

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

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 34028/08.07.2022, depusă de către SC SRL cu sediul în ..., reprezentată legal de dl. Eden Kessler - administrator și convențional prin ..., formulată împotriva procedurii de licitație deschisă online privind atribuirea acordului-cadru având ca obiect „*Modernizare sistem integrat de navigație la nava tip ...*”, organizată de către”, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă, s-a solicitat:

- anularea deciziei autorității contractante de desemnare drept neconformă a ofertei tehnice depusă de SC SRL,
- anularea deciziei autorității contractante de anulare a procedurii de atribuire,
- obligarea autorității contractante la reanalizarea ofertei tehnice depusă de SC NAVTRON SRL și la continuarea procedurii cu emiterea unui nou rezultat al procedurii.

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

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 34028/08.07.2022, SC SRL, în calitate de operator economic participant la procedura de atribuire în cauză, critică decizia autorității contractante de declarare a ofertei sale ca fiind neconformă și anularea procedurii de atribuire.

Contestatoarea menționează că neconformitatea ofertei sale a fost motivată de faptul că la editarea acesteia nu ar fi fost respectate un număr de trei din cerințele impuse ofertanților prin caietul de sarcini, astfel :

a) în cadrul răspunsului la solicitarea de clarificare nr. L-1518 din 24.05.2022 cu privire la propunerea tehnică, s-au prezentat documente conform cărora, în vederea executării lucrărilor specifice de instalare la bord a unora dintre echipamentele solicitate prin caietul de sarcini, se va

utiliza o instalație de ridicare / lansare nave 800 tf și pe cale de consecință, nu se va utiliza doc plutitor/doc uscat cu o capacitate minimă de 1.000 tf, după cum s-ar fi impus prin caietul de sarcini.

b) în cadrul propunerii tehnice, dar și în răspunsul la solicitarea de clarificare nr. L-1518 din 24.05.2022 cu privire la propunerea tehnică, s-a prezentat standard IEC 60945, contrar cerinței impuse prin Caietul de sarcini (cerința nr. 35 : „*va respecta condițiile standardului MIL STD 461 privind compatibilitatea electromagnetică*”).

c) în cadrul propunerii tehnice dar și în răspunsul la solicitarea de clarificare nr. L-1518 din 24.05.2022 cu privire la propunerea tehnică, s-a prezentat standard IEC 60945, contrar cerinței impuse prin caietul de sarcini (cerința nr. 35: „*va respecta condițiile standardului MIL STD 167-1 pentru rezistența la șoc și vibrații*”).

În raport de această situație, comisia de evaluare a dispus, dându-se relevanță dispozițiilor art. 212, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 98 / 2016, anularea procedurii de atribuire.

Contestatoarea apreciază că decizia comisiei de evaluare în sensul declarării ofertei tehnice a SC Navtron SRL drept neconformă pentru cele trei considerente expuse în adresa înregistrată sub nr. L-1927 / 28.06.2022 este una eminamente eronată sens în care învederează următoarele:

a) în referire la primul dintre cele trei aspecte de neconformitate ale ofertei tehnice.

Se invocă o evidentă neconcordanță între cerințele caietului de sarcini și primul dintre considerentele pentru care s-a apreciat că oferta SC NAVTRON SRL ar fi una neconformă:

- art. 3.4.2, alin. (4) Caiet de sarcini - "*doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat*",

- adresa nr. L-1927 / 28.06.2022 - "*doc plutitor/doc uscat cu o capacitate minimă de 1.000 tf*".

Prin natura sa, atunci când se face referire la un doc uscat acestuia nu i se poate atribui drept caracteristică tehnică o anumită capacitate exprimată în tone / forță (tf) deoarece această unitate de măsură este una specifică instalațiilor tehnice de ridicat (*exempli gratia* - macarale) . Un doc uscat (denumit și bazin de radub) este o construcție hidrotehnică având forma unui bazin cu pereții din beton, piatră sau zidărie, cu porți etanșe sau ecluză, destinată andocării navelor pentru lucrări de reparații și întreținere a operei vii. După intrarea navei în bazin, apa se evacuează și nava se așează pe scaunele de calaj. În acest scop, docurile uscate sunt prevăzute cu instalații de evacuare a apei și cu postamente de piatră pe care se calează nava prin intermediul scaunelor de chilă.

Nici atunci când se face referire la un doc plutitor nu poate fi avută în vedere unitatea de măsură tone forță (tf), ci numai deplasamentul docului gol cu balast remanent și navă andocată exprimat în tone. Un doc plutitor este o construcție plutitoare folosită pentru ridicarea navelor

din apă în vederea întreținerii și reparațiilor la opera vie. El este format dintr-un ponton mare compartimentat sau din mai multe pontoane separate, legate rigid între ele, constituind o punte rezistentă ce susține nava sau navele andocate. Pentru andocarea navei se inundă compartimentele pontonului până ce întreaga construcție se afundă cu calajul la pescajul ce asigură intrarea navei. După intrarea și centrarea navei pe scaunele de chilă apa este evacuată din compartimentele etanșe iar docul, împreună cu nava, se ridică la suprafață.

Conform răspunsului contestatoarei prin adresa nr. 42055/26.05.2022 către autoritatea contractantă (răspuns la solicitarea de clarificări nr. L-1518 / 24.05.2022), utilizarea unui doc plutitor nu este nicidecum de natură a permite îndeplinirea cerințelor caietului de sarcini, respectiv „instalarea și punerea în funcțiune a echipamentului INS” (Sistem de Navigație Inerțială) și care poate fi instalat și pus în funcțiune numai în condițiile în care nava nu înregistrează niciun fel de mișcări față de o referință fixă terestră, aceasta bineînțeles dacă se urmărește obținerea performanțelor maxime ale echipamentului; or, andocarea navei într-un doc plutitor, prin natura sa supus unor mișcări mai mult sau mai puțin ample, face imposibilă calibrarea geometrică cu aceleași performanțe obținute pe o platformă fixă. Mai mult decât atât, responsabilitatea pentru o funcționare defectuoasă sau o funcționare cu performanțe scăzute din cauza nerealizării unei calibrări în condiții optime revine executantului / producătorului, și nicidecum autorității contractante.

Susținerile contestatoarei sunt confirmate pe deplin și întocmai de chiar Raytheon Anschutz GmbH producătorul echipamentelor componente ale sistemului integrat de navigație (girocompas, sistemul de control a guvernării, Radar 1, Radar 2, WECDIS) și care în adresa emisă la data de 05.07.2022 arată, pe de o parte, că pentru obținerea celor mai bune performanțe ale sistemului inerțial de navigație (INS - Inerțial Navigation System) se impune ca instalarea acestuia să se facă într-un doc uscat *”pe pământ”* și, pe de altă parte, că nu se recomandă ca operațiunile de calibrare să se efectueze într-un doc plutitor, acesta nefiind adecvat pentru îndeplinirea procedurilor complexe din cauza mișcărilor continue și necontrolate atât a navei față de doc cât și a docului față de uscat ceea ce atrage după sine o reducere majoră a performanțelor. Informațiile oferite de producător sunt o declarație din poziția acestuia de unul dintre cei mai mari furnizori și integratori de sisteme de navigație pentru numeroase forțe armate navale din lume, atât pentru navele de luptă de suprafață, cât și pentru submarine.

