



ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ
TENDERS REVIEW AUTHORITY

Λεωφ. Γρίβα Διγενή 81-83, 2ο όροφο, Τ.Θ. 24820, 1304 Λευκωσία
Τηλ. 22445100, Φαξ 22445107, Email tra@aap.gov.cy

Ιεραρχική Προσφυγή Αρ. 46/2004

Μεταξύ:

AIR TRACTOR INCORPORATION

Αιτητών

v.

Τμήματος Δασών, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και
Περιβάλλοντος

Αναθέτουσας Αρχής

**Αναθεωρητική Αρχή
Προσφορών**

κ. Ιωάννης Π. Πογιατζής, Πρόεδρος
κ. Μιχαλάκης Χριστοφόρου, Μέλος
κ. Πέτρος Φρακάλας, Μέλος
κ. Άγγελος Αγγελίδης, Μέλος

Αιτητές:

AIR TRACTOR INCORPORATION

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. κο Ανδρέα Σ. Αγγελίδη, Δικηγόρο
2. κα Στέλλα Αγγελίδου, Δικηγόρο
3. κο Χριστάκη Χριστάκη, Δικηγόρο
4. κο Άγγελο Φιλίππου, Αντιπρόσωπο της
αιτήτριας εταιρείας

Αναθέτουσα Αρχή:

Τμήμα Δασών

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. κο Ξενοφών Χατζήκυριακου, Πρώτο Συντηρητή
Δασών
2. κο Κυριάκο Μονογιό, Ανώτερο Δασικό Λειτουργό

Ημερομηνία έκδοσης Απόφασης: 2 Φεβρουαρίου, 2005

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Η παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή στρέφεται εναντίον της απόφασης της Αναθέτουσας Αρχής δηλαδή του Τμήματος Δασών που λήφθηκε σαν αποτέλεσμα του Διαγωνισμού αρ. 120/2004 και αφορούσε την προμήθεια ενός ψεκαστικού αεροπλάνου.

2. Ο Διαγωνισμός προκηρύχθηκε με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας στις 6 Αυγούστου, 2004 καθώς επίσης και στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Για το διαγωνισμό αυτό υποβλήθηκαν τρεις προσφορές και αφορούν επτά (7) συνολικά τύπους ψεκαστικών αεροπλάνων. Από τους Αιτητές υποβλήθηκαν τρεις τύποι αεροπλάνων, τρεις από την εταιρεία Thrush Aircraft Inc. και ένας από την εταιρεία Pilatus Aircraft Ltd.

3. Η γνωστοποίηση της απόφασης της Αναθέτουσας Αρχής στάληκε στους Αιτητές με επιστολή του Διευθυντή του Τμήματος Δασών στις 24 Νοεμβρίου, 2004. Με τη γνωστοποίηση αυτή οι Αιτητές πληροφορούντο ότι το αρμόδιο όργανο προτίθεται να αναθέσει τη σύμβαση στην εταιρεία Thrush Aircraft Inc. Οι λόγοι της απόρριψης της προσφοράς των Αιτητών αναφέρεται σε απαντητική επιστολή της Αναθέτουσας Αρχής ημερ. 29 Νοεμβρίου, 2004.

4. Οι Αιτητές καταχώρησαν στις 13 Δεκεμβρίου, 2004 την παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή την οποία στηρίζουν βασικά στους πιο κάτω λόγους:

(α) Αμφισβητείται η διαδικασία κατακύρωσης της προσφοράς καθότι στην Επιτροπή Αξιολόγησης της προσφοράς συμμετείχαν άτομα τα οποία συμμετείχαν και στη σύνταξη των όρων της προσφοράς.

(β) Η Επιτροπή σύνταξης της προσφοράς και αξιολόγησης δεν είχαν την τεχνική κατάρτιση για να συντάξουν ή/και να αξιολογήσουν τις προσφορές για την προμήθεια αεροπλάνου. Κατά τον ισχυρισμό των Αιτητών, στις Επιτροπές αυτές έπρεπε να περιλαμβάνοντο άτομα με τεχνική και μηχανική κατάρτιση για τα αεροπλάνα.

