strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16,4 cm grosime; Amenajare rosturi;

Se propun a se executa **sub protecția obligatorie a decalării pragului la aterizare**, în sistem de lucru continuu: „în schimburi” până la obținerea suprafeței superioare din mixtură asfaltică BA 16. Zonele de racordare cu restul terenului vor fi prevăzute cu aceleași suprafețe de tip „rampă” cu înclinări de 2-5 %, cu rolul de a atenua eventualul impact al unei aeronave la ieșirea de pe pistă. Având în vedere faptul că săpătura necesară la contactul cu pista este „cu pereți verticali” și nu se poate prevedea un sistem de atenuare în cazul unei eventuale ieșiri de pe pistă a unei aeronave, **varianta optimă de execuție este recomandată în condiții de întrerupere a traficului aerian.**

2.5. Alte măsuri preconizate:

Respectarea întocmai a pantelor longitudinale și transversale proiectate, iar în cazul în care situația din teren impune drenaje suplimentare pentru apele din precipitații colectate de pe pistă și suprafețele de mișcare, stabilirea, împreună cu prietantul și beneficiarul a modalităților tehnice cele mai adecvate;

Toate suprafețele în lucru, indiferent de etapă (pat, straturi stabilizate, fundații etc.) vor avea pantele prescrise și vor permite evacuarea rapidă a apelor colectate către zonele exterioare drenante;

Nu se vor executa lucrări în condiții de timp friguros sau în cazul unui regim pluviometric excesiv, care ar compromite sau afecta în mod considerabil caracteristicile pământurilor din amplasament; Toate aceste măsuri/modalități/soluții tehnice sunt propuse de noi, în baza informațiilor disponibile în documentația de atribuire și în literatura de specialitate, precum și a experienței personale a unor ingineri proprii care au executat lucrări în condiții similare sau apropiate. Conform responsabilităților factorilor implicați în proiect, aceste modalități/soluții tehnice pot fi adaptate sau modificate în strânsă legătură cu realitățile din șantier, din aeroport și cu evoluția lucrărilor.

În concluzie apreciem că tehnologiile propuse și modul de organizare a lucrului în condițiile date, permit obținerea rezultatelor solicitate prin „Expertiza Tehnică - parte a documentației de atribuire, respectiv:

- *Zona nivelată a benzii de siguranță a pistei de decolare-aterizare se va amenaja astfel încât să minimalizeze efectele „hazardului” asupra unei aeronave în cazul ieșirii acesteia de pe pista de decolare/aterizare, nivelarea va fi realizată astfel încât să prevină distrugerea terenului de aterizare al aeronavei la ieșirea de pe suprafața pistei;*

- *Pentru asigurarea unui Indice de Capacitate Portantă - CBR - 15. ..20% - banda nivelată a pistei și RESA se va amenaja prin îmbunătățirea terenului existent;*

- *Toate materialele ce vor fi puse în operă vor avea Certificate, Declarații de conformitate sau agremente tehnice pentru utilizarea în domeniul aeroportuar;*

- *Sistematizarea finală a terenului va ține seama și de cotele superioare ale construcțiilor existente din zonele nivelate, rezultând adaptări locale, astfel încât să nu creeze praguri sau gropi în vecinătatea construcțiilor respective;*

- *Pe capetele pistei de decolare aterizare existente, pe zona unde se vor realiza cele două platforme antisuflu se regăsesc rețele electrice de alimentare a balizajului luminos. În aceste zone se va avea în vedere ca lucrările de decapare să se realizeze cu grijă, manual sau cu utilaje de capacitate mică, astfel încât să se evite secționarea acestora.»*

Încheiem prin a menționa faptul că prin prezentul răspuns nu am modificat în niciun fel Propunerea Tehnică depusă, ci numai am prezentat modalitățile/soluțiile tehnice solicitate.»

- Răspunsul transmis de SC S.R.L. prin adresa nr. 518/13.07.2021:

«Prin oferta noastră am respectat toate cerințele caietului de sarcini și am argumentat și prezentat tehnologia/ metodologia proprie de execuție a lucrărilor, fără a reda exact conținutul caietului de sarcini, așa cum a fost elaborat de autoritatea contractată.