După cum a învederat aceleași autorități contractante prin adresa noastră nr. 42055 / 26.05.2022 (răspuns la solicitarea de clarificări nr. L-1518/24.05.2022) subcontractorul SC SRL, ... S.A., are în dotare o instalație de ridicare/lansare care poate ridica nave cu un deplasament de până la 800 tf, tipul de navă (dragor maritim) având un deplasament

maxim de 750 tdw. Mai mult decât relevant este faptul că toate cele 4 nave tip dragor maritim (DM24 - ZK010/1, DM29 - ZK010/2, DM30 - ZK010/3 și DM25 - ZK011) au fost construite în anii 1980 în acest șantier naval, fiind utilizată în acest scop aceeași instalație de ridicare / lansare.

Mai mult decât atât, de-a lungul timpului, la aceleași nave tip dragor maritim s-au efectuat lucrări de reparații, ultima dintre acestea în cursul anului 2001 pentru DM30 - ZK010/3, cu aceste ocazii fiind utilizată, încă o dată, aceeași instalație de ridicare / lansare.

Din punct de vedere tehnic, această instalație este una de tip transversal și servește la transportul navelor din apă la uscat și de la uscat la apă pe o traiectorie înclinată dar și la deplasarea navelor pe uscat pe o traiectorie dreaptă. În egală măsură, sub aspectul caracteristicilor tehnice ale instalației de ridicare lansare vs caracteristicile specifice navelor de tip dragor maritim:

Instalație ridicare / lansare	Navă tip dragor maritim
Lungime maximă - 90 m	Lungime - 60,80 m
Lățime maximă - 20 m	Lățime - 9,54 m
Pescaj maxim - 3,80 m	Pescaj - 2,70 m
Greutate maximă - 800 to	Greutate - 750 to

În concluzie, instalația de ridicare / lansare propusă nu este numai echivalentă cu docul uscat solicitat de autoritatea contractantă dar, în condițiile date, este cea mai potrivită soluție, performantă/eficientă/sigură.

În susținerea afirmațiilor sale, contestatoarea atașează contestației adresa Șantierului Naval Mangalia S.A., constructorul navelor de tip dragor maritim ce fac obiectul procedurii.

b) Referitor la cel de al doilea, respectiv al treilea, aspect de neconformitate a ofertei sale tehnice, SC ... SRL invocă prevederile punctului IV.3 - *Informații suplimentare, alineat final: Cerințele tehnice definite la nivelul anunțului de participare, caietului de sarcini sau altor documente complementare, prin trimiterea standardelor, la un anumit producător, la mărcibrevete, tipuri, la o origine sau la o producție / metodă specifică de fabricație / prestare / execuție, vor fi înțelese ca fiind însoțite de mențiunea "sau echivalent", art. 3, alin. (1), lit. tt), art. 156, alin. (1), lit. b) și alin. (4) din Legea nr. 98 / 2016 .*

Contestatoarea mai arată că în cuprinsul specificațiilor tehnice se regăsesc nenumărate trimiteri la standarde IEC (The International Electrotechnical Commission) (exempli gratia - IEC61162, IEC61162-1, IEC61162-2, IEC6238:2013, IEC61023, IEC60950-1, IEC60950-22),

Deși toate achipamentele electronice instalate la bordul navelor vor fi supuse acelorași interferențe electromagnetice, șocuri și vibrații, singurul echipament în ale cărui specificații se identifică standardele MIL STD 461 și MIL STD 167-1 este sistemul de colectare, ierarhizare,

distribuție și monitorizare a datelor de navigație (cerința 35, filele 39-41 specificații), în cuprinsul aceluiași specificații făcându-se trimitere însă și la standardele IEC61162-1 și IEC61162-2 (recepție și transmitere de propoziții),

Standardul IEC60945 (apreciat ca neconform pentru sistemul de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație) este de regăsit în aceleași specificații tehnice, după cum urmează :

- sistem de radiolocație pentru navigație și supraveghere (RADAR nr. 2), cerința C41 (filele 50-51 specificații),
- sistem de control al guvernării, cerința C48 (filele 59-61 specificații),
- radiogoniometru naval, cerința C53 (filele 65-66 specificații),
- sistem sursă de alimentare neîntreruptibilă, cerința C70 (filele 83-85 specificații),
- conform art. 1.2 din specificațiile tehnice, prin instalarea sistemului integrat de navigație se urmărește modernizarea acestuia pentru îndeplinirea misiunilor conform standardelor NATO actuale (și nu conform standardelor aplicabile la nivelul Statelor Unite ale Americii) .

O primă precizare ce se impune a fi făcută este aceea că instalația RADAR nr. 2 este un echipament cu dublă utilizare, civilă dar și militară în cazul de față atât timp cât este instalat pe o nava militară iar stația de lucru pe care rulează acest echipament corespunde standardului IEC60945.

O a doua precizare ce trebuie făcută este aceea că instalația WECDIS, cerința C39, este un echipament ECDIS cu utilizare în scopuri militare (litera W din denumire referindu-se la „WAR”) și rulează pe același tip de stație de lucru care, la rândul său, îndeplinește toate cerințele standardului IEC60945 .

În fapt, toate stațiile de lucru care fac parte din sistemul integrat, din punct de vedere hardware, sunt identice, indiferent dacă rulează aplicații militare sau civile și corespund cu prisosință standardului IEC60945 .

Standardele tip MIL STD nu sunt unele naționale, nici europene și nici internaționale acestea fiind dezvoltate de biroul specific al Ministerului apărării al Statelor Unite ale Americii (Department of Defense), neavând echivalențe directe și identice în Europa sau în lume și sunt obligatorii numai pentru anumite categorii de echipamente militare din dotarea armatei americane. Categoriile de teste și limitele de performanță aplicabile echipamentelor de comunicații radio, navigație electronică dar și altor echipamente conexe acestora utilizate la bordul navelor maritime sunt cuprinse în standardul IEC60945, certificat în Uniunea Europeană prin standardul perfect echivalent și identic EN60945.

Standardul IEC60945 include categoriile referitoare la Mediu (temperatură, umiditate, vibrații, coroziune, zgomot acustic generat),

Siguranță (protecție împotriva accidentării utilizatorului) și Compatibilitate Electromagnetică (EMC) (emisii parazite, zgomot electric transferat prin carcasă și cablurile de alimentare, imunitate electromagnetică, imunitate la zgomot electric prin liniile de alimentare, imunitate la descărcare electrostatică, distanță de siguranță față de compasul magnetic). În plus, echipamentele și componentele acestora se împart în patru categorii în funcție de amplasare: portabile, protejate, expuse și submerse (în mod evident, anumite categorii de performanțe având limite diferite în funcție de amplasare) .

Contestatoarea invocă o incoerență evidentă având în vedere pe de o parte, motivele expuse în adresa autorității contractante nr. L1927 / 28.06.2022 în cuprinsul căreia se arată: *"...cerințe tehnice specifice și adecvate rolului pe care îl îndeplinește echipamentul solicitat în cadrul sistemului integrat de navigație și pe care îl va îndeplini ca interconexiune cu sistemele militare instalate ulterior ..."* și, pe de altă parte, faptul că standardul face referire la cu totul altceva anume la interferența electromagnetică dintre echipamente (interconexiune - ansamblul mijloacelor tehnice necesare pentru realizarea unei legături; interferență - întâlnire, încrucișare, combinare a două sau mai multe fenomene, întâmplări, fapte etc).

