



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. 50/2005

Μεταξύ:

PZL-SWIDNIK S.A.

Αιτητών

v.

Τμήματος Δασών

Αναθέτουσας Αρχής

**Αναθεωρητική Αρχή
Προσφορών**

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

Αιτητές:

PZL-SWIDNIK S.A.
Αντιπροσωπεύθηκε από τον:
κ. Μανώλη Χριστοφίδη, Δικηγόρο

Αναθέτουσα Αρχή:

Τμήμα Δασών
Αντιπροσωπεύθηκε από τον:
κ. Κυριάκο Μονογιού, Ανώτερο Δασικό Λειτουργό

Ημερομηνία έκδοσης Απόφασης: 26 Σεπτεμβρίου, 2005

Α Π Ο Φ Α Σ Η

- A. Με την παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή, οι Αιτητές αξιώνουν την τροποποίηση και/ή ακύρωση ορισμένων όρων και τεχνικών προδιαγραφών του διαγωνισμού Αρ. Τ.Δ. 53/2005, αναφορικά με την προμήθεια δυο (2) ελικοπτέρων πυρόσβεσης στο Τμήμα Δασών.
- B. Τα γεγονότα της υπόθεσης έχουν ως ακολούθως:
- (1) Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας στις 8.4.2005. Οι Αιτητές ήταν μεταξύ των οικονομικών φορέων που έλαβαν έγγραφα του διαγωνισμού.
 - (2) Η διαδικασία συμμετοχής ήταν ανοικτή και το κριτήριο ανάθεσης ήταν η πλέον συμφέρουσα από οικονομικής άποψης προσφορά, (βαθμολογία τεχνικού και οικονομικού μέρους), που είναι εντός των όρων και προδιαγραφών του διαγωνισμού. Η τελευταία ημερομηνία υποβολής των προσφορών ορίστηκε μετά από τρεις παρατάσεις η 25.7.2005.
 - (3) Μετά από εισηγήσεις, σχόλια και παρατηρήσεις έξι (6) οικονομικών φορέων που έλαβαν έγγραφα του διαγωνισμού, περιλαμβανομένων και των Αιτητών, η Αναθέτουσα Αρχή προχώρησε σε ορισμένες τροποποιήσεις και διευκρινίσεις επί των εγγράφων του διαγωνισμού. Οι τροποποιήσεις και διευκρινίσεις επί των εγγράφων του διαγωνισμού, κοινοποιήθηκαν σε όλους τους οικονομικούς φορείς σε δυο επιστολές, ημερομηνίας 1.6.2005 και 23.6.2005 αντίστοιχα.
 - (4) Οι Αιτητές απέστειλαν την 1.6.2005, επιστολή προς την Αναθέτουσα Αρχή με την οποία παρέθεσαν τις εισηγήσεις, τα σχόλια και τις παρατηρήσεις τους, αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές και τους όρους του διαγωνισμού. Καταλήγοντας ζητούσαν την τροποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών και όρων του διαγωνισμού, σύμφωνα με τις εισηγήσεις τους.
 - (5) Επειδή οι Αιτητές δεν ικανοποιήθηκαν από τις τροποποιήσεις και διευκρινίσεις που δόθηκαν με την επιστολή της Αναθέτουσας Αρχής ημερομηνίας 23.6.2005, με επιστολή τους ημερομηνίας 27.6.2005 εξέφρασαν την πρόθεσή τους να ασκήσουν Ιεραρχική Προσφυγή, αφού παρέθεσαν πάλιν τις θέσεις τους αναφορικά με τους όρους και τις τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού.
 - (6) Οι Αιτητές ασκώντας το δικαίωμα που τους παρέχει ο νόμος κατέχωρησαν στις 14.7.2005 την παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή, χωρίς Αίτηση για λήψη προσωρινού μέτρου αναστολής της διαδικασίας του διαγωνισμού. Η υπόθεση ακούστηκε ενώπιον της Αναθεωρητικής Αρχής Προσφορών στις 10.8.2005.
- Γ. Οι λόγοι που οι Αιτητές στηρίζουν την προσφυγή τους, όπως φαίνονται στο έντυπο της Ιεραρχικής Προσφυγής αλλά και με τα όσα προφορικά ανέπτυξε ο δικηγόρος τους κατά την ακρόαση της υπόθεσης συνοψίζονται στα ακόλουθα:

1. Οι τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού και ιδιαίτερα η προδιαγραφή για ελάχιστη μεταφορική ικανότητα νερού τα 3500 λίτρα, αποκλείει εκ προοιμίου σχεδόν όλα τα ελικόπτερα που κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως και το δικό τους που έχει μεταφορική ικανότητα νερού τα 2500 λίτρα. Η διαφορά των 1000 λίτρων είναι ασήμαντη, αναφορικά με το έργο της κατάσβεσης της πυρκαγιάς.
2. Η διαφοροποίηση των προδιαγραφών αναφορικά με τη μέγιστη δυνατότητα μεταφοράς νερού κατά +10% ευνοεί ένα και μοναδικό συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου.
3. Οι τεχνικές προδιαγραφές ευνοούν σαφώς συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου ο οποίος υστερεί από τεχνικής πλευράς από το δικό τους ελικοπτερο κατά παρασάγγας.
4. Σημασία δεν έχει πόσο νερό μπορεί να σηκώσει ένα ελικοπτερο κάτω από ιδανικές καιρικές συνθήκες στην επιφάνεια της θάλασσας, αλλά πόσο νερό μπορεί να μεταφέρει σε συγκεκριμένο χρόνο στο μέτωπο της πυρκαγιάς. Εν τούτοις οι προδιαγραφές αγνοούν παντελώς την απόδοση και ισχύ των ελικοπτέρων επειδή αυτό αποτελεί την αχίλλειο πτέρνα συγκεκριμένων ελικοπτέρων.
5. Ενώ στις προδιαγραφές ζητείται να ληφθούν σοβαρά υπ' όψη οι κλιματολογικές συνθήκες της Κύπρου (υψηλή θερμοκρασία, ισχυροί εγκάρσιοι άνεμοι, δάση που βρίσκονται σε υψόμετρα 3500 και 4000 πόδια), από την άλλη μειώνονται οι παράμετροι όσον αφορά την τεχνική απόδοση των ελικοπτέρων πράγμα που ευνοεί και πάλι συγκεκριμένους προσφοροδότες.
6. Υπάρχουσες στατιστικές αποδεικνύουν ότι ένα 80% των πυρκαγιών που έχουν συμβεί στην Κύπρο τα τελευταία δέκα χρόνια έχουν συμβεί σε υψόμετρα 3500 ποδών πράγμα το οποίο σημαίνει ότι, απαιτούνται ελικοπτερα τα οποία να μπορούν να επιχειρούν τουλάχιστον σε ύψη 4500 ποδών, για να είναι μέσα στα πλαίσια προδιαγραφών ασφαλούς πτήσεως σε περίπτωση ανάγκης.
7. Καθόσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα και τον τρόπο μεταφοράς νερού λήφθηκαν υπόψη τοπικά και μόνο στοιχεία και όχι αναλυτικά στοιχεία χωρών με μακρόχρονη εμπειρία, όμοια εδαφολογική και δασική διαμόρφωση μεγαλύτερης έκτασης. Ως εκ τούτου δεν διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα στην πυρόσβεση.
8. Επειδή είναι καθοριστικό στοιχείο, η ταχεία επέμβαση στις περιπτώσεις έναρξης δασικών πυρκαγιών σε συνθήκες ισχυρών ανέμων, έπρεπε στους όρους του διαγωνισμού να γίνει πρόνοια και για ελικοπτερα πυρόσβεσης με ενσωματωμένη δεξαμενή νερού.

9. Η βαθμολογία ευνοεί καθαρά τα ελικόπτερα που μειονεκτούν σε απόδοση. Ανάλυση της βαθμολογίας σε συνδυασμό με το κόστος απόκτησης οδηγεί σε μονόδρομο. Δεν υπάρχει συναγωνισμός. Βγαίνει ένα και μοναδικό ελικόπτερο.
10. Η επιλογή του ελικοπτέρου στο διαγωνισμό αυτό θα επηρεάσει άμεσα και τον επόμενο διαγωνισμό αγοράς δυο ελικοπτέρων για τις ανάγκες της Αεροπορικής Πτέρυγας της Αστυνομίας, για λόγους ομοιομορφίας. Η Κύπρος δεν έχει τη δυνατότητα πολυμορφίας πτητικών μέσων, λόγω της παντελούς έλλειψης υποδομής.
11. Οι όροι και οι τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού αρ. 53/2005 δεν εξασφαλίζουν ότι:
 - (α) Η κατασκευή των Ελικοπτέρων Πυρόσβεσης (Ε/Π) συμφωνεί με τα πρότυπα πλοϊμότητας των Ευρωπαϊκών και παγκοσμίως αποδεκτών διεθνών κανονισμών αεροπορίας.
 - (β) Επιτρέπουν συμμετοχή στο Διαγωνισμό των Ελικοπτέρων Πυρόσβεσης (Ε/Π) που διαθέτουν Πιστοποιητικό Τύπου τρίτων χωρών, που η κατασκευή τους – δεν είναι σύμφωνη με τα Πρότυπα Πλοϊμότητας των Ευρωπαϊκών Κανονισμών Αεροπορίας.
 - (γ) Επιτρέπουν συμμετοχή στο Διαγωνισμό των Ελικοπτέρων Πυρόσβεσης (Ε/Π) που δεν τηρούν το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας Πτήσεων της Πολιτικής Αεροπορίας της Ε.Ε. και παραβιάζουν Ευρωπαϊκά πρότυπα, Ευρωπαϊκές εγκρίσεις και κοινές τεχνικές προδιαγραφές και ευνοούν χαριστικά ή αποκλείουν άδικα ορισμένους οικονομικούς φορείς.
 - (δ) Επιτρέπουν συμμετοχή στο Διαγωνισμό των Ελικοπτέρων Πυρόσβεσης (Ε/Π) που δε διαθέτουν το υποχρεωτικό οργανισμό συντήρησης των Ελικοπτέρων Πυρόσβεσης (Ε/Π) σύμφωνα με προδιαγραφές JAR – 145 της Ε.Ε.
 - (ε) Επιτρέπουν αθέμιτο ανταγωνισμό, άνιση μεταχείριση, αδικαιολόγητη διάκριση και έλλειψη διαφάνειας επειδή οι Κανονισμοί JAA/FAA απαιτούν πολύ υψηλό επίπεδο κατασκευαστικών προδιαγραφών, που υποχρεώνει τους κατασκευαστές να επενδύουν τις κατασκευές τους με πολλά και ακριβά όργανα (Avionics), πράγμα που κάνει πιο ακριβά αυτά τα Ελικόπτερα Πυρόσβεσης (Ε/Π). Οι τρίτες χώρες που δεν έχουν αντίστοιχες απαιτήσεις των FAR/JAR-29, και δεν είναι υποχρεωμένες να επενδύουν τα Ελικόπτερα Πυρόσβεσης (Ε/Π) τους με τα παραπάνω Avionics – έχουν χαμηλότερο κόστος. Έτσι δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των εναέριων μέσων που διαθέτουν Type Certificate των FAR/JAR, με τα αντίστοιχα εναέρια μέσα που δε διαθέτουν Πιστοποιητικό Τύπου FAR/JAR αλλά μόνο τα Εθνικά Type Certificates.
12. Αναφορικά με το Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate) ισχυρίζονται τα εξής:

- (α) Το Πιστοποιητικό Τύπου του κάθε τύπου Ελικοπτέρου είναι θεμελιακό στοιχείο κατασκευής του, καθ' όσον η εκδίδουσα τούτο Αρχή πιστοποιεί, ότι ο κατασκευαστής τήρησε τα Πρότυπα Πλοϊμότητας, που ορίζονταν στους Κανονισμούς FAR Part 29 και στους επ' αυτών βασισμένους Κανονισμούς JAR-29, τους θεσμοθετηθέντες από την Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τη σύνοδο JAA στην Κύπρο τον Οκτώβριο 2003, οι οποίοι κωδικοποιήθηκαν με την ίδια σήμανση ως Κανονισμοί EASA, επίσημου Οργανισμού και Φορέα Ασφάλειας Πτήσεων της Ε.Ε.
- (β) Το Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate), εφ' όσον εκδίδεται σύμφωνα με τα προαναφερθέντα διασφαλίζει την ασφάλεια των πτήσεων κάθε τύπου ελικοπτέρου και την καταλληλότητα προς χρήση για το σκοπό που προορίζεται.
- (γ) Η Κυπριακή Δημοκρατία έχει υπογράψει ως μέλος της JAA και τώρα μέλος EASA τους κανονισμούς FAR PART 29, τους κανονισμούς JAR-29 και τους κωδικοποιηθέντες με τη σήμανση της EASA-29 ισχύοντες κανονισμούς. Με το δεδομένο αυτό δεν είναι δυνατό η Κυπριακή Δημοκρατία να αποδέχεται Πιστοποιητικό Τύπου, που δεν εκδίδεται από χώρα της Ε.Ε. ή όποιας συνεργαζόμενης μετά της EASA χώρας και δεν έχει αποδειχθεί, υπογράψει και τηρεί κατά την κατασκευή του ελικοπτέρου τους ισχύοντες κανονισμούς EASA-29.
13. (α) Η Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία με τον τρόπο που αντιμετωπίζει τις εισηγήσεις και τις αιτιάσεις των ενδιαφερομένων οικονομικών φορέων και διαμορφώνει τους όρους των προσφορών φωτογραφίζει με καταχρηστική άσκηση εξουσίας το Ρωσικό Ελικόπτερο Πυρόσβεσης KA-32 και επειδή επιπρόσθετα η Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία με το έγγραφο της ημερ. 23 Ιουνίου 2005 και με ειδική ακύρωση του συγκεκριμένου όρου διευκολύνει ειδικά τη συμμετοχή στο διαγωνισμό και του δευτέρου Ρωσικού Ελικοπτέρου Πυρόσβεσης Mi-171.
- (β) Αποτελεί καταχρηστική άσκηση διακριτικής εξουσίας επίσης το γεγονός, ότι η Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία στο έγγραφο της ημερ. 23 Ιουνίου 2005, για πρώτη φορά βάζει «για τις ανάγκες της Αστυνομίας και για Πυρόσβεση» (με πρόδηλη προσπάθεια της Ενδιαφερόμενης Υπηρεσίας να βαφτίσει τα Ελικόπτερα Πυρόσβεσης ως ημιπολεμικά, αστυνομικά) όπου η κάθε χώρα, όπως η Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία υπολογίζει, μπορεί να αγοράσει για λόγους Εθνικής ασφάλειας ό,τι θέλει. Σ' αυτή την περίπτωση πρέπει να υπάρχει έκτακτη ανάγκη και έκτακτη ανάγκη εδώ δεν υπάρχει.

Η Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία ζητά Ελικόπτερα Πυρόσβεσης και όχι Αστυνομικά Ελικόπτερα Πυρόσβεσης. Ενδιαφερόμενη Υπηρεσία είναι το Τμήμα Δασών και όχι η Αστυνομία.

Δ. Οι θέσεις της Αναθέτουσας Αρχής, όπως προκύπτουν από την Έκθεσή της προς την Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών ημερομηνίας 27.6.2005, από το περιεχόμενο των τροποποιήσεων και διευκρινίσεων στους όρους του διαγωνισμού, που γνωστοποιήθηκαν σε όλους τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς με τις επιστολές ημερομηνίας 1.6.2005 και 23.6.2005 αλλά και με τα όσα προφορικά ανέφερε ο εκπρόσωπός της κατά την ακρόαση της υπόθεσης συνοψίζονται στα ακόλουθα:

1. Η Επιτροπή που ετοίμασε τα έγγραφα του διαγωνισμού, για τον καθορισμό των όρων και τεχνικών προδιαγραφών, έλαβε υπόψη της την κύρια αποστολή των ελικοπτέρων, που είναι η πυρόσβεση, τον βαθμό ασφάλειας των πτήσεων των ελικοπτέρων, το κόστος λειτουργίας και συντήρησης και το κόστος αγοράς τους.
2. Έλαβε επίσης υπόψη της την τεχνοοικονομική μελέτη «ΠΡΟΜΗΜΕΙΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ» που ετοιμάστηκε τον Φεβρουάριο του 2004 για τις ανάγκες της Αστυνομίας αλλά και για σκοπούς πυρόσβεσης και ιδιαίτερα την επισήμανση στην μελέτη ότι, με κριτήριο την ποσότητα νερού που μπορούν να μεταφέρουν τα Μεσαίου Τύπου ελικόπτερα, αυτά μπορούν να χρησιμοποιούνται ως βοηθητικά στην κατάσβεση πυρκαγιών ενώ τα Βαρέως Τύπου δύνανται να καλύψουν πιο αποτελεσματικά τον τομέα της κατάσβεσης πυρκαγιών αφού έχουν μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα νερού. Το μοντέλο που προτείνουν οι Αιτητές ανήκει στην κατηγορία Μεσαίου Τύπου, σύμφωνα με την πιο πάνω μελέτη, γιατί το μέγιστο βάρος απογείωσης του (MTOW) είναι 6400 kg, ενώ στα Βαρέως Τύπου Ελικόπτερα το μέγιστο βάρος απογείωσης ξεπερνά τα 7000 kg.

Λήφθηκε επίσης υπόψη η απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, ημερομηνίας 19.5.2004, με την οποία εγκρίθηκε η αγορά δυο ελικοπτέρων Βαρέως Τύπου για σκοπούς πυρόσβεσης και δυο ελικόπτέρων Μεσαίου Τύπου για την κάλυψη των αναγκών της Αστυνομίας. Λήφθηκαν επίσης υπόψη οι απόψεις άλλων ενδιαφερομένων υπηρεσιών και της Γενικού Ελεγκτή.

3. Για τον καθορισμό της μεταφορικής ικανότητας νερού στον κάδο των ελικοπτέρων, τα 3500 λίτρα νερού ως ελάχιστη και τα 5500 λίτρα νερού ως μέγιστη, λήφθηκαν υπόψη πέραν των πιο πάνω και τα εξής:
 - (α) Οι εμπειρίες του Τμήματος Δασών και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.
 - (β) Πληροφορίες που πήραν τα αρμόδια Τμήματα και Υπηρεσίες από το εξωτερικό.
 - (γ) Μελέτη αρμόδιας Τεχνικής Υποεπιτροπής.
 - (δ) Οι αποφάσεις της Υπουργικής Επιτροπής που λήφθηκαν στην σύσκεψη, ημερομηνίας 28.3.2001, όπου έγινε αποδεκτή η θέση του Υπουργού και Γενικού Διευθυντού του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος ότι, τα ελικόπτερα θα έπρεπε να έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν 4-5 τόνους νερού (4000-5000 λίτρα), ενώ μείωση στους 3,5

τόνους (3500 λίτρα) ήταν αποδεκτή αν αυτό θα διεύρυνε τον ανταγωνισμό.

- (ε) Οι εμπειρίες των τελευταίων 5 χρόνων στην κατάσβεση πυρκαγιών από τα ελικόπτερα που ενοικιάζει η Κυπριακή Δημοκρατία, η χωρητικότητα των οποίων κυμαίνεται μέσα στα πιο πάνω πλαίσια και τα οποία κρίθηκαν από όλα τα Τμήματα και Υπηρεσίες που ασχολούνται με την πυρόσβεση πολύ πιο αποτελεσματικά συγκρινόμενα με ελικόπτερα μικρότερης χωρητικότητας που χρησιμοποιούνται ή χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν στην κατάσβεση πυρκαγιών.
4. Στον πρώτο διαγωνισμό που προκηρύχθηκε το 2001 με ελάχιστη μεταφορική ικανότητα των ελικοπτέρων, οι 3,5 τόνοι νερού (3500 λίτρα), τις προδιαγραφές πληρούσαν αρκετοί τύποι ελικοπτέρων όπως τα (KAMOV - KA 32, EUROCOPTER – SUPER PUMA, KAZAN – Mi 171, SIKORSKY – S70). Η προδιαγραφή αυτή δεν εμπόδισε τον ανταγωνισμό και το συναγωνισμό ανεξάρτητα εάν ο διαγωνισμός ακυρώθηκε για άλλους λόγους.
5. Η διαφοροποίηση των προδιαγραφών σε σχέση με τις προσφορές που ζητήθηκαν το 2001 και 2003 όσον αφορά τη μέγιστη δυνατότητα μεταφοράς νερού κατά +10% διευρύνει ακόμα περισσότερο τον ανταγωνισμό, αφού επιτρέπει τη συμμετοχή στο διαγωνισμό τουλάχιστον ακόμη ενός κατασκευαστή, όπως αναφέρουν οι ίδιοι οι Αιτητές, χωρίς όμως να επηρεάζεται η αποτελεσματικότητα της πυρόσβεσης, καθ' ότι η μέγιστη δυνατότητα μεταφοράς 5,5 τόνων (5,500 λίτρα) δεν μας μεταφέρει στην κατηγορία των ελικοπτέρων υπερβαρέου τύπου τα οποία έχουν σοβαρά μειονεκτήματα στις συνθήκες της Κύπρου.
- Αντίθετα η μείωση της μεταφορικής ικανότητας των ελικοπτέρων κάτω από 3,5 τόνους (3500 λίτρα), δηλαδή στους 2,5 τόνους (2500 λίτρα), που σύμφωνα με τους Αιτητές είναι η μεταφορική ικανότητα του δικού τους ελικοπτέρου, με βάση τις εμπειρίες των λειτουργών των αρμοδίων Τμημάτων και Υπηρεσιών θα επηρέαζε σημαντικά την αποτελεσματικότητά τους στην πυρόσβεση, ιδιαίτερα στις μεγάλες πυρκαγιές και θα εκλαμβάνετο, ότι γίνεται για να εξυπηρετήσει ελικόπτερα Μεσαίου Τύπου κατ' αντίθεση μάλιστα με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (Μάιος 2004) ότι, για σκοπούς πυρόσβεσης θα αγοράστούν ελικόπτερα Βαρέως Τύπου.
6. Διαφωνεί με τη θέση των Αιτητών, πως οι υπάρχουσες στατιστικές αποδεικνύουν ότι, το 80% των πυρκαγιών κατά τα τελευταία 10 χρόνια έχουν συμβεί σε υψόμετρα 3500 ποδών (1067 μέτρα). Τα στατιστικά στοιχεία που διατηρεί το Τμήμα Δασών και τα οποία έχουν κατατεθεί, αποδεικνύουν ακριβώς το αντίθετο. Κατά την τελευταία πενταετία το Τμήμα Δασών συμμετείχε στην κατάσβεση 736 πυρκαγιών από τις οποίες 469 (64%) ήταν σε υψόμετρο μέχρι 500 μέτρα, 215 (29%) μέχρι 1000 μέτρα, 50 (7%) μέχρι 1500 μέτρα και μόνο 2 σε υψόμετρο άνω των 1500 μέτρων.