Astfel, în cadrul capitolului Prezentarea activităților pe specialități din proiectul tehnic, am detaliat modul propriu de realizare a lucrărilor, cu fazele tehnologice și resursele necesare pentru principalele activități care fac obiectului contractului:

A. Mobilizarea : Organizarea de șantier

B. Lucrări pregătitoare: Trasarea lucrărilor și identificarea tuturor rețelelor, Asigurarea scurgerii apelor, Semnalizarea zonei de lucru

C. Execuție lucrări: Realizare tronson experimental; Decapare pământ vegetal; Săpătură până la cotă proiect; Umplutură cu material granular; Îmbunătățirea

terenului prin stabilizare cu lianți hidraulici; Umplutură cu material local stabilizat cu lianți hidraulici; Așternere pământ vegetal 15 cm cu înierbare; Elemente de racordare cămine de canalizare, echipă balizaj și fundații PAPI; Strat de fundație din agregate naturale; Strat de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici; Strat de bază/legătură / uzură AB 22.4, BAD 22.4, BA 16; Demontare gard vechi; Realizare gard nou inclusiv fundații, tubulatură și camere de tragere; Dezafectare straturi asfaltice drum perimetral existent; Dezafectare strat fundație din materiale granulare; Demolare biuta de pământ; Umplutură cu material din săpătură; Strat de nisip 2 cm și folie polietilenă; Beton de ciment BCR 4.0 18 cm, inclusiv rosturi; Acostamente drum - balast.

Așa cum am specificat în propunerea tehnică, se vor deschide fronturi de lucru restrânse, doar la indicația Beneficiarului, ca urmare a planificărilor din ședințele operative săptămânale și în funcție de planurile de zbor cunoscute.

Va fi stabilit, de către toți factorii implicați, un calendar de lucrări și acesta va fi corelat cu programul de operare a curselor civile/ militare. Alocarea personalului (resursei umane) va fi realizată de către ... într-o manieră care să permită desfășurarea lucrărilor în zona amenajată a benzii de siguranță a pistei în regim non-stop (zi/noapte, weekend-uri) în vederea diminuării riscului din punct de vedere temporal dar și pentru a putea profita de perioadele de trafic redus.

Prin metodologia de executare a lucrărilor, corelată cu informațiile -din documentația de atribuire - caiete de sarcini,

- ... a anticipat și eliminat situațiile în care eventuale obstacole pot deveni un real pericol pentru aeronave, în cazul în care accidental părăsesc suprafața pistei;

- ... va prezenta spre aprobare, în cadrul ședințelor operative, un plan detaliat de execuție a lucrărilor, aplicabil pentru frontul de lucru arondat și care va include **timpii de acoperire a eventualelor șanțuri, guri de canal** și retragerea utilajelor în afara zonei de pericol;

- ... va lua măsurile necesare astfel încât să nu fie afectată circulația aeronavelor de particulele în suspensie (praf) utilizând atomizoare antigrafit/tunuri pulverizatoare cu vapori de apă, mobile;

- ... va transporta în afara zonei de siguranță, pe spații stabilite de comun acord cu Beneficiarul, pământul vegetal, materialul granular din excavații și orice alt material ce poate deveni un obstacol pentru aeronave. Personalul și utilajele ... vor respecta normele de siguranță și vor intra în șantier pe bază de legitimații de aeroport respectiv permise de acces conform planului de lucru;

- ... va aplica prevederile din Procedurile de Siguranță și Securitate Aeroportuară, care vor fi prezentate la semnarea contractului și va accepta activitățile de monitorizare a conformității în legătură cu aplicarea acestor prevederi;

Considerăm ca, prin aplicarea unor astfel de măsuri, echipele de lucru vor avea planificat timpii de reacție, în care vor aduce lucrările de terasamente și racordare (teșituri) la nivelul de siguranță solicitat, cu 45 minute înainte de aterizarea /decolarea aeronavelor.

Pentru a clarifica, vă transmitem Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian, care va fi supus verificării de către Reprezentatul Beneficiarului, într-o variantă actualizată după emiterea ordinului de începere a lucrărilor.»

Deși Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian, transmis de SC ... S.R.L. are peste 100 pagini, în aceasta nu există vreo referință concretă modalitatea/soluția tehnică ce va fi aplicată și prin care eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal/cămine de vizitare lăsate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave nu vor reprezenta un pericol (obstacol) pentru o aeronavă ce accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona efectuării lucrărilor.»