Prin caietul de sarcini s-a solicitat o soluție pentru un sistem integrat de navigație pentru o navă tip dragor maritim. Din ansamblul caietului de sarcini reiese totalitatea funcțiilor ce trebuie îndeplinite în condițiile limitărilor fizice ale timoneriei și suprastructurii acestui tip de navă. Oferta SC NAVTRON SRL a răspuns pe deplin acestor cerințe cu o soluție net superioară celei descrise în Caietul de sarcini, atât din punct de vedere constructiv cât și, mai ales, din punct de vedere operațional și în care echipamentul *"sistem de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație"* nu se mai regăsește. În arhitectura sistemului integrat propusă prin caietul de sarcini, în cazul apariției unei defecțiuni la sistemul de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație, niciun echipament nu va mai funcționa, situație nedorită și de evitat în cazul unui conflict naval .

Este îndoielnică abordarea autorității contractante în sensul că, deși și-a însușit pe deplin și întocmai arhitectura sistemului propusă de SC NOVTRON SRL (în care echipamentul *"sistem de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație"* nu mai există), de văzut în acest sens adresa nr. 41934 / 19.04.2022 (răspuns la solicitările de clarificări nr. L-1020 / 14.04.2022), a apreciat totuși că oferta tehnică ar fi una neconformă din cauza faptului că echipamentul în cauză nu ar îndeplini un anumit standard.

Autoritatea contractantă depune în copie, dosarul achiziției, cu adresa de înaintare nr. L-2093/19.07.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 35877/20.07.2022, precum și punctul de vedere nr. L-2084/18.07.2022 cu privire la contestația formulată de către SC ... SRL.

Autoritatea contractantă invocă excepția tardivității contestației, deoarece SC ... SRL înțelege să critice următoarele cerințe minime de calificare impuse prin caietul de sarcini: „3.4.2 Utilaje, instalații și echipament tehnic - Cerința minimă: doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat”, „cerința nr. 35 : „va respecta condițiile standardului MIL STD 461 privind compatibilitatea electromagnetica, respectiv „cerința nr. 35 : „va respecta condițiile standardului MIL STD 167-1 pentru rezistența la șoc și vibrații” deși nu s-a prevalat de dreptul de a solicita clarificări și/sau depune contestație la documentație în termenul legal, potrivit art. 160 alin (1) și alin (2) din Legea nr. 98/2016, respectiv art. 8, alin (2) din Legea 101/2016 actualizată.

Mai mult decât atât, contestatorul a înaintat 2 (două) solicitări de clarificări în cadrul cărora nu a inclus alegațiile precizate în contestație.

Astfel, autoritatea contractantă reține pe de o parte tardivitatea criticilor aduse, raportat la momentul publicării documentației de atribuire 15.01.2022, iar pe de altă parte acceptarea și asumarea specificațiilor tehnice și cerințelor minime în integralitatea lor prin depunerea ofertei fără a clarifica aspectele acum contestate.

Pe fondul cauzei, autoritatea contractantă apreciază contestația SC ... SRL ca fiind nefondată pentru următoarele aspecte:

- Neconcordanța evidențiată de contestator nu este de natură și nu poate schimba considerentul pentru care s-a apreciat că oferta este una neconformă, deoarece acesta din urmă propune ca soluție tehnică utilizarea unei „*instalații de ridicare/lansare nave de 800 tf*”, nicidecum a unui doc uscat și nici utilizarea unui doc plutitor, așa cum s-a impus prin caietul de sarcini: „*doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat*”.

În susținerea celor de mai sus, chiar contestatorul admite prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. L-1518/24.05.2022 că subcontractantul SC Șantierul Naval Mangalia SA: „*are în dotare o instalație ridicare lansare nave 800 tf care poate ridica nave cu un deplasament de până la 800 tf*” ori, dacă ar fi deținut exact ceea ce s-a impus prin caietul de sarcini, ar fi dovedit acest lucru prin răspunsul transmis, însă contestatorul nu face altceva decât să susțină că instalația propusă în cadrul propunerii tehnice ar reprezenta echivalentul unui doc. Mai mult, instalația respectivă este pentru ridicare/lansare nave 800 tf (tone forță), în timp ce prin caietul de sarcini s-a impus o forță de minim 1.000 tf.

În cadrul caietului de sarcini, caracteristica tehnică intenționată a fi solicitată pentru capacitatea minimă a instalației de andocare a navei în vederea instalării unor echipamente a vizat solicitarea unei soluții tehnice care să permită andocarea navei pentru instalarea unor echipamente în condiții de siguranță pentru deplasamentul maxim al navelor tip dragor maritim la bordul cărora urmează a fi instalate echipamentele. Cu toate că ofertantul SC ... SRL a avut posibilitatea de a solicita clarificări cu

privire la caracteristica tehnică solicitată prin caietul de sarcini pentru capacitatea instalației de andocare a navei, această solicitare nu a fost transpusă în fapt, ofertantul solicitând clarificări prin adresa nr. 41618/03.02.2022 înregistrată cu nr. L-219/04.02.2022 care vizau obținerea altor informații.

Afirmația contestatorului conform căreia „*utilizarea unui doc plutitor nu este nicidecum de natură a permite îndeplinirea cerințelor caietului de sarcini, respectiv «instalarea și punerea în funcțiune a echipamentului INS (sistem de navigație inerțială) și care poate fi instalat sau pus în funcțiune numai în condițiile în care nava nu înregistrează niciun fel de mișcări față de o referință fixă terestră* »” este fără temei.

În primul rând, afirmația contestatorului nu este „*confirmată pe deplin și întocmai de chiar Raytheon Anschutz GmbH*”, adică de către producătorul la care face referire contestatorul, deoarece producătorul menționează în scrisoarea prezentată de ofertant în cadrul propunerii tehnice aceea că nava se poate afla inclusiv acostată la cheu pentru realizarea calibrării, deci producătorul nu afirmă aceea că echipamentul „*poate fi instalat și pus în funcțiune numai în condițiile în care nava nu înregistrează niciun fel de mișcări față de o referință fixă terestră*”; echipamentul poate fi instalat și pus în funcțiune în orice condiții, doar calibrarea pentru performanțe maxime necesitând ca nava să se afle acostată la cheu sau e doc uscat, acesta din urmă fiind inclusă în cerința minimă de la art. 3.4.2 din caietul de sarcini.

În plus, ofertantul a prezentat observațiile unui alt producător (RAYTHEON) de echipament INS decât acelea ale producătorului echipamentului ofertat (iXblue) în cadrul propunerii tehnice, acesta realizând, fără a prezenta argumente de natură tehnică, o analogie între particularitățile de instalare ale celor două echipamente, fără să aibă în vedere faptul că cele două echipamente folosesc tehnologii și au particularități de construcție diferite (sistemul la care se face referință în cadrul contestației este de tipul "strap down ring laser", iar cel ofertat în cadrul propunerii tehnice este de tipul "fiber-optic laser").

În al doilea rând, contestatorul nu a luat în considerare și nu a menționat situațiile în care gradul mării și forța vântului sunt 0 (zero), adică acele situații în care, ca urmare a inexistenței acțiunii factorilor hidrometeorologici care determină mișcarea navei, aceasta nu înregistrează niciun fel de mișcare față de o referință fixă și în care se poate realiza calibrarea conform specificațiilor producătorului atât la cheu, cât și în cadrul unui doc plutitor. De menționat că autoritatea contractantă nu a solicitat expres calibrarea echipamentului INS în cadrul perioadei de andocare a navei, aceasta putând fi efectuată oricând pe parcursul derulării operațiunilor de instalare a echipamentelor la bordul navei, atunci când condițiile hidrometeorologice sunt favorabile.