Από τα ίδια στατιστικά στοιχεία διαπιστώνεται πως το ποσοστό της έκτασης που καίεται στις πεδινές περιοχές και στα ημιορεινά είναι ακόμη περισσότερο. Συγκεκριμένα το ποσοστό της έκτασης που κάηκε σε υψόμετρο μέχρι 500 μέτρα ήταν (77%) και σε υψόμετρο μέχρι 1000 μέτρα ήταν (22,9%) και σε υψόμετρο άνω των 1000 μέτρων μόλις (0,1%). Όλα τα πιο πάνω στατιστικά στοιχεία λήφθηκαν υπόψη για την ετοιμασία του πίνακα Αξιολόγησης/Βαθμολόγησης των ελικοπτέρων.

7. Για την ετοιμασία του πίνακα Αξιολόγησης/Βαθμολόγησης των προσφορών, πέραν των πιο πάνω δυο στατιστικών στοιχείων, λήφθηκαν υπόψη: (α) η κύρια αποστολή των ελικοπτέρων που είναι η πυρόσβεση, (β) τα πιστοποιητικά αεροπλοϊμότητας που διαθέτουν τα ελικόπτερα (τα πιστοποιητικά από EASA, FAA, CAA, JAA, βαθμολογούνται με περισσότερους βαθμούς, από τα ελικόπτερα που έχουν μόνο τα πιστοποιητικά από τη χώρα κατασκευής τους), (γ) τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά τους και (δ) το κόστος λειτουργίας και συντήρησης. Η βαθμολογία επιτρέπει τον ανταγωνισμό και δε συμφωνεί με τον ισχυρισμό των Αιτητών, πως δεν υπάρχει ανταγωνισμός και βγαίνει ένα και μοναδικό ελικόπτερο. Ασφαλώς το κόστος απόκτησης των ελικοπτέρων ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό το κράτος. Γι' αυτό δόθηκαν στο οικονομικό μέρος της προσφοράς 40 βαθμοί και στο τεχνικό μέρος 60 βαθμοί, ώστε να αγοραστούν τεχνικά καλά ελικόπτερα σε ικανοποιητική τιμή και όχι τα καλύτερα ίσως της αγοράς ανεξαρτήτως τιμής.
8. Ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε από το Τμήμα Δασών για αγορά δυο (2) ελικοπτέρων πυρόσβεσης δε συνδέεται ούτε θα επηρεάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο το διαγωνισμό της Αστυνομίας για αγορά δυο (2) ελικοπτέρων. Η ομοιομορφία τύπων των ελικοπτέρων πυρόσβεσης με αυτά της Αστυνομίας δεν μπορεί να είναι προϋπόθεση, καθ' ότι τα ελικόπτερα της Αστυνομίας προορίζονται για διαφορετικές αποστολές και πιθανότατα θα είναι και διαφορετικής κατηγορίας, δηλαδή Μεσαίου Τύπου σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου του Μαΐου 2004.
9. Τα δυο (2) ελικόπτερα για την πυρόσβεση θα ενταχθούν στην Αεροπορική Πτέρυγα της Αστυνομίας και ως εκ τούτου όπως έχει διευκρινιστεί με το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας δεν απαιτείται να διαθέτουν Πιστοποιητικά Τύπου της EASA ούτε είναι υποχρεωτική η τήρηση των Κανονισμών της EASA για τα πτητικά μέσα που ανήκουν στο Στρατό και την Αστυνομία.
10. Η Αναθέτουσα Αρχή ακολούθησε την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (Ιούλιος 2003) να γίνουν αποδεκτά ελικόπτερα με πιστοποιητικά αεροπλοϊμότητας:
 - (α) Από FAA, CAA ή JAA ή
 - (β) Συμβατά με τους Κανονισμούς της FAA, CAA ή JAA ή
 - (γ) Από τη χώρα κατασκευής των ελικοπτέρων, ώστε να υπάρξει η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή στο διαγωνισμό και να αποφευχθούν μονοπωλιακές καταστάσεις.