- (γ) Υπάρχει παραβίαση των όρων της προσφοράς όσον αφορά την προμήθεια παρόμοιων αεροπλάνων κατά τα τελευταία τρία χρόνια.

Συγκεκριμένα, η δηλωμένη μεταφορική ικανότητα του αεροπλάνου του επιτυχόντα προσφοροδότη είναι 2000L, αλλά μπορεί να μεταφέρει μόνο 1451L σε συνθήκες ISA (International Standard Altitude) σε αντίθεση με το αεροπλάνο των Αιτητών του οποίου οι αντίστοιχες δυνατότητες που αναφέρονται πιο πάνω είναι 2400L και 2300L.

- (δ) Δεν λήφθηκε υπόψη ο κανονισμός FAR 23, ο οποίος προνοεί ότι το φορτίο προσγείωσης πρέπει να είναι τουλάχιστο 95% της μέγιστης τιμής του βάρους απογείωσης. Πάντοτε κατά τους ισχυρισμούς των Αιτητών, λαμβάνοντας υπόψη ότι το βάρος του αεροπλάνου με το φορτίο είναι 10,500 lbs το βάρος προσγείωσης θα πρέπει να είναι 9.975 lbs και όχι 7,600 lbs που δήλωσε η επιτυχούσα εταιρεία για το ψεκαστικό αεροπλάνο που πρόσφερε.

- (ε) Παραβιάστηκαν οι Αρχές που περιλαμβάνονται στο N. 158(I)/99.

5.(α) Τόσο κατά την ενώπιόν μας διαδικασία όσο και στη γραπτή αγόρευσή του ο δικηγόρος των Αιτητών ισχυρίστηκε ότι η Αναθέτουσα Αρχή παραβίασε ουσιώδη όρο των προσφορών και συγκεκριμένα αναφέρθηκε στον Τόμο Β, μέρος 2.17, Παράρτημα Θ – Έντυπα και Πληροφορίες που πρέπει να υποβληθούν με την προσφορά, καθώς επίσης και στο παράρτημα Ε του ίδιου Τόμου – με βάση τον οποίο οι προσφέροντες έπρεπε να αναφέρουν παρόμοια αεροπλάνα που προμήθευσαν κατά τα τελευταία τρία (3) χρόνια. Πάντοτε κατά τον ισχυρισμό των Αιτητών, οι επιτυχόντες προσφοροδότες δεν υπέβαλαν κατάλογο αεροπλάνων, όπως αναφέρεται πιο πάνω, και από το γεγονός αυτό η προσφορά τους έπρεπε να απορριφθεί γιατί παραβίασε ουσιώδη όρο των προσφορών. Αντ' αυτού η Αναθέτουσα Αρχή ζήτησε διευκρινίσεις παράτυπα, κατά τον ισχυρισμό των Αιτητών. Και οι επιτυχόντες προσφοροδότες υπέβαλαν κατάλογο με τις

πωλήσεις αεροπλάνων για το 2004, μη ανταποκρινόμενη όμως με τον όρο των προσφορών ο οποίος αναφέρεται σε πωλήσεις αεροπλάνων κατά τα τελευταία τρία χρόνια. Επίσης, οι Αιτητές δια του δικηγόρου τους απέρριψαν τον ισχυρισμό της Αναθέτουσας Αρχής ότι οι επιτυχόντες προσφοροδότες μετά από έρευνα στην F.A.A. τους ανέφερε γραπτώς ότι οι επιτυχόντες προσφοροδότες είχαν έγκριση για κατασκευή των αεροπλάνων που κατασκευάζοντο προηγουμένως από την εταιρεία Ayres Corporation την οποία αγόρασαν και ήταν πιστοποιημένα από την F.A.A. και τους διαβεβαίωνε ότι άρχισε η κατασκευή των αεροπλάνων. Κατά τους ισχυρισμούς των Αιτητών, τα όσα αναφέρονται πιο πάνω καταδείχνει και επιβεβαιώνει πανηγυρικά ότι δεν υπήρξε κατασκευή αεροπλάνων από τους επιτυχόντες προσφοροδότες.