- răspuns transmis cu adresa nr. 899/13.07.2021 de către SC ... SRL:

«Lucrările în banda pistei vor fi executate pe tronsoane determinate, stabilite împreună cu personalul operațional al aeroportului, în funcție de orarul de zbor, astfel încât la aterizarea, decolarea și rulajul/deplasarea aeronavelor nu vor exista obstacole rezultate din lucrări nefinalizate.

În funcție de orarul de zbor comunicat, ... SRL a avut în vedere dimensionarea resurselor (umane, materiale și utilaje) și a lucrului în schimb de noapte. Astfel, vom deschide fronturi de lucru dimensionate astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și să se închidă repede, pentru ca aeronavele să nu aibă obstacole în cale.

Dacă totuși, printr-o excepție de la orarul de zbor (o aterizare de urgență) va rămâne o zonă a pistei "în lucru" când aceasta este deschisă se va avea în vedere **delimitarea zonelor de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare.**

Zonele de lucru vor fi separate de traseele active de pe suprafața de mișcare prin amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile (balize bicolore, garduri din material plastic sau benzi bicolore în culori de semnalizare etc).

Acestea au rol de atenționare atât pentru piloți, cât și pentru utilajele de lucru care ar putea pătrunde accidental în zone interzise de pe suprafețele de mișcare.

Orice împrejmuire/barieră va fi semnalizată adecvat pe timpul zilei - de regulă, prin regimul de culori ale împrejmuirii: alternanța bicoloră alb-roșu sau culoare de semnalizare (ex.: portocaliu) - și vor fi iluminate corespunzător pe timpul nopții - de regulă, lămpi portante cu acumulatori, cu lumină galbenă sau roșie.

Oriunde există o porțiune de cale de rulare / platformă de staționare necorespunzătoare pentru rularea aeronavelor, dar care poate fi ocrotită în siguranță de aeronave, vor trebui amplasate balize de zonă inutilizabilă. Pe o suprafață de mișcare folosită noaptea, trebuie să fie utilizate lumini de zonă inutilizabilă.

Balizele și luminile de zonă inutilizabilă vor fi amplasate la intervale suficient de apropiate, astfel încât să delimiteze zona inutilizabilă.

Se vor folosi balize și lumini de zonă inutilizabilă pentru a avertiza piloții atunci când există o groapă în pista unei căi de rulare / platforme, dar și pentru a delimita un perimetru în care pista este în reparație - pe platforma de staționare, de exemplu. Nu se recomandă folosirea unor astfel de marcaje atunci când devine inutilizabilă o parte a pistei ori o parte importantă din lățimea unei căi de rulare. În astfel de cazuri, în mod normal, pista sau calea de rulare respectivă trebuie închisă.

Marcajele pentru inoperabilitate vor fi amplasate vertical, foarte vizibil - și se pot constitui din: panouri de semnalizare, bariere, garduri, balize bicolore, conuri, benzi reflectorizante, steaguri etc.

Reiterăm faptul că, așa cum este specificat și în documentația de atribuire, Autoritatea contractantă comunică măsurile de siguranță înainte de începerea lucrărilor, prin documentația care completează contractul de execuție, prin reglementări și instrucțiuni de siguranță locale ale administratorului de aeroport, prin materiale de instruire care se prelucrează cu executantul, iar ... SRL se angajează să respecte toate instrucțiunile transmise.»

După cum reiese din aceste răspunsuri, niciunul dintre acești 3 ofertanți nu a răspuns concret în ce mod va acoperi eventualele obstacole (gropi, șanțuri, excavații) rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, în condițiile de pistă deschisă.

Chiar și un neinițiat în domeniu, dacă ar fi pasager într-o aeronavă care aterizează/decolează de pe ... și ar vedea că în imediata apropiere a

pistei se lucrează și sunt gropi, șanțuri și alte denivelări și-ar pune probleme cu privire la riscul care se expune la decolare/aterizarea aeronavei. Însă cele 3 contestatoare nu au luat în seamă aceste pericole și au așteptat ca soluțiile să fie date de beneficiar. Ori în domeniul siguranței din domeniul aeronautic nimic nu poate fi lăsat la voia întâmplării și improvizației de moment, totul se desfășoară după protocoale și proceduri sigure.

Astfel, SC ... SRL a precizat că lucrările se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, fiind obligatoriu pentru lucrările de amenajare a platformelor antisuflu, însă realizarea unor praguri decalate pe pista de aterizare - decolare nu este prevăzută în caietul de sarcini sau proiectul tehnic.

În Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor RACR-AD-PETA, ed. 2/2014, pragul este definit ca începutul acelei porțiuni din pistă care este utilizabilă pentru aterizare, iar pragul decalat este acel prag nelocalizat la extremitatea pistei.

Deși ofertantul menționează că lucrările se vor realiza sub protecția decalării pragului de aterizare, nu a prevăzut în propunerea sa tehnică cum va realiza decalarea pragului la pistă.

O astfel de metodă, pe lângă faptul că nu reprezintă o soluție în conformitate cu prevederile caietului de sarcini, ci este o situație de excepție, nici nu poate fi folosită pentru executarea lucrărilor pe toată lungimea pistei, ci doar la extremitățile acesteia (până la 1000 m de capătul pistei, astfel că raportat la lungimea de 3500 m a pistei, rămâne o porțiune de $3500\text{ m} - 2 \times 1000\text{ m} = 1500\text{ m}$ de la mijlocul pistei, în care această metodă nu poate fi aplicată.

În consecință, aceasta opțiune nu reprezintă o alternativă, singura soluție fiind lucrul cu pista închisă, care de asemenea reprezintă o măsură de excepție și nu poate fi aplicată pentru aproape jumătate din lucrare, adică pentru un total de aproape 4 luni.

În acest context, Consiliul consideră că în mod temeinic și legal autoritatea contractantă a respins oferta depusă de SC ... SRL, ca inacceptabilă, în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016, și neconformă, în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Consiliul constată că din răspunsul SC ... S.R.L. la solicitarea de clarificare, precum și din *Anexa 1. Planul de management al riscurilor execuției lucrărilor sub trafic aerian*, care include managementul situațiilor de urgență, planul de urgență pe perioada execuției lucrărilor, sistemul managementului de siguranță, rezultă că lucrările vor fi executate atât cu pista deschisă, cât și cu închiderea pistei, pe anumite perioade limitate de timp. Deși subiectul este tratat în extenso, totuși, ofertantul nu atinge nici măcar tangențial subiectul principal al solicitării de clarificări, și anume modalitățile/ soluțiile tehnice concrete pe care le va aplica pentru ca eventualele obstacole (gropi, diferențe de nivel între

pistă și banda de siguranță, șanțuri, structuri de beton, guri de canal, cămine de vizitare tasate descoperite etc.) rămase în banda de siguranță a pistei să nu reprezinte un pericol (obstacol) pentru o aeronavă care accidental părăsește suprafața pistei și ajunge în zona lucrărilor. De asemenea, Planul de management al riscurilor prezentat identifică riscurile de execuție a lucrărilor în urma decalării pragului de aterizare/decolare, adică pentru situația de excepție, situație care nu a fost prevăzută în caietul de sarcini, așa cum nu a fost prevăzută nici închiderea pistei.

Consiliul consideră că în mod corect, autoritatea contractantă a considerat neconcludent răspunsul ofertantului SC ... SRL la solicitarea de clarificări și, în consecință a respins această ofertă, ca inacceptabilă, în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016 și neconformă, în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din HG nr. 394/2016.

Ofertantul SC ... SRL a prezentat ca măsuri de protecție a eventualelor obstacole rămase în banda de siguranță a pistei pe perioada aterizării/ decolării unei aeronave următoarele: executarea pe tronsoane determinate, stabilite împreună cu personalul operațional al aeroportului, în funcție de orarul de zbor, astfel încât la aterizarea, decolarea și rulajul/deplasarea aeronavelor nu vor exista obstacole rezultate din lucrări nefinalizate, dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor, astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede, iar în cazul în care rămâne o zonă a pistei „în lucru” se va avea în vedere delimitarea zonei de lucru prin **închiderea integrală sau parțială a unor clemente ale suprafeței de mișcare și separarea zonelor de lucru prin amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile.**

Deși SC ... SRL susține că pe perioada aterizării/decolării unei aeronave, în zona benzii de siguranță a pistei pe care se execută lucrări de reamenajare nu vor exista gropi, diferențe de nivel, structuri de beton descoperite, nu a precizat și care sunt soluțiile tehnice pentru a se ajunge la finalitatea prezentată, prezentând doar elemente cu caracter general.