Στα πιο πάνω πιστοποιητικά με σχετική τροποποίηση που έγινε στους όρους του διαγωνισμού την 1.6.2005 προσετέθησαν στις κατηγορίες (α) και (β) και τα πιστοποιητικά από την EASA (EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY) και των συνεργαζομένων με αυτή μελών καθώς και αυτά που είναι συμβατά με τους κανονισμούς της EASA και των συνεργαζομένων μελών.

Στα ελικόπτερα που διαθέτουν τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο (α) ανωτέρω δίδονται 6 βαθμοί στο τεχνικό μέρος, ενώ οι βαθμοί για τα ελικόπτερα που διαθέτουν τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο (β) και (γ) ανωτέρω δίδονται 3 και 2 βαθμοί αντίστοιχα.

11. Στο έγγραφο της Ενδιαφερόμενης Υπηρεσίας ημερομηνίας 23/6/2005 δε γίνεται καμία διαφοροποίηση στο σκοπό που θα εξυπηρετεί η αγορά των δυο ελικοπτέρων που είναι η πυρόσβεση και ούτε συμπεριλήφθηκε η κάλυψη των αναγκών της Αστυνομίας όπως εσφαλμένα αναφέρουν στην προσφυγή τους οι κ. PZL-SWIDNIK S.A.

Όπως φαίνεται από τη σχετική παράγραφο του εν λόγω εγγράφου το οποίο περιλαμβάνεται στο διοικητικό φάκελο που επισυνάπτεται αναφέρεται πως η Επιτροπή στην ετοιμασία των εγγράφων του Διαγωνισμού έλαβε υπόψη της, μεταξύ άλλων, και τη σχετική τεchnοοικονομική μελέτη που ετοιμάστηκε αναφορικά με την αγορά ελικοπτέρων για τις ανάγκες της Αστυνομίας και για πυρόσβεση.

Η ένταξη των ελικοπτέρων στη δύναμη της Αστυνομίας θα γίνει καθαρά για πρακτικούς και οικονομικούς λόγους και εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο μετά από την υποβολή σχετικής πρότασης από τα Αρμόδια Υπουργεία Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος και Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξης και όχι για να «βαφτιστούν» όπως ισχυρίζονται οι αιτητές, τα ελικόπτερα πυρόσβεσης ως ημιπολεμικά, για να αγοράσουμε για λόγους Εθνικής Ασφάλειας ότι θέλουμε

12. Η Αναθέτουσα Αρχή κατέβαλε κάθε προσπάθεια για να διασφαλιστεί ο ανταγωνισμός, αλλά ταυτόχρονα να αγοραστούν τα πλέον κατάλληλα ελικόπτερα για την πυρόσβεση στην καλύτερη δυνατή τιμή. Οι τεχνικές προδιαγραφές δεν ετοιμάστηκαν με στόχο να αποκλειστεί το ελικόπτερο των Αιτητών ή οποιοδήποτε άλλο ελικόπτερο.

Ε. Αφού μελετήσαμε προσεκτικά όλα τα επιχειρήματα και τις θέσεις των δυο πλευρών όπως αναφέρονται στις γραπτές τους παραστάσεις και από τα όσα έχουν λεχθεί στην ακρόαση και αφού λάβαμε υπόψη όλα τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, καταλήγουμε στα ακόλουθα:

- (α) Η Αναθέτουσα Αρχή έχει δώσει πειστικές απαντήσεις σε όλα τα επιχειρήματα και τις θέσεις των Αιτητών.

- (β) Είναι φανερό σ' εμάς ότι, η κύρια αποστολή των ελικοπτέρων που με τον διαγωνισμό αυτό θέλει να αγοράσει η Αναθέτουσα Αρχή και κατ' επέκταση το κράτος είναι η πυρόσβεση. Οι όροι και τεχνικές προδιαγραφές ετοιμάστηκαν με κύριο άξονα την αποτελεσματικότητα των ελικοπτέρων στην πυρόσβεση, γι' αυτό δόθηκε μεγάλη σημασία στην μεταφορική ικανότητα νερού στον κάδο των ελικοπτέρων.

Η ελάχιστη μεταφορική ικανότητα, τα 3500 λίτρα νερού και η μέγιστη τα 5000 λίτρα +10%, δηλαδή μέχρι 5500 λίτρα καθορίστηκε μετά από μελέτες (όπως η Τεχνοοικονομική Μελέτη «Προμήθεια Ελικοπτέρων για Κάλυψη των Κυβερνητικών Αναγκών» του Φεβρουαρίου του 2004) με αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου και Υπουργικής Επιτροπής, που στηρίχθηκαν στην προηγούμενη τεχνοοικονομική μελέτη αλλά και σε άλλες που έγιναν προηγουμένως ειδικά προς τα σώματα αυτά.