Επίσης, οι Αιτητές αμφισβήτησαν και τον τύπο των αεροπλάνων που κατασκεύασε η εταιρεία Ayres Corporation και ισχυρίστηκαν ότι η εταιρεία αυτή κατασκεύασε και πώλησε δύο μόνο αεροπλάνα για τις ανάγκες της Αμερικάνικης Κυβέρνησης τα οποία ήσαν διαθέσιμα και προορίζοντο για την καταστροφή φυτειών ναρκωτικών “drug crops” και όχι ψεκαστικά αεροπλάνα όπως ήταν η ανάγκη του Τμήματος Δασών.

- (β) Οι Αιτητές ισχυρίστηκαν ότι ένας άλλος λόγος ο οποίος έπρεπε να οδηγήσει την προσφορά του επιτυχόντα προσφοροδότη σε απόρριψη είναι η μέθοδος σύγκλισης της ωφέλιμης μεταφορικής ικανότητας του αεροπλάνου που επιλέγηκε από την Αναθέτουσα Αρχή. Συγκεκριμένα, κατά τους ισχυρισμούς των Αιτητών το αεροπλάνο αυτό (S2RHG-T65/PT6-60) έχει δηλωμένη μεταφορική ικανότητα 2000 λίτρων, αλλά μπορεί να μεταφέρει μόνο 1451 λίτρα σε συνθήκες ISA (International Standard Altitude). Λαμβανομένων υπόψη και των κλιματολογικών συνθηκών της Κύπρου (υγρασία, ζέστη, κρύο) και των εδαφολογικών δεδομένων (βουνά), το τελικό ωφέλιμο φορτίο το οποίο μπορεί να μεταφέρει είναι λιγότερο από 1451 λίτρα. Οι Αιτητές σε αντιπαράθεση με το επιλεγέν αεροπλάνο ανέφεραν ότι το αεροπλάνο που πρόσφεραν με τη δική τους προσφορά έχει μεταφορική ικανότητα 2400 λίτρων και ωφέλιμη 2.365 σε συνθήκες ISA. Κατά τον ισχυρισμό των Αιτητών, κάτω από τις δύσκολες κλιματολογικές και

εδαφολογικές συνθήκες της Κύπρου η απώλεια ωφέλιμης μεταφορικής ικανότητας του δικού τους αεροπλάνου κατά ίση αναλογία με την απώλεια βάρους από το αεροπλάνο της επιτυχούσης εταιρείας δίνει ισχυρό πλεονέκτημα κατά 125% περισσότερο ωφέλιμο φορτίο σε συνθήκες I.S.A.

- (γ) Πέραν των όσων αναφέρονται πιο πάνω, οι Αιτητές ισχυρίζονται ότι η Αναθέτουσα Αρχή παραγνώρισε την παράγραφο του προτύπου FAR 23-23473 (Παράρτημα Β), το οποίο αναφέρει ότι το φορτίο προσγείωσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 95% της μέγιστης τιμής βάρους απογείωσης, ενώ, κατά τους ισχυρισμούς τους το αντίστοιχο του αεροπλάνου της επιτυχούσης εταιρείας είναι 72.38%.

6. Στους πιο πάνω ισχυρισμούς των Αιτητών η Αναθέτουσα Αρχή απάντησε όπως πιο κάτω:

- (α) Η διαδικασία Ετοιμασίας Αξιολόγησης και κατακύρωσης της προσφοράς είναι νομότυπη και δεν τίθεται θέμα ασυμβίβαστου όπως ισχυρίστηκαν οι Αιτητές και αναφέρεται στην παράγραφο 4(α) πιο πάνω.

Δεν αναφέρεται πουθενά στη νομοθεσία ότι μέλος της υπηρεσίας που συμμετείχε στην ετοιμασία των προδιαγραφών οποιασδήποτε προσφοράς κωλύεται από του να συμμετάσχει στην Επιτροπή Αξιολόγησης. Σύμφωνα με το άρθρο 15 των Κανονιστικών Διοικητικών Πράξεων 71/2004 μέλος ad-hoc Τεχνικής Επιτροπής κωλύεται από του να συμμετάσχει σε οποιαδήποτε άλλη επιτροπή. Επί του προκειμένου η θέση αυτή ενισχύεται από σχετική γνωμάτευση της Γενικής Εισαγγελίας ημερ. 1^{ης} Ιουνίου, 2004.