Autoritatea contractantă a avut în vedere, la întocmirea caietului de sarcini, informațiile stipulate în documentația navei existentă în arhiva unității și emisă de către ... privind deplasamentele maxime ale navei, evaluând ca fiind necesară aplicarea unei marje de siguranță pentru capacitatea docului uscat/plutitor care să includă, ca și capacitate, greutatea și amplasarea echipamentelor instalate la bordul navelor ulterior lansării acestora la apă. Important de menționat este că greutatea instalată ulterior, precum diesel generatoarele de avarie ale navelor, montate în ultimii 2 ani pe punți exterioare, pot afecta stabilitatea navei prin modul de compunere și acționare al forțelor, în documentele existente în arhiva unității, valorile deplasamentelor standard, normal și maxim sunt de 739,95 t, 805,20 t, respectiv 865,30 t.

Autoritatea contractantă nu a inclus în mod deliberat posibilitatea acceptării furnizării de către ofertanți a soluției tehnice reprezentată de instalația de ridicare/lansare navă propusă, deoarece nu exista la momentul întocmirii caietului de sarcini certitudinea funcționării în parametri optimi, și nici a omologării de către o entitate cu asemenea competențe în domeniu, a instalației de ridicare și tuturor echipamentelor parte integrantă din aceasta, realitate dovedită ulterior de către ofertant prin prezentarea documentelor în care sunt menționate lucrările de modernizare a instalației, dar nu și omologările/certificările din partea unei entități independente, pe motiv că instalația nu face obiectul omologărilor/certificărilor solicitate în caietul de sarcini.

Raționamentul principal care a stat la baza deciziei autorității contractante de a nu include în caietul de sarcini și implicit de a nu accepta ca soluție tehnică instalația propusă de contestatorul SC ... SRL a fost reprezentată de lipsa de experiență a personalului de la bordul navelor relativ la manevrarea acestora în cadrul instalației menționate de ofertant, având în vedere faptul că responsabilitatea finală pentru executarea în siguranță a manevrelor de urcare/coborâre pe/de pe doc o poartă comandantul navei, și nu eventualul operatorul economic câștigător.

Autoritatea contractantă nu a dorit să își asume riscurile derivate din lipsa de experiență a comandanților și, implicit, a echipajelor, în ce privește manevrarea navelor. Revelator în ce privește experiența personalului și a comandanților fiind însăși declarația subcontractantului, Șantierul Naval Mangalia SA, conform căreia ultima andocare, cu instalația menționată, a unei nave de tipul dragorului maritim a fost executată în anul 2001, adică cu aproximativ 20 de ani în urmă.

Stabilirea specificațiilor tehnice, precum și cerințelor minime de calificare reprezintă atributul conferit de Legea 98/2016 doar autorităților contractante, nu și potențialilor ofertanți, doar autoritatea contractantă fiind în măsură să decidă în funcție de necesitățile proprii identificate.

Cu toate că ofertantul a avut posibilitatea de a solicita clarificări cu privire la caracteristica tehnică solicitată de beneficiar pentru instalația de andocare a navei, această solicitare nu a fost transpusă în fapt, ofertantul solicitând clarificări prin adresa nr. 41618/03.02.2022 înregistrată cu nr. L-219/04.02.2022 care vizau obținerea altor informații.

Contestatorul evocă art. 156, alin. (4) din Legea nr. 98/2016, în care este stipulată necesitatea ca *„soluția tehnică propusă să îndeplinească într-un mod echivalent cerințele definite prin specificațiile tehnice”* deși acesta nu a făcut dovada îndeplinirii într-un mod echivalent a cerințelor definite în standardele tehnice MIL STD 461 și MIL STD 167-1, adică tocmai a condițiilor de testare și limitelor de performanță existente în cadrul standardelor menționate.

Contestatorul prezintă o serie de standarde care au fost solicitate pentru echipamente din componența sistemului integrat de navigație și care sunt aplicabile și sistemului ofertat, menționând faptul că standardul IEC60945 este apreciat de autoritatea contractantă ca neconform pentru sistemul de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație.

Autoritatea contractantă consideră necesară precizarea faptului că standardul IEC60945 nu este apreciat ca neconform pentru sistemul menționat, ci insuficient, ca urmare a imposibilității conectării ulterioare cu sisteme militare care impun respectarea strictă a standardelor militare și, deci, imposibilității continuării procesului de modernizare a navelor tip dragor maritim.

Ca răspuns la alegația contestatorului conform căreia modernizarea sistemului integrat de navigație se urmărește pentru îndeplinirea misiunilor conform standardelor NATO actuale, și nu conform standardelor aplicabile la nivelul Statelor Unite ale Americii, autoritatea contractantă consideră necesară precizarea faptului că numeroase dintre echipamentele și sistemele utilizate de membrii din cadrul Alianței și care urmează a fi și instalate ulterior în cadrul procesului de modernizare a navelor sunt construite, testate și utilizate conform reglementărilor biroului specific al Ministerului Apărării al Statelor Unite ale Americii (Department of Defense).

Autoritatea contractantă consideră necesară și revelatoare reiterarea răspunsului complet, și nu trunchiat de către ofertant și prezentat în cadrul comunicării privind rezultatul procedurii cu nr. L-1927/28.06.2022: *„Având în vedere rolul și importanța echipamentului în cadrul arhitecturii sistemului «sistem integrat de navigație», prin caietul de sarcini a fost impusă cerința reprezentată de respectarea standardului MIL STD 461 - standard cu cerințe impuse echipamentelor militare, și nu comerciale - care conține cerințe tehnice care nu au echivalent direct și identic cu standardul respectat de către echipamentul ofertat, mai exact cerințe tehnice specifice și adecvate rolului pe care îl*

îndeplinește echipamentul solicitat în cadrul sistemului integrat de navigație și pe care îl va îndeplini ca interconexiune cu sisteme militare instalate ulterior la bordul navei, care impun respectarea standardului solicitat prin caietul de sarcini."

Același răspuns a fost iterat și pentru standardul MIL STD 167-1: *„Având în vedere rolul și importanța echipamentului în cadrul arhitecturii sistemului «sistem integrat de navigație», prin caietul de sarcini a fost impusă cerința reprezentată de respectarea standardului MIL STD 167-1 - standard cu cerințe impuse echipamentelor militare, și nu comerciale - care conține cerințe tehnice care nu au echivalent direct și identic cu standardul respectat de către echipamentul oferat, mai exact cerințe tehnice specifice și adecvate rolului pe care îl îndeplinește echipamentul solicitat în cadrul sistemului integrat de navigație și pe care îl va îndeplini ca interconexiune cu sisteme militare instalate ulterior la bordul navei, care impun respectarea standardului solicitat prin caietul de sarcini."*

Autoritatea contractantă consideră că a făcut cunoscută ofertantului necesitatea ca echipamentul solicitat să respecte standardele solicitate tocmai datorită faptului că acest sistem va fi conectat cu sisteme eminamente militare, de producție și dezvoltate de biroul specific al Ministerului Apărării al Statelor Unite ale Americii (Department of Defense), instalate ulterior procesului de modernizare care face obiectul prezentei proceduri de achiziție, sisteme militare care impun respectarea strictă a mai sus menționatele standarde militare.

Autoritatea contractantă consideră ca fiind nefondată alegația ofertantului conform căreia oferta acestuia din urmă răspunde pe deplin cerințelor emise în cadrul caietului de sarcini, atât timp cât nu sunt respectate prevederile standardelor MIL STD 461 și MIL STD 167-1, nerespectare care are ca efect imposibilitatea continuării procesului de modernizare a navelor tip dragor maritim.