Θεωρούμε ορθό το ότι, η επιτροπή που ετοίμασε τους όρους και τις τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού, έλαβε υπόψη τις εμπειρίες του Τμήματος Δασών και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, από την χρήση τα τελευταία πέντε χρόνια, των ενοικιαζόμενων ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται στην κατάσβεση πυρκαγιών. Τα ελικόπτερα αυτά είναι Βαρέως Τύπου και η μεταφορική ικανότητα τους κυμαίνεται μεταξύ 3500 και 5000 λίτρα νερού στον κάδο. Τα ελικόπτερα αυτά κρίθηκαν από όλα τα Τμήματα και Υπηρεσίες που ασχολούνται με την πυρόσβεση πολύ πιο αποτελεσματικά συγκρινόμενα με ελικόπτερα μικρότερης χωρητικότητας, που χρησιμοποιούνται παράλληλα με τα ενοικιαζόμενα, όπως τα ελικόπτερα της Αστυνομίας που μεταφέρουν (1000 λίτρα νερού), τα ελικόπτερα των Αγγλικών Βάσεων που μεταφέρουν (1500 λίτρα νερού) και τα ελικόπτερα από το Ισραήλ που μεταφέρουν (2000 λίτρα νερού) και ειδικότερα στις περιπτώσεις που χρειάζεται να μεταφερθούν μεγάλες ποσότητες νερού στα αρχικά στάδια μεγάλων πυρκαγιών. Τα Μεσαίου Τύπου ελικόπτερα δεν μπορούν να μεταφέρουν πέραν των 2500 λίτρων νερού. Το ελικόπτερο των Αιτητών PZL W-3A μπορεί να μεταφέρει μέχρι 2100 λίτρα νερού σύμφωνα με στοιχεία που οι ίδιοι κατέθεσαν και ανήκει στην κατηγορία των ελικοπτέρων Μεσαίου Τύπου, αφού το μέγιστο βάρος απογείωσης του (MT OW) είναι 6400 kg.

Σύμφωνα με την τεχνοοικονομική μελέτη του Φεβρουαρίου του 2004 που ευρίσκεται στο διοικητικό φάκελο, για να ανήκει ένα ελικόπτερο στην κατηγορία των Βαρέων Τύπου, πρέπει το μέγιστο βάρος απογείωσής του να ξεπερνά το 7000 kg. Ενώ Μεσαίου Τύπου, χαρακτηρίζονται τα ελικόπτερα των οποίων το μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW), είναι άνω των 4000 kg και μέχρι 7000 kg.

- (γ) Η συμμετοχή των Αιτητών στον υπό αναφορά διαγωνισμό δεν απεκλείετο, επειδή η Αναθέτουσα Αρχή αποδέχεται μεταξύ άλλων και πιστοποιητικά από τη χώρα κατασκευής των ελικοπτέρων ή επειδή κατά την άποψη των Αιτητών οι τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού είναι ελλιπείς ή μη συμβατές με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας Αεροπλοΐας EASA

(EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY) ή της αντίστοιχης Αμερικάνικης FAA ή της JAA (Joint Aviation Authorities).

Αντιθέτως αφού οι Αιτητές ισχυρίζονται ότι, το δικό τους ελικόπτερο υπερέχει τεχνολογικά και διαθέτει όλα τα σχετικά πιστοποιητικά της EASA αυτό θα ήταν πλεονέκτημα γι' αυτούς, γιατί θα έπαιρναν ψηλότερη βαθμολογία στο τεχνικό μέρος τους διαγωνισμού από άλλα ελικόπτερα του ανταγωνισμού και ιδιαίτερα σε σύγκριση με τα Ρωσικά τα οποία κατά την άποψή τους υστερούν από τεχνολογικής πλευράς και δεν διαθέτουν πιστοποιητικά πέραν της χώρας κατασκευής.

Συγκεκριμένα όπως φαίνεται στους όρους του διαγωνισμού τα πιστοποιητικά της EASA και των συνεργαζομένων μελών όπως το JAA (Joint Aviation Authorities) και το Αγγλικό CAA καθώς και τα Αμερικάνικα πιστοποιητικά της FAA βαθμολογούνται με 6 βαθμούς.

Τα πιστοποιητικά που είναι συμβατά με τους κανονισμούς της EASA και των συνεργαζομένων μελών ή της FAA βαθμολογούνται με 3 βαθμούς και τα πιστοποιητικά από τη χώρα κατασκευής των ελικοπτέρων βαθμολογούνται μόνο με 2 βαθμούς.

- (δ) Δεν συμφωνούμε με την θέση των Αιτητών, ότι το σύστημα αφρού θα ήταν καταλληλότερο αντί του επιλεγέντος με νερό. Το σύστημα πυρόσβεσης με αφρό χρησιμοποιείται κυρίως για να δημιουργεί αντιπυρική ζώνη στα δάση ή να σβήσει φλεγόμενα καύσιμα και δευτερευόντως για δασοπυρόσβεση.

Αυτό συνάγεται από την επιστολή ημερομηνίας 9.8.2005 που βρίσκεται στο διοικητικό φάκελο που απέστειλε στους Αιτητές η Ρωσική εταιρεία NPO "SOPOT" LTD, που κατασκευάζει τις ειδικές συσκευές "PURGA", που τοποθετούνται στα ελικόπτερα και μετατρέπουν το νερό σε πολλαπλάσιες ποσότητες αφρού αλλά και από τα όσα υποστήριξε ο εκπρόσωπος της Αναθέτουσας Αρχής στην ακρόαση.