- (β) Στον ισχυρισμό των Αιτητών ότι στην Επιτροπή σύνταξης και αξιολόγησης των προσφορών μετείχαν άτομα χωρίς τεχνική κατάρτιση, η Αναθέτουσα Αρχή αναφέρει ότι στη σύνταξη των προσφορών και την αξιολόγησή τους συμμετείχαν άτομα με μεγάλη πείρα στην ετοιμασία προσφορών, άρτια κατάρτιση στις πρόνοιες της σχετικής νομοθεσίας και κανονισμών καθώς και τεχνική κατάρτιση

στα πτητικά μέσα. Συγκεκριμένα, συμμετείχε λειτουργός του Τμήματος Δασών ο οποίος είναι πιλότος και χειρίζεται το ψεκαστικό αεροπλάνο του Τμήματος Δασών. Επίσης, συμμετείχε λειτουργός με πείρα στην ετοιμασία όρων προσφορών και προδιαγραφών για την αγορά ελικοπτέρων και άλλος λειτουργός ο οποίος διετέλεσε για σειρά ετών πρόεδρος του Τμηματικού Συμβουλίου Προφορών και μετέχει σε πολλές επιτροπές αξιολόγησης.

- (γ) Στους ισχυρισμούς των Αιτητών όπως αναφέρονται στην παράγραφο 4(γ) και 5(α) πιο πάνω, η Αναθέτουσα Αρχή αναφέρει τα εξής:

Στον τόμο Β, Παράρτημα Ε, των εγγράφων της προφοράς εξητείτο από τους προσφέροντες να αναφέρουν παρόμοια αεροπλάνα που προμήθευσαν κατά τα τελευταία τρία χρόνια. Στον κατάλογο πωλήσεων που επισύναψαν στην προσφορά τους οι κ. Thrush Aircraft Inc. δεν φαίνοντο πωλήσεις αεροπλάνων κατά τα τελευταία τρία χρόνια. Όμως επισυνάπτετο δήλωση σύμφωνα με την οποία αριθμός αεροπλάνων του επιλεγέντος τύπου πωλήθηκαν στην κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών τα οποία όμως δεν φαίνοντο στον κατάλογο πωλήσεων. Γι' αυτό η Επιτροπή Αξιολόγησης ζήτησε διευκρινίσεις από τους κ. Thrush Aircraft Inc. οι οποίοι απέστειλαν συμπληρωματικό κατάλογο με τις πωλήσεις του 2004, στον οποίο περιλαμβάνονται και αεροπλάνα παρόμοια με τον τύπο που τους έχει κατακυρωθεί. Συνεπώς ο ισχυρισμός των Αιτητών πως η εταιρεία Thrush Aircraft δεν έχει υποβάλει κατάλογο πωλήσεων για τα τρία τελευταία χρόνια δεν ευσταθεί.

Το γεγονός της αγοράς της Ayres Corporation, η οποία είχε πτωχεύσει, από την Thrush Aircraft Inc. πριν από δύο μόλις χρόνια ήταν γνωστό στην Αναθέτουσα Αρχή από τις προσφορές που ζητήθηκαν κατά το 2003 και οι οποίες τελικά ακυρώθηκαν. Κατά την εξέταση των εν λόγω προσφορών έγινε σχετική έρευνα και το αρμόδιο γραφείο της FAA στην Ατλάντα μας πληροφόρησε γραπτώς πως οι κ. Thrush Aircraft είχαν έγκριση για κατασκευή των αεροπλάνων που κατασκευάζοντο προηγουμένως από την Ayres Corporation και ήταν

πιστοποιημένα από την FAA. Μας διαβεβαίωσαν μάλιστα πως άρχισε η κατασκευή των αεροπλάνων αυτών.

Η απαίτηση για αναφορά παρόμοιων αεροπλάνων που προμήθευσαν οι κατασκευαστές, περιλήφθηκε στους όρους της προσφοράς για να διαπιστωθεί η χρηματοοικονομική και οικονομική ικανότητα του οικονομικού φορέα όπως καθορίζεται στο άρθρο 42 του περί Σύναψης Συμβάσεων Νόμου του 2003 και δεν είχε καμία σχέση με το θέμα των πιστοποιήσεων όπως ο Αιτητής ισχυρίζεται. Άλλωστε η αξιοπιστία των προσφερόμενων αεροπλάνων ελέγχεται κυρίως από την πιστοποίηση που έχουν αλλά και από τυχόν οδηγίες αεροπλοϊμότητας (Airworthiness Directives) που βρίσκονται σε ισχύ ή εκκρεμούν εναντίον τους.