Autoritatea contractantă reiterează raționamentul care a stat la baza aprecierii ofertei tehnice ca fiind neconformă inclusiv datorită faptului că echipamentul *"sistem de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație"* nu îndeplinește standardele menționate, și anume acela că, ținând cont inclusiv de rolul pe care îl poate îndeplini soluția tehnică alternativă propusă de ofertant, nerespectarea prevederilor standardelor militare MIL STD 461 și MIL STD 167-1 are ca efect imposibilitatea continuării procesului de modernizare a navelor tip dragor maritim datorită imposibilității conectării ulterioare cu sisteme militare care impun respectarea strictă a mai sus menționatele standarde militare.

Cu toate că ofertantul a avut posibilitatea de a solicita clarificări cu privire la respectarea standardelor solicitate de beneficiar pentru echipamentul *"sistem de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație"*, prilej cu care ar fi fost făcută

cunoscută importanța respectării acestei cerințe, solicitarea nu a fost transpusă în fapt, ofertantul solicitând clarificări cu adresa nr. 41618/03.02.2022 înregistrată cu nr. L-219/04.02.2022 care vizau obținerea altor informații.

Ținând cont de cele menționate, comisia de evaluare susține decizia de declarare a ofertei SC ... SRL ca fiind neconformă în conformitate conformitate cu prevederile art. 215 alin. (5) din Legea 98/2016 coroborat cu art. 137 (3) lit. a) din H.G. 395/2016 actualizata, întrucât nu satisface cerințele impuse prin caietul de sarcini.

Prin adresa înregistrată la Consiliu sub nr. 36533/25.07.2022, SC NAVTRON SRL formulează note scrise față de punctul de vedere emis de către entitatea contractantă, în care precizează următoarele:

1) Referitor la excepția tardivității formulării contestației, aceasta vizează rezultatul procedurii, obiectul contestației este obligarea autorității contractante la reanalizarea ofertei tehnice depusă de ... S.R.L. cu consecința imediată a continuării procedurii urmată de emiterea unui nou rezultat al acesteia.

2) Cu trimitere la criticile ce vizau neconcordanța dintre, pe de o parte, cerințele impuse prin caietul de sarcini [art. 3.4.2, alin. (4)] și, pe de altă parte, mențiunile din adresa nr. L-1927 / 28.06.2022 ("doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat" versus "doc plutitor/doc uscat cu o capacitate minimă de 1.000 tf"), susținerile autorității contractante sunt rezultatul unei analize superficiale a chestiunilor expuse.

3) Contestatoarea invocă inconsecvența autorității contractante având în vedere, pe de o parte, mențiunile din caietul de sarcini și adresa nr. L-1927 / 28.06.2002 ("doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat" / "doc plutitor/doc uscat cu o capacitate minimă de 1.000 tf") și, pe de altă parte, faptul că în cuprinsul punctului de vedere se utilizează noțiunea de "deplasament" [greutatea volumului de apă deplasat de o navă care plutește; greutatea totală a unei nave (Dicționarul explicativ al limbii române (ediția a II-a revăzută și adăugită - Academia Română, Institutul de Lingvistică, Editura Univers Enciclopedic Gold, 2009)], orice încercare de punere a semnelor egalității între cele două unități de măsură fiind exclusă ab initio.

În cazul docului plutitor, după cum o arată chiar denumirea acestuia, nava staționează pe acesta pe întreaga perioadă de derulare a lucrărilor, în regim de plutire și mișcare datorată vântului, valurilor, curenților marini și valurilor de siaz provocate de alte nave.

În ceea ce privește docul uscat, la această dată, în România există un număr de 3 astfel de docuri uscate (inundabile), respectiv în Șantierul Damen Mangalia, Șantierul Naval Constanța și Șantierul Naval Damen Galați. Toate acestea sunt enorme, nepotrivite scopului urmărit, unele dintre ele putând andoca, cu titlu de exemplu, cele deținute de Șantierul Naval Constanța, un număr de 15 sau chiar mai multe nave tip dragor maritim în același timp în condițiile în care unul dintre ele este conceput

să găzduiască nave maritime cu un deplasament de până la 200.000 tone (tdw) iar cel de al doilea este conceput să găzduiască nave maritime cu un deplasament de până la 140.000 tone (tdw) . Prin comparație cu aceste deplasamente, dragoarele maritime, cu un deplasament specific standard de 739,95 tone, după cum o arată chiar autoritatea contractantă, sunt niște simple "bărcuțe".

Cala este, în măsura în care capacitatea sa de ridicare corespunde scopului, o soluție net superioară celorlalte (doc plutitor/doc uscat) datorită flexibilității, siguranței și ușurintei în utilizare, fără a mai avea în vedere și costurile semnificativ mai reduse. De altfel, la nivelul șantierelor navale de mai mică anvergură aceste instalații de ridicat (cale) sunt soluția optimă: SN Orșova - cală, SN Severnav Tr. Severin - cală, SN Navol Oltenița - cală, SN ATG Giurgiu - cală, SN Navtrom Shipyards Cernavodă - cală, SN VARD Brăila - cală, SN Orșova - filiala Agigea - cală, SN Mangalia - cală .

Se poate lesne astfel observa că varianta de cală este cea mai răspândită în șantierele navale din România. Spre edificare, modul în care operează această instalație de ridicat / lansat (cală) este următorul: ridicarea pe / coborârea de pe cală se face pe un plan foarte puțin înclinat față de orizontală (1:7 sau 7%), nava fiind amarată pe o serie de cărucioare cu cavaletți pe șine de cale ferată.

Se mai arată că în conformitate cu caietul de sarcini s-ar fi solicitat ca instalația propusă să aibă drept caracteristică tehnică o forță de minim 1.000 tf, în timp ce instalația deținută de Șantierul naval Mangalia are drept caracteristică o forță de maxim 800 tf .

Se remarcă încă o dată, incoerența susținerilor autorității contractante în sensul că, în conformitate cu caietul de sarcini caracteristica tehnică (minim 1.000 tf) a fost avută în vedere numai în ceea ce privește docul plutitor.

Faptul că instalația este una pe deplin corespunzătoare scopului urmărit transpare cu suficientă și din:

a) faptul că, în conformitate cu prevederile art. 621 din Regulamentul serviciului la bordul navelor militare, publicat în Monitorul Oficial al României

- partea a-I-a, nr. 143 bis / 11.02.2022, "Înainte de urcarea navei pe doc/cală, materialele ușor inflamabile, carburanții și muniția se debarcă",

b) faptul că, în conformitate cu prevederile art. 550 din Regulamentul serviciului la bordul navelor militare, publicat în Monitorul Oficial al României

- partea a-I-a, nr. 143 bis / 11.02.2022, - "Andocarea navelor se execută, de regulă, în perioada de refacere folosindu-se docuri plutitoare, docuri uscate sau cale."

c) faptul că, după cum se arată de către chiar deținătorul acesteia:

- deplasamentul maxim la andocare al navelor de tip dragor maritim nu poate depăși 750 tone,

- de-a lungul timpului, navele de tip dragor maritim au făcut obiectul unor numeroase lucrări de reparații, ocazii cu care a fost utilizată de fiecare dată instalația de ridicare / lansare (cală) .

4) Se susține că cele două echipamente, cel produs de iXBlue și cel produs de Raytheon Anschutz GmbH, ar folosi și ar avea particularități diferite ("strap down ring laser" în cazul primului și "fiber-optic laser" în cazul celui de al doilea), fiind evidentă rea-credință a autorității contractante și aceasta pentru simplul motiv că, indiferent de tehnologia utilizată, pentru obținerea rezultatelor scontate este imperios ca nava să se găsească pe o platformă fixă.