Το επιχείρημα των Αιτητών ότι το σύστημα αυτό υπερέχει γιατί το δικό τους ελικόπτερο θα μετατρέπει τα 2100 λίτρα νερού σε 40.000 έως 150.000 λίτρα αφρού δεν ευσταθεί, γιατί με την ίδια λογική τα ελικόπτερα με μεταφορική ικανότητα 3500-5500 λίτρα νερού θα μετατρέπουν σε αφρό πολύ μεγαλύτερες ποσότητες.

- (ε) Ο μόνος λόγος που οι Αιτητές αποκλείονται να συμμετάσχουν στον παρόντα διαγωνισμό, είναι η μεταφορική ικανότητα του ελικοπτέρου τους, που δεν ξεπερνά τα 2100 λίτρα νερού. Αποδοχή του αιτήματος των Αιτητών για μείωση της μεταφορικής ικανότητας των ελικοπτέρων στα 2100 λίτρα, θα είχε σοβαρές αρνητικές συνέπειες στην αποτελεσματικότητα των ελικοπτέρων στην κατάσβεση των πυρκαγιών.
- (στ) Δεν συμφωνούμε με την θέση των Αιτητών ότι, με τον τρόπο που είναι διατυπωμένοι οι όροι του διαγωνισμού περιορίζεται ο συναγωνισμός και ο

ανταγωνισμός και ότι φωτογραφίζεται συγκεκριμένο ελικόπτερο. Από τα στοιχεία που αναφέρθηκαν και δεν αμφισβητήθηκαν, τέσσερα (4) τουλάχιστον διαφορετικά ελικόπτερα Βαρέως Τύπου μπορούσαν να λάβουν μέρος στο διαγωνισμό. Αυτά είναι:

- I) Το Γαλλικό SUPER PUMA, της EUROCOPTER
 - II) Το Αμερικάνικο S-70, της SIRORSKY
 - III) Το Ρωσικό Κα-32, της ΚΑΜΟΝ
 - IV) Το Ρωσικό Μi-171, της ΚΑΖΑΝ
- (ζ) Το θέμα του κατά πόσον οι τεχνικοί όροι του διαγωνισμού και οι προδιαγραφές είναι συμβατοί ή όχι με τους κανονισμούς της EASA, είναι έργο του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας της Κύπρου, εφ' όσον θα εγγραφούν στο σχετικό νηολόγιο και όχι της Αναθεωρητικής Αρχής Προσφορών.
- (η) Όπως λέχθηκε στην ακρόαση από τον εκπρόσωπο της Αναθέτουσας Αρχής, με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου τα δυο ελικόπτερα για πρακτικούς και οικονομικούς λόγους θα ενταχθούν στην Αεροπορική Πτέρυγα της Αστυνομίας. Τα ελικόπτερα είναι κρατικά και το κράτος θα αποφασίσει εάν θα τα εγγράψει στο σχετικό νηολόγιο του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας ή όχι. Εάν θα εγγραφούν στο σχετικό νηολόγιο, θα πρέπει να ακολουθηθούν οι κανονισμοί της EASA, αφού η Κύπρος είναι μέλος του οργανισμού αυτού.
- (θ) Η Αναθέτουσα Αρχή με τις εμπειρίες που απέκτησε τα τελευταία χρόνια στον τομέα της πυρόσβεσης, είναι σε θέση να γνωρίζει καλύτερα από τον καθένα τις ανάγκες της και να καθορίσει τους σχετικούς όρους. Σχετική πάνω στο θέμα αυτό είναι η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου, στην Προσφυγή Αρ. 1010/87, Χριστόδουλος Θεοφάνους ν. Δημοκρατίας, του Δικαστού Γ. Πική, ημερομηνίας (24.3.1990) που υιοθετήθηκε αργότερα και σε αποφάσεις της ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου. Αναφέρουμε πιο κάτω σχετικό απόσπασμα από την απόφαση:

«Ο καθορισμός των προϋποθέσεων για συμμετοχή σε πλειοδοτικό διαγωνισμό και ο καταρισμός των όρων των προσφορών ανάγονται στη διακριτική ευχέρεια της αρμόδια αρχής η οποία είναι γνώστης των αναγκών και σε ιδανική θέση να καθορίσει τις προδιαγραφές για την πλήρωσή τους.»

Σχετική αναφορά υπάρχει στο βιβλίο του **Νίκου Χρ. Χαραλάμπους «Η Δράση και ο Έλεγχος της Δημόσιας Διοίκησης», 2^η έκδοση του 2004, στη σελίδα 335.**

- ΣΤ. Αφού λάβαμε υπόψη όλα όσα αναφέρουμε αναλυτικά στην παράγραφο Ε (α-θ), καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι, ορθά η Αναθέτουσα Αρχή αρνήθηκε να τροποποιήσει τους όρους του διαγωνισμού, όπως οι Αιτητές ζητούσαν.

Ενόψει τούτου, δεν βρίσκουμε να υπάρχει οποιαδήποτε παράβαση του ισχύοντος δικαίου εκ μέρους της Αναθέτουσας Αρχής και ειδικά ως προς τον καθορισμό των όρων και τεχνικών προδιαγραφών του διαγωνισμού.

Ως εκ τούτου, ομόφωνα αποφασίζουμε να απορρίψουμε την Ιεραρχική Προσφυγή των Αιτητών. Η απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής να μην τροποποιήσει τους όρους του Διαγωνισμού επικυρώνεται . Δεν επιβάλλονται έξοδα της διαδικασίας.