Evident că nu pot reprezenta un mijloc de protecție pentru o aeronavă care accidental părăsește suprafața pistei și intră în banda de siguranță a pistei, unde se desfășoară lucrări de reamenajare următoarele măsuri:

- amplasarea unor împrejmuiri/bariere frangibile;
- dimensionarea resurselor umane și a materialelor/utilajelor în funcție de orarul de zbor, astfel încât suprafețele de intervenție să fie mici și închise repede;
- delimitarea zonei de lucru prin închiderea integrală sau parțială a unor elemente ale suprafeței de mișcare, având în vedere că, fiind o singură pista de aterizare/decolare, aceasta nu poate fi închisă parțial.

Consiliul constată că în răspunsul său, SC ... SRL nu prezintă o soluție concretă aplicabilă, care să prevină avarierea aeronavelor în cazul unei ieșiri accidentale de pe pista, motiv pentru care consideră corectă decizia autorității contractante de a respinge această ofertă, ca inacceptabilă, în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016, și neconformă, în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din H.G. nr. 394/2016.

Consiliul a avut în vedere atunci când a analizat răspunsurile la clarificări ale celor 3 contestatoare și „nota comisiei de evaluare cu drept de vot” de la pag. 102/105 din procesul-verbal final privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare nr. 10684/05.08.2021:

„Pentru a proteja o aeronavă ce părăsește accidental suprafața pistei și iese în afara benzii de siguranță a ei pe care sunt lucrări de reamenajare în desfășurare, următoarele elemente ar fi trebuit considerate:

- îndepărtarea tuturor echipamentelor/utilajelor executantului în afara benzii de siguranță a pistei pe perioada aterizării/decolării unei aeronave;

- acoperirea oricăror suprafețe ce se pot constitui ca obstacole (șanfrenări cămine vizitare proaspăt turnate, șanfrenare între suprafața de beton a pistei și cea înierbată proaspăt turnată, diferențe de nivel între suprafețele decapate și cele adiacente, guri de canal, cămine de vizitare descoperite etc.), într-un timp relativ rezonabil, cu elemente -structuri solide având o rezistență și o pantă ce pot asigura trecerea în siguranță a roților unei aeronave (fără a produce daune trenurilor de aterizare aeronavă prin contactul cu o suprafață dură) peste aceste potențiale obstacole, pe perioada aterizării – decolării unei aeronave;

- utilizarea de aditivi pentru betoane care să grăbească procesul de uscare.”

Cu titlu de exemplu, Consiliul redă și răspunsul la aceeași solicitare de clarificare, formulat de S.C. ... S.R.L., câștigătoare procedurii, transmis cu adresa nr. T CIL 371/13.07.2021:

«În conformitate cu Annex to ED Decision 2016/027/R Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design CS-ADR-DSN Issue 5 din 4 martie 2021 CS ADR - DSN.B.190 și CS ADR-DSN.C.235 privitor la consolidarea terenului trenul unei aeronave (trenul față) se poate scufunda în pământ fără colapsare (fără distrugerea acestuia) până la o adâncime de 15 cm.

Pentru a elimina riscul avarierii trenului aeronavei în timpul execuției lucrărilor de amenajare a benzii pistei și RESA se vor respecta următoarele:

- Lucrările de amenajare se vor realiza când suprafața terenului este uscată eliminându-se riscul de scufundare în pământ a trenului aeronavei;

- Lucrările de excavații vor fi executate în etape și vor fi coordonate din punct de vedere operațional cu ..., astfel încât acestea să se execute în perioadele fără trafic aerian;

- Excavațiile vor fi executate cu pante de racordare compactate între zona pistei și banda pistei, iar zonele din apropierea pistei vor fi executate pe suprafețe mici care să permită a fi săpate, umplute cu pământ și compactate între zborurile programate;

- Adâncimea escavațiilor în timpul operațiunilor aeriene nu va depăși 15 cm;

- Pământul se excavează în eșalon complet format din încărcător frontal și autobasculantă, astfel încât pământul rezultat să fie evacuat rapid;
- Excavațiile se execută în spații limitate, corelat cu viteza de execuție a operațiunilor condiționate de aceste excavații, astfel încât tranșeele să rămână deschise cât mai puțin posibil;
- Pământul rămas neîndepărtat se împrîștie rapid asigurând o înălțime $h=15$ cm și pantă corespunzătoare;