Față de susținerile entității conform cărora nu s-ar fi luat în considerare situațiile în care gradul mării și forța vântului sunt "0" adică acele situații în care, urmare inexistenței unor factori hidrometeorologici, nava nu înregistrează niciun fel de mișcare față de referința fixă, contestatoarea afirmă că:

- se admite, de maniera cea mai expresă, că pentru calibrarea corespunzătoare a echipamentelor nava trebuie să se găsească, în mod obligatoriu, într-o poziție fixă,

- orice navă acostată la chei mai este supusă unor factori de natură a-i provoca mișcări necontrolate și de care s-ar părea că autoritatea contractantă nu are cunoștință (exempli grația - situația, de notorietate, în care, în apropiere, se deplasează o altă navă care provoacă la nivelul suprafeței apei valuri de siaj echivalente mării de grad 2/3/4 Beaufort),

- nu s-a avut în vedere faptul că, din considerente lesne de înțeles, îndeplinirea condițiilor hidrometeorologice ideale expuse (gradul mării și forța vântului "0") este cel puțin improbabilă, dacă nu chiar imposibilă iar a aștepta îndeplinirea acumulativă a acestor condiții nu va însemna decât prelungirea pentru o perioadă de timp nedeterminată și nedeterminabilă a finalizării operațiunilor de calibrare a echipamentelor.

Cu privire la acest aspect, contestatoarea susține că prima etapă în procesul de realizare a calibrării este cea a efectuării măsurătorilor geometrice ale navei și determinarea cu acuratețe ridicată a punctului în care se amplasează acest echipament (X,Y,Z) ca și a orientărilor unghiulare față de cele 3 axe carteziane . Aceste măsurători se raportează la un sistem de referință fix. Aceste măsurători, determinate cu mare acuratețe (3 zecimale după virgulă) se introduc în programul de configurare al echipamentului pentru a fi folosite ulterior la eliminarea / limitarea erorilor datelor furnizate către echipamentele cu care acesta este conectat.

Acesta este motivul principal pentru care este important ca nava să fie așezată pe o platformă fixă și nu una mobilă și necontrolabilă . Docul plutitor nu poate asigura niciuna din condițiile cerute de realizare a

acestor tipuri de măsurători din motive lesne de înțeles ca de altfel și nici legarea la chei standard în condiții reale .

5) Față de susținerea din punctul de vedere conform căreia, în ceea ce privește deplasamentul standard al navelor de tip dragor maritim, acesta ar fi unul superior celui de la momentul construcției și aceasta din cauza unor diesel generatoare montate în ultimii doi ani pe punțile superioare, semnatarii punctului de vedere au pe deplin cunoștință despre faptul că aceleași 4 dragoare maritime fac obiectul acordului - cadru nr. A9/5535 / 10.11.2020 încheiat cu I SRL, în care ... SRL Constanța are calitatea de proiectant, acord - cadru aflat la această dată în derulare și în cadrul căruia, una din operațiunile ce se vor efectua este reprezentată de înlocuirea bărcilor de salvare cu plute de salvare gonflabile, evidentă fiind diminuarea deplasamentului total standard al fiecăreia dintre cele 4 nave .

Atribuirea acordului - cadru vizând achiziția de către autoritatea contractantă a serviciilor de R.K. / Revizie majoră cu modernizări sistem energetic la navă tip dragor maritim (aceleași 4 dragoare maritime ce au făcut obiectul procedurii supuse controlului de legalitate al onoratului Consiliu) a făcut obiectul procedurii inițiate prin anunțul de participare nr. CN1021133 / 14.05.2020 .

În egală măsură, după cum arată chiar contractantul Blue Line S.R.L. în adresa nr. 106 / 22.07.2022, în cele mai multe situații, înlocuirea echipamentelor vechi cu unele noi duce la micșorarea greutatei instalației / sistemului și implicit la diminuarea deplasamentului navelor.

6) Față de susținerile entității contractante conform cărora:

a) s-ar fi avut în vedere la întocmirea caietului de sarcini documentația navei emisă de ICEPRONAV Galați,

b) nu s-ar fi inclus în mod deliberat posibilitatea utilizării unei instalații de ridicare / lansare a navei deoarece la momentul întocmirii caietului de sarcini nu există certitudinea funcționării în parametrii optimi a acestui tip de instalații și nici că aceste instalații ar fi omologate de autoritățile cu competențe în domeniu,

c) raționamentul care a stat la baza deciziei de a nu include în caietul de sarcini și implicit de a nu accepta soluția tehnică (instalația de ridicare / lansare) a vizat lipsa experienței personalului de la bordul navelor în manevrarea navei în cadrul instalației,

Aceste alegații nu pot fi primite, motivat după cum urmează:

a) documentația navei a fost avută în vedere și de către deținătorul instalației (Șantierul Naval Mangalia) și care, de altfel, este cel mai în măsură a se pronunța cu privire la posibilitatea utilizării acesteia pentru simplul motiv că acest șantier a și construit cele 4 dragoare maritime,

b) trimiterea la deplasamentele navei („normal” și „maxim”) este făcută în mod tendențios și urmărește un singur scop, anume inducerea în eroare. Întrucât este vorba despre urcarea navei pe doc / cală,

conform art. 621 din „Regulamentul Serviciului la Bordul Navelor Militare „Înainte de urcarea navei pe doc/cală, materialele ușor inflamabile, carburanții și muniția se debarcă” .

În ceea ce privește termenul / caracteristica „deplasament”:

„La navele militare se deosebesc următoarele deplasamentele:

- gol - fără echipaj, muniție, combustibili, apă, lubrifianți, provizii;
- standard - cu combustibili, apă și ulei în instalații și echipaj la bord;
- normal - deplasamentul standard plus jumătate din plinurile de combustibili, apă, lubrifianți și echipaj;
- plin - deplasamentul standard plus plinurile care să asigure raza de acțiune a navei;
- maxim - deplasamentul standard, plus plinurile, rezerva de muniții și maximul de echipaj.”

Coroborând cele de mai sus cu prevederile art. 621 din Regulament și cu scăderea deplasamentului prin modernizările efectuate, deplasamentul navei la urcarea pe doc / cală va fi unul inferior celui "standard" din proiectul inițial, deci mai puțin de 730 tone, permițând astfel manevrarea în totală siguranță și cu o largă rezervă de circa 10% prin raportare la greutatea maximă de ridicare a instalației (800 tone) .

De altfel, văzând susținerile autorității contractante conform cu care din documentele existente în arhiva acesteia deplasamentul "standard" (cu combustibili, apă și ulei în instalații și echipaj la bord) este de 739,95 tone și aplecându-ne asupra prevederilor art. 621 din Regulamentul serviciului la bordul navelor militare ("Înainte de urcarea navei pe doc/cală, materialele ușor inflamabile, carburanții și muniția se debarcă.") se confirmă, încă o dată, faptul că la momentul la care dragoarele maritime vor fi supuse operațiunilor de ridicare din apă cu ajutorul instalației de ridicare / lansare greutatea totală a acestora va fi una inferioară valorii de 730 tone și astfel manevrarea se va putea face în totală și deplină siguranță, cu o largă rezervă de circa 10% prin raportare la greutatea maximă de ridicare a instalației (800 tone).

c) dincolo de faptul că, la nivel național există și funcționează un număr de 10 (zece) astfel de instalații de ridicare / lansare nave, acestea nu sunt supuse autorizării de către Inspekția de Stat pentru Controlul Cazanelor Recipientelor sub Presiune și Instalațiilor de Ridicat (adresa ISCIR nr. 6115 / 19.07.2016, anexată); faptul că în documentația de atribuire autoritatea contractantă nu a prevăzut în mod expres și posibilitatea utilizării unei instalații de ridicare / lansare (cală) nu ne poate spune decât faptul că nu are cunoștință despre existența la nivel național a multitudinii de astfel de instalații.

d) dincolo de caracterul evident rizibil al unei astfel de afirmații și care pune într-o lumină nu tocmai plăcută capacitățile personalului militar, după cum statuează prevederile art. 551 din Regulamentul

serviciului la bordul navelor militare, publicat în Monitorul Oficial al României - partea a-I-a, nr. 143 bis / 11.02.2022 *"Comandantul navei și șeful docului/calei răspund de executarea manevrelor de ridicare și coborâre de pe doc/cală."*

7) Referitor la susținerile entității conform cărora stabilirea specificațiilor tehnice este atributul exclusiv al autorităților contractante, se invocă prevederile art. 156 alin. (4) din Legea nr. 98/2016, contestatoarea susține că această teorie are caracter reprobabil.