Πέρα από τα πιο πάνω, θα πρέπει να σημειωθεί πως στον κατάλογο πωλήσεων των τελευταίων τριών χρόνων γίνεται αναφορά σε παρόμοια αεροπλάνα και όχι κατ' ανάγκη σε αεροπλάνα ακριβώς του ίδιου τύπου αφού είναι γνωστό πως τα αεροπλάνα, όπως και ο υπόλοιπος ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός συνεχώς τροποποιούνται και βελτιώνονται και δεν ήταν λογικό να αποκλειστούν μοντέλα τελευταίας έκδοσης τα οποία πέρασαν τους σχετικούς ελέγχους και έχουν αναγνωρισμένη πιστοποίηση από Οργανισμούς όπως η FAA, JAA και CAA.

- (δ) Σχετικά με τον ισχυρισμό των Αιτητών για την ωφέλιμη μεταφορική ικανότητα του επιλεγέντος αεροπλάνου η Αναθέτουσα Αρχή απάντησε όπως πιο κάτω:

Το αεροπλάνο ThruCh S2R HG-T65/PT6-60 μεταφέρει 1451 kg σε συνθήκες ISA όπως καθορίζεται στο US FAA, FAR 23, Τμήμα 23, 25. Η μεταφορική αυτή ικανότητα είναι συμβατή με την ελάχιστη χωρητικότητα του ντεποζίτου που καθορίστηκε στα 1100 λίτρα και το αεροπλάνο πληροί τις προδιαγραφές. Πράγματι το αεροπλάνο Air-Tractor At-602 έχει μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα (2365 Kg) όπως αναφέρει ο αιτητής. Όμως όπως καθορίζεται στους σχετικούς όρους των εγγράφων της προσφοράς (παράγραφος 1.26.2 του Τόμου Α και Παράρτημα Β1 του Τόμου Β), οι προσφορές ανατίθενται με βάση αποκλειστικά τη χαμηλότερη προσφορά νοουμένου ότι ικανοποιεί ουσιαστικά τους όρους και τις

τεχνικές προδιαγραφές των εγγράφων του διαγωνισμού. Άρα τα οποιαδήποτε πλεονεκτήματα υπέρ του ενός ή του άλλου αεροπλάνου δεν μπορούσε και δεν υπήρχε τρόπος να επιμετρηθούν γιατί κάτι τέτοιο θα παραβίαζε τους όρους των προσφορών.

Σύμφωνα με το Νόμο και τους Κανονισμούς (άρθρο 19) και όπως καθορίζεται στις παραγράφους 1.5 και 1.6 του τόμου Α των εγγράφων της προφοράς οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς μπορούσαν να υποβάλουν εισηγήσεις, σχόλια και παρατηρήσεις αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές και τους όρους των εγγράφων του διαγωνισμού και η Αναθέτουσα Αρχή αφού τις εξετάσει να ενημερώσει για τις αποφάσεις της όλους τους ενδιαφερόμενους. Επίσης, η Αναθέτουσα Αρχή δυνατό από μόνη της να τροποποιεί τα έγγραφα των προφορών, ενημερώνοντας και πάλι όλους τους ενδιαφερόμενους μέσα στα καθορισμένα χρονικά πλαίσια.