- Tranșeele rămase deschise se acoperă cu tole metalice ranforsate, pregătite anterior și amplasate lângă excavație. La atenționarea primită din partea Aeroportului ..., acestea se translatează cu încărcătorul frontal peste excavație. Tolele vor fi dimensionate în funcție de lățimea excavației;

În intervalul de timp în care se vor desfășura operațiuni aeriene întregul personal și utilajele / echipamentele vor părăsi banda pistei și RESA. Evacuarea personalului și a utilajelor/ echipamentelor din suprafața benzii pistei și RESA se va face cu minim 45 min înainte de desfășurarea operațiunilor aeriene (conf. pag. 95 din Propunerea tehnică „Îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 de metri față de axul pistei decolare/aterizare într-un timp estimat de aproximativ 45 de minute anterior aterizării/decolării unei aeronave”);

- Vom desemna o persoană dedicată asigurării comunicării cu turnul de control și ...iciul operațional al aeroportului;

- Înainte de începerea lucrărilor de execuție în banda pistei și RESA vom întocmi un studiu de risc pe care îl vom înainta reprezentanților Aeroportului De asemenea măsurile de diminuare a riscurilor vor fi prezentate și însușite de întreg personalul de execuție a lucrărilor.

În conformitate cu Annex to ED Decision 2016/027/R Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design CS-ADR-DSN Issue 5 din 4 martie 2021 CS ADR- DSN.B.165 privitor la asigurarea suprafețelor de protecție îngropate (căminele, fundațiile, cuvele aflate în suprafața amenajată a benzii pistei) se vor lua cel puțin următoarele măsuri:

- Lucrările de execuție aferente căminelor/ structuri de beton se vor realiza în intervalul de timp în care nu se desfășoară operațiuni aeriene și pentru fiecare cămin/ structură de beton în parte, lucrările vor fi începute și finalizate în acest interval de timp;

- În situația în care apare un zbor neplanificat, vom astupa/ nivela/ acoperi partea de lucrare în execuție, șanț/ săpătură/ cămin cu materiale aflate în stoc în exteriorul benzii pistei (tole metalice), dar în imediata apropiere a acesteia. În caz de atenționare din partea Aeroportului ..., acestea se vor translata peste obiectul în execuție pentru a permite trecerea lină a unei aeronave peste obstacolul respectiv, sau se vor utiliza aditivi ce grăbesc uscarea betonului;

- În intervalul de timp în care se vor desfășura operațiuni aeriene, întregul personal și utilajele/ echipamentele vor părăsi banda pistei și RESA. Evacuarea personalului și a utilajelor/ echipamentelor din suprafața benzii pistei și RESA se va face cu minim 45 min înainte de desfășurarea operațiunilor aeriene (conf. pag. 95 din Propunerea tehnică „Îndepărtarea obligatorie a vehiculelor și utilajelor din zona de șantier la cel puțin 150 de metri față de axul pistei decolare/aterizare într-un timp estimat de aproximativ 45 de minute anterior aterizării/decolării unei aeronave”);

- Vom desemna o persoană dedicată asigurării comunicării cu turnul de control și ...iciul operațional al Aeroportului ...;

- Înainte de începerea lucrărilor de execuție în banda pistei și RESA vom întocmi un studiu de risc pe care îl vom înainta reprezentanților Aeroportului De asemenea măsurile de diminuare a riscurilor vor fi prezentate și însușite de întreg personalul de execuție a lucrărilor.

În conformitate cu Annex to ED Decision 2016/027/R Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design CS-ADR-DSN Issue 5 din 4 martie 2021

CS ADR - DSN.B.180 și CS ADR-DSN.B.185 privitor la asigurarea pantelor transversale și longitudinale pentru prevenirea acumulărilor de apă în banda pistei și să minimalizeze efectele distructive asupra unei aeronave în cazul ieșirii acesteia de pe pista de decolare-aterizare se vor lua cel puțin următoarele măsuri:

- Lucrările de execuție aferente căminelor/ structuri de beton se vor realiza în intervalul de timp în care nu se desfășoară operațiuni aeriene și pentru fiecare cămin/ structură de beton în parte, lucrările vor fi începute și finalizate în acest interval de timp;

- Gropile de imprumut vor fi amplasate în afara benzii pistei și a RESA pe terenul indicat de către reprezentanții aeroportului;

- Amenajarea depozitelor de materiale se face în afara benzii pistei de comun acord cu beneficiarul;

- Pe suprafața de teren afectată de lucrări nu vor fi denivelări în timpul destinat operațiunilor aeriene. Acestea vor fi nivelate în prealabil prin monitorizarea atentă a șantierului de către o persoană dedicată urmăririi lucrărilor de execuție;

- Vom desemna o persoană dedicată asigurării comunicării cu turnul de control și ...iciul operațional al aeroportului;

- Înainte de începerea lucrărilor de execuție în banda pistei și RESA vom întocmi un studiu de risc pe care îl vom înainta reprezentanților aeroportului. De asemenea măsurile de diminuare a riscurilor vor fi prezentate și însușite de întreg personalul de execuție a lucrărilor.