8) Referitor la faptul că standardul IEC60945 pentru sistemul de colectare, ierarhizare, distribuție și monitorizare a datelor de navigație nu s-a apreciat a fi neconform ci ca unul insuficient și de natură să atragă după sine imposibilitatea conectării ulterioare cu alte sisteme militare, se arată că standardul MIL STD este unul dezvoltat de biroul specific al Ministerului Apărării al Statelor Unite ale Americii (Department of Defense), stat membru NATO.

În egală măsură, standardul EN60945 certificat în Uniunea Europeană, perfect echivalent și identic cu standardul internațional IEC60945, este utilizat de forțele armate navale ale următoarelor state, membre NATO și totodată membre UE: Republica Federală Germania, Franța, Italia, Grecia, Spania, Portugalia, Bulgaria, Olanda, Belgia. Niciunul dintre aceste state nu utilizează standardul MIL STD dar asta nu înseamnă că forțele lor navale nu sunt compatibile cu standardele de interoperativitate ale NATO .

În egală măsură, standardul internațional IEC60945 este utilizat de forțele armate navale ale altor state membre NATO cum ar fi: Turcia, Canada, Regatul Unit al Marii Britanii. Niciunul dintre aceste state nu utilizează standardul MIL STD dar asta nu înseamnă că forțele lor navale nu sunt compatibile cu standardele de interoperativitate ale NATO .

În final, contestatoarea învederează următoarele:

- Șantierul Naval Mangalia S.A. este certificat ca furnizor de echipamente și servicii al NATO cu Cod NCAGE „007L” conform certificatului nr. 2168 / 18.12.2017,

- SC Navtron SRL este certificată ca furnizor de echipamente al NATO cu Cod NCAGE „00LDL” conform certificatului nr. 0387 / 23.07.2007;

- SC ... SRL a dus la bun sfârșit numeroase programe de modernizare a navelor Marinei Militare Române pe parcursul ultimilor 20 de ani;

- SC ... SRL a susținut activitatea Marinei Militare Române de peste 20 de ani cu servicii de mentenanță și reparații ale echipamentelor ce se circumscriu ariei sale de competență.

Contestatoarea a depus cautiunea în valoare de 580.857 lei, prin recipisa de consemnare nr. 208198464/1/04.07.2022, emisă de CEC Bank, Sucursala Constanța.

Cauțiunea constituită se va restitui contestatoarei, 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, astfel cum a fost modificată și completată.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

... în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă online privind atribuirea acordului-cadru având ca obiect „Modernizare sistem integrat de navigație la nava tip ...”. În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. 1038513/15.01.2022.

Potrivit Raportului procedurii, în cadrul procedurii a fost depusă o ofertă, cea a contestatoarei, iar în urma evaluării ei, autoritatea contractantă a declarat-o neconformă, anulând procedura de atribuire.

Împotriva acestui rezultat, a formulat contestație SC ... SRL, solicitând anularea deciziei autorității contractante de desemnare drept neconformă a ofertei tehnice depusă de SC SRL, anularea deciziei autorității contractante de anulare a procedurii de atribuire, obligarea autorității contractante la reanalizarea ofertei tehnice depusă de SC ... SRL și la continuarea procedurii cu emiterea unui nou rezultat al procedurii.

Consiliul reține că cele mai multe dintre argumentele contestatoare sunt străine cauzei, neavând relevanță față de prevederile documentației de atribuire și față de documentele cauzei.

Astfel, analiza consiliului se va axa strict pe motivele de respingere ca neconformă a ofertei și apărările concrete ale contestatoarei pe aspectele respective.

În ceea ce privește tardivitatea contestației, consiliul o va respinge, întrucât se contestă rezultatul procedurii, și nu documentația de atribuire.

Considerațiile contestatoarei referitoare la documentația de atribuire au în vedere încercarea de a demonstra corectitudinea soluțiilor tehnice adoptate în oferta sa, respectiv echivalența lor, neurmărind schimbarea documentației de atribuire. Ceea ce urmărește contestatoarea este dovedirea echivalenței ofertei sale, și nu modificarea documentației de atribuire.

Consiliul reține că autoritatea contractantă a menționat ca prim motiv de respingere a ofertei neîndeplinirea cerinței nr. 3.4.2. *Utilaje, instalații și echipament tehnic - Cerința minimă: doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat*”, în condițiile în care contestatoarea propune ca soluție tehnică utilizarea unei „*instalații de ridicare/lansare nave de 800 tf*”, nicidecum a unui doc uscat și nici utilizarea unui doc plutitor, așa cum s-a impus prin caietul de sarcini: „*doc plutitor de minim 1.000 tf/doc uscat*”.

Contestatoarea nu neagă existența cerinței din caietul de sarcini, dar în motivarea sa arată că soluția ridicării/lansării navei cu o macara este o soluție echivalentă. În același timp, consideră că soluțiile docului plutitor /docului uscat, solicitate în documentație, ar fi inadecvate, singura soluție viabilă și accesibilă fiind cea ofertată de ea.

Consiliul reține că argumentele contestatoarei sunt nefondate. Astfel, dacă ar fi reală susținerea contestatoarei potrivit căreia *„utilizarea unui doc plutitor nu este nicidecum de natură a permite îndeplinirea cerințelor caietului de sarcini, respectiv «instalarea și punerea în funcțiune a echipamentului INS (sistem de navigație inerțială) și care poate fi instalat sau pus în funcțiune numai în condițiile în care nava nu înregistrează niciun fel de mișcări față de o referință fixă terestră »”* atunci singura soluție legală nu este continuarea procedurii cu singura ofertă depusă, ci anularea ei, în condițiile în care soluția tehnică prezentată în documentație este, conform susținerilor contestatoarei, eronată. O documentație de atribuire eronată, care nu mai poate fi corectată în această etapă, conduce, indubitabil, la anularea procedurii, și nu la declararea câștigătoare a unei oferte care nu respectă prevederile documentației de atribuire.

Consiliul nu poate fi chemat să stabilească el soluția tehnică de execuție a lucrărilor, sub acest aspect, cea care stabilește specificațiile tehnice este autoritatea contractantă. Astfel, dacă contestatoarea considera eronată această soluție, avea posibilitatea să conteste documentația sau să solicite clarificări. În această etapă, nu se poate cere Consiliului ignorarea documentației de atribuire.

Consiliul reține că societatea contestatoare nici măcar nu a dovedit echivalența dotării de care dispune, în condițiile în care arată că instalația respectivă este pentru ridicare/lansare nave 800 tf (tone forță), în timp ce prin caietul de sarcini s-a impus pentru doc o forță de minim 1.000 tf.