Με βάση τις πιο πάνω πρόνοιες του Νόμου, των Κανονισμών και των εγγράφων της προφοράς, ενδιαφερόμενος οικονομικός φορέας και συγκεκριμένα η εταιρεία Thruach Aircraft Inc. αποτάθηκε γραπτώς στο Τμήμα Δασών υποβάλλοντας διάφορες εισηγήσεις και σχόλια και ζητώντας ορισμένες διευκρινίσεις. Μια από τις διευκρινίσεις αυτές αφορούν τον τρόπο υπολογισμού του μέγιστου φορτίου απογείωσης ενώ μεταξύ των εισηγήσεων προτείνεται όπως το προσφερόμενο αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο από FAA, CAA ή JAA χωρίς περιορισμούς. Το Τμήμα Δασών ακολουθώντας την προβλεπόμενη από το Νόμο διαδικασία εξέτασε τις εισηγήσεις τόσο της εταιρείας Thruach Aircraft Inc., όσο και δεύτερου οικονομικού φορέα που επίσης υπέβαλε διάφορες εισηγήσεις και σχόλια, και προχώρησε με καλή πίστη και όπου έκρινε λογικό και δικαιολογημένο, σε ορισμένες αλλαγές των όρων της προφοράς. Από τις αλλαγές αυτές δεν αποκλείονταν καμιά συμμετοχή στο διαγωνισμό. Αντίθετα διευρυνόταν η συμμετοχή και κυρίως διευκολυνόταν το έργο της αξιολόγησης των προσφορών αφού τα προσφερόμενα αεροπλάνα θα συγκρίνοντο πάνω στην ίδια βάση όσον αφορά το ωφέλιμο φορτίο και την πιστοποίησή του.

7. Από τους πιο πάνω ισχυρισμούς και τα γεγονότα, όπως εκτίθενται πιο πάνω και φαίνονται στους σχετικούς φακέλους και τα επιχειρήματα που έχουν εκτεθεί κατά την ενώπιον μας διαδικασία καταλήγουμε στα ακόλουθα:

(α) Δεν μας βρίσκει σύμφωνους ο ισχυρισμός των Αιτητών ότι η διαδικασία κατακύρωσης της προσφοράς πάσχει καθότι κατά τον ισχυρισμό τους, άτομα που συμμετείχαν στην Επιτροπή Αξιολόγησης συμμετείχαν και στη σύνταξη των προσφορών.

Δεχόμαστε τον ισχυρισμό της Αναθέτουσας Αρχής ότι πουθενά στη νομοθεσία δεν απαγορεύει τη συμμετοχή Λειτουργού σε επιτροπές αξιολόγησης και ετοιμασίας όρων προσφοράς. Η μόνη αναφορά που γίνεται είναι στο άρθρο 15 των Κανονιστικών Διοικητικών Πράξεων 71/2004. Συγκεκριμένα το άρθρο αυτό αναφέρει:

«(i) Η ταυτόχρονη συμμετοχή μέλους *ad-hoc* Τεχνικής Επιτροπής που συστήνεται με βάση τον Κανονισμό 13(1)(α) σε οποιαδήποτε άλλη Επιτροπή ή Συμβούλιο που συστήνεται με βάση τους παρόντες Κανονισμούς και που επιλαμβάνεται του ίδιου θέματος για το οποίο έχει συσταθεί η σχετική *ad-hoc* Τεχνική Επιτροπή, είναι ασυμβίβαστη.

(ii) Η ταυτόχρονη συμμετοχή μέλους Επιτροπής Αξιολόγησης που συστήνεται με βάση τον Κανονισμό 9(1) σε Συμβούλιο Προσφορών, και που επιλαμβάνεται του ίδιου θέματος για το οποίο έχει συσταθεί η σχετική Επιτροπή Αξιολόγησης, είναι ασυμβίβαστη.»

(β) Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι στον Τόμο Β, Παράρτημα Ε των εγγράφων της προσφοράς εζητείτο από τους προσφέροντες να αναφέρουν παρόμοια αεροπλάνα που προμήθευσαν κατά τα τελευταία χρόνια. Δεχόμαστε τον ισχυρισμό των Αιτητών ότι στον κατάλογο που επισύναψαν στην προσφορά τους οι κ. Thrush Aircraft Inc. δεν εφείνοντο πωλήσεις αεροπλάνων κατά τα τελευταία τρία χρόνια. Εξάλλου στον ισχυρισμό αυτό συμφώνησε και η Αναθέτουσα Αρχή. Όμως η Αναθέτουσα Αρχή ανέφερε ότι με την κατάθεση της προσφοράς της Thrush Aircraft Inc. επισύναψε δήλωση στην οποία ανέφερε ότι αριθμός αεροπλάνων του επιλεγέντος τύπου πωλήθηκαν στην Κυβέρνηση των Ηνωμένων

Πολιτειών τα οποία όμως δεν εφαινοντο στον κατάλογο. Μας βρίσκει σύμφωνους η ενέργεια που έκαμε η Αναθέτουσα Αρχή να ζητήσει διευκρινίσεις επί του θέματος αυτού που είχε σαν αποτέλεσμα την υποβολή από την εταιρεία Thrush Aircraft Inc συμπληρωματικό κατάλογο στον οποίο εμφανιόντο οι πωλήσεις αεροπλάνων.