De asemenea, cu acordul și prin coordonarea aeroportului vor fi executate lucrări care presupun atenționarea și informarea piloților cu privire la acele lucrări temporare, care necesită câteva ore pentru a avea o portanță suficientă, cum ar fi turnarea betonului pentru șanfren la cămine sau acostamentele pistei.

În baza experienței dobândite la lucrările anterioare desfășurate la alte aeroporturi, am acumulat o minimă conștientizare asupra pericolului reprezentat de lucrările desfășurate în banda pistei (obstacole, diferențe de nivel, protejarea zonelor împotriva FOD, semnalizare, adoptarea unei politici de lucrări care să permită retragerea echipamentelor de urgență etc.), motiv pentru care suntem determinați să lucrăm în colaborare și coordonare cu Managerul de siguranță și Managerul Operațional al Aeroportului ... pentru a desfășura lucrările eficient și fără afectarea siguranței aeronautice.»

În acest răspuns, S.C. ... S.R.L. analizează fiecare tip de lucrare care urmează să fie executată în banda de siguranță a pistei, împreună cu măsurile de siguranță pe care le va adopta, în conformitate cu reglementările din domeniu. Toate măsurile care urmează să fie luate iau în considerare doar situația de trafic deschis, și prevăd inclusiv acoperirea gropilor, șanțurilor cu tole metalice ranforsate, așa cum s-a solicitat în caietul de sarcini și cum s-a cerut în mod expres prin solicitarea de clarificări și cum se prevede în nota „nota comisiei de evaluare cu drept de vot” de la pag. 102/105 din procesul-verbal final privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare nr. 10684/05.08.2021.

Având în vedere că indiferent de rezultatul analizării celui alt motiv de respingere a ofertei depusă de SC ... S.R.L., respectiv înclocuirea responsabil tehnic cu execuția va fi d-l ... , cu d-na ... , caracterul neconform și inacceptabil al ofertei nu mai poate fi modificat, Consiliul nu va mai analiza acest motiv de respingere.

Este lipsită de relevanță și faptul că în ceea ce privește oferta SC ... S.R.L., în raportul procedurii nu sunt consemnate toate motivele în drept de respingere a acestei oferte, atâta timp cât motivația în drept privind respingerea acestei oferte comunicată ofertantului este aceeași cu cea din procesul-verbal final privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare nr. 10684/05.08.2021.

Astfel, în procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021, oferta SC ... S.R.L. a fost respinsă ca, inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016, și neconformă, în baza art. 143 alin. 3 lit. a) din H.G. nr. 394/2016, pentru motivele legate de banda de siguranță a pistei și, ca inacceptabilă în baza art. 140 alin. (4) din HG nr. 394/2016, pentru înlocuirea expertului. Ori, în raportul procedurii s-a consemnat numai temeiul în drept aferent înlocuirii expertului, pe când în comunicarea privind rezultatul procedurii a fost menționat temeiul de drept aferent ambelor motive de excludere, așa cum acestea au fost consemnate în procesul-verbal nr. 10684/05.08.2021, contestatoarea cunoscând, astfel, integral motivele de respingere a ofertei sale.

Faptul că în raportul procedurii figurează doar temeiul de drept al unui singur motiv de respingere reprezintă doar un viciu de formă, fără relevanță în cauză.

Pentru toate aceste motive, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, Consiliul va respinge, ca nefondate, contestațiile formulate de SC ... SRL, SC ... S.R.L. și SC ... SRL, în contradictoriu cu S.N. ... - ... S.A.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge, ca nefondate, contestațiile formulate de SC ... SRL, SC ... S.R.L. și SC ... SRL, în contradictoriu cu S.N. ... - ... S.A.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

Redactată în 6 exemplare, conține 94 (nouăzecișipatru) pagini.