A susține la acest moment că nava tip Dragor are o greutate de 750 tone, și nu este necesară o forță mai mare de 800 tf (tone forță), reprezintă, în fapt, o neconformitate, și nu o echivalență. Consiliul are în vedere, pe de o parte, prevederile documentației de atribuire care arată clar că se dorește o forță de minim 1.000 tf, și nu de 800 tf, dar pe de altă parte, și rațiunea că pe navă se adaugă aparatură și utilaje, astfel încât nu se poate merge la limita capacității de încărcare a macaralei.

Sub acest aspect, Consiliul consideră relevantă susținerea autorității contractante potrivit căreia aceste aparate instalate ulterior, precum diesel generatoarele de avarie ale navelor, montate în ultimii 2 ani pe punți exterioare, pot afecta stabilitatea navei prin modul de compunere și acționare al forțelor, în documentele existente în arhiva unității, valorile deplasamentelor standard, normal și maxim sunt de 739,95 t, 805,20 t, respectiv 865,30 t. Prin urmare, susținerile teoretice ale contestatoarei din concluziile depuse sunt total neavenite, Consiliul

neputând fi chemat să analizeze argumente ce nu se referă la prevederile incluse în documentația de atribuire.

Totodată, Consiliul mai reține și argumentul autorității potrivit căruia în cadrul caietului de sarcini, **caracteristica tehnică intenționată a fi solicitată pentru capacitatea minimă a instalației de andocare a navei în vederea instalării unor echipamente a vizat solicitarea unei soluții tehnice care să permită andocarea navei pentru instalarea unor echipamente în condiții de siguranță pentru deplasamentul maxim al navelor tip dragor maritim la bordul cărora urmează a fi instalate echipamentele.** Deci, autoritatea contractantă a intenționat alegerea acestei soluții tehnice, nu din ignoranță, ci din motive de siguranță, alegând andocarea, și nu cala. De altfel, chiar contestatoarea arată că există șantiere în România care au posibilitatea andocării, dar susține că soluția respectivă nu ar fi oportună (docurile ar fi prea mari și ar putea găzdui mai multe nave, ori Dragorul este o „bărcuță”), aspect ce nu poate fi luat în discuție de către Consiliu, din moment ce investiția sa se face exclusiv pe motive de legalitate și temeinicie, și nu de oportunitate. În acest sens, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, potrivit căruia „Cu respectarea principiului disponibilității, **Consiliul examinează din punctul de vedere al legalității și temeiniciei actul atacat**”.

Consiliul mai reține că și motivele 2 și 3 de neconformitate sunt corect invocate de autoritatea contractantă:

-în cadrul propunerii tehnice, dar și în răspunsul la solicitarea de clarificare nr. L-1518 din 24.05.2022 cu privire la propunerea tehnică, s-a prezentat standard IEC 60945, contrar cerinței impuse prin Caietul de sarcini (cerința nr. 35 : *„va respecta condițiile standardului MIL STD 461 privind compatibilitatea electromagnetică”*).

- în cadrul propunerii tehnice dar și în răspunsul la solicitarea de clarificare nr. L-1518 din 24.05.2022 cu privire la propunerea tehnică, s-a prezentat standard IEC 60945, contrar cerinței impuse prin caietul de sarcini (cerința nr. 35: *„va respecta condițiile standardului MIL STD 167-1 pentru rezistența la șoc și vibrații”*).

Astfel, în răspunsul la solicitarea de clarificări cu privire la aceste aspecte, contestatoarea a răspuns după cum urmează:

„Răspuns punctul 3 și punctul 4 (Cerința Nr. 35 din Caietul de Sarcini):

Conform legislației române în privinta achizițiilor publice, menționarea oricarui standard în caietul de sarcini include automat și sintagma "sau echivalent", indiferent dacă aceasta este menționată în mod explicit sau nu.

Categoria de standarde MIL STD este dezvoltată de biroul specific al *Department of Defense* din Statele Unite ale Americii, **neavând echivalente directe și identice în Europa sau altundeva, fiind**

obligatorii numai pentru anumite categorii de echipamente militare din dotarea DoD. Categoriile de teste si limitele de performanta aplicabile echipamentelor de comunicatii radio, navigatie electronica si altor echipamente conexe acestora utilizate la bordul navelor maritime sunt cuprinse in standardul IEC 60945, certificat in Uniunea Europeana prin standardul perfect echivalent EN 60945.

IEC 60945 include categoriile referitoare la **Mediu** (temperatură, umiditate, vibratii, coroziune, zgomot acustic generat), **Siguranta** (protectie impotriva accidentarii utilizatorului) si **Compatibilitate Electromagnetica** (EMC) (emisii parazite, zgomot electric transferat prin carcasa si cablurile de alimentare, imunitate electromagnetica, imunitate la zgomot electric prin liniile de alimentare, imunitate la descarcare electrostatica, distanta de siguranta fata de compasul magnetic). In plus, echipamentele si componente ale acestora se impart in patru categorii in functie de amplasare: portabile, protejate, expuse si submerse, in mod evident, anumite categorii de performante având limite diferite in functie de amplasare.

Din punctul nostru de vedere, comisia care a elaborat Caietul de Sarcini, trebuia sa impuna, in mod unitar, nivele de performanță comune, din punct de vedere al mediului si compatibilitatii electromagnetice, pentru toate echipamentele si accesoriile cuprinse în aceeasi categorie de amplasare. Singurul standard aplicabil tuturor elementelor din fiecare categorie, in mod unitar, fiind IEC 60945, acceptat la nivel mondial.

Deci, pe scurt, conform legislației in vigoare, am oferit echipamente conforme cu un standard echivalent, IEC 60945, dedicat echipamentelor de tipul celor solicitate, montate la bordul navelor maritime, universal acceptat si aplicabil întregului ansamblu de echipamente din sistemul integrat de navigatie si comunicatii”.

Astfel, deși contestatoarea recunoaște, explicit, că standardele respective nu au echivalent, conchide, la final, că a oferit un standard echivalent.

Sub acest aspect, Consiliul reține relevanța punctului de vedere al autorității contractante, potrivit căruia standardul IEC60945 nu este apreciat ca neconform pentru sistemul menționat, **ci insuficient, ca urmare a imposibilității conectării ulterioare cu sisteme militare care impun respectarea strictă a standardelor militare și, deci, imposibilității continuării procesului de modernizare a navelor tip dragor maritim**, iar ca răspuns la susținerea contestatorului conform căreia modernizarea sistemului integrat de navigatie se urmărește îndeplinirea misiunilor conform standardelor NATO actuale, și nu conform standardelor aplicabile la nivelul Statelor Unite ale Americii, aceasta precizează că multe dintre echipamentele și sistemele utilizate de membrii din cadrul Alianței și care urmează a fi și instalate ulterior în cadrul procesului de modernizare a navelor sunt construite, testate și

utilizate conform reglementărilor biroului specific al Ministerului Apărării al Statelor Unite ale Americii (Department of Defense). Astfel, aceasta justifică utilizarea standardelor respective pe cooperarea dintre armata americană și cea română, explicațiile fiind pertinente.

La fel ca și la primul motiv de neconformitate, contestatoarea nu se poate arăta nemulțumită de inexistența cerințelor comune (nivelelor de performanță) la acest moment, în condițiile în care documentația de atribuire nu mai poate fi modificată, iar acceptarea unei oferte care nu respectă documentația ar încălca principiul transparenței.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată, contestația formulată de SC SRL, în contradictoriu cu

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, respinge ca nefondată, contestația formulată de către SC ... SRL, în contradictoriu cu ...

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.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

....

Redactată în 4 (patru) exemplare, conține 21 (douăzeci și una) pagini.