Συναφώς ο ισχυρισμός των Αιτητών ότι η επιτυχούσα εταιρεία δεν υπέβαλε κατάλογο πωλήσεων αεροπλάνων κατά τα τελευταία τρία χρόνια απορρίπτεται. Έχει σημειωθεί επί του προκειμένου ότι τα αεροπλάνα που περιλαμβάνοντο στον κατάλογο έτυχαν ελέγχου και πιστοποίησης από οργανισμούς όπως η FAA, JAA και CAA.

- (γ) Είναι επίσης παραδεκτό και δεν αμφισβητείται ούτε από τους Αιτητές ότι το αεροπλάνο που επιλέγηκε S2R HG-T65/PT6-60 μεταφέρει ωφέλιμο φορτίο 1451 Kg σε συνθήκες ISA όπως καθορίζεται στο US FAA, FAR23 Τμήμα 23,25. Είναι επίσης παραδεκτό από τους Αιτητές ότι η μεταφορική αυτή ικανότητα του αεροπλάνου που επιλέγηκε είναι συμβατή με την ελάχιστη χωρητικότητα του ντεποζίτου που καθορίστηκε στα έγγραφα των προσφορών στα 1200 λίτρα η οποία μετά από γνωστοποίηση του Τμήματος Δασών προς όλους τους προσφοροδότες μειώθηκε στα 1100 λίτρα.

Το γεγονός ότι η πιο πάνω μείωση από 1200 λίτρα σε 1100 λίτρα προήλθε μετά από εισήγηση της εταιρείας Thrush Aircraft Inc. πιστεύουμε ότι δεν παραβιάζει καμιά αρχή δικαίου καθότι η υποβολή εισηγήσεων από τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς προς την Αναθέτουσα Αρχή, καθορίζεται στο άρθρο 19 των Κ.Δ.Π. 100 του 2003. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τις παραγράφους 1.5 και 1.6 του Τόμου Α των εγγράφων της προσφοράς παρείχαν τη δυνατότητα στους οικονομικούς φορείς να υποβάλουν σχόλια και παρατηρήσεις επί των εγγράφων της προσφοράς προς την Αναθέτουσα Αρχή.

Δεχόμαστε τον ισχυρισμό των Αιτητών ότι το αεροπλάνο που πρόσφεραν είχε μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα. Παράλληλα όμως δεχόμαστε και τη θέση της

Αναθέτουσας Αρχής ότι οι προσφορές ανατίθενται με βάση αποκλειστικά τη χαμηλότερη προσφορά νοουμένου ότι ικανοποιεί ουσιαστικά τους όρους και τις τεχνικές προδιαγραφές των εγγράφων της προσφοράς όπως καθορίζονται στην παράγραφο 1.26.2 του τόμου Α και Παράρτημα Β1, του Τόμου Β των εγγράφων της προσφοράς.

Όσον αφορά τους υπόλοιπους ισχυρισμούς των Αιτητών κρίνουμε ότι δεν έχουν αποδειχθεί και εν πάση περιπτώσει κατά τη διαδικασία δεν υπήρξε οποιαδήποτε παράβαση του Νόμου και των Κανονισμών ή των συναφών αρχών του διοικητικού δικαίου.

Δεν θα επεκταθούμε περισσότερο επί των εγερθέντων σημείων αλλά βρίσκουμε ότι κατά τη λήψη της απόφασης δεν υπήρξε οποιαδήποτε παράβαση του ισχύοντος δικαίου.

Ως εκ τούτου, η προσφυγή απορρίπτεται και η προσβαλλόμενη απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής επικυρώνεται. Δεν επιβάλλονται έξοδα της διαδικασίας.